Luftangriff auf Düsseldorf

und Neuss

Der erste Großangriff in der Nacht zum 1. August 1942

Marcel Lesaar

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über http://dnb.dnb.de abrufbar.

2. Auflage

© 2018 Marcel Lesaar

Herstellung und Verlag:

BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7460-9779-4

Luftangriff auf Düsseldorf

und Neuss

Der erste Großangriff in der Nacht zum 1. August 1942

Marcel Lesaar

Der Autor

Marcel Lesaar, Jahrgang 1967, Sparkassenbetriebswirt, beschäftigt sich schon lange intensiv mit Familienforschung und ist seit 2013 ehrenamtlicher Mitarbeiter des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland. So verbindet er sein Interesse für Archäologie und Heimatgeschichte und hat Freude an Prospektionen und Recherchen. Er ist der Autor der Bücher „Lancaster-Absturz in Wuppertal-Schöller“, „Bomber-Absturz in Mettmann-Metzkausen“ und einer der vier Autoren des Buches „Abgestürzt – Die Geschichte von fünf im 2. Weltkrieg in Langenberg, Neviges, Mettmann und Wuppertal abgestürzten Halifax-Bombern und deren Besatzungen“.

1 *Marcel Lesaar*

Inhaltsverzeichnis

Vorwort 7

Das strategisch wichtige Ziel Düsseldorf 11

Bunker, Luftschutzstollen und Notstandsvorsorge 15

Scheinanlagen zur Ablenkung vom Ziel 24

Sperrballons und Flak 30

Staffeln und Maschinen der Royal Air Force 33

„Wohnblockknacker“ und Brandbomben 43

Exkurs: Kampfmittelbeseitigung in Hünxe 47

Der Angriff 49

„Pauke! Pauke!“ – Deutsche Nachtjäger im Einsatz 57

Royal Air Force zieht Fazit: „Erfolgreiche Operation“ 73

Alliierte Medien melden Düsseldorfs Untergang 86

Deutsche Zeitzeugen berichten 88

Die Opfer des Angriffs 95

Beisetzung nach nationalsozialistischem Zeremoniell 105

Joseph Goebbels in Düsseldorf 108

Zerstörte Wohnungen und Industrieanlagen 112

Lageberichte hoher Amtsträger 119

Brandbekämpfung, Versorgung und Aufräumarbeiten 122

„Der Sieg unserer Toten“ – Schlagzeilen der deutschen Presse 132

34 Tote in Neuss 135

Weitere betroffene Städte 141

Tod, Flucht, Gefangennahme – Schicksale einer britischen Crew 144

Wellington BJ878 stürzt am Aaper Wald ab 161

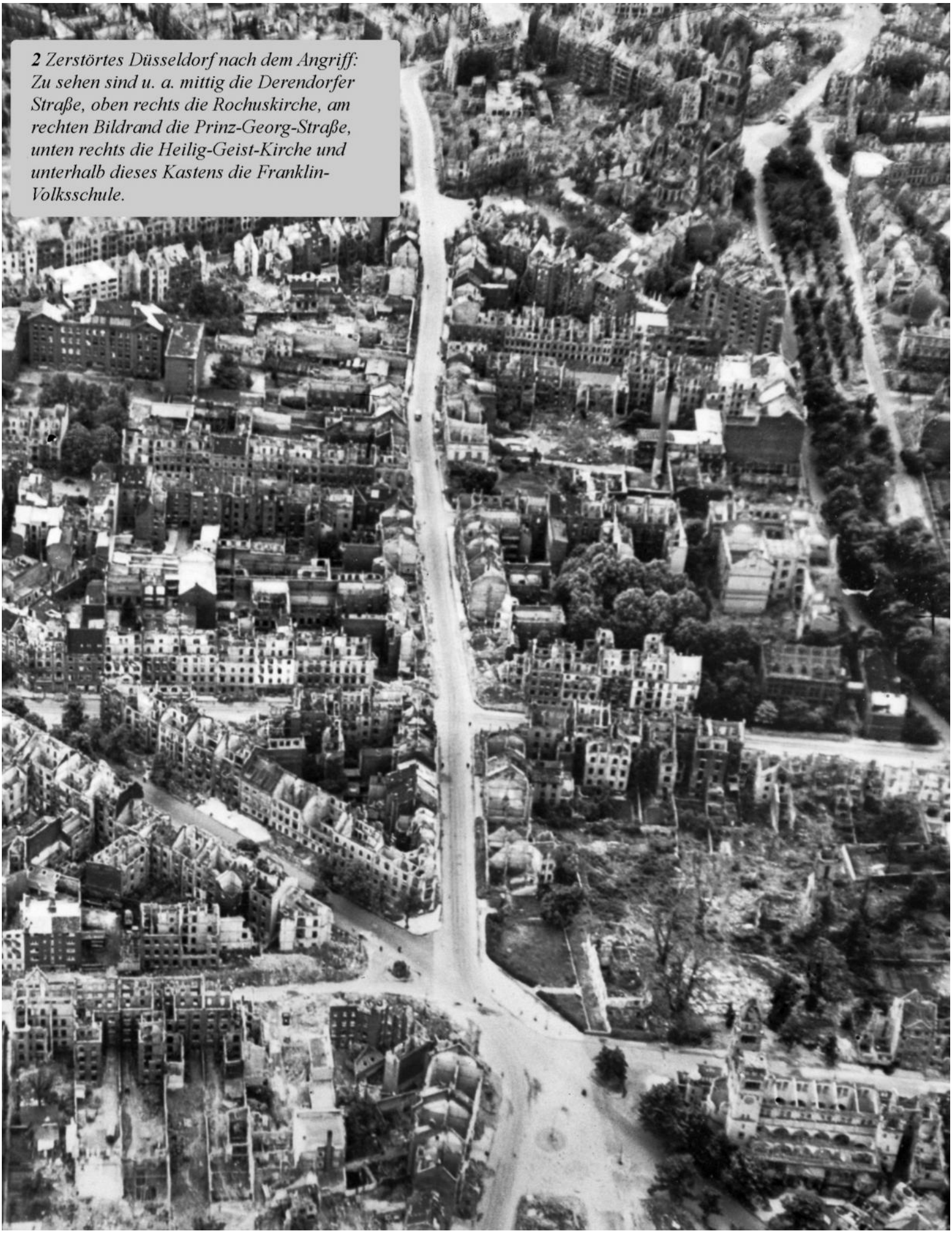
Tagebuch der 9. Staffel der Royal Air Force 181

