



Boeing B-17G „Flying Fortress“ der 463. Bombardment Group, 15. USAAF im Anflug auf Wien (USAAF/NARA).

Gottfried Holzschuh

Luftfahrtarchäologie Flying Fortress 44-8253



In den ersten Jahren des Zweiten Weltkrieges blieb Österreich auf Grund der beschränkten Reichweite der in Großbritannien stationierten 8. US-Luftflotte und des Bomberkommandos der RAF von den furchterlichen Folgen des Bombenkrieges verschont. Dies führte zu einem ungestörten Ausbau der Rüstungsindustrie und der Verkehrswege.

Als aber nach der Einnahme Nordafrikas und Süditaliens durch die Alliierten neue Einsatzbasen zur Verfügung standen, konnten auch Ziele in Süddeutschland, Österreich, Ungarn, Rumänien und Jugoslawien angegriffen werden. Im November 1943 erfolgte die Aufstellung der 15. US-Luftflotte, deren Flugfelder im Raum Foggia und Lecce eingerichtet wurden. Die Eröffnung dieser zweiten Luftfront bedeutete das Ende für den vor Fliegerbomben sicheren „Reichs-

luftschutzkeller Ostmark“. Von nun an wurde auch für die Menschen in Österreich der Tod aus der Luft Kriegsalltag.

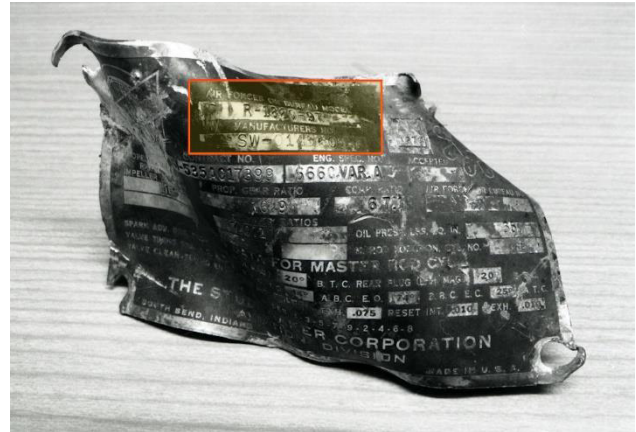
Im Mai des Jahres 1987 – mehr als vierzig Jahre nach Kriegsende – entdeckte man bei Gartenarbeiten auf einem Grundstück in der Wiener Passiniggasse am Fuß des Laaerberges die Spitze eines Propellerblattes, das nahe dem Gartenzaun nur wenige Zentimeter aus dem Boden ragte. Die Besitzerin wusste zwar, dass es ein Relikt aus dem Krieg sei, hatte sich aber weiters keine Gedanken gemacht. Der verständigte Entminungsdienst erklärte sich für nicht zuständig, da man ja keine Bombe gefunden hatte, dafür begann sich der Museumsverein des Bezirksmuseums Favoriten für den Fund zu interessieren.



Das Museumsteam bei den Freilegungsarbeiten. Mehr als vier Jahrzehnte blieb das aus dem Boden ragende Propellerblatt unbeachtet – man hatte sogar den Gartenzaun darüber gebaut (Bezirksmuseum).

