

Mario Kramp

1914: Vom Traum zum Albtraum

Köln und der
Beginn des Bomben-
kriegs in Europa

*leseZeichen
greven verlag köln*



Für meinen Urgroßvater Hubert Kramp, der von Köln aus in den Großen Krieg zog, dort 1915 den Tod fand und in Thiaucourt im Département Meurthe-et-Moselle begraben liegt, und meinen Vater Bert Kramp, der als Kind die Zerstörung Kölns miterleben musste.

© Greven Verlag Köln, 2014
 Umschlagabbildung und Frontispiz: Schaulustige beobachten von Häuserdächern aus die Ankunft des Zeppelins Z II in Köln, 5. August 1909, Bildpostkarte der Heiss & Co., Graph. Kunstanstalt, Cöln-Sülz (Ausschnitt)
 Lektorat: Holger Steinemann, Stuttgart
 Gestaltung und Satz: Marc Daniel Karkowsky, Köln
 Gesetzt aus der FS Lola
 Papier: Munken Premium Cream und Peydur lissé (Umschlag)
 Druck und Bindung: Friedrich Pustet, Regensburg
 Alle Rechte vorbehalten
 ISBN 978-3-7743-0652-3

Detaillierte Informationen über alle unsere Bücher finden Sie unter:
www.Greven-Verlag.de

Inhalt

Köln 1914

Die Anfänge des Bombenkriegs in Europa 8

Vom Traum zum Albtraum

»Wir leben in einer großen Zeit«
 Luftfahrtbegeisterung und Luftfahrtpioniere in Köln .. 11

»Et hätt noch emmer, emmer, emmer jot jejange«
 Die Militarisierung der Kölner Luftfahrt 16

»Almost the nearest point to England«
 Köln und die Zeppelin-Angst in London 20

»Vers le terrain d'atterrissage de Bickendorf«
 Mai 1914: Kriegsstimmung und Spionage-Angst
 um die Kölner LuftschiFFhalle 21

»Die Barbarisierung der Luft«
 Visionen und Realitäten 28

Von Köln aus: Der Beginn des europäischen Luftkriegs

»Das Stadttinnere sollte beworfen werden«
 5./6. August 1914: Von Köln nach Lüttich –
 der erste Bombenangriff auf eine Stadt 31

»Hurra Zeppelin!«
 Siegestaumel und Propaganda 39

»Oh, it was horrible when they came«
 24./25. August 1914: Von Köln aus gegen Antwerpen .. 41

Nach Köln: Die Antwort der Briten

»To attack Zeppelins [...] in their homes on the Rhine« Churchills Angriffsplan gegen Düsseldorf und Köln . . .	45
»The only thing to do was to turn back« 22. September 1914: Der erste Luftangriff auf Köln . . .	48
»W.C. then retired to the w.c.« Im letzten Augenblick: Churchill lässt sich überreden . .	51

Die ersten Bomben auf Köln

»The best point to attack« 8. Oktober 1914: Der zweite von Antwerpen aus geführte Angriff auf Köln	54
»Am hellen Nachmittag« Ein feindliches Flugzeug über Ehrenfeld	58
»An der Gärtnerei Zumpe auf einem Kleeacker« Der Abwurf der zweiten Bombe über Großkönigsdorf . .	61
»Trains drawing up« Der erste Abwurf von Bomben über Köln	63
»Returned just in time« Die abenteuerliche Rückkehr der Piloten	65
»Progress in the War« Presse und Propaganda	68
»Von einem feindlichen Flugzeug in Cöln-E'feld« Die beiden Bomben	71
»Eine kühne Tat« Anerkennung und Ruf nach Vergeltung	74

»Über das neutrale Holland« Die Verletzung des Luftraums	76
»Succesfully located« Luftkriegsführung 1914	77

Epilog: Die Büchse der Pandora

»Derartige Mordereien hinter der Front« Opfer und Debatten	82
»Daß Köln [...] außer dem Dom in Schutt und Asche liegt« Im Teufelskreis der Eskalation	85
Anmerkungen	87
Quellen und ausgewählte Literatur	111
Dank	122
Bildnachweis	123

Die Eskalation ließ nicht lange auf sich warten. 1918 verfügten alle Seiten über Großbomber, bereit, diese einzusetzen.⁶ So entstand das, was die Militärs kühl den »strategischen Luftkrieg« und was die Zivilbevölkerungen voller Entsetzen »Bombenkrieg« nennen. Die Folgen sind bekannt. Die Anfänge bislang weniger.

