

OBERÖSTERREICHISCHE HEIMATBLÄTTER

49. Jahrgang

1995

Heft 3

Herausgegeben vom Institut für Volkskultur

Franz Daxecker Brillendarstellungen der Gotik in Oberösterreich	203
Alfred Höllhuber Mittelalterliche Öllampen. Aus dem Fundgut von Burgruinen, Burgstätten und Plätzen ehemaliger Holzburgen im unteren Mühlviertel	208
Hans Krawarik Vom Adelshof zum Markt. Zur frühen Entwicklung von Wartberg an der Krems	225
Josef Moser Nanette Wolf in Gmunden – ihre Beziehungen zu Franz Schubert und Nikolaus Lenau	241
Hugo Schanovsky Das kurze Leben des Ossi Sölderer	257
Karl Affenzeller und Fritz Fellner 4. Mai 1945: Luftkämpfe im Mühlviertel	263
Der neue Angriff auf die alte Stadt – Rainer Reinisch	274
W. Hofrat Dr. Karl Wimmer †	275
Volkskultur aktuell	276
Buchbesprechungen	277

4. Mai 1945: Luftkämpfe im Mühlviertel

Von Karl Affenzeller und Fritz Fellner

Die Erinnerung an außergewöhnliche Ereignisse bleibt lange aufrecht, die Zuordnung dieser Ereignisse an ein gewisses Datum fällt aber vielen schwer. Besonders wenn seither fünfzig Jahre vergangen sind. Der 4. Mai 1945, der „Florianitag“, fällt aber diesbezüglich aus der Reihe. Viele Zeitzeugen können sich an diesen Tag noch genau erinnern, und in vielen Chroniken des Mühlviertels¹ ist dieser Tag mit mindestens einem Ereignis vertreten. Die politischen und militärischen Großereignisse zu diesem Tag sind den meisten bekannt: Die Kämpfe in Norddeutschland werden eingestellt, und am Brenner treffen sich die US-Truppen, die sich aus Süddeutschland und Italien bis hierher vorgekämpft haben. Der Kampf um Berlin ist zu Ende. Das Großdeutsche Reich besteht nur mehr aus einem Landstreifen, der von Laibach bis Dresden reicht. In diesem Bereich befinden sich aber hunderttausende deutsche Soldaten, die von den rasch vorrückenden Fronten auf engstem Raum zusammengeschoben wurden.

Die Amerikaner haben bereits das halbe Mühlviertel besetzt und schicken sich an, in die Landeshauptstadt Linz zu marschieren. Von zahlreichen Häusern flattern die weißen Fahnen als Zeichen der Kapitulation.

Raffelding bei Eferding

Im Donautal lag schwer der Morgennebel. Die Sicht betrug stellenweise

nur fünfzig Meter. Kurz nach acht Uhr tauchten jedoch trotz der schlechten Sichtverhältnisse amerikanische Tiefflieger über dem Flugplatz von Raffelding bei Eferding² auf und beschossen die Anlagen. Hier herrschte Endzeitstimmung. Die Flak, die einen gewissen Schutz geboten hatte und den Amerikanern noch einigermaßen Widerstand bieten konnte,³ war nun ohne Bedie-



Wien-Seyring: Am Fahrgestell der JU 88 G-6 sitzt Rudi Wokittel.

¹ Vgl. Fritz Fellner: Mühlviertel 1945. Eine Chronik, Tag für Tag, Grünbach 1995.

² In der Gemeinde Fraham.

³ So wurde nachweislich am 16. April 1945 die Maschine des Joseph E. Lacke so schwer getroffen, daß sie bei Goldwörth neben der Kirche abstürzte, außerdem wurden am 25. April 1945 die Maschinen der Piloten José René Ramos und Edward Rushmore abgeschossen. In allen drei Fällen überlebten die Piloten nicht.

nung. Die Kanoniere flüchteten schon vor Tagen. Das technische Personal der II./NJG 100 hatte Werkzeuge und Wartungsmaschinen bereits vernichtet.⁴