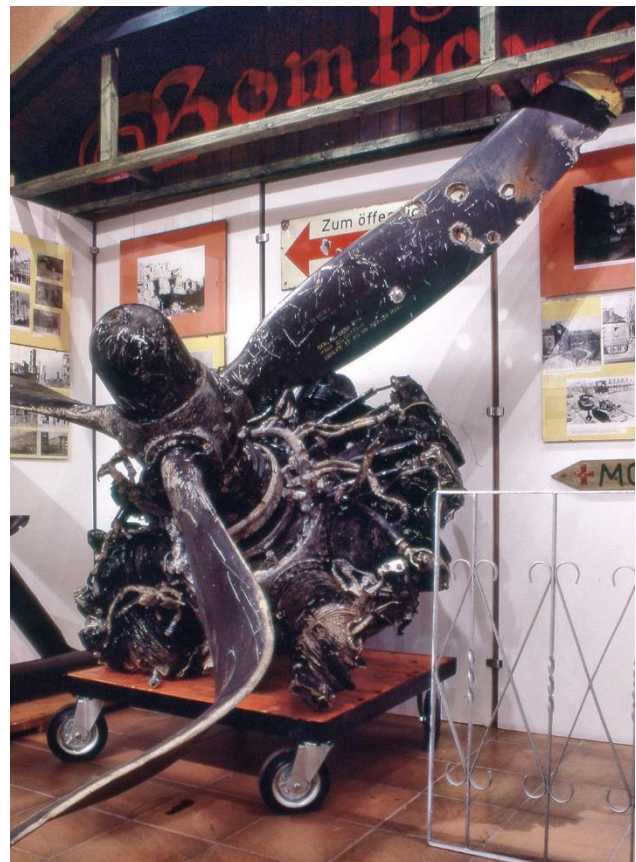
Nach einem ersten Lokalaugenschein konnte bei einer Stichgrabung am 28. Mai 1987 festgestellt werden, dass es sich um einen kompletten Dreiblattpropeller eines abgeschossenen amerikanischen Bombers handelte, an dem noch der Motor hing. Am 6. Juni wurde das Kriegsrelik schließlich freigelegt, in der folgenden Woche mittels LKW-Kran geborgen und zur Reinigung von Erdreich und Öl abtransportiert. Nach der Typentafel des Motors handelte es sich um einen Neunzylinder-Sternmotor der Type Wright R-1820-97 mit der Werknummer SW-014560, der in Lizenz bei der Studebaker Corporation in South Bend, Indiana in den Vereinigten Staaten hergestellt worden war. Damit war klar, dass man hier die Reste einer viermotorigen Boeing B-17 „Flying Fortress“ gefunden hatte.

Am 16. Juli stellte man den erstaunlich gut konservierten Motor, der 42 Jahre im Boden gelegen war, mit dem vom Aufprall aus mehreren tausend Metern Höhe verbogenen Propeller im Bezirksmuseum aus. Er bildet seither den Mittelpunkt einer kleinen Abteilung des Museums mit dem Thema „Favoriten in den Kriegsjahren“.



Durch diese beschädigte Motor-Typentafel konnte die abgestürzte Maschine und deren Besatzung identifiziert werden. In der ersten Zeile ist der Typ R-1820-97, in der zweiten die Werknummer SW-014560 zu erkennen (Autor).

Nun begannen aber erst die Recherchen, um mehr über die tragischen Ereignisse jenes Kriegstages in Erfahrung zu bringen, die zu dem Absturz des Flugzeuges geführt hatten. An Hand der Motornummer war es möglich, die im National Archive in Washington verwahrte Verlustmeldung aufzuspüren, die nach



Der Cyclone-Motor im Bezirksmuseum Favoriten. Bombensplitter hatten ein Propellerblatt mehrfach durchlöchert, durch die daraus resultierende Unwucht wurde der Motor aus der Tragfläche gerissen (Autor).

CONFIDENTIAL 12491
MISSING AIR CREW REPORT 2260

1. ORGANIZATION: Location Celone, Italy Command or Air Force 15th AF
Group 463rd Bombardment Group Squadron 773rd Bombardment Squadron

2. SPECIFY: Place of departure Celone airfield Course 13
Target Vienna, Austria Type of mission Bombing

3. WEATHER CONDITIONS AND VISIBILITY AT TIME OF CRASH OR WHEN LAST REPORTED:
.9 visibility

4. GIVE: (a) Date 2-15-45 Time 12:38 Last known position 48°12'N 16°21'W
(b) Specify whether: Last sighted, Forced down, Seen to crash,
 Last contacted by radio, No information.

5. AIRCRAFT [LOST] ~~RECOVERED~~ AS A RESULT OF: [Check one, only]
 Enemy aircraft, Enemy anti-aircraft, Other Bomb from friendly aircraft.

6. AIRCRAFT: Type, model & series B-17G-55VE AAF Serial Number 44-8253

7. NICKNAME OF AIRCRAFT none (new aircraft)

8. ENGINES: Type, model & series R-1820-97 AAF Serial Number (a) SG-914560
(b) SW-016778 (c) SW-016900 (d) SW-021509

9. INSTALLED WEAPONS: [Make, type and serial number]
(a) 1195742 (c) 1195754 (i) 365044
(b) 1308371 (f) 1196091 (j) 365146
(d) 639852 (g) 1308851 (k) 397775 .50 Cal. Machine guns
(e) 1195832 (h) 1308074 (l) R-130291 flare pistol.