Anhang: Originaltext der BBC Radionachrichten vom 1. August 1942 186

Danksagung 187

Abbildungsnachweis 189

Quellenverzeichnis 195



2 *Zerstörtes Düsseldorf nach dem Angriff: Zu sehen sind u. a. mittig die Derendorfer Straße, oben rechts die Rochuskirche, am rechten Bildrand die Prinz-Georg-Straße, unten rechts die Heilig-Geist-Kirche und unterhalb dieses Kastens die Franklin-Volksschule.*

Vorwort

In den frühen Morgenstunden des 1. August 1942, um 0:30 Uhr, hörten die Düsseldorfer die Sirenen des Fliegeralarms. Es war der 75. Fliegeralarm des Jahres. Die Bewohner begaben sich wie schon so oft in den letzten Monaten in die Luftschutzkeller der Häuser, in Bunker und Luftschutzstollen und harrten der Dinge, die da kommen würden. Bisher waren die Düsseldorfer von größeren Angriffen verschont geblieben. In dieser Nacht sollte es anders kommen. 630 Bomber der Royal Air Force hatten sich auf den Weg gemacht, um Düsseldorf den bisher größten Schaden des Krieges zuzufügen. Ca. 250 Einwohner verloren ihr Leben, mehrere Stadtteile wurden stark zerstört.

Im Laufe des Zweiten Weltkrieges bombardierten die alliierten Luftstreitkräfte Düsseldorf viele Male. Als wichtiger industrieller Standort und „Schreibtisch des Ruhrgebietes“ (Verwaltungssitz vieler Firmen des Ruhrgebietes) war die Stadt ein hoch priorisiertes Ziel der Alliierten. Zu Beginn der Bombardierungen deutscher Städte in den Jahren 1940 und 1941 war die Zerstörung strategisch wichtiger industrieller und militärischer Einrichtungen das Ziel der Angriffe. Mitte 1942 waren die militärischen und industriellen Anlagen nicht mehr die einzigen Ziele der Royal Air Force. Nun sollte auch die Bevölkerung durch die Zerstörung der Wohngebiete demoralisiert werden. Die „area bombing directive“ vom 14. Februar 1942 hatte den Weg für ein Flächenbombardement geebnet und somit auch die großflächige Zerstörung von Wohngebieten ermöglicht. Dieser in Großbritannien umstrittenen Strategie folgte in verbissener Weise über den ganzen Krieg hinweg der Oberkommandierende des britischen Bomber Command, Sir Arthur Harris. Im Laufe des Jahres 1943 begannen Bomber der US Army Air Forces die Royal Air Force zu unterstützen. Sie griffen deutsche Ziele tagsüber an (kombinierte Bomberoffensive 1943 bis 1945).

Für Düsseldorf führten die Luftangriffe zur Zerstörung eines Großteils der Innenstadt mit 5.863 zivilen Opfern. Ca. 92.000 Wohnungen wurden vernichtet.[1]

Im ersten Verwaltungsbericht nach dem Krieg wird der Zustand wie folgt beschrieben:

Eine Trümmerstadt, durch einen brückenlosen und durch zahllose Schiffswracks gesperrten Strom in zwei Teile getrennt, eine Stadt, in der Tausende von Menschen in Bunkern und Kellern wohnten, eine Großstadt, in der keine Straßenbahnen fahren konnten, eine Stadt, deren Bewohner durch die Schrecken des Krieges erschüttert und nach der politischen Verirrung mutlos geworden waren, eine Stadt, in der Hunger und Not herrschten und Verwahrlosung und Demoralisierung zu einer immer größeren Unsicherheit führten, eine Stadt, in der primitivste Regeln der Hygiene vielfach nicht mehr beachtet werden konnten, in der die notwendigsten Gebrauchsgegenstände fehlten und selbst keine Särge mehr für die Toten vorhanden waren, das war das traurige Erbe, das diejenigen vorfanden, die sich für die Wiederingangsetzung und den Wieder-

aufbau der städtischen Verwaltung einsetzten und damit unserem schwer heimgesuchten Düsseldorf die erste und wichtigste Hilfe leisteten.[2]

3 *B-17 Bomber, der am 22. März 1945 Düsseldorf überfliegt. Im unteren rechten Bildbereich ist Gerresheim zu sehen. Am deutlichsten sind die Bender- und Dreherstraße zu erkennen. Unterhalb des linken Höhenruders der Maschine befinden sich die Gebäude der Bergischen Kaserne.*

Der Angriff auf Düsseldorf am 1. August 1942 geschah zu einer Zeit, als die britischen Kräfte den Vormarsch von Generalfeldmarschall Rommels Einheiten auf die ägyptische Kleinstadt El Alamein stoppten. Auf dem östlichen Kriegsschauplatz war die deutsche Sommeroffensive mit dem Ziel, die Erdölfelder im Kaukasus und in Stalingrad zu erobern, in vollem Gange. Im Seekrieg hatten die deutschen U-Boote noch große Erfolge zu verzeichnen, auch wenn die Alliierten versuchten, ihre Konvois stärker durch Zerstörer und Luftüberwachung zu sichern.

In vielen Publikationen liest man über die Zahlen der Bombenopfer und das Ausmaß der Zerstörung. Der vorliegende Beitrag behandelt diese Aspekte ebenfalls und geht darüber hinaus auf das Schicksal und das persönliche Erleben einzelner Betroffener aus der deutschen Bevölkerung und die Opfer der alliierten Flieger ein. Diese hatten sich freiwillig zum Dienst gemeldet, um ihren Beitrag zur Befreiung der Welt von der deutschen Diktatur zu leisten.

Nicht Bestandteil dieses Buches ist eine Bewertung der „Rechtmäßigkeit“ der alliierten Bomberangriffe auf die Zivilbevölkerung. Hierzu gibt es bereits ausreichend Stellungnahmen.

Im Rahmen meiner Recherchen erhielt ich einen kleinen Einblick in die Folgen des Kriegsgeschehens. Das Sichten von Sterbeurkunden, in denen das Schicksal vieler Menschen, darunter auch Säuglinge und Kleinkinder, dokumentiert wurde, und die Beschreibungen der Geschehnisse durch Zeitzeugen haben einen nachhaltigen Eindruck bei mir hinterlassen. Daher ist es für mich besonders erschreckend, die Nachrichten der heutigen Zeit zu verfolgen und zu sehen, dass an vielen Stellen der Welt weiterhin Konflikte mit Waffengewalt ausgetragen werden und zahlreiche Opfer fordern. Ich wünsche uns allen und unseren Nachkommen, dass sich die Schrecken der Diktatur und ein derartiges Kriegsgeschehen niemals wiederholen.