Vom Traum zum Albtraum

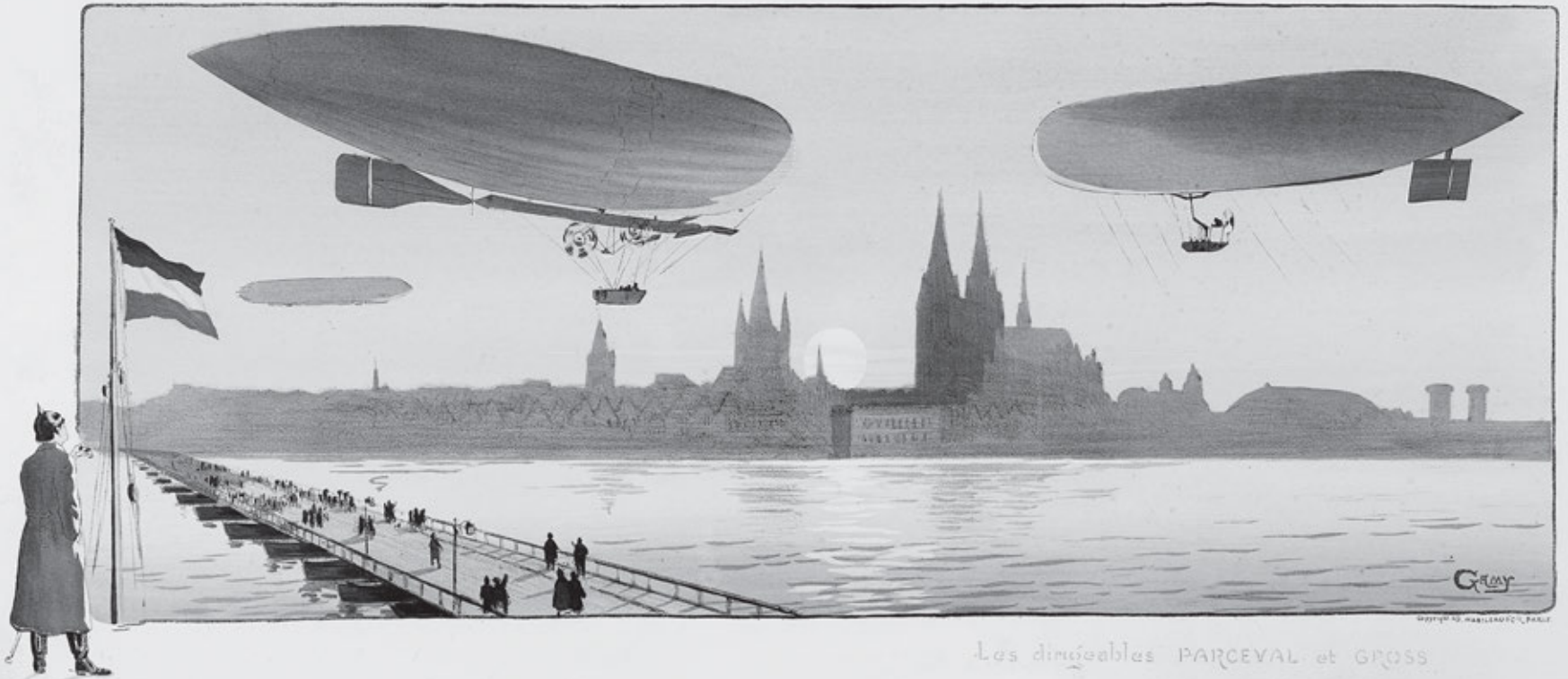
»Wir leben in einer großen Zeit«

Luftfahrtbegeisterung und Luftfahrtpioniere in Köln

Als die frisch mit dem Sohn des Kölner Verlegers Greven vermählte Französin Claire Ledosquet im Ballon zu einer mehr als vierstündigen Fahrt in den Kölner Frühlingshimmel aufstieg, war die Welt noch in Ordnung.