10. PERSONNEL LISTED BELOW REPORTED AS: Battle Casualty, Non Battle Casualty.

11. NUMBER OF PERSONS ABOARD AIRCRAFT: Crew 10; Passengers 0; Total 10
[If more than 12 persons aboard aircraft, use separate sheet]

| CREW POSITION | FULL NAME [Last, first, initial] RANK, SERIAL NUMBER | CURRENT NEXT OF KIN, RELATIONSHIP STATUS AND ADDRESS |
|---|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> P1 | Rehrs, Kenneth V. 1st Lt., O-770794 | WIA- Vern K. Rehrs (Father) 1213 Central Ave., Auburn, Nebraska. KIA |
| <input checked="" type="checkbox"/> P2 | Czwinalski, Robert H. Capt. O-386269 | WIA- Patricia G. Winalski (Wife) 81 Cumberland St., Hartford, Connecticut. FUS |
| <input checked="" type="checkbox"/> P3 | Fowler, James A. 1st Lt., O-2065115 | WIA- James R. Fowler (Father) Irbana, Missouri. KIA |
| <input checked="" type="checkbox"/> P4 | Quale, Douglas J. 1st Lt., O-2061190 | WIA- Marian W. Quale (Wife) Halsted St., Lowell, Indiana. FUS |
| <input checked="" type="checkbox"/> P5 | Stauffeneger, Carl 1st Lt., O-785321 | WIA- Deloris Stauffeneger (Wife) 155 E. Oregon Ave., Spring, Ohio. KIA |
| <input checked="" type="checkbox"/> P6 | Wendzel, Alfred L. T/Sgt. 16039020 | WIA- Eva J. C. Wendzel (Wife) 24 South Main St., Statesboro, Georgia. KIA |
| <input checked="" type="checkbox"/> P7 | Gaber, Demetrius T/Sgt. 33671490 | WIA- Elizabeth Gaber (Step-mother) Box 221, Leisegang, Pennsylvania KIA |
| <input checked="" type="checkbox"/> P8 | Ricksen, Clarence A. T/Sgt. 3141517 | WIA- Helen Ricksen (Wife) 27 Eagle St., Springfield, Massachusetts KIA |
| <input checked="" type="checkbox"/> P9 | MacDennell Jr., Andrew J. S/Sgt. 11068979 | WIA- Gertrude MacDennell (Mother) 196 Park St., West Roxbury, Massachusetts KIA |
| <input checked="" type="checkbox"/> P10 | Farmer, Lawrence H. T/Sgt. 37070687 | WIA- Ruby B. Farmer (Wife) 309 E. German, Hutchinson, Kansas KIA |

Diese Verlustmeldung im Nationalarchiv der Vereinigten Staaten in Washington D.C. ermöglichte die Identifikation der abgestürzten Maschine (USAAF/NARA).

dem Einsatz über die verloren gegangene Maschine und deren Besatzung ausgefüllt wurde. Nach dem „Missing Air Crew Report“, in dem nicht nur sämtliche Motornummern, sondern auch alle Fabrikationsnummern der Maschinengewehre verzeichnet sind, konnte Flugzeug und Besatzung identifiziert werden. Der geborgene Motor war das äußere Backbordtriebwerk (Motor #1) einer von Lockheed-Vega hergestellten Boeing B-17G-55-VE mit der USAAF-Seriennummer 44-8253, die am 15. Februar 1945 vom Einsatz nicht zurückgekehrt war. Sie gehörte zur 773. Bomberstaffel der 463. Bombergruppe, die wieder eine von sechs Bombergruppen des ausschließlich mit B-17 ausgerüsteten 5. Bombengeschwaders war. Im März 1944 wurde die 463. Bombardment Group (Heavy) in die 15. Luftflotte eingegliedert und in Celone, zehn Kilometer nördlich von Foggia in Apulien stationiert.

Das provisorische Flugfeld von Celone/San Nicola d'Arpi war ein Teil eines Komplexes von Luftbasen rund um Foggia, auf denen die Geschwader der 15. USAAF stationiert waren. Celone (Foggia Satellite Airfield #1) hatte kaum bauliche Einrichtungen und die Besatzungen hausten anfänglich in Zelten. Es gab neben einem Stahlgerüst als Tower nur eine Landebahn 14/32 aus PSP-Stahlrosten von 2.000 Metern Länge, einen parallelen Notlandestreifen sowie befestigte Rollstraßen und Liegeplätze für die Flugzeuge. Neben den B-17 der 463. Bombergruppe waren dort noch Liberator Mk.VI der südafrikanischen 31. und 34. Bomberstaffeln stationiert.

