



Die Crew von „Sleepytime Gal“ mit Pilot Githens (hinten 1.v.l.) 1944.

Lt. Githens seiner Crew das Signal zum Verlassen der in Flammen stehenden Maschine geben. Es war höchste Zeit, denn kurz danach explodierte der Bomber über der Ortschaft Holzmann im damaligen Kreis - jetzt Bezirk - Perg. Wieder grenzt es an ein Wunder, dass kein Einheimischer zu Schaden kam und kein Bauernhaus zu brennen begann. Dazu Karl Weichselbaumer aus Rechberg: *Ein großes Glück hatte der Landwirt Huber in Holzmann, wo ein Motor brennend abstürzte und sich mitten im Vierkantrofen in den großen Misthaufen bohrte. Auch Markus Raab aus Windhaag erinnert sich: Ein Motor und Munition lag im Haferfeld, ein brennender großer Benzintank in der Wiese unter den Obstbäumen und ein Propeller im Wald des landwirtschaftlichen Anwesens „Kastner“. Ein weiterer Motor lag im Feld des „Buxbaumwimmer-Gutes“.*

Die Fallschirmspringer kamen zwischen Windhaag bei Perg, Perg und der Ortschaft Allerheiligen zu Boden. Sie wurden bald von der Gendarmerie und der Landwacht gefangen genommen. So auch Pilot Ken Githens. Nach dem Krieg in die Staaten zurückgekehrt, erzählte er oft von der zwar kurzen, aber freundlichen Aufnahme in einem Bauernhaus in Austria<sup>8</sup>. Er war hungrig und die Bäuerin hatte ihm eine kleine Jause auf den Tisch gestellt. Ken hatte noch nicht fertig gegessen, da klopfte bereits der Gendarm an die niedere Stubentür. Lt. Githens flog an dem Unglückstag seinen 50. Einsatz, für seinen Copiloten Melvin Gidez war es der erste und letzte Einsatz im 2. Weltkrieg. Der Bordschütze Kermit Harrison aus Wyoming blieb mit seinem Fallschirm in einer Fichte hängen. Er war unverletzt und niemand hatte seine Landung bemerkt. Kermit wollte sich zu den jugoslawischen Partisanen durchschlagen. Sechzehn Tage später wurde er entdeckt, seine Flucht war damit zu Ende.<sup>9</sup>

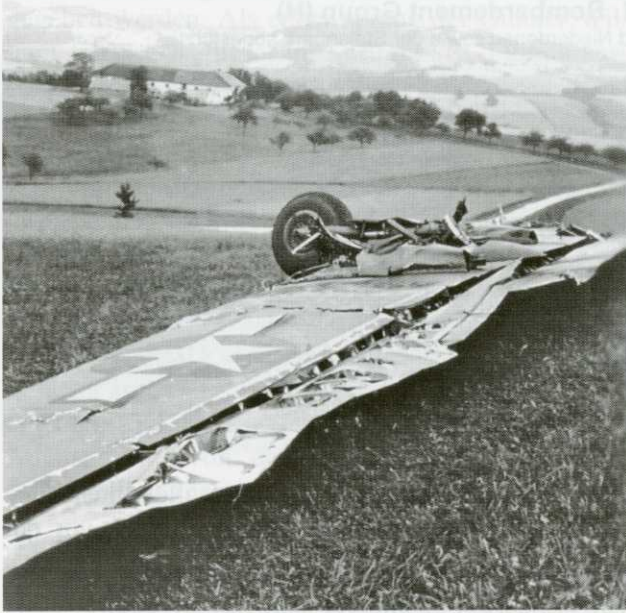
Dass es an diesem schrecklichen 25. Juli 1944 auch etwas zum Schmunzeln gab, erzählt Josef H. aus Perg: *Am besagten Tag ist ca. 200 Meter oberhalb der Ortschaft Lanzenberg ein Amerikaner mit dem Fallschirm auf freiem Feld gelandet. Mein Onkel, Alois Rauscher, ein sehr dicker und behäbiger Mann, der gerade auf seinem Feld den Mist ausbreitete, sah dies und hat den Gelandeten aufgegriffen. Mit der Mistgabel bewaffnet, eskortierte er den Abgesprungenen, der den zusammengerollten Fallschirm trug, zum Haus meiner Eltern. Der Anblick der Beiden hat bei einigen Bewohnern, die auf den Vorgang aufmerksam wurden, einen belustigenden Eindruck hinterlassen. Selbst der so eingebrachte Gefangene musste lachen.*

Außerordentlich dramatisch verlief jedoch der Fallschirmabsprung der Crew von Pilot Grover F. Mitchell von der 764. Squadron. Während ein Teil der Besatzung infolge der beim Luftkampf erlittenen schweren Verwundungen die B-24 nicht mehr verlassen konnte und mit der Maschine bei St. Georgen an der Gusen abstürzte, schwebten ihre Kameraden über oder nahe dem Konzentrationslager Gusen als lebende Zielscheiben der SS-Lagerwache zu Boden. An der Schießerei beteiligten sich der Block- und Kommandoführer SS-Unterscharführer Johann (Hans) Saur; SS-Hauptsturmführer Fritz Seidler und der SS-Hauptscharführer Hans Michael Killermann, früher Rapportführer im Werk „Schlier“ bei Redl-Zipf, Rüstungs- und Testanlage für die V-2-Waffe.<sup>10</sup>

Der von Uscha. Saur angeschossene Fallschirmspringer, er kam neben dem Haupteingang des Lagers zu Boden, ist trotz der von einem polnischen Arzt durchgeführten Notoperation wenige Stunden



„Waist section“ der B-24 von Githens (Smlg. Lehmann).