Es war der 10. Mai 1910. Ihr Ballon hieß »Köln«, im Korb standen auch ihr Mann Wilhelm Greven, Josef Bachem und ihre Freundin, die Frau des Majors Binhold. Claire Greven wollte erforschen, wie der menschliche Organismus auf Höhenluft reagiert. Solche »Wissenschaftsfahrten« wurden 1911 ihr großer Coup. Vom Aachener Weiher bis nach Bremen fuhr sie mit ihren Begleitern 7600 Meter hoch, bei minus 22 Grad mit nur einer Sauerstoffmaske: die damals »höchstgefahrene Frau der Welt«. Im April 1912 wagte sie die erste Alleinfahrt, am 15. Juni 1913 mit zwei Freundinnen und ihrem Mann eine Ballon-»Wettfahrt mit Automobil- und Flugzeugverfolgung« von Köln über Kevelaer nach Goch.⁷ Der Traum vom Fliegen, Geschwindigkeit und Technik, neue, ungeahnte Erkenntnisse, der Aufbruch von Frauen aus althergebrachten Rollen: Alles schien möglich. Auch in Köln.

Claire Greven war Mitglied im »Cölner Club für Luftschiffahrt« (CCfL), dessen Gründung 1906 als Initialzündung der Kölner Luftfahrt gilt und der 1914 etwa tausend Mitglieder hatte.⁸ Vertreten waren einflussreiche Kölner Familien: neben Greven auch die Gebrüder Stollwerck und die



Les dirigeables PARCEVAL et GROSS
en manoeuvre à COLOGNE

Marguerite Montaut (Gamy): Die Luftschiffe Zeppelin, Parceval und Groß
über Köln, Lithografie, Mabileau & Cie, 1909

Gebrüder Clouth, deren Gummiwarenfabrik in Nippes auch Luftschiffe und Ballone produzierte. Das leistungsstarke Luftschiff »Clouth« fuhr 1910 von Köln nach Brüssel zur Weltausstellung und erhielt dort den »Preis für Luftschiffe«.⁹ 1909 war das Jahr des Durchbruchs. In Köln wurde die Luftfahrt zur Massenattraktion – erstmals bei der »Großen Freiballonwettfahrt« am 27. und 29. Juni.¹⁰ Im selben Jahr ließ Kaiser Wilhelm II. Köln den Titel »Reichsluftschiffhafen« verleihen und die erste Luftschiffhalle in Bickendorf mit Platz für zwei Luftschiffe errichten.¹¹

Es folgte am 5. August 1909 die triumphale Ankunft des Grafen Zeppelin, der »mit dem stolzen Luftkreuzer« LZ 5 den Dom umkreiste: Die Kaiserglocke erklang, Zehntausende beobachteten das Schauspiel auf geschmückten Straßen, auf Feldern, Plätzen und Dächern. »Und unter dem Gesange ›Deutschland, Deutschland über alles‹« landete Zeppelin in Bickendorf und nahm vom Oberbürgermeister einen Lorbeerkrantz entgegen.¹² Im »Zeppelinkult« zeigte sich beides: nationalistisch-reaktionärer Impuls und völkerverbindendes, dem Fortschritt verpflichtetes Ideal.¹³ Auch Flugzeugpioniere wurden begeistert empfangen, so vom 30. September bis 6. Oktober 1909 auf dem Platz der Pferderennbahn in Köln-Merheim anlässlich der »Ersten Flugwoche«. Ebenfalls noch im Oktober schloss sich ein vierwöchiges Luftschiffmanöver an, über dem Rhein schwebten verschiedenste Typen von Zeppelin und Luftschiffen.¹⁴

Im selben Jahr 1909 beschloss der 16-jährige Kölner Bruno Werntgen, angestachelt vom »Flugfieber«, Pilot zu werden; er gründete mit seiner Mutter Tony 1911 eine Flugschule in der Merheimer Heide und produzierte bis zu seinem tödlichen



Schaulustige beobachten von Häuserdächern aus die Ankunft des Zeppelins Z II in Köln, 5. August 1909, Bildpostkarte der Heiss & Co., Graph. Kunstanstalt, Köln-Sülz

Absturz 1913 eigene Flugzeuge. Seit 1909 baute Jean Hugot in der Kölner Gumprechtstraße Flugmaschinen, 1912 organisierte er den ersten Großflugtag auf dem Butzweilerhof mit 100.000 Zuschauern.¹⁵

