

WAIDHOFEN 1938 - 1945
7a) HISTORISCHE QUELLEN UND
AUGENZEUGENBERICHTE ZUM ABSTURZ EINES
BOMBERS DER US AIR FORCE
AM 23.FEBRUAR 1944
IN WAIDHOFEN AN DER YBBS – ST.LEONHARD

Mag. Walter Zambal

INHALT:

- 1) EINLEITUNG
- 2) CHRONOLOGIE DER EREIGNISSE
- 3) BERICHT DES POLIZEIINSPEKTORS VINZENZ PITZEL ÜBER DEN ABSTURZ
DES AMERIKANISCHEN BOMBERS
- 4) BERICHT IM „BOTEN VON DER YBBS“ VOM 25.FEBRUAR 1944
- 5) BERICHT IN DER „OBERDONAU-ZEITUNG“ VOM 27.2.1944
- 6) AUSZUG AUS DER PFARRCHRONIK VON ST.LEONHARD AM WALDE
- 7) BERICHTE VON AUGENZEUGEN
- 8) DOKUMENTE AUS DEM US AIRFORCE HISTORICAL RESEARCH CENTER,
MAXWELL AIRFORCE BASE, MONTGOMERY, ALABAMA
- 9) DARSTELLUNG DER EREIGNISSE AUS DER SICHT DER ÜBERLEBENDEN
AMERIKANISCHEN FLIEGER
- 10) LITERATUR- UND QUELLENVERZEICHNIS

1) EINLEITUNG

Am 9.April 1992 besuchte Herr Lamar Howard, Geburtsjahrgang 1918, aus Johnson City, Tennessee (USA) unsere Stadt. Er war nach 48 Jahren wieder an jene Stelle zurückgekehrt, an der er im Zweiten Weltkrieg als Kopilot eines amerikanischen B-24J „Liberator“ Bombers nur knapp dem Tod entging.

Sein Flugzeug wurde am 23.Februar 1944 bei der Bombardierung Steyrs angeschossen und nach weiteren Angriffen deutscher Kampfflieger schwer beschädigt in Richtung Waidhofen abgedrängt, wo es beim Haus Felbrach (St.Leonhard 77) abstürzte. Drei Mann der Besatzung fanden dabei den Tod, während es sieben Mann der zehnköpfigen Besatzung gelang, mit den Fallschirmen abzuspringen.

Herr Howard verbrachte einige Tage in Waidhofen, um Erkundigungen über den damaligen Absturz einzuholen¹ und äußerte die Absicht, ein Treffen mit den noch lebenden Mitgliedern der Flugzeugbesatzung für das Jahr 1993 in Waidhofen zu planen.

Nach längeren Vorbereitungen konnte dann das Treffen in Waidhofen für die Zeit vom 14. bis 21.April 1993 fixiert werden. – Folgende ehemalige Besatzungsmitglieder (zum Teil mit ihren Gattinnen) trafen dann am 14.April 1993 in Waidhofen ein:

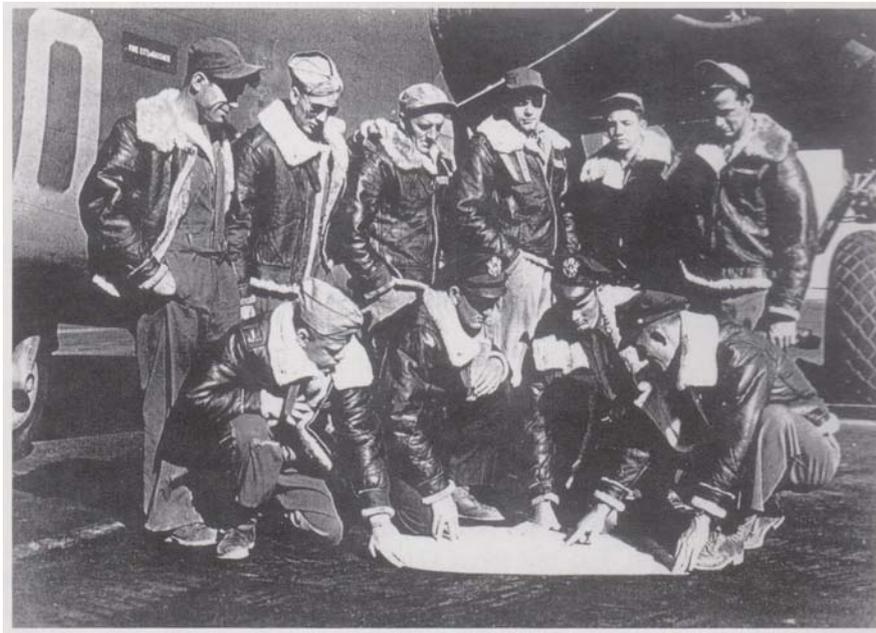
- John und Shirley Byrne aus Florida
- Lamar Howard aus Tennessee
- John Pizello aus Utah
- Walter und Sarah Price sowie deren Sohn Paul aus Louisiana
- Max und Ruth Rasmussen aus Illinois
- Steve and Lena Swidarski aus Ohio

¹ Vergleiche den Bericht im Boten von der Ybbs vom 17.April 1992.

Marvin Grice, der Pilot des Flugzeuges, welcher nach dem Krieg als Psychiater in Texas arbeitete, konnte an diesem Treffen nicht mehr teilnehmen. Er war bereits 1979 verstorben.

Die zehn Mitglieder der Besatzung hatten folgende Funktionen:

Pilot	Marvin Grice
Co-pilot	Lamar Howard
Navigator	Walter Price
Bombardier (Bombenschütze)	John Byrne
Engineer and Top Turret Gunner (Turmschütze)	Max Rasmussen
Nose Gunner (Bugschütze)	Steve Swidarski
Ball Turret Gunner (Schütze am Kugelturm unter dem Bauch des Flugzeuges)	Aerial Hoffmann
Waist Gunner (rechts) (Rumpfschütze)	Franklin Hermann
Waist Gunner (links) (Rumpfschütze)	Thomas Root
Tail Gunner (Heckschütze)	John Pizello



Die Bomberbesatzung vor einem ihrer Einsätze: Stehend, von links nach rechts:
Swidarski, Root, Scharnitzky*, Rasmussen, Hoffmann, Hermann
Kniend, von links nach rechts: Byrne, Grice, Howard, Price.
*Scharnitzky war am 23.Februar 1944 erkrankt und wurde durch Pizello ersetzt
(Photo US AIRFORCE)

Die Woche in Waidhofen wurde von den amerikanischen Fliegern intensiv genutzt. Es konnten unter anderem die Absturzstelle des Flugzeuges, die Stellen, an denen die Besatzungsmitglieder mit ihren Fallschirmen landeten, der Friedhof in St.Leonhard, auf welchem die drei Toten vorübergehend bestattet worden waren, sowie das Waidhofner Heimatmuseum besucht werden.

Am Sonntag, dem 18.April 1993, erfolgte ein Treffen mit Zeitzeugen im Gasthaus Harreither in St.Leonhard, wobei interessante Details bekannt wurden. Als Geste der Versöhnung wurden die amerikanischen Flieger nach Steyr zu einer Werksbesichtigung jener Anlagen eingeladen, die sie im Februar 1944 bombardiert hatten (heute SKF). Weiters stand auch ein Besuch der Friedensgemeinde St.Ulrich in Steyr auf dem Programm. In einem Gedenkgottesdienst in der Pfarrkirche von St.Leonhard wurde der drei toten

Besatzungsmitglieder Franklin Hermann, Aerial Hoffmann und Tomas Root gedacht. Am letzten Tag stand dann noch ein Besuch des ehemaligen Gestapogefängnisses (heute Landesgericht) in St.Pölten auf dem Programm. Dort mussten die amerikanischen Flieger die Nacht vom 25. auf den 26.Februar 1944 in Einzelhaft verbringen.

Nach der Rückkehr von St.Pölten fand der Abschiedsabend im Gasthaus Ettel in St.Leonhard statt, in jenem Gasthaus, in dem die Flieger die erste Nacht ihrer Gefangenschaft, an den Tischen schlafend, verbrachten.