Am Flugfeldrand standen getarnt zwölf Maschinen vom Typ JU 88, bereit zu ihrem allerletzten Flug. Major Zorner,⁵ der Kommandeur der II. Gruppe des Nachtjagdgeschwaders 100, hoffte insgeheim, das nahe Kriegsende in Raffelding abwarten zu können. Die Besatzungen hatten in aller Frühe aber den Befehl erhalten, alle flugfähigen Maschinen nach Prag zu verlegen. Jede Maschine sollte noch vier Mann vom Bodenpersonal mitnehmen, der Rest wurde zur Verteidigung von Linz abkommandiert.⁶ Von Raffelding aus wurden keine Nachtjägereinsätze mehr geflogen. Die ständige Präsenz der amerikanischen Tiefflieger und der Mangel an Treibstoff verhinderten einen effektiven Einsatz von vornherein.

Der Oberfeldwebel Helmut Lußky⁷ war Flugzeugführer einer der startbereiten Maschinen. Er sollte zusätzlich noch zwei Luftwaffenhelferinnen nach Prag mitnehmen. Nach dem Tieffliegerangriff der Amerikaner hatte aber keines der Mädchen mehr Lust, mitzufliegen. Sie verschwanden auf dem Landwege ohne viel Aufhebens aus dem Gefahrenbereich des Flugplatzes.

Auch Lußky und seine Kameraden waren sich im klaren, daß dieser bevorstehende Flug angesichts der überall lauernenden amerikanischen Flieger ein äußerst riskantes Unternehmen war. Sie zögerten daher mit dem befohlenen Start. Da erschien plötzlich ein Platzräumkommando der deutschen Feldgendarmarie und machte ihnen unmißverständlich klar: entweder Ausführung des Befehls oder Standgericht. Den Hin-

weis auf die sich überall am Himmel tummelnden Amerikaner ließ man nicht gelten. Man sagte ihnen, das seien ohnehin „Deutsche“.

Die zwölf flugbereiten Maschinen verließen nun das Flugfeld von Raffelding. Lußky schlug vorerst nordöstlichen Kurs ein, um ja nicht die nahen amerikanischen Linien zu überfliegen.⁸

⁴ Josef Marosczyk, Die letzte Hatz, o. D. „Nachdem wir unsere gesamte technische Ausrüstung an Bord des Kahnes hatten (der in der Donau verankert lag), wurde dieser mit Hilfe einer Sprengladung versenkt.“

⁵ Paul Zorner, geb. 31. 3. 1920, war ein bei seiner Mannschaft geschätzter Offizier. Er scheute sich nicht, für diese in scheinbar aussichtslosen Situationen energisch einzutreten. So rettete er im Frühjahr 1945 durch ein Gnadengesuch das Leben eines Soldaten, der wegen eines geringen Vergehens durch ein Standgericht zum Tode verurteilt wurde, das Leben (Mitteilung vom 17. Jänner 1992, Josef Marosczyk). Zorner lebt heute als Pensionist im Saarland.

⁶ Mitteilungen von Josef Marosczyk, Siegfried Thiede, Wilhelm Simonsohn, Fritz Karle, alle II./NJG 100. Schon für den Kampf um Wien Anfang April 1945 (die Gruppe war damals in Wien-Seyring stationiert) wurden immer wieder Besatzungsmitglieder und technisches Personal, ja sogar Flugzeugführer, für den Endkampf abkommandiert.

⁷ Helmut Lußky, Flugzeugführer in der II./NJG 100, wurde 1917 in Sachsen geboren. Er flog seine ersten Einsätze 1941 über England, dann Einsätze in Rußland, Ungarn und Ostösterreich. Nach dem Krieg war er Berufsschullehrer in Thüringen. Lebt heute als Pensionist in Altenburg/Thüringen.

⁸ Diese lagen zu diesem Zeitpunkt im Bereich Gramastetten, Zwettl an der Rodl, Vorderweißenbach. Siegfried Thiede, Flugzeugführer, der auch die Verlegung nach Prag mitmachen mußte und von der gleichen Einheit war, geriet irgendwo über dem Mühlviertel in amerikanisches Flakfeuer. Die Luftschraube des linken Motors wurde weggeschossen, er brachte jedoch die angeschlagene Maschine samt Besatzung und Mitfliegern (technisches Bodenpersonal, Luftwaffenhelferinnen) heil nach Prag.