Marcel Lesaar

4 Britisches Propaganda-Poster zu einem Luftangriff auf Düsseldorf

Das strategisch wichtige Ziel Düsseldorf

Düsseldorfs Bedeutung als Ziel alliierter Angriffe ist u. a. dem Anfang 1943 erschienenen „Bomber's Baedeker" zu entnehmen. In dieser Veröffentlichung hatte das britische Ministerium für wirtschaftliche Kriegsführung (Ministry of Economic Warfare) die wirtschaftliche Wichtigkeit deutscher Städte detailliert beschrieben. Band III dieses Werkes enthält einen Bericht über die wirtschaftlichen Schwerpunkte deutscher Städte ab 15.000 Einwohnern. Berücksichtigt wurden Fabriken, öffentliche Versorgungsbetriebe und Transporteinrichtungen. Das Ministerium teilte die Schwerpunkte in 14 Gruppen auf:

1. Transport
2. öffentliche Versorgungsbetriebe
3. feste Brennstoffe
4. flüssige Brennstoffe & Ersatzstoffe
5. Eisen, Stahl und Ferrolegierungen
6. Nichteisenmetallherstellung
7. Flugzeuge & Flugzeugmotoren
8. Schiffbau
9. Maschinenbau- und Rüstungsindustrie
10. Chemikalien und Sprengstoffe
11. Textilien, Viskose, Zellstoffe & Papier
12. Gummi & Reifen
13. Leder
14. Lebensmittel

Die einzelnen Einrichtungen erhielten eine grobe Kennzeichnung ihrer Wichtigkeit. Hier unterschied das Ministerium in folgende Fallgruppen/Prioritäten:

1+	Fabriken von führender Wichtigkeit der deutschen Rüstungsindustrie
1	Große Anlagen in großen Industrien
2	Kleine Anlagen in großen Industrien oder große Anlagen in kleinen Industrien
3	Fabriken geringerer Wichtigkeit der deutschen Rüstungsindustrie

Düsseldorf wird im „Bomber's Baedeker" wie folgt beschrieben (Übersetzung des Autors):

Düsseldorf hat, zusammen mit Neuss, mehr als 530.000 Einwohner. Am Rhein gelegen hat es außergewöhnlich gute Transporteinrichtungen per Bahn und auf den Flusswegen. Außerdem ist es Deutschlands drittgrößter Binnenhafen und daher von besonderer Wichtigkeit als Transportzentrum. Während und nach dem letzten Krieg entwickelte sich Düsseldorf erheblich und wurde zur führenden Handelsstadt Westdeutschlands. Es ist der Sitz der allgemeinen Verwaltungsabteilungen nahezu aller wichtigen Eisen- und Stahl-, schweren Maschinenbau- und Rüstungskonzerne des Ruhr-/Rheinbezirkes und, was die Produktion von Rüstungsgütern und Maschinenbau betrifft, so wichtig wie Essen oder Duisburg.

Schiess-Defries A.G. ist der führende deutsche Hersteller schwerer Werkzeugmaschinen. Rheinmetall Borsig Werke, die ca. 36.000 Arbeiter beschäftigen, sind nahezu so wichtig wie (aber weniger bekannt als) Krupp hinsichtlich der Produktion aller Arten von Rüstungsgütern und schweren Maschinenbauprodukten. Rheinmetall produziert

Auf die Scheinanlage stürzte in der Nacht auf den 31. Mai 1942 im Rahmen des 1.000-Bomber-Angriffs auf Köln ein alliierter Bomber.[26] Möglicherweise war es der Wellington-Bomber DV701, dessen Crewmitglieder alle umkamen.

Ehrenamtliche Mitarbeiter des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege im Rheinland entdeckten bei einer Prospektion u. a. die folgenden Fundstücke:

32 *Fundstück in Zons: Endstück einer Cockpitlampe (Endkappe 4 cm Durchm.)*

Endstück einer Cockpitlampe mit Angaben zum Gerät. Zu sehen ist die englische Krone. „A M“ steht für „Air Ministry“, das britische Luftfahrtministerium. Darunter ist die Referenznummer des Gerätes 5°/366 und die Version MK 2 (Mark) angegeben. Ein Stück dieser Lampenart fanden die Ehrenamtler auch an der Absturzstelle eines Wellington-Bombers, der am Angriff auf Düsseldorf beteiligt war. Auf Seite 164 ist zum Vergleich eine vollständige Lampe abgebildet.

Ein weiteres Fundstück ist eine tragbare Sauerstoffflasche mit dem dazugehörigen Regler. Diese Geräte benutzten die Crewmitglieder, wenn sie die Sauerstoffversorgung an ihrem Platz verlassen mussten. Besonders in großen Flughöhen, wo Sauerstoffmangel herrschte, drohte nach 15 bis 60 Sekunden ohne Sauerstoffzufuhr Bewusstlosigkeit. Die tragbare Flasche reichte für 10 Minuten, sodass man von einer Sauerstoffversorgung zur nächsten gelangte.[27]

33 *Tragbare Sauerstoffflasche (Länge: 33 cm) mit Regler*

sätze mit dem Ziel, Flugblätter abzuwerfen. Flüge gegen stark verteidigte Ziele wie Düsseldorf oder Köln waren bis dahin eher unüblich. Die Crews, die die Royal Air Force gegen Düsseldorf einsetzte, waren also sehr unerfahren. Die Crew des Wellington-Bombers DV888 der 18. O.T.U. bestand zum Beispiel aus dem Piloten Flight Sergeant Waszak, der bereits eine „Tour“ von 30 Missionen in einer Staffel absolviert hatte und aus fünf „Schülern“.[45] Weitere Unterstützung erhielt die Streitmacht durch zwei „Conversion Units“, die Crews von mittelschweren zweimotorigen Bombern auf schwere viermotorige umschulten, und durch Maschinen einer Ausbildungseinheit für Bordschützen (Gunnery School). Diese Art, Maschinen unter Beteiligung von Trainingseinheiten zusammenzustellen, nannte das Bomber Command „Grand National“.[46]

Zur Verfügung gestellt wurden die 630 Maschinen von 37 Staffeln des Bomber Command, 15 O.T.U.s, den oben genannten Conversion Units und der Gunnery School. Mit 211 Bombern waren die Einheiten der O.T.U.s stark vertreten. Bei den 630 Maschinen handelte es sich um sechs Flugzeugtypen: 308 Wellingtons, 24 Whitley, 61 Stirling, 70 Halifax, 54 Hampden und 113 Lancaster Bomber.[47] Diese bunte Mischung aus Maschinentypen entstand durch die unterschiedliche Ausstattung der beteiligten Staffeln.