Folgende Stellen, an denen die einzelnen Besatzungsmitglieder mit ihren Fallschirmen landeten, konnten festgestellt werden:

Besatzungsmitglied	Absturzstelle
Steve Swidarski	Bei Bruckbach in der Ybbs, unterhalb der Wehr
Walter Price	Unterhalb des Hauses Kogl am Sonntagberg in der Nähe der Kirche
John Byrne	Im Luegergraben, Doppel, Necking
Lamar Howard	Unterhalb des Hauses Felbrach in der Nähe des Flaschelsteinbaches Neben der Straße nach Hiesbach
Max Rasmussen	In unmittelbarer Nähe des Wracks neben der Straße nach Hiesbach
Marvin Grice	In unmittelbarer Nähe von Max Rasmussen in einem Baum neben der Straße nach Hiesbach
John Pizello	In unmittelbarer Nähe östlich des Wracks

Der Besuch der ehemaligen amerikanischen Flieger verlief sehr harmonisch und sie erklärten in persönlichen Gesprächen, dass sie ihren damaligen Einsatz, bei dem kriegswichtige Rüstungsbetriebe bombardiert werden sollten, als Beitrag zur Befreiung Europas von der Diktatur des Nationalsozialismus betrachteten. Sie zeigten sich aber auch von den vielen Gesten der Versöhnung, die sie bei uns erfuhren, tief beeindruckt.²

Im Rahmen der Beschäftigung mit diesen Ereignissen des Februar 1944 gelang es, eine überraschende Fülle von Quellen und Informationen zu eruieren, die diesen Absturz sehr gut dokumentieren.

Die nun folgenden Auszüge aus diesen Quellen ermöglichen es, die Geschehnisse rund um den 23.Februar 1944 von den verschiedensten Blickpunkten zu betrachten. Neben Einblicken in sehr persönliche Schicksale zeigen diese Quellen auch sehr gut die Problematik des Krieges mit all seinen Gegensätzlichkeiten auf.

Bevor wir uns aber nun den Quellen und Augenzeugenberichten zuwenden, soll zum besseren Verständnis eine kurze Chronologie der Ereignisse angeführt werden:

2) CHRONOLOGIE DER EREIGNISSE

23.Februar 1944: Aschermittwoch

0811Uhr: Start des Bombers in San Pancrazio bei Lecce in Süditalien.

1208/1215Uhr: Abwurf der Bomben über Steyr

1215/1230Uhr: Absturz der Maschine in St.Leonhard

Nachmittag: Byrne, Howard, Price und Swidarski werden nach Waidhofen gebracht.
Rasmussen, Pizello und Grice werden nach St.Leonhard geführt.

Abend: Die vier in Waidhofen festgehaltenen Flieger werden am Abend von Wehrmachtsoldaten nach St.Leonhard gebracht und dort mit den drei

² Walter Price schreibt über seine Eindrücke im "Liberandos Intelligencer", vol.13, No 2, auf Seite 12: "The highlight of the trip was meeting a lot of wonderful people who took us in and treated us like we were family."

schon anwesenden Fliegern über Nacht im heutigen Gasthaus Ettel festgehalten.

- 24. Februar 1944:** Die sieben Gefangenen werden nach Waidhofen zurückgeführt und auf der Polizei verhört. Die Nacht verbringen sie im Polizeigefängnis in Waidhofen.
- 25. Februar 1944:** Ein Jagdkommando der Kriminalpolizeidienststelle St. Pölten zieht mit den Gefangenen am Nachmittag ab. Am Abend erfolgt die Inhaftierung im Gestapogefängnis in St. Pölten (Einzelhaft).
- 26. Februar 1944:** Die Gefangenen werden von St. Pölten zu einem großen Militärflugplatz gebracht (wahrscheinlich Markersdorf). Am Abend erfolgt der Abtransport nach Frankfurt/Main per Bahn.
- März 1944:** Einweisung in das Kriegsgefangenenlager Stalag Luft I (bei Barth, in der Nähe von Stralsund): Byrne, Grice, Howard, Price
Stalag Luft VI (Heydekrug; heute Silute an der Ostsee): Pizello, Rasmussen, Swidarski.³

3) BERICHT DES POLIZEIINSPEKTORS VINZENZ PITZEL ÜBER DEN ABSTURZ DES AMERIKANISCHEN BOMBERS

In seinem „Rückblick auf die Ereignisse in der Stadt Waidhofen an der Ybbs in der Zeit vom 11. März 1938 bis 9. Mai 1945“ gibt Inspektor Pitzel folgenden Bericht über die Ereignisse:⁴

„Es kamen die Tage der Großangriffe auf die Steyrwerke. Am 23. Februar mittags um 11:30 Uhr war Fliegeralarm. Die Warnleitung war kaum instandgesetzt, als sie durch Bombeneinschläge wieder zerstört wurde. Ich nahm gerade die 22. Luftlagemeldung – ‚viele Flugzeuge über Steyr‘ – entgegen, als ich einen heftigen Schlag ins Ohr bekam, der mir fast das Gehör nahm und im gleichen Augenblick wurde es in der Befehlsstelle finster. Eine Bombe hatte das Stromnetz, an dem auch unsere Kraftwerke im Verbund waren, zerstört. Um 12.06 Uhr meldeten die Turmbeobachter und auch Erkundungsstreifen ‚22 Flugzeuge über Waidhofen, 5 Fallschirme gehen im Raume Waidhofen nieder‘. Diese Meldung konnte an das Warnkommando nicht mehr durchgegeben werden, ebensowenig die weitere Beobachtung, daß in Richtung St. Leonhard am Walde ein Flugzeug niedergeht und ein starker Verband Waidhofen überfliegt. Da mit dem Warnkommando Steyr keine Verbindung zu bekommen war, konnten wir nicht wissen, wann Entwarnung zu geben ist. Wir holten dann von Amstetten Erkundigungen ein.

Inzwischen waren weitere Meldungen über die Festnahme von mit Fallschirmen abgesprungenen Fliegern aus Bruckbach und Sonntagberg eingelangt, die über Befehl des Flak-Kommandeurs aus Böhlerwerk, der sich bei unserer Dienststelle befand, durch eine Wehrmachtstreife zur Schutzpolizei gebracht wurden. Da auch im Gebiet von Windhag niedergehende Fallschirme beobachtet worden waren, wurden Erkundungstrupps der Stadtwacht in diese Gegend entsendet. Da knietiefer Schnee lag, war diese Suche äußerst anstrengend.

³ „Stalag“ ist der Kurzname für „Stammlager“ von Kriegsgefangenen.

⁴ PITZEL Vinzenz, Rückblick auf die Ereignisse in der Stadt Waidhofen a.d. Ybbs in der Zeit vom 11. März 1938 bis 9. Mai 1945, Waidhofen 1950, maschinschriftl. Manuskript, Stadtarchiv Waidhofen, S.13.

Von St. Leonhard langten Boten ein, die berichteten, daß dort beim Hause Felberbauer ein Flugzeug niedergegangen ist. Drei Mann der Besatzung wurden gefangen, einer sei verbrannt. (Es waren zwei verkohlte Leichen im Flugzeug gefunden worden.)⁵ Die nach Bruckbach entsandte Wehrmachtsstreife brachte die vier dort gelandeten Flieger. Einer war im Werksfluder niedergegangen, daher ganz durchnäßt. Daß wir ihn im Dienstzimmer beim Ofen Platz nehmen ließen und einem anderen, der Verletzungen hatte, ärztliche Hilfe angedeihen ließen, wurde uns von einigen Leuten sehr verübelt und bei der Parteileitung angezeigt. Überhaupt brachten die Gefangenen der Dienststelle viele Scherereien. Der Flak-Kommandant übergab die Gefangenen, nachdem sie kurz abgehört worden waren – sie gaben nur ihre Namen an, verweigerten auf weitere Fragen jede Antwort – dem aus Amstetten eingetroffenen Wehrmachtskommando. Der Führer desselben – ein Leutnant, der, wie wir später erfuhren, Kopfschützer war – benahm sich den Gefangenen gegenüber äußerst aggressiv, was einen peinlichen Eindruck machte und wir froh waren, als er mit den Amerikanern abzog. Daß diese viele Neugierige angezogen hatten, die vor der Dienststelle warteten, war nicht zu verwundern. Die Gefangenen wurden bei dem fast meterhohen Schnee nach St. Leonhard mitgenommen, wo die dort festgenommenen Flieger abgeholt wurden. Am nächsten Vormittag brachte die Wehrmachtsstreife die Gefangenen wieder zu uns.