Vor der Luftschiffhalle in Bickendorf traten Zauberer auf inmitten von Ansichtskarten-, Wurst- und Eisverkäufern. Erstmals flog auch eine Frau in einem Flugzeug – gemeinsam mit dem französischen Piloten Léon Delagrange in Merheim. Der französische Flugpionier Louis Blériot, der am 25. Juli 1909 als Erster den Ärmelkanal überquert hatte, war auf der »Merheimer Flugwoche«, die am 30. September 1909 begonnen hatte, »der Held des Tages« – seine Maschine wurde danach im neu erbauten Kaufhaus Peters gegen Eintritt der neugierigen Öffentlichkeit präsentiert, der Andrang war groß.¹⁶

Karl Kraus brachte – mit spöttischem Unterton – das Lebensgefühl vor dem Ersten Weltkrieg auf den Punkt: »Aber wir leben in einer großen Zeit.«¹⁷

Trotz Patriotismus, und auch wenn im »Cölner Club für Luftschiffahrt« viele Offiziere vertreten waren:¹⁸ Noch war die Luftfahrt vorwiegend zivil, volksfesthaft und international. Dies sollte sich rasch ändern.

»Et hätt noch emmer, emmer, emmer jot jejange« Die Militarisierung der Kölner Luftfahrt

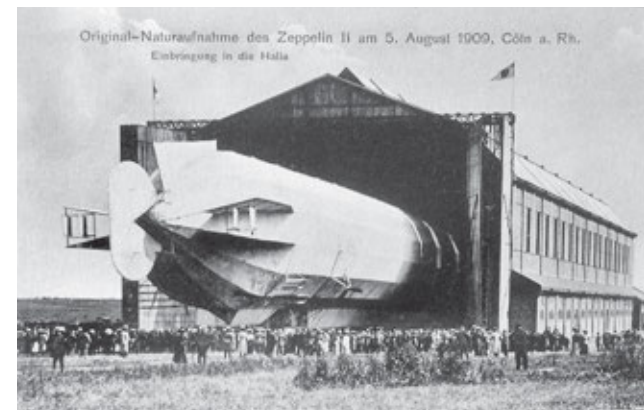
Beim nächsten »Großen Schaufliegen« auf der Merheimer Pferderennbahn im Jahr 1911 – dem größten Motorflugereignis Deutschlands – waren nur Deutsche zugelassen.¹⁹ Schon 1909 hatte Graf Zeppelin nach der Ankunft in Köln seinen Zeppelin LZ 5 der Festung Köln übergeben – zu den Klängen des »Kölner Karnevals marsches«: »Et hätt noch emmer, emmer, emmer jot jejange, und et jeht noch emmer jot!«²⁰ Fortan nutzte das Militär das Luftschiff unter der Bezeichnung Z II.²¹

Bedeutend für die militärische Luftfahrt wurden in Köln fünf Standorte: im Nordwesten auf größtenteils unbebautem Gelände Flugplatz, Luftschiffhafen und Luftschifferkaserne, in Ehrenfeld die Gasanstalt und auf der rechten Rheinseite im Osten Kölns der Schießplatz in der Wahner Heide.

In Köln-Bickendorf am heutigen Ossendorfer Weg lag der Luftschiffhafen mit Luftschiffhalle und Abfluggelände. Etwa einen Kilometer weiter nördlich wurde der Flugplatz Butzweilerhof für Militärflugzeuge genutzt, etwa vier Kilometer südlich befand sich die Gasanstalt.²²

300 Meter östlich der Luftschiffhalle, in Köln-Ossendorf an der Frohnhofstraße, begann man 1913 mit dem Bau der Luftschifferkaserne für 190 Soldaten des in Köln stationierten, mit Kriegsbeginn 1914 dem VIII. Armeekorps in Koblenz unterstellten Luftschiffer-Bataillons Nr. 3. Ein Teil der Gebäude ist – wenngleich stark verändert – bis heute erhalten.²³

Die Gasanstalt in Ehrenfeld belieferte nicht nur das städtische Gasnetz, sondern auch die Luftschiffe in Bickendorf mit dem nötigen Treibgas – anfangs die zivilen Luftschiffe der Kölner Firma Clouth, später die dort ausschließlich militärisch genutzten Zeppeline und sonstigen Luftschiffe. Der Wasserstoff wurde in der Gasanstalt komprimiert und in Stahlzylinder abgefüllt – Druckbehälter, die regelmäßig nach Bickendorf transportiert wurden.²⁴