Tragflächenfragment von Githens B-24 (Smlg. Lehmann).

später verstorben.<sup>11</sup> Hans Saur wurde 1946 von einem amerikanischen Militärtribunal in Salzburg zum Tode durch den Strang verurteilt. Fritz Seidler beging Selbstmord – über den Verbleib von Killermann ist nichts bekannt. Sowohl die mit dem Bomber abgestürzten, als auch die von der Lagerwache entweder bereits am Fallschirm oder später ermordeten Flieger, wurden im Krematorium des KL-Gusen verbrannt.

Die drei Überlebenden der Crew Mitchell hatten Glück im Unglück. Sie dürften als Erste abgesprungen sein und landeten daher weit von Gusen entfernt. Von der deutschen Wehrmacht gefangen genommen, wurden diese Flieger der deutschen Luftwaffe übergeben.

Nur zwei Kilometer von der Absturzstelle der B-24 von Pilot Mitchell in St. Georgen/Frankenberg entfernt, explodierte die von Lt. Robert A. Warren gesteuerte B-24H mit der Seriennummer 41-29529. Zwei Motoren fielen auf das Bauernhaus der Familie Frauenberger in Luftenberg 10. Von dem Anwesen blieben nur die Grundmauern übrig. Neun Besatzungsmitglieder, unter ihnen Copilot Lt. Schwisow aus Nebraska, konnten sich mit ihren Fallschirmen retten. Schwisow kam im Jahr 2000 mit seiner Frau Reta anlässlich einer Europareise auch nach Luftenberg.<sup>12</sup>

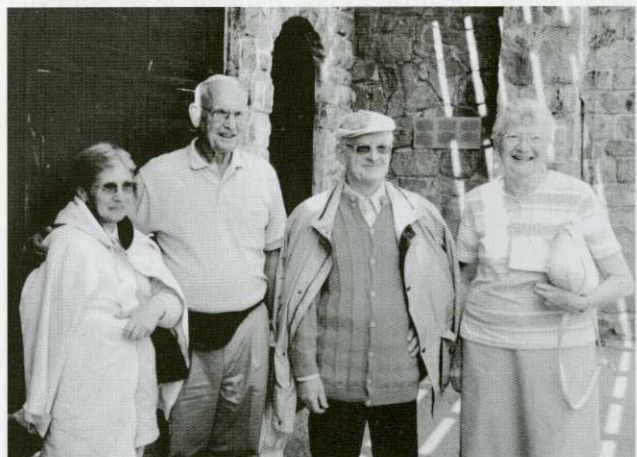
Tail Gunner Glen Myers wurde beim Luftkampf in seinem Heckstand am Kopf schwer verwundet. Seine Kameraden sahen, wie er blutüberströmt in den Rumpf kroch und den Ausstieg suchte.<sup>13</sup> Ob Myers in diesem Zustand das Flugzeug noch verlassen



Die Crew von Pilot Warren (hinten, 1.v.l.): Copilot Schwisow (hinten, 2.v.l.), Tail Gnr. Myers, (vorne, 3.v.l.).

konnte, ist ungewiss. Bei den Aufräumarbeiten fand man im geborstenen Rumpf vollkommen verkohlte, bzw. verbrannte Fetzen einer Kleidung, jedoch keine Knochen. Möglich wäre daher, dass der schwer verwundete Myers zwar absprang, dann aber in den versumpften, weitläufigen Donauauen oder im Strom selbst ums Leben kam.

Sgt. José Salas war Heckschütze bei Pilot Steve Sklanky. Es war seine Stamm-Crew und sie waren am 23. Juli 1944, einem Sonntag, als „Neuzugang“ auf dem Torretta-Field angekommen. Zwei Tage danach und völlig unerwartet erhielt Salas am frühen Morgen die Order, sofort aufs Flugfeld zu kommen, um in Vertretung eines ihm unbekanntem Gunners den Einsatz dieses Tages mitzufliegen. José Salas erinnert sich: *Als ich in das Flugzeug kletterte, konnte ich weder einen der dort bereits auf mich wartenden Kameraden, noch wusste ich, wohin die „Reise“ gehen würde. Der Start und das Sammeln des Verbandes verliefen ohne besondere Vorkommnisse. Nun erfuhr ich, dass ich mit der Crew von Pilot Richard Freeman flog und dass wir heute die Rüs-*



Familie Schwisow auf „Europa-Tour“ 2000 (v. li.): M. Affenzeller, Ex-Copilot Schwisow, K. Affenzeller und Mrs. Schwisow.