Kurzporträts der eingesetzten Bomber

Short Stirling

50 *Short Stirling*

Die vom Hersteller Short Brothers entwickelte Short Stirling war der erste britische Bomber mit vier Motoren. Das Bomber Command setzte sie für Bombardierungen bis Herbst 1944 ein.[48] Nachteilig war, dass der Bomber wegen der geringen Spannweite seiner Tragflächen nur niedrige Flughöhen erreichen konnte. Mit größerer Spannweite hätten die Maschinen nicht in die Hangars gepasst.[49] Der Bomber hatte aber auch einige Vorteile. Der ehemalige Flieger Murry Peden lobt ihn in seinem Buch in den höchsten Tönen und schreibt, dass die Maschine „sicherlich unübertroffen als robuste und zuverlässige Kämpferin“[50] war.

***81** Heck-Langzeitzünder Nr. 37 MK 5*

***82** Kopfzünder Nr. 38 ND MK 2 für 30-Pfund-Brandbombe*

Der links abgebildete Langzeitzünder wurde in viele Bomben unterschiedlicher Größe eingebaut. Er ermöglichte eine zeitverzögerte Zündung (6 bis 144 Stunden), u. a. durch die in der Mitte zu sehende Ampulle, die während des Fluges automatisch zerbrochen wurde. Das enthaltene Aceton löste eine darunter liegende Zelluloid-Scheibe auf, die bis dahin den Schlagbolzen davon abhielt, die Detonation auszulösen. Im Gegensatz zu dem daneben abgebildeten Kopfzünder, der sich in der Nase der Bombe befand, war der Heckzünder nahe des Leitwerks installiert.

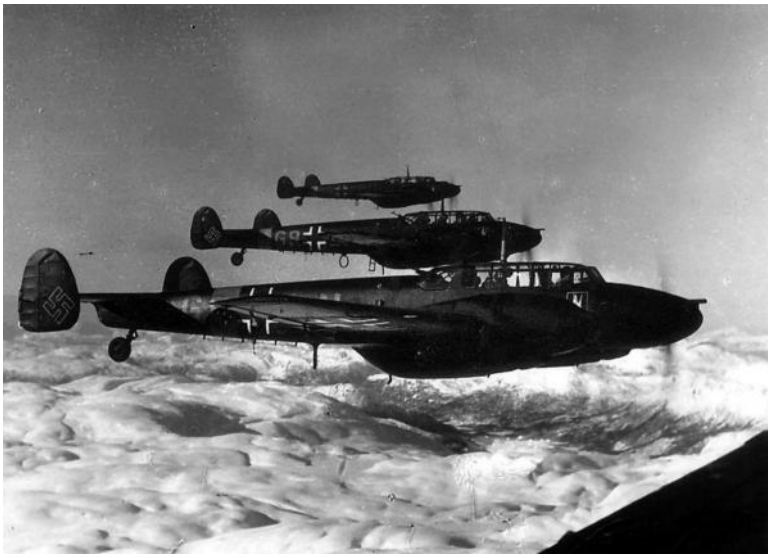
Der Angriff

Die Planung und Durchführung des Angriffs erforderten umfangreiche Vorbereitungen. Neben der Ermittlung der Flugrouten, Bombenladung, erwarteten Abwehr etc. waren die Wettervorhersagen eine wichtige Information. Sie konnten sich entscheidend auf die Durchführung des Angriffs auswirken. Bei Schlechtwetterprognosen sagte das Bomber Command Angriffe häufig noch ab, nachdem die Crews bereits ausführlich instruiert worden waren und die Bodencrews die Bomber mit Kampfmitteln beladen hatten. Am Abend vor dem Angriff auf Düsseldorf erhielt das Bomber Command vier Wettervorhersagen, die letzte um 21:30 Uhr. Für das Zielgebiet sagten die Fachleute eine wolkenlose Nacht mit industriellem Dunst und leichtem Wind aus östlicher Richtung vorher. Problematisch war der zu erwartende Nebel über diversen Flugplätzen in England, die auf dem Rückflug möglicherweise nicht angeflogen werden konnten. Die Flieger mussten dann auf andere Landeplätze ausweichen. Knappe Treibstoffreserven konnten in solchen Fällen fatale Konsequenzen haben.

***83** „Bombing-up"-Crew beim Beladen eines Vickers Wellington-Bombers mit einer 250-Pfund-Bombe*

Der Beginn des Angriffs („zero hour") auf die Stadt Düsseldorf, die den Codenamen „perch" (engl. für „Barsch") hatte, war für 02:00 Uhr geplant. Der Angriff sollte 50 Minuten andauern und in drei Wellen erfolgen.[81]