In einer Höhe von nicht mehr als 300 Metern versuchte er so den Tieffliegern zu entkommen. Die 210 Kilometer Flug hoffte er in 23 Minuten zu schaffen.

Kitzingen bei Würzburg – Mühlviertel

Von der US Air Force Base Kitzingen startete kurz vor 8 Uhr Major Ralph C. Jenkins⁹ mit seiner Jabostaffel.¹⁰ In etwa 30 Minuten hatten sie die 350 Kilometer zurückgelegt. Über Linz zogen sie in einer langen Schleife über das untere Mühlviertel bis in den südböhmischen Raum und brachten dann die Maschinen wieder auf Südkurs. Jenkins erinnert sich noch an seinen letzten Feindflug:¹¹

„Ich führte meine Thunderbolt-Schwadron auf einen Kontrollflug nördlich der Donau und südlich der westlichen tschechoslowakischen Grenze. Es



Major Ralph Jenkins. Die Aufnahme stammt vom Sommer 1944 aus der Normandie.

war ein wunderbarer Tag mit verstreuten Kumuluswolken und viel Sonnenschein ... Das Gelände unter unseren Flügeln bestand aus wogenden Hügeln, abwechselnd Wälder, Felder und Weideland.“ Der Auftrag lautete: „Luftunterstützung für die vorrückenden amerikanischen Bodentruppen.“ Dazu gehörte vor allem die Unterbrechung der deutschen Nachschublinien. Magischer Anziehungspunkt war die Bahnlinie Linz-Budweis mit der Zweigbahn Gaisbach-Mauthausen. Und hier fanden sie reiche Beute.

Die Chroniken der Orte, die an dieser Bahnlinie lagen, geben davon Zeugnis. Um 9.15 Uhr wurde in Pregarten ein Lastzug, der im Einschnitt bei Pregartsdorf stand, angegriffen. Zwei Waggons explodierten durch die geladene Munition und rissen den Bahnkörper auf. Von den Zugsbegleitern sind zwei sofort tot, einer ist schwer verletzt.¹² In Hagenberg wurde die Panzerreparaturwerkstätte in Veichter angegriffen.¹³ In Gutau beschossen vier Tiefflieger eine Kolonne ungarischer Fuhrwerke in Lehen.¹⁴ Die Bauernhäuser Fischer und Hoadler wurden in

⁹ Jenkins, Ralph C., Major, war im Mai 1945 Commander der 510th Fighter Squadron der 9th US Air Force. Er war ein erfolgreicher Jagdflieger, der Einsätze in der Normandie, in Deutschland und Österreich flog.

¹⁰ Die Staffel war mit Maschinen vom Typ P-47 Republic „Thunderbolt“ ausgerüstet.

¹¹ Brief vom 23. März 1994.

¹² Pfarrchronik Pregarten.

¹³ Chronik Wenzelskirche.

¹⁴ Gendarmeriechronik des Postens Gutau: „... mittags nahmen vier amerikanische Jagdflugzeuge ungarisches Militär, das sich von der Ostfront abgesetzt hatte und in Lehen lagerte, dort unter Bordwaffenbeschuss ... Drei ungarische Soldaten wurden getötet und vier schwer verletzt. Auch Pferde gingen zugrunde.“

Brand geschossen.¹⁵ In Gallneukirchen¹⁶ griffen Tiefflieger den Ort an. Zwei Menschen, Anton Hunger und Maria Rabner, kamen ums Leben. Im Verlauf dieses Angriffes gingen auch zwei Wirtschaftsgebäude in Tumbach in Flammen auf.¹⁷ In Kefermarkt rettete die Umsicht der Lehrerin Margarete Reischl zahlreichen Kindern das Leben.¹⁸ Sie schickte die Kinder vorzeitig nach Hause. Eine halbe Stunde später erfolgte ein Tieffliegerangriff auf den Ort. In das Gasthaus Atteneder, das als Behelfsschule diente, schlugen sechs Schüsse ein. Zwei Personen wurden getötet und zwei schwer verletzt. Das sogenannte „Armenhäusl“ an der Bahnlinie in der Nähe des Bahnhofes Kefermarkt wurde angegriffen. Allein mit den Bordwaffen wurde es dem Erdboden gleichgemacht. „An dem Tag, als das Armenhäusl von Kefermarkt zerstört wurde, wurden auch meine Schwester (11 Jahre) und ich (12 Jahre) von amerikanischen Tieffliegern ohne ersichtlichen Grund mit Bordwaffen angegriffen. Nur ein Sprung in einen Durchlaß der Eisenbahn rettete unser Leben. Alles, was sich bewegte, wurde beschossen.“¹⁹ Um etwa 9.30 Uhr schossen Tiefflieger das Krakowitzer-Anwesen in Hiltchen bei Leopoldschlag in Brand. Der in der Scheune übernachtende Rheinländer Heinz Stein verbrannte dabei.²⁰