Der Zeppelin Z II bei der Einfahrt in die Luftschiffhalle in Köln-Bickendorf, 5. August 1909, Bildpostkarte der Heiss & Co., Graph. Kunstanstalt, Cöln-Sülz

Dieser Befehl war vom Armeekorps lediglich weitergeleitet worden. Denn die »Cöln«, die, wie es hieß, »bereits am 6. August 1914 beim Landen in der Nähe von Bonn gestrandet« war, und ihr Kommandant Major von Dücker unterstanden wie die »Zeppelin-Luftschiffe VII, VIII, IX, Hansa, Victoria Luise und Sachsen« und das »Parseval-Luftschiff IV« nicht einem Armeekorps, sondern »unmittelbar« dem »Großen Hauptquartier«, das sich damals noch in Berlin und ab dem 16. August in Koblenz befand.¹⁰⁹ Chef dieser höchsten Kommandoebene war der Kaiser persönlich, vertreten waren unter anderem auch Generalstabschef Helmuth von Moltke, Großadmiral Alfred von Tirpitz, Kriegsminister Erich von Falkenhayn, Reichskanzler Theobald von Bethmann Hollweg und der Chef des Auswärtigen Amtes Gottlieb von Jagow.¹¹⁰ Der Einsatz des Zeppelins »Cöln« gegen Lüttich war auch nach Aussage der offiziellen deutschen Militärgeschichtsschreibung »von der Obersten Heeresleitung« im Großen Hauptquartier befohlen worden.¹¹¹ Selbst wenn Bethmann Hollweg und Jagow sich im Großen Hauptquartier meist vertreten ließen und der Kaiser in den ersten Kriegswochen seine Rolle als Oberster Kriegsherr nach und nach aufgab.¹¹² Es bestehen keine Zweifel, dass die erste strategische Bombardierung städtischer Zivilbevölkerung in der Kriegsgeschichte von der Führungsrategie des Deutschen Reichs beschlossen wurde.

»Hurra Zeppelin!« Siegestaumel und Propaganda

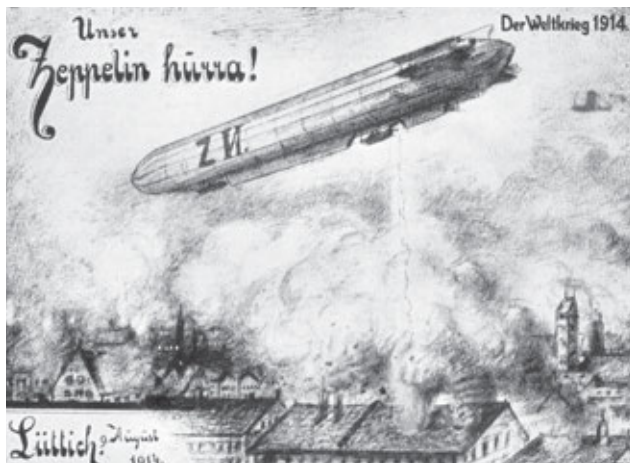
Die Besatzung der »Cöln« erhielt für ihren Einsatz das Eisene Kreuz. Die deutsche Propaganda, im Siegestaumel angesichts des erfolgreichen Vordringens des Heeres im Westen, triumphtierte: Bildpostkarten, Gedichte und Lieder (»Melodie: Prinz Eugen, der edle Ritter«) feierten und verharmlosten gleichzeitig den Angriff des »braven Zeppelin«, so als hätte er die Lütticher Forts – und nicht die Innenstadt – bombardiert: »Und der Belgier wird bleich. [...] Dieses war der erste Streich!«¹¹³

Auch eine Medaille ließ man anlässlich der siegreichen Einnahme Lüttichs prägen, die den Zeppelin »Cöln« über der Stadt schwebend zeigt.¹¹⁴ Sogar auf einer »Wundertüte für 10 Pfennig« pries »Das Lied vom Zeppelin« die vermeintliche Heldentat: »Nun kommt von oben mit surrendem Schall / Wohl Bombe auf Bombe in rasendem Fall [...] Da wendet der Vogel den mächtigen Flug / Als wollte er sagen: Für heut' ist's genug! / Hurra Zeppelin!«¹¹⁵