etwa 500 m seitlichem Abstand ausfindig zu machen. Leider stimmten zum wiederholten Male unsere Ansichten über den Typ nicht überein. Deshalb mußte er unbedingt brennend fallen, damit Probleme bei der Anerkennung nicht entstehen könnten. Schnaufer griff, wie schon erfolgreich praktiziert, von unten an. Die Einschläge konnten wir gut erkennen, nicht aber eine entsprechende Wirkung. Durch eine tolle Linkskurve nach unten weg suchte er sich unserer Verfolgung zu entziehen. Aber der „Kutscher" war auf der Hut. „Mühle" auf den Kopf und ihm nach, und schon sahen wir ihn wieder über uns. Durch wilde „Kurbelei" suchte er weiteren Angriffen auszuweichen. Wohl davon überzeugt, seinen Verfolger abgeschüttelt zu haben, beruhigte er sich rasch und schon nach kurzer Zeit flog er mit einer Sturheit, die uns völlig unverständlich war, seinen ursprünglichen Kurs weiter. Unser nächster Angriff sollte sein Schicksal besiegeln. Auch jetzt erlebten wir keinerlei Gegenwehr. Hochziehen, schießend bis ungefähr 25 m ran und dann wegdrücken. Nach dem Abfangen konnten wir in der Bugkanzel eine Flamme feststellen. Um der besiegten Besatzung die Chance des Fallschirmabsprungs nicht zu nehmen, haben wir von einem weiteren Angriff abgesehen. Der Brand war jedoch nicht allzu groß gewesen, so daß wir den wundgeschossenen Vogel für einen Moment aus den Augen verloren hatten. „Pulle rein" und da war er auch schon wieder. Der Todesstoß war jedoch nicht mehr vonnöten, da er im selben Moment fast senkrecht nach unten wegging. Der Himmel war taghell erleuchtet, denn kurz vor dem Aufschlag war die Maschine unter ungeheurer Feuerentwicklung auseinandergeplatzt, da zu diesem Zeitpunkt die Benzintanks explodiert sein dürften. Eigentlich konnten wir mit den Erfolgen dieses Einsatzes wohl zufrieden sein. Nur ein kleiner Schatten trübte unsere euphorische Stimmung. Hätte das erste Angriffsobjekt nicht auch brennend fallen können? Nun war es aber höchste Zeit, den Rückflug anzutreten, da unser Sprit allmählich zur Neige ging. Nach der glücklichen Landung wurden wir von unseren „schwarzen Männern", den technischen Warten, mit großer Begeisterung empfangen. Schließlich hatten auch sie durch hervorragende Wartungsarbeit an unserer treuen „Dora Cäsar" wesentlichen Anteil an unseren Erfolgen. Wenige Tage später wurde unser Glück vollkommen, da uns der 3. Abschuß zugesprochen worden war. Allerdings hatten wir uns im Typ getäuscht, da es sich nicht um eine Hampden sondern um eine Vickers Wellington gehandelt hatte. Alle Feststellungen und Zeugenaussagen, vor allem die der britischen Besatzung, die ihre fluguntaugliche Maschine [Wellington-Bomber DV439] *bei Loon op Zaand auf den Bauch geschmissen hatte, sprachen für uns, so daß alle Bemühungen der Flak, den Abschuß an ihre Fahnen heften zu dürfen, bei der entsprechenden Kommission zum Scheitern verurteilt waren.*[115]

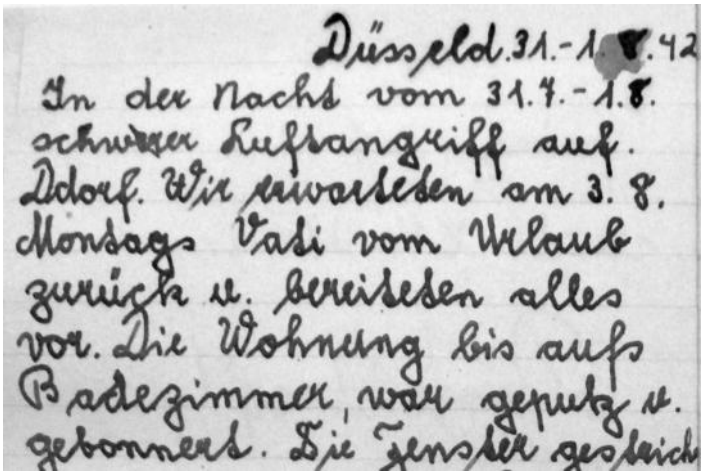


103 *Verbandsflug von Nachtjagdmaschinen – Im Vordergrund die Maschine des Piloten Heinz-Wolfgang Schnaufer und seines Bordfunkers Friedrich Rumpelhardt*

Deutsche Zeitzeugen berichten

Im Luftschutzkeller überlebt – Bericht der damals 16-jährigen Gisela

Düsseld. 31.–1.8.42
In der Nacht vom 31.7.–1.8. schwerer Luftangriff auf Ddorf. Wir erwarteten am 3.8. montags Vati vom Urlaub zurück u. bereiteten alles vor. Die Wohnung bis aufs Badezimmer war geputzt u. gebohnert. Die Fenster gestrichen u. geputzt, frische Gardinen usw. Mutti hatte von Oma Stachelbeeren u. Bohnen geschickt bekommen. Sie wurden noch am Freitag den 31. eingemacht. Bis in die Nacht arbeiteten Mutti u. ich, um 1 Uhr nachts geht die Sirene. Ich bin gerade ausgezogen u. wollte ins Bett. Mutti war noch mit den Bohnen beschäftigt. Da ich so müde war, ging ich doch in's Bett, da die Flack auch nich schoss. Ich mochte nicht ganz eine Stunde geschlafen haben, als ich durch furchtbare Schießerei wach wurde, gleich darauf kam Mutti in's Schlafzimmer u. weckte mich. Ich zog mich schnell an, Hose, Mantel u. Kopftuch. Mutti hatte einen Schlafanzug an, darüber warf sie einen Mantel. Die Taschen mit Geld u. Karten wurden schnell gepackt. Als wir in den Hausflur kamen, befanden sich die Mitbewohner ebenfalls auf dem Weg zum Keller uns voraus ein Kinderwagen. Kaum hatten wir unsere Corridortüre zu als die ersten Bomben fielen, das Licht setzte sofort aus. Ich hatte als einzige eine Taschenlampe, es ging begreiflicherweise langsam die Treppe herunter, was alle sehr nervös machte. Kaum waren wir im Keller, als es einen furchtbaren Schlag gab u. der Kalk von den Wänden rieselte. Unser Kellerfenster flog krachend auf. Mutti schloss es u. ich holte unseren Koffer aus dem Keller von uns u. wir setzten uns fest aneinander gepackt auf ihn vor unsere Kellertüre. Als es erneut einen noch viel furchtbareren Schlag gab, schrie alles auf. Dann wurde es aber ruhig im Keller u. Herr Schulz schlug den Durchbruch zu dem Haus nach der Düsselstr. auf. Man sah aber ein, daß es keinen Zweck hatte, da die Leute aus diesem Haus zu uns herein wollten. Es waren drei jüngere Frauen, von denen sich eine sehr anstellte. Es waren aber auch noch eine Frau mit Tochter aus einem weiter abliegenden Haus aus der Düsselstr. zu uns gekommen. Sie waren geflüchtet, da ihr Haus vollkommen verschwunden war. Wie sie zu uns kamen, wusste keiner zu sagen. Die beiden Frauen weinten nur furchtbar um ihren Gatten u. Vater welcher oben liegen geblieben war, weil er krank war u. nun nichts mehr von ihm zu finden war. Es fielen dauernd weiter Bomben u. man hörte deutlich, wie tief die Flugzeuge waren. Die Luft in dem Keller wurde immer schlechter u. es wurde dringend nach Wasser verlangt. Buschmanns teilten darauf Sprudelwasser aus. Die Bomben danach fielen weiter weg. Frau Buschmann u. Herr Baum verließen daraufhin den Keller u. erklärten uns, daß unser Haus zerstört sei u. es rundherum brenne. Wir warteten noch eine zeitlang im Keller, bis alles ruhig war, dann gingen wir hinauf. Dort sah es ja nun heiter aus.