Der Angriff der 463. Bombardment Group am 15. Februar 1945 war deren 168. Einsatz und richtete sich gegen die Bahnanlagen von Wien. Pilot 1stLt Ken Rohrs aus Nebraska und seiner neunköpfigen Crew der 773.



Celone bei Foggia, Luftaufnahme vom 29. April 1945.

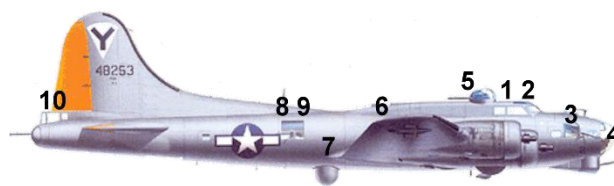
Staffel war die B-17G 44-8253 zugewiesen worden, eine brandneue Maschine, die als „Pfadfinder“ mit Bodensicht radar ausgestattet war. Da es sich um eine eben erst eingetroffene Ersatzmaschine handelte, hatte die Crew für sie noch keinen Spitznamen gefunden, der sonst neben den Markierungen der Einsätze den Bug des Flugzeuges schmückte. Ob die Maschine schon mit den Kennzeichen der 463. Bombergruppe, einem „Y“ in einem schwarzen Kreissegment auf dem Seitenleitwerk und gelben Rudern ausgestattet worden war, ist fraglich.

Am Morgen starteten die Flying Fortress mit nahezu 2.000 kg Bombenlast schwerfällig vom verschlammten Flugfeld Celone. Nachdem sich gegen neun Uhr die 41 Flugzeuge über dem Flugfeld gesammelt hatten, ging es in lockerem Verband mit anderen Gruppen auf einem Kurs von 13 Grad über den Sporn der Apenninenhalbinsel und die Adria nach Norden dem Einsatzziel Wien entgegen. Es sollten vor allem die Bahnhöfe zerstört werden, über die der Nachschub zur nahen Ostfront in Ungarn und nach Italien lief. Der Verkehrsknoten Wien galt unter den amerikanischen Besatzungen wegen der immer dichter werdenden Flakabwehr als eines der risikoreichsten Einsatzziele im Bereich der gesamten 15. Luftflotte. 1945 hatte Wien den Erdölraffinerien von Ploesti in Rumänien, die wegen der Flak am meisten gefürchtet gewesen waren, den Rang abgelassen.

Über dem Meer testeten die MG-Schützen ihre Maschinengewehre, doch mit einer deutschen Jagdabwehr war wohl kaum mehr zu rechnen. Trotzdem schloss über Jugoslawien der Jagdschutz zu den Bomberpulks auf. Die Flugroute führte über die Steiermark und die Ostalpen nach Wien. Die üblichen, weiter östlich verlaufenden Routen über Ungarn und das Burgenland mit Platten- und Neusiedlersee als markante Wendemarken wurden wegen der nahen Ost-



B-17G der 463. BG beim Bombenwurf (USAAF/NARA).



Die zehn Crew-Positionen in der B-17G 44 8253

- 1 Pilot 1stLt Ken (Kenneth) V. Rohrs aus Nebraska
- 2 Copilot Capt Bob (Robert) H. Winalski aus Connecticut
- 3 Navigator 1stLt Jim (James) A. Fowler aus Missouri
- 4 Bombenschütze 1stLt Doug (Douglas) J. Quale aus Indiana
- 5 Flugingenieur T/Sgt Alf (Alfred) L. Wendzel aus Georgia
- 6 Funker 2ndLt Carl R. Stauffeneger aus Ohio
- 7 MG-Schütze/Ball Turret, T/Sgt Demetrius Gabor aus Pennsylvania
- 8 MG-Schütze S/Sgt Clarence A. Rickson aus Massachusetts
- 9 MG-Schütze S/Sgt Andy (Andrew) J. MacDonnell Jr. aus Massachusetts
- 10 Heckschütze S/Sgt Larry (Lawrence) W. Farmer aus Kansas

