

# Höhepunkt

---

## Der 8. Jänner 1945

In seinem Buch „Der Krieg in Österreich“ beschreibt Manfred Rauchensteiner neben dem Kriegsgeschehen am Boden im Besonderen die Einsätze der 15. Amerikanischen Luftflotte auf Ziele in der ehemaligen Ostmark. Er schreibt im Kapitel „Die Jännerangriffe“:

»Die westlichen Luftkrieger hatten sich für den Jänner 1945 sehr viel vorgenommen. Sie wollten den Sowjets Erleichterungen an deren Westfront verschaffen, die deutsche Öl- und Rüstungsindustrie endgültig niederringen und dann noch die letzten sich bietenden Ziele bekämpfen...

Am 8. Jänner begann es, als 121 B-17-Bomber, die von 105 Jägern begleitet wurden, um die Mittagzeit den Linzer Hauptbahnhof angriffen und 5 Bomber-Gruppen insgesamt 1304 500-Pfund-Bomben abwarfen...

Das war aber nur die erste Welle gewesen. 328 B-24-Bomber von fünf anderen Bomber-Gruppen, die von 178 Jagdflugzeugen begleitet wurden, teilten sich nach dem Einflug auf. Ein Teil, nämlich 85 Bomber, griff ebenfalls Ziele im Raume Linz an, während die anderen, die sich durch die dichte Wolkendecke in ihrer Sicht beeinträchtigt sahen, als Ausweichziele die Bahnhöfe von Graz, Klagenfurt und Villach angriffen...

Es hatte überhaupt keine deutsche Jagdabwehr gegeben. Zwar verlor die 15. US-Luftflotte bei den geschilderten Angriffen durch die Flak insgesamt sechs Bomber, einen siebenten durch Bruchlandung sowie einen Begleitjäger, doch das waren bei insgesamt 520 Bombern und 283 Jägern, die zum Einsatz kamen, denkbar bescheidene Verluste...«

Für uns war der Montag, der 8. Jänner 1945 laut Tagebuch eigentlich ein ganz normaler Tag. Am Vortag war Schnee gefallen und wir mußten, trotz Sonntagsruhe am Vormittag den Kabelgraben freischaufeln und am Nachmittag plagte uns Uffz. Bleicher mit politischem Unterricht. Ansonsten „schrieben und blödelten wir.“ Der Tag schien neben dem üblichen wochentätigen Dienstbetrieb ähnlich ruhig zu



Bomben fielen auf die Ausweichziele Klagenfurt, oben, und Graz. (HF)

verlaufen: „*Flugzeugerkennungsdienst bei uns [in der Baracke]. Saß mit Altmann auf dem 3. Stock [der Betten]. Visavis Bähr und Rußmann, die Spitzis Äpfel aufaßen. Unter uns saß August und schmiß mit Eisstückchen, die er von einem Eiszapfen abbrach. Dann zog ich auf Flugmeldeposten. Ein mords Nebel... 11 Uhr Feuerbereitschaft. Schossen auf Verbände, die von Linz abflogen. Hatte eine mords Wut auf das FuMG, das anfangs blödsinnigerweise immer mit 15 Grad Spiegel suchte, obwohl die Maschinen 7 000 m hoch waren. Am Nachmittag kam Figl. Am Abend ging plötzlich das Licht aus, wir saßen da bei Kerzenlicht. Machten Mathematik mit Biehler, betrieben Philosophie und ich schrieb im Buch. Dann wandelten wir in das Reich der Träume.*“

Zur gleichen Zeit flog die 376. Bomb Group der 15. USAAF von Italien aus nordwärts, um die Bahnanlagen von Linz in Österreich zu bombardieren. Meine Tagebucheintragung und die Berichte der Amerikaner lassen den Schluß zu, daß eine unserer acht Gruppen mit total 48 Granaten, die in meiner Gefechtsaufstellung<sup>52</sup> vermerkt sind, zum Treffer und zum Absturz der Maschine geführt haben könnten. Ob „Wir da unten“ das Schicksal von „denen dort oben“ mitbestimmt haben?