Düsseld. 31.-1.8.42
In der Nacht vom 31.7.-1.8.
schwerer Luftangriff auf
Ddorf. Wir erwarteten am 3.8.
Montags Vati vom Urlaub
zurück u. bereiteten alles
vor. Die Wohnung bis aufs
Badezimmer war geputzt u.
gebohnert. Die Fenster gestrich

145 *Auszug aus dem Tagebuch von Gisela H.*

Bei einem feindlichen Fliegerangriff am 1. August 1942 opferten ihr Leben für Führer und Deutschland 212 Bürger der Stadt Düsseldorf:

ABS, WILHELMINE
ALBOLD, MARIA
AMELS, MANFRED
AUGUSTINIAK, THOMAS
BADE, WILMA
BAESCH, ADELE
BARDENHAGEN, WILHELM
BATHKE, OTTO
BECKER, GERTRUD
BECKER, JOSEFINE
BECKMANN, ANNELIESE
BENDEN, ELFRIEDE
BENDER, FRANZ
BENDER, MATTHIAS
BENDERT, GERTRUD
BENDERT, INGRID
BENSEN, FRIEDERIKE
BEYEN, WILHELM
BERGMANN, ANNA
BERGMANN, ANNEMARIE
BERGMANN, WILLI
BIEKER, ELISABETH
BIEKER, FRIEDRICH
BIEKER, FRIEDRICH-WILHELM
BIEKER, ILSE
BIEKER, WOLFGANG
BLECHARZ, MARTIN
BLECHARZ, THERESE
BODENHEIM, PETER
BONEZINSKI, EMMI
BOWENTER, MARGARETE
BRENDEL, FRITZ
BRENDEL, HELENE
BRENDEL, JOHANN
BRÜGGENOLTE, ELLEN
BRÜGGENOLTE, DIETER
CAMP, PETER
CARDENEO, GERTRUD
DANIEL, OTTILIE
DAPPEN, WILHELM
DITLOFF, HEINRICH
DOMINIK, ERIKA
DONNAY, MARIA
EWERT, ALFRED
EWERT, JOHANNA
EWERT, JOHANNA
FRANZ, WALTER
FREIHOFF, HELENE
FREITAG, KARIN
FRINK, BERND
FRINK, CHARLOTTE
GANDELHEID, THEODOR
GIESEN, ARNOLD
GITT, HERMANN
GITT, KÄTHE
GOEBELS, KATHARINA
GOTTSCHALL, ERNA
GOTTSCHALL, TRUDE
GOTTSCHALL, WILHELM
GRABOWSKI, WILHELMINE
GRUSS, ERNST
GUIMIER, KURT
GUIMIER, LORE
GUIMIER, RODERICH
DE HAAS, KAROLINE
HAGEN, MARGARETE
HAHLEN, HEINRICH
HAHLEN, KLARA
HAHLEN, LUCIE
VON HALL, GEORG
VON HALL, JOHANNA
VON HALL, MARIA
HARTUNG, LUDWIG
HECKER, PETER
HEINRICHS, FRANZ
HELFEN, JOHANN
HESSE, GERTRUD
HETTSTEDT, BERTHOLD
HÜTTEN, KLARA
HOHNSEL, ELSE
HOHNSEL, FRIEDRICH
INGENFELD, JOHANN
JÜTTEN, KLARA
KIRSCH, ELISABETH
KIRSCH, FERDINANDE
KLEES, ANNA
KLOCKE, HEINRICH
KLOTZ, GEORG
KNEBEL, ERNST
KOBS, ANNA
KOBS, KARL
KOHRMANN, HERMINE
KOHRMANN, KÄTE
KOLB, JOHANN
KOLODZI, THERESE
KOPP, RICHARD
KRÄMER, MARIA
KÜKE, REGINA
KÜMPEL, CLEMENS
KÜPPER, ELISABETH
KÜPPER, UTE
KRUSE, JULIANE
LAMBERT, LISELOTTE
LAMBERTZ, MARIA
LAMBERTZ, ANNA
LANGE, ANNA
LANGE, RUTH
LAUFER, ANITA
LAUFER, JOHANNE
LETTGEN, JOH. PETER
LIPPERT, ILSE
LOHMAR, AUGUSTE
LOHMAR, HANS
LOHMAR, HILDE
LOHMAR, MARGOT
LÜCKENS, FRIEDRICH
MAASSEN, AGNES
MAASSEN, ELISABETH
MAASSEN, FRITZ
MARGRAFF, CHRISTINE
MATELLA, ELISABETH
MAUL, RICHARD
MAURER, MANFRED
MEHLAU, ELISABETH
MEIER, ANNA
MENKE, AUGUSTE
MÖRCHEN, GUSTAV
MÜLLER, JOSEFA
MUMMERT, FRIEDRICH
NETT, JOSEF
NEUHAUS, WILHELM
NIEPENBERG, WILHELM
OSTWALD, ANNA
OSTWALD, ANTON
OSTWALD, WERNER
PAFFRATH, ERIKA
PAFFRATH, HERMANN
PETRICH, ADOLF
PETRICH, OTTILIE
PFINGSTEN, KÄTHE
PFINGSTEN, URSULA
PFINGSTEN, WILHELM
PFINGSTEN, WILHELMINE
PIEPER, ANNA
PIEPER, JOHANN
PIEPER, KLAUS
PHILIPPS, HANNA
PHILIPPS, HANNY
PROSCH, ANTON
PROSCH, GERTRUD
PÜTZER, KARL
PÜTZER, MARIA
QUERBACH, MARGA
SERINGHAUS, OTTO
SPENGLER, ANTONIE
SPENGLER, HEINZ
SPENGLER, MARIA
SPENGLER, MARGRET
SPERLICH, RICHARD
SCHILLINGS, ELISABETH
SCHILLINGS, GÜNTHER
SCHILLINGS, PETER
SCHLAG, LUDWIG
SCHLÖMER, URSULA
SCHMALBACH, EMILIE
SCHMITZ, ANNA
SCHMITZ, FRANZ
SCHMITZ, FRIEDA
SCHMITZ, GISELA
SCHMITZ, JOHANNA
SCHMITZ, INGRID
SCHNEIDER, ELISABETH
SCHNEIDER, HEINRICH
SCHRAMM, KARL
SCHRÖDER, BERTA
SCHRÖDER, BERTI
SCHRÖDER, MARTHA
SCHRÖDER, THEODORA
SCHROER, MARGARETE
SCHROER, MARIA
SCHRÖTER, PAUL
SCHUBERT, DIETER
SCHUBERT, MARGARETHE
SCHUBERT, MARGRIT
SCHULZE-THIERBACH, ANTON
SCHULZE-THIERBACH, ELLI
SCHULZE-THIERBACH, INGRID
STAHL, ANNA
STIMMERLING, FRITZ
STRADIATH, ENGELBERT
STRADIATH, JOHANNA
TALAJEWSKI, FRANZ
TAPPESER, KLARA
TETSCH, LORENZ
THIER, ANTON
THIER, ELLI
THIER, INGRID
THISSEN, WILHELM
TUSSING, FRIEDRICH
VIETEN, ADOLF
WERKEN, KARLHEINZ
WERTHSCHULTE, HILDEGARD
WIRTZ, ANNA
WIRTZ, ALFRED
WOLFERTZ, AUGUST
WOLFERTZ, MARIA
ZEHLE, CHRISTIAN
ZEHLE, CHRISTIAN