Bei Nacht war ein sogenanntes „Jagdkommando“ der Kriminalpolizeistelle St. Pölten eingetroffen, das die Gefangenen übernehmen sollte. Um diese entspann sich am nächsten Tag ein widerwärtiger Kampf zwischen dem Jagdkommando, der Wehrmacht und einem Kommando der Luftwaffe. Sieger blieb das Jagdkommando. Um 12.34 war Fliegeralarm und wir mußten die Gefangenen in die Polizeiarreste bringen, was ansonsten verboten war. Am Nachmittag zog das Jagdkommando mit den Gefangenen endlich ab, worüber wir herzlich froh waren.“⁶

Während die im Februar 1944 in Waidhofen gelandeten amerikanischen Flieger den Umständen entsprechend gut behandelt worden waren, berichtet Inspektor Pitzel an anderer Stelle von einem Massaker an gefangenen amerikanischen Fliegern am 20. März 1945 in Amstetten. Der Bahnhof der Stadt war unmittelbar vorher durch einen Bombenangriff vollständig zerstört worden:

„Nachdem wir Informationen über den Einsatz unserer Hilfskräfte eingeholt hatten, kehrten wir in die Stadt zurück, um unsere Rettungsmannschaften bei ihrem Eintreffen in Amstetten einzuweisen. Am Hauptplatz angekommen, wurden wir Zeugen der verhängnisvollen Ausschreitungen, die dort an gefangenen amerikanischen Fliegern begangen wurden. Unsere Nachrichtenhelferin, Frau Gruber, die mit uns nach Amstetten gefahren war, berichtete uns mit Entsetzen über den Beginn der Mißhandlungen, zu denen der Bürgermeister von Amstetten den Auftakt gegeben hatte. Ich bekam den Eindruck, daß die inmitten einer großen Menschenmenge auf einem Knäuel übereinanderliegenden Soldaten bereits tot seien, nur bei einem bemerkte ich, daß er sich zuckend bewegte. Bezeichnend war, daß, als wir uns von diesem Schauplatz abwandten, eine Anzahl Frauen auf mich zukam und mich beschwor, dem Wahnsinn Einhalt zu gebieten, für den ganz Amstetten büßen werde müssen. Dazu war aber weder der Polizeikommandant von Amstetten selbst, der ebenso entsetzt und fassungslos war wie ich, noch sonst jemand imstande, war doch das Ganze von den Höchstgebietenden – dem Kreisleiter und dem Bürgermeister – inszeniert worden. Nach Kriegsende wurde eine Anzahl der an den Vorgängen Beteiligten von einem amerikanischen Militärgericht in Salzburg abgeurteilt.“⁷

⁵ Tatsächlich waren aber, wie sich später herausstellte, drei Leichen im Flugzeug gefunden worden.

⁶ PITZEL, S.13-15.

⁷ PITZEL, S.30.

4) BERICHT IM „BOTEN VON DER YBBS“ VOM 25.FEBRUAR 1944

„Feindlicher Terrorbomber im Raum Waidhofen an der Ybbs – Steyr abgeschossen. An einem der letzten Tage sind feindliche Bomberverbände in das Gebiet des Enns- und Ybbstales eingeflogen. Die Terrorbomber wurden von unseren Jägern verfolgt und es entspann sich über den Ybbstalbergen ein Luftgefecht, bei welchem ein viermotoriger amerikanischer Bomber abgeschossen wurde und in der Nähe der Stadt Waidhofen an der Ybbs zerschellte. Von der Besatzung konnten einige aussteigen und mit dem Fallschirm landen. Zwei Besatzungsmitglieder sind in der Maschine geblieben und verbrannt.⁸ Die Fallschirme der feindlichen Flieger konnten bei dem sichtigen Wetter genau beobachtet werden, wie sie sich langsam dem Erdboden näherten. Die rasch eingesetzte Stadt- und Landwacht sowie Gliederungen der Partei haben unter Mithilfe der Bevölkerung die abgesprungenen Flieger gefangengenommen.

Teilweise konnte auch das Luftgefecht beobachtet werden, bei dem sich unsere heldenmütigen Jäger immer wieder in die bereits auseinandergerissenen feindlichen Pulks stürzten.“⁹

5) BERICHT IN DER „OBERDONAU-ZEITUNG“ VOM 27.2.1944

„Gauleiter Eigruber: „Nun erst recht!“ Steyr, das ostmärkische Rothenburg, mit seinen schönen Straßen und Kulturdenkmälern wurde in den letzten Tagen von britisch-amerikanischen Terrorfliegern angegriffen und beträchtlich getroffen. Auch einige Märkte und Städte erlitten dabei Schäden. Die Zahl der Toten ist nach der Schwere der Angriffe gemessen glücklicherweise nicht groß. Das vorbildliche Verhalten der Bevölkerung und die vorsorglichen Maßnahmen zum Schutze derselben haben größere Opfer verhindert. Die Hilfsmaßnahmen für die betroffene Bevölkerung sind im Gange. Die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen verantwortlichen Dienststellen garantiert eine rasche Hilfe. Unsere Feinde haben in ihren schon längst entlarvten Propagandasendungen und auf ihren Konferenzen immer wieder die lockende Behauptung aufgestellt, die Befreiung Österreichs und die Selbständigmachung dieses einmal unselbständigsten Staates der Welt sei eines ihrer Kriegsziele. Unsere Feinde haben sich der Täuschung hingegeben, daß diese gegebenen Versprechungen in der deutschen Bevölkerung der Ostmark auf Widerhall stoßen würden. Nun wissen wir genau Bescheid! Man ist im Feindesland der Meinung, daß, wenn Versprechen nichts helfen, der Terror unsere deutsche Bevölkerung zum Nachgeben zwingen soll. Aber hier täuschen sich Churchill, Roosevelt und Stalin! Mit Bombenterror sind wir nicht klein zu kriegen! Im Gegenteil! Angesichts der ersten Gefallenen des Luftterrors im Reichsgau Oberdonau kann ich wohl die Feststellung treffen, daß die Bevölkerung der Stadt Steyr und damit des Gaues unbeugsamer denn je entschlossen ist, den Kampf durchzustehen bis zum siegreichen Ende.

Unsere Parole in der Zukunft heißt: Nun erst recht!“

Diesem Propagandaartikel Gauleiter Eigrubers seien nun Auszüge eines Aufsatzes aus dem „Amtsblatt der Stadt Steyr“¹⁰ gegenübergestellt, in denen genaue Fakten und Daten über das Ausmaß der Bombenangriffe im Februar 1944 enthalten sind:

„Beim Angriff am 23. Februar 1944 wurden 288 Sprengbomben (a 250 kg) auf Steyr abgeworfen. 15 Menschen fanden den Tod. 55 wurden verletzt. Acht Brände brachen aus. Das spätgotische Haus Stadtplatz Nr.14 wurde zerstört, das benachbarte Nr.12 schwer

⁸ Tatsächlich waren es drei.

⁹ Bote, 25. Februar 1944.

¹⁰ Lutz, Volker: Bombenangriffe auf Steyr, in: Amtsblatt der Stadt Steyr, 1985, S20/120ff.

beschädigt. Die Steyr-Werke wurden nur mäßig in Mitleidenschaft gezogen, da die meisten Bomben vor der Einfahrt niedergingen.

Am 24. Februar kam es dann zu einem weiteren Angriff auf Steyr. Der Angriff der 15. US-Flotte richtete sich gegen die gleichen Ziele wie am Vortag. In den zwei Angriffswellen wurden insgesamt 996 Bomben abgeworfen. Die Schäden waren bedeutend umfangreicher als am Vortag. 212 Menschen wurden getötet, 371 verletzt, über 1000 obdachlos, das 65 Häuser total zerstört und 445 beschädigt worden waren. Vor allem hatte die Haratzmüllerstraße, die Bahnhofstraße und die Johannesgasse schwer gelitten. Die Brücken über Enns und Steyr blieben unbeschädigt, obwohl auf der Enns auf einer Länge von nur einem Kilometer 253 Bombeneinschläge gezählt wurden.

Im Werk wurde der 27.000 Quadratmeter umfassende M-Bau zerstört, der C-Bau und das Sägewerk beschädigt. Einer der beiden Schlotte war glatt durchgeschlagen worden. Die Amerikaner hatten es auf die Zerstörung der wichtigsten Anlagen abgesehen, scheinen aber nach alten Plänen vorgegangen zu sein. Es hatte keinen Sinn gehabt, das alte Objekt XIII, in dem einmal die Kugellagererzeugung untergebracht war, und den H-Bau, der später dem gleichen Zweck dienen sollte, so mit Bomben zu malträtieren, während der wichtige Flugmotorenbau nur zwei Zufallstreffer erhielt und die wertvolle Zentralhärterei gänzlich unbeschädigt blieb. Von dem Bestand des neuen Wälzlagerwerkes in Steyr-Münichholz scheinen die Angreifer keine genaue Kenntnis gehabt zu haben. Dieses wies bei dem Angriff nur einen Zufallstreffer auf.“

6) AUSZUG AUS DER PFARRCHRONIK VON ST. LEONHARD AM WALDE

Über die Ereignisse des 23. Februar 1944 findet sich in der Pfarrchronik folgende Eintragung:
„Kriegsereignisse: Flugzeugabsturz. Am Aschermittwoch, 23. Februar, um 12.30 Uhr stürzte beim Haus Felbrach ein 4-motoriges amerikanisches Bombenflugzeug ab, das, aus der Richtung Steyr kommend, bei Luftkämpfen vermutlich beschädigt worden war. Von den Insassen (10 Mann) gelang es 7, durch Fallschirmabsprung sich zu retten; sie wurden im Laufe des Nachmittags durch Volkssturmmänner gefangen genommen. Die übrigen drei verbrannten mit dem Flugzeug; der Brand dauerte bis nächsten Tag früh; während des Brandes erfolgten fortwährend Explosionen. Daß der Ort in größere Aufregung



Blick auf das Wrack von rechts vorne. Hinten sind Höhenleitwerk und Seitenruder erkennbar.