Die Reaktion der Entente musste nun darin bestehen, deutsche Zeppeline am Boden anzugreifen. Dies gelang französischen Flugzeugpiloten nahe der damals deutschen Festung Metz mit der Zerstörung eines Zeppelins am 8. August und zweier weiterer am 14. August. Von neuer Qualität war der Versuch eines ersten Angriffs auf eine deutsche Grenzstadt mit dem französischen Luftschiff »Fleurus« – ausgestattet übrigens mit Motoren aus der Produktion des im Mai in Köln als Spion festgenommenen Clément-Bayard. Es sollte den Hauptbahnhof von Trier bombardieren, traf aber in der Nacht vom 9. auf den 10. August versehentlich nur Gleise beim be-

nachbarten Konz. Dies war der wohl erste Luftangriff auf eine deutsche Stadt.¹¹⁶ Frankreich war in der Flugzeugtechnik führend – auch militärisch. Nicht aber in der Luftschifftechnik. Kein Wunder, dass die Presse in Paris auch mit Blick auf die in Köln stationierten Luftschiffe die Frage stellte: »Können sie kommen?«¹¹⁷

Französische Luftangriffe beschränkten sich zunächst auf die Nähe der Front und blieben improvisiert. Erst ab Herbst 1914 entwickelten auch die Franzosen Ansätze für einen strategischen Luftkrieg gegen das deutsche Hinterland. Im Oktober befahl der französische Oberkommandierende General Joseph Joffre die Bombardierung deutscher Militärbasen und Transportwege in West- und Südwestdeutschland. Eine



»Unser Zeppelin hurra!«: Eine deutsche Propagandapostkarte zeigt die Bombardierung der Lütticher Innenstadt durch den Zeppelin »Cöln« (mit falschem Datum 9. statt 6. August 1914), Albert Ebner, Kunstanstalt, München

Schwadron hierfür wurde in Belfort gebildet, ihr Ziel war Freiburg im Breisgau – mit einem ersten Luftangriff am 4. Dezember 1914.¹¹⁸ Zuvor jedoch behielten die Deutschen weiterhin die Oberhand – mit Luftschiffen aus Düsseldorf und Köln.

»Oh, it was horrible when they came«

24./25. August 1914: Von Köln aus gegen Antwerpen

Lüttich war nur der Auftakt. Das ebenfalls dem Großen Generalstab unterstellte Luftschiff LZ 17, die »Sachsen«, war »nach Köln übergesiedelt, um dort den verunglückten Z 6 zu ersetzen.« Sie traf anstelle der zerstörten »Cöln« am 9. August in Bickendorf ein.¹¹⁹

Doch hier warteten die Luftschiffer zunächst vergeblich »wochenlang« auf weitere Einsatzbefehle. Lehmann, der Kommandant der »Sachsen«, fuhr nach eigener Aussage daher mit dem Automobil von Köln zu seinem Oberkommando nach Koblenz. Auch beim Großen Hauptquartier sprach er dort vor, um die Genehmigung zu erlangen, »selber die nötigen und möglichen Maßnahmen zu treffen«. In Köln seien die Luftschiffer unterdessen »nicht müßig« geblieben.¹²⁰ Sie beauftragten »mit Genehmigung der Obersten Heeresleitung eine große Munitionsfabrik bei Köln mit der Herstellung von Bomben nach unseren Ideen« – und probten Bombenabwürfe. Am 23. August absolvierte man eine Schießübung in der Wahner Heide und brach dann unter Kommandant Lehmann zum ersehnten Angriff auf.¹²¹

Ein neues Ziel stand im Visier: Antwerpen. Die Deutschen hatten auf ihrem Vormarsch nach Frankreich Antwerpen noch

nicht erobert. In die befestigte Stadt hatten sich der größte Teil der belgischen Armee, die Regierung und der belgische König Albert I. geflüchtet. Noch verfügten die Belgier mit dem westlichen Hinterland von Ostende bis Dünkirchen über eine Landverbindung zu den Franzosen und Briten.¹²²

In der Nacht vom 24. auf den 25. August 1914 warf die »Sachsen« erstmals ihre Bomben auf Antwerpen. Man traf unter anderem ein Krankenhaus und hinterließ Trümmer und Panik – sowie, nach belgischen Berichten, etwa zehn Tote und vierzig Verletzte, darunter Frauen und Kinder.¹²³