front nicht mehr befliegen. Auf der Konferenz in Jalta am 6. Februar hatten sich die Alliierten auf eine Bomben-Sicherheitslinie, die von Stettin über Berlin, Ruhland, Dresden, Brünn, Wien und Marburg bis Zagreb verlief, geeinigt. Bombardierungen östlich dieser Linie waren nur mehr im Einvernehmen mit den Sowjets zulässig. Die deutsche Radarortung hatte die Bomberverbände schon über dem Balkan ausgemacht und über den Rundfunk Warnmeldungen durchgegeben. In Ostösterreich heulten die Luftschuttsirenen und zu Mittag waren die Bomber über Wien.

Pilot 1stLt Ken Rohrs führte als Nummer 1 die rechts fliegende „Baker Box“ an. Beim Zielanflug auf den Wiener Westbahnhof kreuzten plötzlich höher fliegende Maschinen der 483. Bombergruppe auf einem annähernd identen Kurs die Flugbahn von Rohrs Staffel. Nichtsahnend von den tiefer fliegenden Flugzeugen lösten sie ihre Bomben aus. Um 12:38 Uhr, 30 Sekunden vor dem eigenen Bombenwurf, wurde die 44-8253 von Bomben der höher fliegenden Gruppe getroffen und explodierte. Pilot Rohrs, Copilot Capt Bob Winalski, Bombenschütze 1stLt Doug Quale und Heckschütze S/Sgt Larry Farmer wurden aus der Maschine geschleudert und konnten die Reißleine ihrer Fallschirme ziehen. Der Rest der Crew, Navigator 1stLt Jim Fowler, Funker 2ndLt Carl Stauffeneger, Bordingenieur T/Sgt Alf Wendzel sowie die MG-Schützen T/Sgt Demetrius Gabor, S/Sgt Clarence Rickson und S/Sgt Andy MacDonnell Jr. wurden getötet.

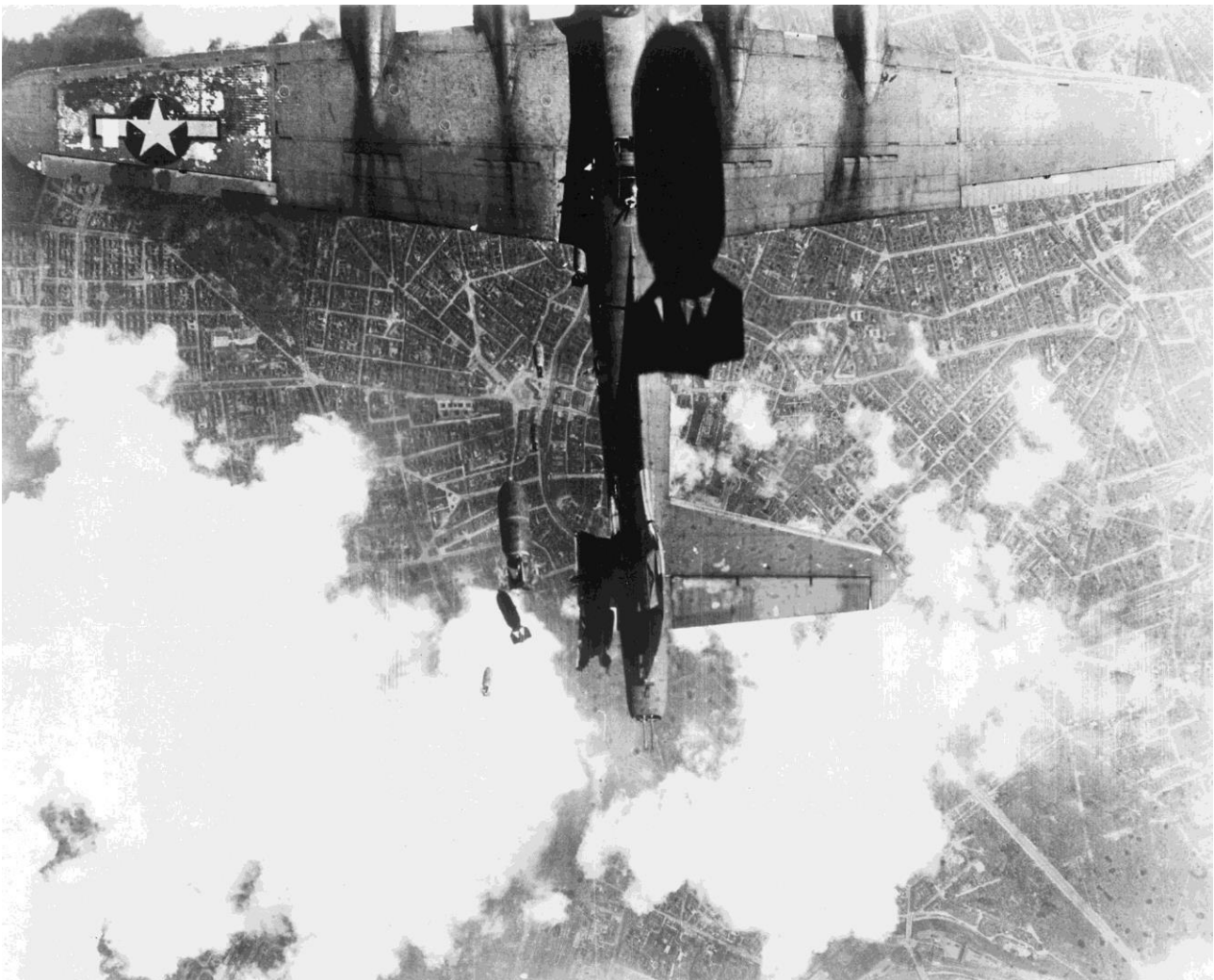
Der Bombenschütze Lt Bruce B. Leonard, der in „Baker #2“ rechts hinter Rohrs flog, gab nach dem Einsatz zu Protokoll, dass vier Minuten nach dem Startpunkt zum Zielanflug, dem „Initial Point“, sie von einer anderen Staffel überflogen wurden. Von seiner Position im Rumpfbug sah er zwei Reihen von Bombenwürfen zwischen der vorausfliegenden „Able Box“ und seiner „Baker Box“ durchrauschen. Eine dritte und vierte Reihe fiel direkt durch seine Staffel. Eine Bombe traf „Baker #1“ beim Funkraum in den Rumpf und eine weitere auf die rechte Tragfläche. Die Bomben mussten sofort explodiert sein, denn es gab einen grellen Blitz und das Flugzeug fiel brennend aus der Formation.