(Foto Tröscher)

kam ist selbstverständlich. Die gefangenen Amerikaner wurden über Nacht bei Bürgermeister Aigner interniert und durch Volkssturm bewacht. Nächsten Tag kam von Waidhofen eine Militärabteilung, die die sieben Gefangenen abtransportierte.

Am 29.2. wurden die drei Toten aus dem verbrannten Flugzeug geborgen; einer wies nur eine Verletzung an der Stirne auf, dem 2. fehlte das linke Bein, der Kopf war gequetscht, der 3. ist vollständig verbrannt, nur ein verkohlter Klumpen ist von ihm übriggeblieben. Über Weisung des Landrates Amstetten wurden die 3 Toten in einer Kiste in das Feuerwehrzeughaus überführt, von wo sie nach neuerlicher Weisung des LR Amstetten am 10.3. um 17Uhr in aller Stille auf dem hiesigen Ortsfriedhof beigesetzt wurden. Über die ganze Angelegenheit hat der Pfarrer ein Protokoll aufgenommen, das folgenden Wortlaut hat (das Original ist bei den Friedhofsakten hinterlegt):

Protokoll

Aufgenommen in der Pfarrkanzlei St.Leonhard am Wald am 11.3. 1944.

Gegenstand: Beerdigung amerikanischer Soldaten

Anwesend: die Gefertigten

Am 23.2.1944 um 12:30 Uhr stürzte beim Haus Felbrach, St.Leonhard/Walde 77, ein amerikanisches Bombenflugzeug ab. Drei Mann der Besatzung fanden im verbrennenden Flugzeug den Tod. Es sind dies:

1. Franklin Hermann

2. Thomas Roth¹¹

3. Der Name des dritten Toten ist unbekannt, da sein Leichnam vollständig verkohlte.

Weitere Daten der Toten konnten hierorts nicht festgestellt werden.

Diese 3 Toten amerikanischen Flieger wurden am 10.3.1944 um 17Uhr im Beisein der Gefertigten über Anordnung des Landrates Amstetten in aller Stille auf dem hiesigen katholischen Pfarrfriedhof in einem gemeinsamen Grab beigesetzt; das Grab befindet sich als letztes in der Gräberreihe links der Kirche. Ein kirchliches Begräbnis unter Mitwirkung des Orts Pfarrers konnte nicht veranstaltet werden, da die Religionszugehörigkeit der Toten unbekannt ist.

Gelesen, geschlossen, gefertigt.

N.B. Diese 3 amerik. Flieger wurden am 24.6.1947 um 16Uhr durch eine amerik.

Militärkommission exhumiert; sie werden nach einer Zwischenbeerdigung auf einem amerik. Soldatenfriedhof in Belgien nach den USA überführt.

Wie diese Kommission erklärte, lautet der Name des 3.Toten „Hofman“.

7) BERICHTE VON AUGENZEUGEN

Unter den vielen Hinweisen aus der Bevölkerung von Waidhofen an der Ybbs und Umgebung seien die zwei ausführlichsten Berichte herausgegriffen. Der erste stammt von Herrn Johann Sonnleitner, Bauer am Haus Felbrach, der im Februar 1944 als Kind den Absturz des Flugzeuges unmittelbar vor seinem Elternhaus beobachtete. Er erinnert sich an folgende Details:

„Das Flugzeug war noch sehr hoch über unserem Haus und es wurde von drei deutschen Kampfflugzeugen attackiert. Plötzlich begann es zu trudeln und zu kreisen und es verlor zusehends an Höhe. Dann lösten sich drei braune Bälle vom Flugzeug und kurz darauf gingen drei Fallschirme auf. Ich lief mit meiner Mutter ins Haus und wir hörten eine Detonation, gefolgt von weiteren Explosionen. Das Flugzeug war unmittelbar unter unserem Haus (schräg oberhalb des Teiches an der Straße nach Randegg) am Boden aufgeprallt. Durch die

¹¹ Die richtige Schreibung des Namens lautet 'Root'.

explodierende Munition flogen brennende Teile bis auf unser Hausdach, das noch mit Stroh gedeckt war. Nur der Schnee verhinderte, dass das Haus abbrannte.

Das Wrack wurde streng bewacht und einige Tage später erfolgte dann die Bergung der Leichen. Eine Leiche bestand nur noch aus dem verkohlten Rumpf, einem Toten fehlte ein Fuß und nur der dritte war noch vollständig erhalten. Die Toten wurden vorübergehend auf dem Friedhof in St.Leonhard bestattet.

Ich erinnere mich auch noch an Landkarten, die im Wrack gefunden wurden. Sie wurden von den Wachen in unserer Küche am Ofen getrocknet.

In den Tanks an den Tragflächen war noch Treibstoff enthalten, und mein Vater holte sich nachts, als die Wache, die in unserem Haus einquartiert war, schlief, Treibstoff aus dem Flugzeugwrack. Obwohl dies verboten war und von der Propaganda auf die hohe Explosivität dieses Treibstoffes verwiesen wurde, konnte mein Vater damit einige Zeit seine landwirtschaftlichen Maschinen betreiben.

Einige Zeit später wurde ein Mann, der ein Photo des Wracks machen und dann flüchten wollte, von der Wache angeschossen und am Fuß verletzt. Er ist in unserer Küche verbunden worden. Italienische Kriegsgefangene mussten später die Absturzstelle räumen und Reste des Bombers lagen dann bis zum Ende des Krieges am Bahnhof in Randegg.“

Der zweite Bericht stammt von Frau Dr. Edeltraud Gassner, Tochter des damaligen Besitzers des Gasthauses Lagler am Sonntagberg. Sie erinnert sich:

„Wir standen damals vor unserem Elternhaus und beobachteten die amerikanischen Bomber über Steyr. Wir konnten die Bomben fallen sehen und dann bemerkten wir, wie sich ein Flugzeug aus dem Verband löste und in unsere Richtung trieb. Es wurde von deutschen Jagdflugzeugen angegriffen und direkt über dem Sonntagberg lösten sich vier Fallschirme. Einer landete in Bruckbach, einer direkt am Sonntagberg schräg unterhalb des Friedhofs und die weiteren zwei in Richtung St.Leonhard. Der unterhalb des Friedhofs gelandete Flieger (Walter Price) wurde zu uns ins Gasthaus gebracht. Wir boten ihm Essen und Trinken an, er aber weigerte sich, irgendetwas anzunehmen. Sogar als ich das Essen vorkostete, um zu zeigen, dass es nicht vergiftet war, weigerte er sich, irgendetwas zu sich zu nehmen. Er wurde dann abgeholt und nach Bruckbach geführt.“

Beim Treffen in St.Leonhard am 18.4.1993 erkannte Frau Dr.Gassner beim Betreten des Saales Walter Price sofort unter den anderen Fliegern, obwohl beinahe 50 Jahre seit den damaligen Ereignissen vergangen waren.

8) DOKUMENTE AUS DEM US AIRFORCE HISTORICAL RESEARCH CENTER, MAXWELL AIRFORCE BASE, MONTGOMERY, ALABAMA

Bevor ich die wichtigsten, in den Dokumenten enthaltenen Daten behandeln werde, möchte ich kurz auf die generelle Organisation der amerikanischen Bomberverbände eingehen:

Der "47th WING" der "15th AIRFORCE" bestand aus fünf sogenannten "BOMBARDMENT GROUPS", nämlich der 98th, der 376th, der 449th, der 450th und der 451st.

Das in St.Leonhard abgestürzte Flugzeug hatte den Namen "HARRY THE HORSE" und gehörte zur oben erwähnten "376th BOMBARDMENT GROUP". Diese bestand zum damaligen Zeitpunkt aus 33 Flugzeugen. Die Anzahl der Flugzeuge änderte sich ständig, da ja immer wieder Bomber abgeschossen wurden.