Dieser – von Köln aus geflogene – strategische Bombenangriff mit nachweislich zivilen Opfern entfachte ein großes Presseecho. Selbst im fernen Melbourne erschien eine Schlagzeile über den »Zeppelin over Antwerp« mit der Behauptung, der Angriff habe 26 Tote und zahlreiche Verwundete gefordert und sein Ziel sei der Palast gewesen, in dem man die Königsfamilie vermutet habe, sowie das Hotel mit den ausländischen Delegationen.¹²⁴

Die belgische Regierung protestierte in Den Haag. In der deutschen Presse hieß es dagegen, Bombenabwürfe aus Luftschiffen seien nach der Haager Konvention nicht explizit verboten, da Deutschland und Frankreich einen Antrag Belgiens seinerzeit nicht ratifiziert hätten. Dies war formal korrekt: Man hatte in Den Haag 1907 den strategischen Luftkrieg gegen die Zivilbevölkerung noch nicht voraussehen und sich lediglich darauf einigen können, eine Beschießung »unverteidigter« Orte zu verbieten, die nicht über militärische Einrichtungen, Depots, Fabriken oder Kriegsschiffe in Häfen verfügten.¹²⁵ Im Übrigen, so die deutsche Reaktion, habe man in Antwerpen nur »das Pulverlager« treffen wollen.¹²⁶ Stattdessen sei es

gelingen, die Gasanstalt zu zerstören, was daran erkennbar gewesen sei, dass »plötzlich sämtliche Lichter in einer Hälfte der Stadt erlöschten«. Die »Sachsen« sei »völlig unversehrt« am 25. August um vier Uhr morgens über Lüttich wieder nach Köln zurückgelangt.¹²⁷ Bereits wenige Tage später übte man mit der »Sachsen« in der Wahner Heide weitere Bombenabwürfe.¹²⁸

Nach der Bombardierung von Mława in Polen durch deutsche Zeppeline am 29. August mit 23 Toten setzten im Westen Luftschiffe von Köln und Düsseldorf aus ihre Angriffe auf Antwerpen fort. Am 3. September vermeldete die Nach-

Von Köln aus griff die »Sachsen« Antwerpen an: »Zeppelin über Antwerpen«, propagandistisches Gemälde von Themistokles von Eckenbrecher, Berlin, 1914, Bildpostkarte, publiziert als Werbeträger für den »Deutschen Luftflotten-Verein«



Möglichkeit gab, London vor der Gefahr deutscher Luftschiffe zu schützen, nämlich diese im Hinterland zu zerstören, am Boden in ihren Hangars in Köln und Düsseldorf: »London lag in Reichweite der Zeppelinhallen von Düsseldorf und Köln. Dieser Gefahr konnte nur mit den Marineflugzeugen begegnet werden.«¹³⁶

Bereits vor Kriegsbeginn, im Mai 1914, hatte Churchill hierfür die Aufstellung eines Geschwaders mit zehn neuen Flugzeugen unter Wing Commander Charles Rumney Samson verlangt – vergeblich. Immerhin: Am 27. August erreichte Samson mit seiner Einheit aus verschiedenen, teils veralteten Flugzeugtypen (»Samson's Aeroplane Party«) Ostende, vorerst lediglich mit dem Befehl, Aufklärungsflüge in der Umgebung zu unternehmen.¹³⁷

Es folgte ein Hin und Her um Zuständigkeiten und Abstimmungen mit den verbündeten Franzosen und Belgiern. Am 7. September forderte Churchill von Außenminister Edward Grey und Verteidigungsminister Lord Kitchener »so schnell wie möglich« die Aufstockung seiner auf dem Flugplatz Wilrijk südlich von Antwerpen stationierten Fliegerschwadron von »sechs Flugzeugen mit überragenden Piloten« auf mindestens fünfzehn, besser zwanzig Maschinen.¹³⁸ Die Zeit lief davon, deutsche Luftschiffe bombardierten wiederholt Antwerpen. Am 9. September begannen die deutschen Truppen mit dem Angriff auf die Stadt. Churchill wurde ungeduldig.¹³⁹