Ferner fielen im Dienste des Vaterlandes die Angehörigen der Luftschutz-Polizei:

CREMANNS, KARL
FISCHERMANN, HUBERT
SIEBERT, WILHELM
ZORN, PETER

Fünfzehn Volksgenossen werden noch vermißt.

Die Gauhauptstadt Düsseldorf trauert um sie als Blutzeugen des Kampfes um das Lebensrecht und die Größe unseres Volkes.

Wir werden das Andenken der Toten in der Geschichte der Stadt Düsseldorf unvergänglich machen. Die Größe des Opfers erhöht unsere Widerstandskraft.

Der Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf
Dr. Haidn.

***159** Traueranzeige des Düsseldorfer Oberbürgermeisters in der Rheinischen Landeszeitung vom 7. August 1942*

173 *Beisetzung auf dem Düsseldorfer Nordfriedhof*

Auf dem Nordfriedhof errichtete die Stadt 1958 ein Mahnmal zu Ehren der Opfer des Zweiten Weltkriegs. Die drei überdimensionalen Frauengestalten stehen für Glaube, Liebe und Hoffnung. Das Mahnmal besteht aus Basaltlava, ist 250 Tonnen schwer und 10 Meter hoch. Die Sockelreliefs erinnern an die „Opfer des Feldes, der Heimat und des politischen Terrors“.[171]

174 *Mahnmal zu Ehren der Opfer des Zweiten Weltkriegs auf dem Düsseldorfer Nordfriedhof*

Hunderte von Handwerkern auch aus den Nachbarstädten waren in den Tagen nach dem Angriff mit Gebäudereparaturen beschäftigt. Vom Reichsstand der Deutschen Handwerkerschaft wurden 325 Dachdecker, 460 Glaser, 600 Tischler, 400 Klempner und 400 Elektriker angefordert. Ein Glaserbataillon von 800 Kriegsgefangenen und drei Dachdeckerkompanien Kriegsgefangene mit je 200 Mann und ein Baubataillon mit 750 Mann halfen ebenfalls.[229]

Instandsetzungsarbeiten mussten auch an den Straßenbahnoberleitungen durchgeführt werden. Die meisten Straßenbahnlinien waren vorübergehend stillgelegt. Die Rheinische Bahngesellschaft war in der Lage, die Störungen zeitnah zu beseitigen, sodass bereits am 3. August fast sämtliche Straßenbahnlinien wieder in Betrieb genommen werden konnten.[230]

213 *Hauptverwaltung der Rheinbahn am Düsseldorfer Hauptbahnhof im September 1942*

Auch der Hausrat der Bewohner musste sichergestellt werden. Hierzu berichtet Korreng:

Zur Sicherstellung von Hausrat aus den zerstörten bzw. beschädigten Wohnungen wurden von Seiten der Partei 500 Männer des Reichsarbeitsdienstes herangezogen, die sich ihrer Aufgabe mustergültig entledigten. Die Unterstellung der geborgenen Gegenstände bereitete zunächst Schwierigkeiten, da nicht genügend Lagerraum vorhanden war. Erst in den nächsten Tagen wurden leerstehende Garagen, Lagerräume usw. für diesen Zweck sichergestellt. Für den Transport des Hausrates wurden von Seiten des Bereitschaftsleiters täglich bis zu 100 Fahrzeuge zur Verfügung gestellt.[231]

Für die eingelieferten Gegenstände gab es Inventarverzeichnisse, die als Nachweis für die spätere Herausgabe an die Eigentümer dienten.

Folgen für Tiere

Durch die Bombenabwürfe kamen nicht nur Menschen ums Leben, sondern auch viele Tiere verendeten. Ein kleiner Anteil davon starb durch die Bomben- und Trümmerwirkung direkt: 47 Schafe wurden getötet, 68 Schafe und 9 Kühe mussten notgeschlachtet werden und eine Kuh wurde durch Sprengbombensplitter am Euter verletzt.[232] Einige Tiere mussten notgeschlachtet werden, weil sie mit dem Futter Phosphor-Kautschuk-Teilchen gefressen hatten.[233] Zwei durch Phosphor vergiftete Schwäne wurden im Stadtgraben gefunden.

meter aus, in Meiderich wurde ein Haus leicht beschädigt. In Evingen und Buchholz entstand nur leichter Flurschaden, fünf Personen erlitten Verletzungen.

Auf **Dülken** fielen mehrere Hundert Brandbomben. Ein Gehöft brannte ab und erheblicher Gebäude-, Sach- und Viehschaden entstand.

In **Essen** gab es sieben Flakbodenkrepierer. Ein Haus wurde schwer, mehrere leicht beschädigt. Zwei Personen wurden verletzt.

Auf **Forst** fielen mehrere Spreng- und Brandbomben, die Gebäude- und Sachschaden verursachten.

Auf **Grevenbroich** gingen mehrere Spreng- und eine Anzahl Brandbomben nieder. Bilanz: Ein zerstörtes Haus, 13 beschädigte Häuser, ein zerstörtes Lagerhaus, vier Verletzte, 40 ausquartierte Personen.

Bei **Kirchhellen** fielen 200 Brandbomben in freies Feld.

Köln meldete fünf Sprengbomben, einen Toten durch Bombensplitter (Johann Loob), Einsturzschäden, diverse Glasschäden und den Absturz eines zweimotorigen Bombers auf die Elisenstraße.[249]

Auf **Krefeld** fielen eine Minenbombe, acht Spreng- und 1.000 Brandbomben. Ein Haus wurde zerstört, drei Häuser stark beschädigt. Die Seidendruckerei van Kempen und Müller sowie die Eisenbahnüberführung Krefeld-Kempen wurden durch eine Minenbombe beschädigt. Eine Ziegelei und ein Modellschuppen erlitten Brandschäden. Sechs Tote waren zu betrauern, eine Person wurde verletzt.