Die nun folgenden Daten beziehen sich auf folgende US-Dokumente:

- Mission No.216, "A" PLAN (Einsatzbefehl vom 23.Februar 1944)
- Special Narrative Report No.9 vom 24.Februar 1944
- Missing Air Crew Report vom 24.Februar 1944
- Mission Summary der 376th Bombardment Group
- Casualty Questionnaires
- Intops Summary No.216

Neben diesen oben erwähnten Dokumenten wurde auch noch das private Tagebuch des Engineers und Top Turret Gunners Max Rasmussen herangezogen. Es wurde von ihm im Kriegsgefangenenlager auf das Papier von 19 Zigarettenpackungen geschrieben und im Februar 1991 von ihm selbst wortgetreu auf normales Schreibpapier übertragen und in Kopien an die restlichen Mitglieder der Crew übergeben.

Der nun folgende *erste Abschnitt* befasst sich mit dem in St.Leonhard abgestürzten Bomber, der *zweite Abschnitt* befasst sich mit Daten, die sich auf die 376th Bombardment Group beziehen, während der darauf folgende *dritte Abschnitt* den Einsatz der gesamten 47th Wing über Steyr behandelt.

Abschnitt 1

Ort des Abfluges:	San Pancrazio, Italy (in der Nähe von Lecce)
Datum:	23.Februar 1944
Zeitpunkt des Abflugs:	08:11Uhr

Flugzeugdaten des Bombers	
Type:	B-24J "Liberator"
Name und Nummer:	"Harry the Horse", Nummer 84
Serial Number:	42 – 73090
Engines:	Type-Model-Series: B – 1830 – 65
Serial Numbers:	a) 42 – 89551
	b) 42 – 89085
	c) 42 – 89681
	d) 42 - 89407

Crew Position	Name	Rank	Serial Number
Pilot	Grice, Marvin E.	2 nd LT	0803189
Co-pilot	Howard, Burford L.	2 nd LT	0682865
Navigator	Price, Walter E. JR.	2 nd LT	0673949
Bombardier	Byrne, John J.	2 nd LT	0684940
Engineer	Rasmussen, Max.A.	S/SGT	16128685
Radio Operator	Root, Thomas G.	S/SGT	17156461
Gunner	Pizello, Ralph J.	S/SGT	12134114
Gunner	Hermann, Franklin O.	SGT	12044206
Gunner	Hofmann, Aerial R.	SGT	34600059
Gunner	Swidarski, Steve	SGT	33289045 (7)

Abschnitt II

Einsatz am Vortag: Regensburg, Aircraft Factory

Einsatz am 23.2.1944: Mission No.216; Ziel: Steyrwaffen Walzlagerwerk

Alternativziele: Klagenfurt Aircraft Factory

Trieste Oil Refinery

Fiume Oil Refinery

Sibenik Shipping and Harbor Installations

Information an die Flieger vor dem Abflug ("briefing"):

"Wenig Fliegerabwehr und keine Kampfflugzeuge im Raum Steyr."¹²

¹² Max Rasmussen ergänzt dazu in seinem Tagebuch: "What a lie."



Linkes Seitenruder des Wracks mit Serial Number
(Foto Tröscher)

- Anzahl der Flugzeuge:* In San Pancrazio fliegen 33 B-24 Bomber ab. 21 davon erreichen wahrscheinlich Steyr. Einige kehren frühzeitig um; einige werden bereits vor Steyr abgeschossen.
- Route:* Die 33 Flugzeuge sind in zwei Sektionen von 16 bzw. 17 Flugzeugen aufgeteilt. Die erste Sektion soll sich über Fasano mit der 451st Group treffen. Die zweite Sektion soll sich über Mesagne mit der 450th Group treffen. Von diesen beiden 'rendezvous points' wird der 'initial point' (Orientierungspunkt) Wels (48-10N, 13-00E) angefliegen und von dort Kurs auf Steyr genommen.
- Flughöhe über Steyr:* 21.000 Fuß (ca. 6400 Meter)
- Durchschnittsgeschwindigkeit:* 165 mph (ca. 265 km/h)
- Feindwiderstand:*
- a) *Kampfflugzeuge:* tauchen bereits über den Alpen auf; 20 Minuten vor dem Ziel verstärkter Angriff durch ca. 8 – 10 Ju88, 15 Me110, 25 Me109 und einige FW 190. Sie kommen bis auf 150 yards (ca. 137 Meter) an uns heran, bevor sie abdrehen. 75% der Angriffe kommen von hinten oben und unten. Der Rest der Angriffe erfolgt von 4 Uhr bzw. von 8 Uhr. Ein oder zwei Angriffe erfolgen von vorne.
 - b) *Flak:* Die Fliegerabwehr ist anfangs eher schwach, wird aber später intensiv und genau. Die Geschosse sind großkalibrig.
- Verluste:* 3 Flugzeuge werden abgeschossen
5 Flugzeuge sind vermisst (wahrscheinlich abgeschossen)
- Beschädigung:* 6 Flugzeuge von Flak getroffen
7 Flugzeuge von deutschen Kampfflugzeugen getroffen

Gefallene und Verwundete: Abgesehen von den 8 fehlenden Flugzeugen (80 Mann Besatzung) zwei Gefallene. Daneben zwei schwerverwundete MG-Schützen.

Abschüsse: Wahrscheinlich 11 Feindflugzeuge zerstört

Abschnitt III

Wie aus dem 'Intops Summary No.216' vom 23.Februar 1944 hervorgeht, umfasste der Luftangriff am 23.Februar auf Steyr jedoch nicht nur die oben erwähnten Gruppen 376, 450 und 451, sondern auch noch die Gruppen mit den Nummern 98 und 449. Es war somit der gesamte 47th Wing der 15th Airforce bei diesem Angriff beteiligt.

Die folgenden Daten geben nun Auskunft über das Gesamtausmaß dieses Angriffs aus amerikanischer Sicht:

Gesamtzahl der gestarteten Bomber: 102 B-24

Aus verschiedenen Gründen umgekehrt: 19 Bomber kehren frühzeitig um.
38 Bomber kehren mit Bomben zurück wegen schlechter Sicht
7 Bomber werfen Bomben auf andere Ziele ab

(Zieht man in Betracht, dass einige Bomber, bevor sie das Ziel erreicht haben, bereits abgeschossen wurden, so hat die tatsächlich am 23.Februar 1944 über Steyr eingetroffene Zahl von Flugzeugen ungefähr 30 betragen. Diese Zahl deckt sich auch mit den Angaben von Krobath.¹³ Die überwiegende Zahl dieser Bomber, nämlich 21, dürften zur 376th Bombardment Group gehört haben.)

Schätzungen über abgeworfene Bomben: Die amerikanischen Quellen geben 214 Tonnen 500-Pfund-Bomben an. Diese Zahl ist sicherlich zu hoch und dürfte sich auf die Gesamtzahl der 102 gestarteten Bomber beziehen. Tatsächlich wurden laut Lutz¹⁴ nur 72 Tonnen Bomben (288 Sprengbomben a 250kg) auf Steyr abgeworfen. Dies entspricht auch der Anzahl von ungefähr 30 Flugzeugen.

Zeit des Abwurfes: zwischen 1208 und 1215

Verluste: 7 Bomber abgeschossen, 10 Bomber vermisst

Bombentreffer: Die Fotos zeigen viele Treffer im Zielgebiet mit wahrscheinlicher Beschädigung der Bürogebäude im Westen der Steyr-Daimler-Puch-Fabrik. Es sind keine ernstlichen Schäden an wichtigen Gebäuden sichtbar. Fünf Bombenkrater sind entlang der Nordgrenze der Anlage sichtbar. Ein Treffer beschädigte die südöstliche Werkshalle des Steyr-Waffen-Walzlagerwerkes. Es waren auch viele Treffer in der Stadt festzustellen.

¹³ Krobath, Erlefried: Steyr nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Veröffentlichungen des Kulturamtes der Stadt Steyr, Heft 28, Dez.1967, S.71, Fußnote 1.

¹⁴ Lutz, Volker: Bombenangriffe auf Steyr, in: Amtsblatt der Stadt Steyr, 1985, S20 / 120ff.

9) DARSTELLUNG DER EREIGNISSE AUS DER SICHT DER ÜBERLEBENDEN AMERIKANISCHEN FLIEGER

Die nun folgenden Schilderungen der sechs noch lebenden Crewmitglieder beruhen auf Interviews, die im April 1993 vom Verfasser aufgezeichnet wurden. (Einzige Ausnahme ist das Interview mit Lamar Howard, das bereits im April 1992 festgehalten wurde.¹⁵)



Die amerikanischen Flieger bei ihrem Besuch in Steyr (SKF) am 19. April 1993.