S/Sgt. Glen J. Jones, Heckschütze der Maschine „Baker #2“ sagte aus, er habe, nachdem die Bombenklappen geöffnet worden waren, gesehen, wie zwei Besatzungsmitglieder mit teilweise geöffneten Fallschirmen aus einem Feuerball geschleudert wurden. Als

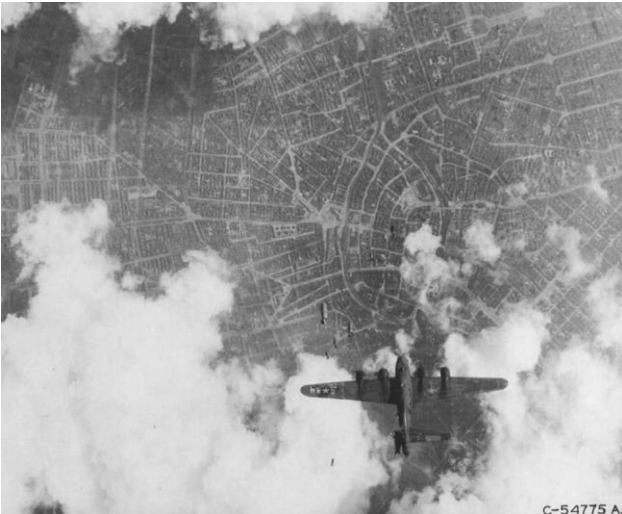
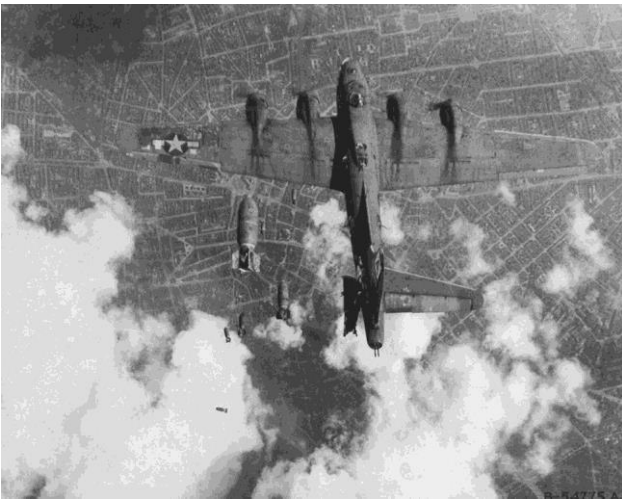
sein Flugzeug plötzlich ungestüm kurvte, um nicht selbst von Bomben getroffen zu werden, verlor er die Maschine aus den Augen.