228 *Großgarage Feikes, Eickener Straße/Ecke Badenstraße 23–27. Im Hintergrund ist die Reißerei (Zerkleinerung von Alttextilien zur Wiederverwendung) August Kuhlen und Better & Co. zu sehen. Sprengbomben lösten in beiden Firmen Großbrände aus.*

Der **Luftschutzort Mönchengladbach-Rheydt** meldete 26 Sprengbomben, darunter eine Minenbombe und zwei Blindgänger, 1.800 Brandbomben, 65 Phosphor-Brandbomben, darunter neun Blindgänger, einen Toten durch Flaksplitter sowie sechs leicht verletzte Personen. Durch Sprengbomben wurden zwei Wohnhäuser völlig zerstört, 22 Wohnhäuser und fünf Fabriken stark beschädigt, 106 Wohnhäuser und zehn Fabriken leicht beschädigt. Durch Brand- und Phosphorbomben entstanden 31 Brände. Über dem Luftschutzrevier Gelsenkirchen wurden Flugblätter des Typs G 39 „Nach Hitlers Sturz“ abgeworfen.[250]

Mülheim an der Ruhr meldete 50 Brandbomben in freies Gelände.

In **Neersen** wurde eine Frau durch eine Phophorbrandbombe verletzt.[251]

Geht man von den Angaben zu Düsseldorf, Neuss und den oben genannten Städten aus, kamen durch den Luftangriff auf deutschem Gebiet mindestens 325 Personen ums Leben.

Tod, Flucht, Gefangennahme

Schicksale einer britischen Crew

Stürzte eine alliierte Maschine ab, hatten die alliierten Flieger nur geringe Überlebenschancen. Häufig wurde die komplette Mannschaft getötet. Manche waren jedoch in der Lage, rechtzeitig abzuspringen und landeten mit hoher Wahrscheinlichkeit auf feindlichem Gebiet. Wie unterschiedlich die Folgen für die Flieger aussehen konnten, zeigt die Geschichte der Crew des Halifax Bombers W7718 der 405. Staffel, der auch Kurs auf Düsseldorf genommen hatte. Die Crew bestand aus sieben Besatzungsmitgliedern, zwei gehörten der Royal Air Force an, vier der kanadischen Luftwaffe. Ein weiterer Flieger kam aus Australien.

Angriff und Absturz

Die Maschine des Piloten Sgt. Donald E. West war Teil der dritten Angriffswelle und startete von ihrem Flugplatz Pocklington um 0:34 Uhr. Beladen war sie mit zwei 4.000-Pfund-Bomben.[254] Von der hohen Beladung war die Crew nicht begeistert, denn um diese Last tragen zu können, mussten die Bombenklappen offen bleiben. Dies wiederum führte zu einer geringeren Fluggeschwindigkeit und die Maschine ließ sich schlechter manövrieren. Sgt. West gelang es mit Mühe, sie auf eine Flughöhe von 13.000 Fuß zu bringen, höher jedoch nicht. Land erreichten sie bei Den Haag. Auf dem Weiterflug nach Düsseldorf bemerkte die Crew künstlichen grauen Rauch, der den Boden verdeckte. Der Rauch schien von vielen kleinen roten Feuerstellen zu kommen. Die Maschine war mit drei Paketen der Flugblätter des Typs G.39 beladen, die die Crew während des Flugs abwerfen sollte. Beim Anflug auf das Ziel musste der Pilot Ausweichmanöver fliegen, um Flak und Suchscheinwerfern aus dem Weg zu gehen. Dies war mit den geöffneten Bombenklappen sehr schwierig und führte zu einem kontinuierlichen Höhenverlust. Die Maschine erreichte Düsseldorf in einer Höhe von 8.000 Fuß (2.440 m). Die Bomben fielen in das Zentrum einiger großer Brände. Sgt. West flog die Maschine in südwestliche Richtung. Nach ein paar Minuten, in denen sie an Geschwindigkeit gewannen, sichtete der Heckschütze F/Sgt. Watters eine Ju 88, die sich an sie gehängt hatte. Laut Bericht des Piloten schoss der Heckschütze die Ju 88 ab. Kurz danach traf leichte Flak den Rumpf der Maschine und verletzte den Bordfunker Laurent Nadeau. Der Navigator Bill Bandeen und der Bombenschütze Ronald Pearce hatten Glück, da die Splitter sie knapp verfehlten. Schaden erlitt die Nase der Maschine, sodass sie ins Trudeln geriet und der äußere Backbordmotor Feuer fing. Die Steuerkabine wurde noch mehrmals getroffen und die Verbindung zum Piloten über die Sprechanlage riss ab. Die Maschine geriet erneut ins Trudeln. Um 2 Uhr kam der Befehl abzuspringen.

kennen. Dennoch konnten die Ehrenamtler nach Absprache mit Amt, Eigentümer und Pächter ein paar Maschinenteile finden und so den Absturz archäologisch nachweisen. Eine Auswahl der Funde wird nachfolgend dargestellt.

Rumpf und Tragflächen der Vickers Wellington waren, ähnlich wie bei einem Zeppelin, in geodätischer Bauweise, gestützt durch leichte Alu-Verbindungen, mit Stoff bespannt (s. S. 35). Daher waren bei der Prospektion im Vergleich zu anderen Absturzorten nur wenige kompakte Bauteile/Streben mit eingeprägten Baugruppennummern zu erwarten, die hätten helfen können, den Flugzeugtyp zu identifizieren. Zudem war ja leider schon gründlich abgesucht worden. Um so glücklicher war der Fund einer sehr korrodierten Strebe mit Baugruppennummer. Die ersten drei Ziffern „285“ waren ausschließlich für die Vickers Wellington vergeben worden. Andere Fundstücke weisen ebenfalls diese Nummernfolge auf.

278 *Fundstück mit unvollständiger Nummer, beginnend mit „285“ (5 cm breit)*

279 *Strebe mit Baugruppennummer (15 cm lang)*

280 *Stark korrodiertes Fundstück (14 cm lang)*

281 *Fundstück mit Nummer und Prüfstempeln (8,5 cm lang)*

282 *Fundstück mit Kupferteilen und Draht (5 cm breit)*