Von links nach rechts: Rudolf Bistricky (SKF), Steve Swidarski, John Byrne, Dipl.Ing. Huber Kötritsch (SKF), Lamar Howard, John Pizello, Walter Price und Max Rasmussen
(Foto Kranzmayr)

John BYRNE (geb.1921)

Bereits bevor wir Steyr erreichten, sah ich, wie einige unserer Flugzeuge abgeschossen wurden. Kurz nachdem wir die Bomben abgeworfen hatten, erhielt unser Flugzeug einen Treffer. Ich hörte, wie eines der Triebwerke immer schneller und das Motorengeräusch immer lauter und höher wurde. Die gesamte Stromversorgung an Bord war zusammengebrochen und wir verloren zusehends an Höhe. Ich öffnete die Tür zu Steve Swidarskis Turm und wir schnallten uns die Fallschirme um. Ich durfte dann unmittelbar nach Steve abgesprungen sein. Als sich mein Fallschirm geöffnet hatte, wurde ich von einer ME109 umkreist. Der Pilot gab mir ein Zeichen mit der Hand, ich aber täuschte eine Verwundung vor und blieb ruhig im Fallschirm hängen. Nachdem ich im Schnee gelandet war (auf einem Hang) vergrub ich sofort meinen Fallschirm und ein Notizbuch mit den Bombenkoordinaten im Schnee. Bald darauf wurde ich von älteren Männern, in Zivilkleidern und mit Gewehren ausgerüstet, festgenommen.

Am Abend dieses Tages erinnere ich mich noch, dass wir von Uniformierten einen Berg hinaufgeführt wurden. Wir mussten die Gewehre und Munitionskästen tragen und wir dachten, dass sie uns erschießen würden. Tatsächlich aber wurden wir in ein Haus in einem

¹⁵ Dieses im Boten vom 17. April 1992 abgedruckte Interview enthält einige Fehler, die hier aufgrund der in der Zwischenzeit erfolgten Recherchen berichtigt wurden.



Ein Propeller des Bombers, der sich über St.Georgen in der Klaus vom Flugzeug löste und in der Nähe des Hauses Kammerhof niederging. – Von links nach rechts:
Hermann Obermüller, Franz Hörlesberger und Roman Obermüller
(Foto Obermüller)

kleinen Ort auf diesem Berg gebracht. Wir bekamen etwas Suppe und verbrachten auch die Nacht in diesem Haus. Am nächsten Tag mussten wir diesen Weg wieder zurückgehen und wurden über einen Platz zu einem Gefängnis gebracht.



Die amerikanischen Flieger werden (wahrscheinlich am Donnerstag, 24. Februar 1944), über den Unteren Stadtplatz in Richtung Polizeiarrest am Freisingerberg eskortiert.
Von links nach rechts: Pizello, Price, Howard, Rasmussen, Swidarski, Byrne und Grice
(Foto Almer)

An einem der folgenden Tage wurden wir nach St.Pölten überstellt und dort im Gestapogefängnis in Einzelhaft festgehalten. Ich wurde von zwei Offizieren verhört und war

total verblüfft, als sie mir mitteilten, dass ich in Detroit aufgewachsen sei (was wirklich stimmte). Meine Verblüffung war perfekt, als sie mir auch noch meine genaue Adresse sagten. Wahrscheinlich war die Gestapo über Geheimdienstquellen zu diesen Informationen gekommen. Dazwischen stellten sie mir viele andere Fragen, ich gab aber nur Auskunft über Name, Dienstgrad und Erkennungsnummer.

Nach einer Zwischenstation in Frankfurt/Main wurden wir dann in ein Kriegsgefangenenlager in Barth bei Stralsund gebracht. Wir wurden entlaust, rasiert und erhielten frische Kleidung. Ich blieb bis Kriegsende in diesem Lager und es ging mir dort, den Umständen entsprechend, relativ gut. Nach meiner Rückkehr in die USA im Sommer 1945 habe ich dann bis zu meiner Pensionierung als Buchhalter in einer Firma gearbeitet.

Lamar HOWARD (geb.1918)

Nachdem wir über dem Kugellagerwerk in Steyr unsere Bomben abgeworfen hatten, wurde der Hinterteil unserer Maschine von Flakgeschossen getroffen, und danach erfolgten verstärkte Angriffe deutscher Kampfflugzeuge. Insgesamt verschwanden fünf Bomber unseres Verbandes und meine Maschine trieb schwer beschädigt in Richtung Südosten ab. Da es keine Möglichkeit mehr gab, das Flugzeug zu halten, erhielten wir den Befehl, mit dem Fallschirm abzuspringen. Dies geschah in einer Höhe von etwa 10.000Fuß. Als sich mein Fallschirm gerade entfaltet hatte, kam ein deutsches Kampfflugzeug auf mich zu. Ich dachte, dass meine letzte Stunde gekommen sei, aber der Pilot winkte mir zu und das Flugzeug drehte knapp vor mir nach unten ab. Nach zwei bis drei Minuten landete ich im hüfthohen Schnee in der Nähe eines Baches.

Ich raffte den Fallschirm zusammen und versteckte ihn. Unmittelbar danach erschien ein Mann mit einem Gewehr und nahm mich gefangen. Er zwang mich, vor ihm das Tal hinunterzugehen bis wir zu einer Schule kamen, vor der Kinder spielten (Hiesbach). Dort wurde ich in ein Fahrzeug verfrachtet und nach Waidhofen geführt.

Da ich im Gesicht verwundet worden war, erhielt ich ärztliche Behandlung. Wir wurden mit den Gewehren eingeschüchtert, mit den Kolben gestoßen, man zertrat uns die Fliegerbrillen und zwang uns, die zerbrochenen Teile wieder aufzuheben, ansonsten wurden wir aber, den Umständen entsprechend, gut behandelt.

Die erste Nahrung erhielten wir erst nach 48 Stunden. Sie bestand aus Kartoffeln und Rüben. Am Abend des ersten Tages mussten meine drei Kameraden und ich noch unter Bewachung nach St.Leonhard gehen, da dort die drei weiteren Mitglieder unserer Besatzung aufgegriffen worden waren. Der Weg im tiefen Schnee schien mir nach all den Strapazen des Tages endlos lang. Noch dazu mussten wir die Maschinengewehre und Munitionskästen unserer Bewacher tragen.

In St.Leonhard verbrachten wir dann zu siebent die Nacht in der Stube eines Gasthauses, wo wir, nachdem wir etwas Most erhalten hatten, erschöpft an den Tischen einschliefen. Am nächsten Tag wurden wir wieder nach Waidhofen zurückgebracht. Wir wurden der Bevölkerung vorgeführt und vereinzelt konnte ich Leute in der Menge wahrnehmen, die uns das "Victory"-Zeichen zeigten.

An einem der folgenden Tage wurden wir dann zur Gestapo nach St.Pölten überstellt. Dort wären wir am Bahnhof von der Bevölkerung beinahe gelyncht worden, wenn dies unsere Bewacher nicht verhindert hätten.

Nach einem kurzen Aufenthalt in Einzelzellen im Gestapogefängnis wurden wir in Viehwaggons nach Frankfurt am Main gebracht, wo wir genau verhört wurden. Wir erhielten eine Schachtel mit Lebensmitteln, Seife, Rasierzeug etc. vom Internationalen Roten Kreuz und durften eine Karte nach Hause schreiben. Danach kamen wir in ein Kriegsgefangenenlager in Barth in der Nähe von Peenemünde an der Ostsee, wo wir von der Roten Armee im Mai 1945 befreit wurden. Drei Monate später konnte ich dann meine

Heimreise per Schiff antreten. Nach dem Krieg arbeite ich als Pfleger in einem Krankenhaus für Kriegsveteranen.

John PIZELLO (geb.1923)

Zuerst möchte ich vorausschicken, dass ich gar nicht reguläres Mitglied dieser Bombercrew war. Ich sah meine neun Kameraden am 23. Februar 1944 zum ersten Mal, da ich als Freiwilliger für den erkrankten Tail Gunner John Scharnitzky einsprang.

Unmittelbar nachdem wir unsere Bomben über Steyr abgeworfen hatten, wurden wir von Fliegerabwehrkanonen getroffen. Gleichzeitig wurden wir von ME109 Flugzeugen von der Sonne her angegriffen, sodass wir sie nur schwer sehen konnten. Unser Flugzeug wurde immer langsamer und plötzlich wurde mir bewusst, dass wir aus dem Verband abgedrängt worden waren, da keiner unserer Bomber mehr zu sehen war. Nun waren wir eine leichte Beute für die deutschen Kampfflieger.