Die letzte bekannte Position des Bombers wurde im Missing Air Crew Report mit den Koordinaten 48.12N - 16.21E angegeben, dies entspricht einem Standort über dem 7. Wiener Gemeindebezirk nicht weit vom Westbahnhof entfernt. Die brennenden Trümmer stürzten einige Kilometer südöstlich des Zieles auf die Felder bei Oberlaa. Die verstreut liegenden Wrackteile der Maschine wurden erst in der Besatzungszeit von den Sowjets eingesammelt. Ein Motor, der tief in die Erde eingedrungen war, hatte man aber übersehen.

Der Bombenschütze Doug Quale wurde nach erfolgreichem Absprung in Wien-Vösendorf, damals der XXV. Gemeindebezirk, gefangen genommen und zum Luftwaffen-Fliegerhorst Wien-Aspern gebracht.



Durch Navigationsfehler gerieten sich die „Combat Boxes“ öfters in die Quere. Der B-17G 42-31540 „Miss Donna Mae II“ wird durch Bombenwurf einer höher fliegenden Maschine das Backbord-Leitwerk über Berlin abgeschlagen. In der abstürzenden Maschine kam die gesamte elfköpfige Crew ums Leben (USAAF/NARA).



C-54775 A

„Going down“: „Miss Donna Mae II“, 331. Bomberstaffel, 94. Bombergroup der 8. USAAF ist unrettbar verloren; Berlin, am 19. Mai 1944 (USAAF/NARA).

Copilot Winalski, mit dem Fallschirm weit abgetrieben, wurde in Götzendorf an der Leitha aufgegriffen und wegen erlittener Verletzungen ins Luftwaffenspital in Wien überstellt. Quale und den Heckschützen Larry Farmer verlegte man am 7. März 1945 ins Dulag-Luft West. Die Angaben zum Piloten Rohrs differieren. Anfänglich wurde er als vermisst geführt, kehrte aber nach Kriegsende in USA zurück.

Der Großangriff vom 15. Februar 1945 war nur einer von mehreren der Luftoffensive gegen Wien. Er verursachte schwere Zerstörungen an den Bahnanlagen und der Zugsverkehr kam vollkommen zum Erliegen. Kleinere Verbände flogen auch Wiener Neustadt, Graz und Klagenfurt an, die meisten Bombenopfer an diesem Tag waren in Wiener Neustadt zu beklagen.

Die 44-8253 blieb der einzige Verlust der 463. Bombardment Group an diesem Tag. Sie war eine von 525 US-amerikanischen Flugzeugen, die über dem heutigen österreichischen Staatsgebiet im Zweiten Weltkrieg abgestürzt sind. Die 463. Bombardment Group (Heavy) wurde am 19. Mai 1943 aufgestellt, flog ab 30. März 1944 von Celone aus 222 Kriegseinsätze und verlor 91 Flugzeuge; sie wurde am 25. September 1945 deaktiviert. □

Quellen: Missing Air Crew Report No. 12491, NARA, <https://catalog.archives.gov/id/91127517>

Literatur: Nicole-Melanie Goll, Georg Hoffmann, Missing in Action - Failed to Return, Wien 2016, S. 74, 78, 134, 178, 182, 200, 223; Maurer Maurer, Hsg., World War II Combat Squadrons of the United States Air Force, New York 1992, S 747f; E.A. Munday, Fifteenth Air Force Combat Markings 1943-1945, London o.J., S.8; Kenn C. Rust, Fifteenth Air Force Story, Temple City 1976, S. 45ff; Johann Ulrich, Der Luftkrieg über Österreich, Militärhistorische Schriftenreihe, Heft 5/6, Wien 1967, S. 25ff.