Er beschwerte sich, dass noch nichts geschehen sei. Der erste Versuch eines Luftangriffs gegen die Luftschiffhallen am Rhein durch die Flugstaffel des Majors Eugene Gerrard scheiterte am 12. September schon vor dem Start aufgrund eines Sturms, der die dafür vorgesehenen Flugzeuge in Ost-

ende schwer beschädigte.¹⁴⁰ Samson war hilflos, wollte aber den Plan nicht aufgeben. Er befahl Gerrard, nach Antwerpen zu fliegen, und gab ihm dafür sein eigenes Flugzeug mit. An Gerrards Seite flog der 26-jährige Pilot Charles Herbert Collet nach Antwerpen.¹⁴¹

Auch Leutnant Spenser Douglas Adair Grey, der Kommandeur der 2. Flugstaffel, und Leutnant Reginald Marix erreichten mit neuen Flugzeugen Antwerpen am 18. September. Bei der Landung wurde Greys Maschine schwer beschädigt, man musste Ersatz finden.¹⁴² Am Tag zuvor war Gerrard in Antwerpen von König Albert empfangen worden. Die belgischen Offiziere waren sehr skeptisch, aber Gerrard erläuterte, man habe »eine gute Chance auf Erfolg«.¹⁴³ Dies sah auch Winston Churchill so: »Die Pflicht dieser Flugzeuge ist es, Zeppeline anzugreifen, die sich der Stadt nähern, oder, viel besser noch, in ihrer Heimat am Rhein« (»[...] to attack Zeppelins [...] in their homes on the Rhine«).¹⁴⁴



Die legendäre Sopwith Sociable »Churchill« mit der Nummer 149, mit der Grey und Clare am 22. September 1914 nach Köln starteten

Kollegen in der Pariser städtischen Verwaltung« überhaupt seien. Adenauer erklärte, die »Männer, die in den feindlichen Ländern die Gewalt haben« seien »entweder Verbrecher, oder Menschen, die die Besinnung verloren haben«. ³⁰⁸ Noch war man siegesgewiss, die deutsche Offensive an der Westfront war noch nicht gescheitert. »Alle Unbilden des Krieges« solle man daher weiterhin, so der Oberbürgermeister, »mit Ausdauer und Vaterlandsliebe ertragen, wie die Cölner Bevölkerung diese Unbilden bis jetzt ertragen hat«. ³⁰⁹

Nur dem Waffenstillstand vom 11. November 1918 ist es zu verdanken, dass Köln verschont blieb, denn für 1919



»Anbei die Hofansicht des von einer Fliegerbombe zerstörten Hauses in Köln«, notierte der Kölner Heinrich Jäger auf dieser Bildpostkarte an seinen Bruder am 21. Dezember 1919 in Erinnerung an die letzten Bombenangriffe von 1918 (Ausschnitt)

planten die Alliierten bereits massive Luftangriffe mit großen Bombern gegen Städte an Rhein und Ruhr und gegen Berlin. ³¹⁰

»Daß Köln [...] außer dem Dom in Schutt und Asche liegt«

Im Teufelskreis der Eskalation

Eines jedoch steht fest: Es waren die Deutschen, die von Köln aus 1914 die Büchse der Pandora öffneten. Die Dynamik des gegenseitigen Hochschaukelns, des Teufelskreises aus Angst und Vergeltung, kurz: des sich abzeichnenden totalen Kriegs, der die Unterschiede zwischen Front und Heimat erstmals in der europäischen Geschichte radikal aufhob, war seitdem nicht mehr zu bremsen. ³¹¹

Bei Kriegsbeginn 1914 konnte noch kaum jemand ahnen, wohin dies führen sollte. Vollmundig erklärte der Kommentator im *Stadt-Anzeiger zur Kölnischen Zeitung* zum Luftangriff vom 8. Oktober 1914, der Pilot des Flugzeuges, das über Köln seine beiden Bomben abgeworfen hatte, könne »seinen Landsleuten erzählen, daß Köln nicht, [...] wie es schon in die Welt hinausgeschrien worden war, außer dem Dom in Schutt und Asche liegt«. ³¹²

Es ist eine bittere Ironie der Geschichte: Als die deutsche Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg London und andere britische Städte bombardierte, war erneut jener Winston Churchill, der 1914 von Antwerpen aus die Einsätze befahl, der entscheidende Mann. Früher als viele andere hatte er die Möglichkeiten, aber auch die Gefahren des strategischen Bombenkriegs