Da die hydraulische und die elektrische Ausrüstung meines Maschinengewehres nicht mehr funktionierte, verließ ich meinen Geschützturm, um den Fallschirm anzulegen. Unmittelbar darauf wurde unser Bomber neuerlich von einem Geschöß getroffen. Als sich der schwarze Rauch gelegt hatte sah ich, dass die beiden "Waist Gunner" am Boden neben ihren MGs lagen. Einem von ihnen hatte es beinahe den Kopf abgerissen, während der andere von der Brust aufwärts total blutüberströmt war. Ich bediente nun abwechselnd die beiden Maschinengewehre, als sich die Maschine das erste Mal zu drehen begann. Ich versuchte nun, mit meinem Kameraden, der das MG im unteren Geschützturm bediente, Kontakt aufzunehmen. Als ich den Deckel zum "Ball Turret" öffnete, sah ich aber, dass auch er tot war. Da die gesamte Funkverbindung mit den anderen Mitgliedern der Crew ausgefallen war, beschloss ich, auszusteigen.

Als ich gerade abspringen wollte, begann sich das Flugzeug neuerlich zu drehen und ich wurde durch die Fliehkraft an die Wand gedrückt, sodass ich nicht springen konnte. Ich sah, wie der Boden immer näher kam, und in meinen Gedanken erschien mir meine Familie und andere Szenen aus meinem Leben. Zu meinem Glück aber konnte sich das Flugzeug noch einmal fangen und ich sprang ab. Der Fallschirm öffnete sich und plötzlich war es still um mich, kein Maschinenlärm, kein Rauch. Vom Boden her hörte ich einen Hund bellen und innerhalb kürzester Zeit landete ich im Schnee. Fast im selben Augenblick erschienen Männer (vier oder fünf an der Zahl) mit Gewehren. Ich zündete mir eine Zigarette an und niemand sagte ein Wort. Dann deuteten sie mir mit ihren Gewehren, in welche Richtung ich gehen sollte. Unser Flugzeug war in der unmittelbaren Umgebung meiner Landestelle unterhalb eines Bauernhauses abgestürzt. Ich sah schwarzen Rauch aufsteigen und plötzlich konnte man Detonationen vernehmen. Diese stammten von der explodierenden Munition an Bord. Meine Bewacher und ich gingen in Deckung und wir warfen uns in den Schnee.

Danach traf ich Marvin Grice und Max Rasmussen, die mittlerweile ebenfalls gefangengenommen waren. Wir wurden nach St. Leonhard gebracht und am nächsten Tag in der Polizeistation von Waidhofen verhört. Die Dolmetscherin sprach ein sehr klares Englisch und stellte uns viele Fragen. Wir hatten aber den Auftrag, nur "name, rank and serial number" bekanntzugeben.

Danach wurden ich über St. Pölten und Frankfurt in das Gefangenenlager Stalag Luft VI in Litauen gebracht. Nach sechs Monaten wurde ich von dort in einem Kohlentransportschiff nach Stettin verfrachtet. Dort angekommen, mussten wir ungefähr fünf Meilen zum Lager Stalag Luft IV marschieren. Wir waren an einer Hand mit Handschellen an einen Kameraden gekettet und durften mit der anderen Hand einen Sack mit unseren Habseligkeiten tragen. Ein deutscher Offizier mit einem Lautsprecher sagte zu den Menschen, die die Straßen säumten: "Diese Gefangenen haben eure Familien getötet!" – Die Leute warfen mit Steinen auf uns, spuckten uns an, verletzten einige von uns mit Bajonetten und hetzten Hunde auf uns. Der Hass richtete sich aber besonders gegen englische Kriegsgefangene, von denen viele auf

diesem Marsch getötet wurden. Wir begannen zu laufen, und da es bald bergauf ging, waren viele zu schwach, ihre Säcke zu tragen. Auch ich ließ meinen Sack fallen und erreichte ohne größere Verletzungen das Lager, welches sich auf einer Anhöhe befand.

Später wurde ich dann noch einmal verlegt und kam in das Lager Stalag Luft 1 in Barth bei Stralsund.

Am 29. April 1945 verließen die deutschen Bewacher das Lager und unsere Offiziere übernahmen das Kommando. Wir wurden über Reims nach Le Havre gebracht, von wo aus wir per Schiff die Heimreise antreten konnten.

In den USA arbeitete ich dann bis zu meiner Pensionierung in der Verwaltung des Defence Department.

Durch Erfrierungen, die ich mir im Krieg zuzog, hatte ich große Probleme mit meinen Frostbeulen, sodass mir als Spätfolge des Zweiten Weltkrieges im Jahr 1970 mein Fuß abgenommen werden musste.

Walter PRICE (geb.1921)

Als Navigator unseres Flugzeuges saß ich hinter dem Piloten und dem Kopiloten. Nachdem wir wiederholt angegriffen und auch getroffen worden waren, war die Verwirrung an Bord perfekt. Da auch der Bordfunk ausgefallen war, konnten wir uns nur mehr sehr schwer miteinander verständigen. Der Pilot deutete mir mit der Hand, auszusteigen und ich tippte Max, der ober mir saß, mit der Hand auf den Fuß und sagte: "Let's go." Danach sprang ich durch den Bombenschacht aus dem Flugzeug. Ich erinnere mich heute noch sehr gut an den Kontrast: Während es in der Maschine sehr laut war, umgab mich nun plötzlich totale Stille. Ich konnte unter mir vereinzelt Wolken und aus ihnen herausragende Berggipfel sehen. Als ich mich dem Boden näherte, hörte ich Stimmen von Kindern und das Muhen von Kühen. Kurz darauf landete ich im Schnee auf einem Hang. Oberhalb von mir sah ich das Dach eines Hauses. Ich wollte möglichst schnell weg von diesem Haus, aber der Schnee war sehr tief und ich kam nur langsam vorwärts. Plötzlich sagte jemand: "Halt!" – Ein Mann mit einem Gewehr stand vor mir und ich musste mit ihm bergauf zu einem Gasthaus gehen (Gasthaus Lagler, Sonntagberg).

An die Ereignisse dort kann ich mich nicht mehr erinnern, da ich noch unter dem Schock des Absprunges gestanden bin. Danach wurde ich mit drei anderen Kameraden nach Waidhofen



Walter Price nach seiner Gefangennahme¹⁶

¹⁶ Dieses Bild stammt aus: Pontesegger Anton, Chronik Markt Sonntagberg, Sonntagberg 1988, S.237. Laut Angabe der amerikanischen Flieger ist dieses Bild seitenverkehrt. – Das hier abgedruckte Bild wurde berichtigt.

gebracht. Dort nahm mir einer unserer Bewacher die Fliegerbrillen weg, warf sie auf den Boden und zertrat sie mit dem Fuß. Er wollte uns offensichtlich provozieren. Nach einem kurzen Verhör wurden wir nach St.Leonhard gebracht. Dies geschah mit einem Lastwagen, bewacht von Wehrmachtsoldaten. Als die Straße immer steiler wurde, konnte der Lastwagen wegen des Schnees nicht mehr weiter und so mussten wir aussteigen und gehen. Wir mussten für die Soldaten die Munitionskästen und die Maschinengewehre tragen. Es wurde langsam finster und wir hatten große Angst. Wir dachten, dass unsere Erschießung im Wald beschlossen worden war.

Als wir dann endlich in St.Leonhard angekommen waren, trafen wir die drei anderen überlebenden Kameraden. Wir erhielten etwas Suppe und einer der Soldaten nahm unserem Piloten die Uhr weg. Dieser aber konnte sie über den deutschen Kommandanten wieder zurückbekommen.

Am folgenden Tag wurden wir alle zusammen nach Waidhofen gebracht und wenig später nach St.Pölten.

Kurz bevor wir mit dem Zug nach Frankfurt transportiert wurden, ereignete sich am Bahnhof in St.Pölten folgender Zwischenfall: Da wir einige Zeit auf den Zug warten mussten, sammelte sich eine Menschenmenge um uns an. Besonders ein Mann begann zu schreien und uns zu beschimpfen. Wahrscheinlich haben uns unsere Bewacher damals das Leben gerettet. Über Frankfurt kam ich nach Barth in das Stalag Luft I. Dort wurden wir Ende April von den Russen befreit. Über Frankreich kam ich dann per Schiff wieder zurück in die Heimat. Dort habe ich nach dem Abschluss meines Studiums als Architekt gearbeitet.