Nach amerikanischen Quellen wurden allein an diesem Vormittag zwischen 8.04 und 10.51 Uhr acht Lokomotiven,²¹ 66 Waggons und vier deutsche Flugzeuge zerstört.²² Es schien, als ob die amerikanischen Jabos einem absurden Befehl zu folgen hätten: „Schießt auf alles, was sich bewegt, und kehrt nur zurück, wenn Tanks und Magazin leer sind.“

Wartberg ob der Aist

Um 9.15 Uhr kamen Major Jenkins zwei tieffliegende Flugzeuge zu Gesicht. Es waren zwei JU 88, die vor wenigen Minuten von Raffelding aus gestartet waren. Jenkins ging sofort in Angriffsposition und feuerte auf die zuletzt fliegende Maschine aus allen Rohren. Die Wirkung war verheerend. Das getroffene Flugzeug neigte sich steil nach unten und stürzte in einen kleinen Wald nahe der Ortschaft Arnberg bei Wartberg ob der Aist.²³ Alle vier Besatzungsmitglieder waren sofort tot.

¹⁵ Heimatbuch Gutau, Gutau 1968.

¹⁶ Heimatbuch Gallneukirchen, Gallneukirchen 1982.

¹⁷ Dieser heftige Angriff auf Gallneukirchen hatte wahrscheinlich seinen Grund darin, daß hier eine Flakbatterie stationiert war. Auch waren hier zu diesem Zeitpunkt Hunderte Soldaten, die von der Auhofkaserne zur Verteidigung des Mühlviertels hierher verlegt wurden. Siehe Näheres: Heimatbuch Gallneukirchen, Gallneukirchen 1982, S. 251 f.

¹⁸ Edmund Merl: Besatzungszeit im Mühlviertel, Grünbach 1989.

¹⁹ Zeitzeuge Josef Stitz, Galgenau, Gemeinde Kefermarkt.

²⁰ Gemeindechronik Leopoldschlag.

²¹ Unter anderem komplette Zugsgarnituren in den Bahnhöfen von Freistadt und Summerau.

²² Thunder Monsters Over Europe, History of the 405th F. G. in WW II. Die vier Flugzeuge konnten im Mühlviertel lokalisiert werden: Major Ralph C. Jenkins schöß eine JU 88 in St. Oswald und in Arnberg bei Wartberg ab. Er wurde deswegen zum Lieutenant Colonel befördert (Brief vom 27. 4. 1994: „Incidentally I was promoted to Lt. Col. on or about 4th May 1945“). 1/Lt. J. P. Sides schöß eine JU 52 in Holzwinden bei Steyregg ab und Glenn B. Gremillion schöß (oder verursachte zumindest den Absturz) eine JU 88 in Arbing ab (Quellen: USAAF European Theater World War II Victory Credits).

²³ Ralph Jenkins, Brief vom 23. März 1994.