Im Folgenden ist der von 2<sup>nd</sup> Lieutenant Philip R. Scott, des Piloten einer B-24 Liberator zitiert. Sein Bericht handelt von der Beschädigung seiner Liberator „Red Ryder“ kurz nach dem Bombenwurf auf das Ziel in Linz und vom Verlauf des Rückfluges der schwer angeschlagenen Maschine über zwei Drittel der Strecke bis zum Aufschlagen auf das Meer an der dalmatinischen Küste, und zur Bergung durch ein britisch-kanadisches Patrouillenboot:<sup>53</sup>

»Am 8. Januar 1945 flog unsere 376. Bomber-Gruppe nordwärts, um die Bahnanlagen von Linz in Österreich zu bombardieren. Unsere 512. Staffel traf auf Wolken, die unseren Formationsflug erschwerten und uns zwangen, auf größere Höhe als geplant zu gehen. Unser Fensterglas war eisbeschlagen als wir das Zielgebiet erreichten. Die meisten von uns waren damit beschäftigt, Eis abzukratzen und Ausblicköffnungen offen zu halten.

Über Linz waren Sprengpunkte der Flak auf allen Höhen zu beobachten und dies machte einen heftigen und äußerst gefährlichen Eindruck auf uns. Es war erst unser zweiter Einsatz als komplette Besatzung. Für diesen Flug hatten wir einen neuen Bombenschützen zugeteilt bekommen, auch einen Kameramann um die Bombentreffer im Ziel zu filmen. Dies war nicht deren glücklicher Tag, und auch nicht unserer.

<sup>52</sup> Siehe Anhang, Seite 265

<sup>53</sup> Siehe auch Missing Air Crew Report 42-95285, 8.I.1945 im Anhang, Seiten 278 ff.



Die Besatzung der B-24 Liberator „Red Ryder“, Maschine der 512<sup>th</sup> Bomb Squadron, 376<sup>th</sup> Bomb Group, die beim Angriff auf die „Hermann Göring-Werke“ Linz am 8.I.1945 angeschossen wurde: Vordere Reihe; Pilot 2<sup>nd</sup> Lieutenant Scott Philipp R., Co-Pilot 2<sup>nd</sup> Lieutenant Martin Kenneth F., Bombardier 2<sup>nd</sup> Lieutenant Knie, der auf diesem Flug nicht dabei war, Navigator 2<sup>nd</sup> Lieutenant Dumm Richard C., hintere Reihe; MG-Schütze 2<sup>nd</sup> Sergeant Harden Gerald L. (†), MG-Schütze 2<sup>nd</sup> Sergeant Walker Colby G., MG-Schütze 2<sup>nd</sup> Sergeant Mc Dermott John H. (†), Flugingenieur Tech. Sergeant Snipes Oscar, Funker Tech. Sergeant Holt Jack D. (†), MG-Schütze 2<sup>nd</sup> Sergeant Messing Gerald (†). Nicht auf dem Bild sind der Bombardier 2<sup>nd</sup> Lieutenant Walker Robert C. und der Fotograf 2<sup>nd</sup> Sergeant Löwenthal, die für den berichteten Flug speziell zugeteilt waren.

Unsere Bomben waren über dem Ziel ausgelöst, die Fotos waren aufgenommen und die Mannschaft war beschäftigt mit dem Kontrollieren ihrer Sauerstoffgeräte, beobachteten des Luftraums wegen der feindlichen Jäger und mit dem bekämpfen der Angst, denn rundum barsten die Flakgranaten.

Ich sah neben meiner linken Tragfläche eine B-24 in einige Wolken abstürzen. Dann, urplötzlich erhielten wir einen Nahtrefffer, der unsere Maschine durchschüttelte und das Triebwerk Nummer eins war ausgefallen. Ich brachte den Propeller in Segelstellung, aber gleich darauf mußte ich feststellen, daß auch der Motor Nummer zwei an Kraft verlor.

Im Moment konnte ich nur zwei andere B-24 sehen, eine war eine Pfadfinder-Radar-Maschine. Ich folgte ihnen so lange als möglich, fiel aber langsam zurück und mußte schließlich zu einem