Max RASMUSSEN (geb.1921)

Bereits lange bevor wir Steyr erreichten, wurden wir von deutschen Kampfflugzeugen attackiert. Soweit ich mich erinnern kann, wurden an die zwölf unserer Bomber abgeschossen. Über Steyr wurden wir von der Flak getroffen und einer unserer Flügel hatte ein großes Loch. Wir verloren an Geschwindigkeit und dann wurden wir von allen Seiten angegriffen. Die Stromversorgung und die Kommunikation an Bord brach zusammen. Da ich mich im Vorderteil des Flugzeuges befand, erfuhr ich erst nach meiner Landung vom Schicksal der Kameraden im Heck des Flugzeuges. Unser Pilot gab nun den Befehl, das Flugzeug mit dem Fallschirm zu verlassen. John, Steve, Walter und Lamar sprangen ab. Unser Pilot war aber durch den Beschuss in seinem Sitz eingeklemmt und konnte sich nicht befreien. Er wollte, dass auch ich abspringe, aber ich blieb und es gelang mir, die Metallteile, die ihn am Verlassen des Flugzeuges hinderten, zu entfernen. (Metallteile hatten sich unter anderem auch in seiner Uniform verfangen und er war somit regelrecht in seinem Sitz festgeheftet.) Ich konnte ihn aus seiner misslichen Lage befreien und fand auch noch seinen Fallschirm. Nachdem sich die Maschine schon einige Male gedreht hatte, fing sie sich noch einmal. Wir nutzen diesen kurzen Gleitflug um durch den Bombenschacht abzuspringen. Der Fallschirm hatte sich kaum geöffnet, da hatten wir auch schon den Boden erreicht. Offensichtlich hatten wir das Flugzeug im allerletzten Augenblick verlassen. Der Pilot landete in einem Baum, während ich im tiefen Schnee in seiner Nähe landete. Ich half Marvin Grice aus dem Baum und innerhalb kürzester Zeit erschienen Zivilisten mit Gewehren, die uns festnahmen. Sie brachten uns nach St.Leonhard, wo wir gut behandelt wurden. Wir wurden in einen großen Raum mit Tischen und Bänken geführt. Ich erinnere mich noch, dass andauernd Leute hereinkamen und uns neugierig betrachteten. Am Abend kamen die anderen überlebenden Besatzungsmitglieder, bewacht von deutschen Soldaten, zu uns nach St.Leonhard. Am Abend erhielten wir auch von einer Frau Suppe und Brot. Die deutschen Soldaten nahmen uns die Uhren und Feuerzeuge weg und wir verbrachten die Nacht in diesem Raum an den Tischen.

Am nächsten Morgen wurden wir alle gemeinsam von den Soldaten nach Waidhofen gebracht. In der Stadt angelangt, mussten wir über einen Platz marschieren, wobei uns die Menschen neugierig beobachteten.¹⁷ Später wurden wir nach St.Pölten ins Gefängnis gebracht



Die gefangengenommenen amerikanischen Flieger am Unteren Stadtplatz, wahrscheinlich Donnerstag, 24. Februar 1944. Von links nach rechts: Pizello, Price, Howard, Rasmussen, Swidarski und Byrne. Grice dürfte vom Fensterrahmen verdeckt sein. (Foto Almer)

(Einzelhaft). Dort wurden mir in einem Spital einige Granatsplitter aus der Schulter entfernt, da ich schon sehr starke Schmerzen hatte. Danach wurden wir mit dem Zug nach Frankfurt/Main überstellt. Von dort kamen Steve, John Pizello und ich in ein Stalag im heutigen Estland oder Litauen. Wir wurden dorthin gebracht, da wir nur Unteroffiziere (non-commissioned officers) waren. Der Rest der überlebenden Besatzung war im Offiziersrang (commissioned officers) und diese wurden in ein anderes Lager überstellt. Am Ende des Krieges wurden wir von General Patton befreit und kamen über Bordeaux (der Name des dortigen Lagers war "Lucky Strike") per Schiff nach Hause zurück. Nach dem Krieg besuchte ich ein College für Maschinenbau und wurde Ingenieur.

Steve SWIDARSKI (geb.1920)

Ich war der Bugschütze unserer Crew und nachdem das Flugzeug über Steyr schwer getroffen worden war, fiel das gesamte elektrische System unseres Bombers aus. Ich konnte das Tor meines Geschützturmes nicht mehr öffnen, und es erschien mir als eine endlos lange Zeit, bis es John Byrne gelang, das Tor von außen aufzumachen. Ich kroch aus meinem Turm heraus und nach längerem Suchen fand ich meinen Fallschirm. Da ich keinerlei Verbindung mehr zum Piloten hatte, entschloss ich mich, abzuspringen. Als sich mein Fallschirm geöffnet hatte, wurde ich von deutschen Kampfflugzeugen mehrmals umkreist und dann landete ich in einem Fluss. Ich war sofort nass bis auf die Haut und mir war entsetzlich kalt. Ich zitterte am ganzen Körper. Dann wurde ich von Leuten mit Gewehren gefangengenommen und in die unmittelbar neben dem Fluss befindliche Fabrikanlage gebracht (Bruckbach). Kurze Zeit danach wurde ich mit einigen meiner Kameraden zu einer Polizeistation geführt, wo man uns einige Fragen stellte. Am selben Abend noch wurden wir von Soldaten nach St.Leonhard gebracht. Auf dem Weg dorthin wurden wir von ihnen mehrmals als "Gangster" bezeichnet

¹⁷ Vergleiche dazu auch den Bericht in der Festschrift "800 Jahre Waidhofen an der Ybbs", S.70.

und wir hatten große Angst, da die Gegend immer einsamer wurde und wir nicht wussten, was sie mit uns vorhatten.

Als wir in St.Leonhard angekommen waren, verbrachten wir die Nacht in einem Haus, total erschöpft, an Tischen sitzend. Wir erhielten etwas Suppe.

Am folgenden Tag wurden wir wieder nach Waidhofen gebracht und von dort über St.Pölten und Frankfurt in Gefangenenlager verlegt. Ich kam in das Stalag Luft VI irgendwo in Ostpreußen. In diesem Lager ging es mir relativ gut.

Im Juli 1944 aber erfolgte die Verlegung in das Stalag Luft IV in der Nähe von Stettin. Wir wurden mit Handschellen zusammengekettet durch die Straßen getrieben und viele von uns wurden von den umstehenden Menschen schwer verletzt, einige blieben sogar liegen.

Die Behandlung in diesem Lager (Stalag Luft IV) war schlecht, und als die Russen herannahten, wurden wir evakuiert. Auf abenteuerlichen Wegen kam ich bis Nürnberg und wurde bei Moosburg vom amerikanischen General George Patton befreit.

Nach einem kurzen Aufenthalt im Lager "Lucky Strike" in Frankreich kam ich dann per Schiff in die USA zurück. Dort habe ich bis zu meiner Pensionierung als Maschinist in einem Lagerhaus gearbeitet.

10) LITERATUR – UND QUELLENVERZEICHNIS

A) Literatur, Zeitungen, Festschriften und Chroniken

800 Jahre Waidhofen an der Ybbs, 1186-1986, Richter, Settele, Sobotka, Zambal, Waidhofen/Ybbs, 1986.

Banny, Leopold: Dröhnender Himmel, Brennendes Land, Wien 1988.

Bote von der Ybbs vom 25.2.1944.

Krobath, Erlefried: Steyr nach dem Zweiten Weltkrieg, in: Veröffentlichungen des Kulturamtes der Stadt Steyr, Heft 28, Dez.1967.

Liberandos Intelligencer, Official Publication of the 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association, Inc., Established 1946, vol.13, No.2, April/May 1993.

Lutz, Volker: Bombenangriffe auf Steyr, in: Amtsblatt der Stadt Steyr, 1985.

Oberdonau Zeitung vom 27.2.1944.

Pontesegger Anton, Chronik der Marktgemeinde Sonntagberg, Sonntagberg 1988.

B) Ungedruckte Quellen

Pfarrchronik von St.Leonhard am Walde.

Dokumente aus dem US Airforce Historical Research Canter, Maxwell Airforce Base, Montgomery, Alabama:

- Mission No. 216 (Einsatzbefehl)
- Special narrative Report No.9, 24.2.1944
- Missing Air Crew Report, 24.2.1944
- Mission Summary der 376th Bombardment Group
- Casualty Questionnaires
- Intops Summary No. 216

Rückblick auf die Ereignisse in der Stadt Waidhofen an der Ybbs in der Zeit vom 11.März 1938 bis 9.Mai 1945 von Vinzenz Pitzel, Polizeiinspektor i.R., verfaßt im Dezember 1950, Stadtarchiv Waidhofen/Ybbs, maschinschriftliches Manuskript.

Tagebuch des Engineers und Top Turret Gunners Max Rasmussen (Privatbesitz)