Die Zeitzeugin Maria Wiesinger²⁴ erinnert sich: „Es war am Florianitag. Schon in aller Früh war Fliegeralarm, und bald darauf waren überall feindliche Flieger zu sehen. Ich ging in die gut eine halbe Stunde entfernte Kirche in Pregarten zur heiligen Messe. Nach dem Gottesdienst mußte ich noch die von daheim mitgebrachten Eier beim Greißler abliefern. Dort überbrachte mir jemand die Nachricht, daß neben unserem Haus ein Flugzeug abgestürzt sei. Ich machte mich daraufhin sofort auf den Heimweg. Schon von weitem sah ich eine große Rauchfahne aus dem kleinen Wald aufsteigen. Das Flugzeug hatte quer durch den Mischwald eine Schneise gerissen und war dabei völlig zerstört worden. Zwischen den am Boden liegenden Baumkronen und abgerissenen Ästen lagen zahlreiche Blechtrümmer, Munition und Ausrüstungsgegenstände. Solange die Toten noch im Wald waren, getraute ich mich nicht, den Absturzort zu besichtigen.“

Am nächsten Tag ging ich jedoch in den Wald. Weit verstreut auf dem Waldboden, aber auch in den Ästen hängend fand ich schöne Tischtücher, Polster- und Tuchentbezüge aus feinstem Material. Da und dort lagen auch Briefe und Fotografien aus dem Besitz der Gefallenen. Wir sammelten diese Sachen ein, aber im Laufe der Zeit gingen die Sachen verloren. Wir kannten ja die Leute nicht.“

Die Leichen wurden nach Wartberg gebracht und am Ortsfriedhof begraben. Niemand kümmerte sich um die Identität. Vier Gräber von unbekannten Soldaten. 1965 wurden die sterblichen Überreste auf das neu angelegte Ehrenfeld des Wartberger Friedhofes umgebettet. Dabei fand man eine Erkennungsmarke, die

eine eindeutige Identifizierung zuließ: Heinz Stägemann, Bordfunker, geb. 1919 in Berlin. Erst zu diesem Zeitpunkt erfuhr die Gattin genaueres über den Tod ihres Mannes. Bis dahin war er als vermißt gemeldet gewesen.²⁵



Heinz Stägemann (1919–1945).

St. Oswald bei Freistadt

Major Jenkins begann sofort die Verfolgung des zweiten Flugzeuges, nachdem er den Abschluß des ersten eindeu-

²⁴ Interview am 30. März 1994.

²⁵ Mitteilung von Frau Hartmann, verwitwete Stägemann, vom 22. März 1992.



Flugzeugführer Ofw. Helmut Lußky (Aufnahme aus dem Jahre 1944).

tig gesehen hatte. Nach wenigen Minuten hatte er dieses dann auch im Visier. Sofort stürzte er hinunter.

Der Flugzeugführer dieser Maschine, Helmut Lußky, schilderte die Situation folgendermaßen:²⁶ „Ich bin von vornherein im Tiefflug geflogen. Etwa vier bis fünf Minuten nach dem Start war ich plötzlich von mehreren amerikanischen Jägern umzingelt. Als die ersten Geschosse mein Flugzeug trafen, entschloß ich mich sofort zu einer Notlandung, um dem sicheren Abschuß zu entgehen. Zu einem Fallschirmabsprung reichte die Zeit nicht mehr, auch flogen wir viel zu tief. Ich habe also trotz der unter uns liegenden bergigen Landschaft gewagt, das Flugzeug auf dem Bauch zu landen. Leider hatte ich es versäumt, das Reflexvisier²⁷ zu entfernen. Die Zeit dazu

war zu kurz. Auf dieses bin ich beim Aufsetzen mit dem Kopf aufgeschlagen. Eine Gehirnerschütterung und Schnittwunden im Gesicht waren die Folgen.“

Der Sigl-Bauer²⁸ aus Untermarreith bei St. Oswald bei Freistadt wurde durch den Motorenlärm und durch die Schüsse aufgeschreckt.²⁹ Er sah, wie ein großes Flugzeug, das von mehreren kleineren verfolgt wurde, gerade noch über das Dach der kleinen Volksschule von Amesreith kam und dann wenige Meter neben seinem Bauernhof entfernt zur Landung ansetzte. „Die große Maschine rutschte auf dem Bauch über einen Acker und stieß dann gegen eine steil ansteigende Böschung, wobei sie total zu Bruch ging. Als die feindlichen Flieger in der Luft weg waren, rannte ich schnell mit meinem Hund zum Wrack. Die Flieger hingen zum Teil bewußtlos in den Gurten. Ich habe sie losgeschnitten und aus den Trümmern gezogen. Einer lag neben dem Flugzeug. Dann holte ich Roß und Wagen und brachte einen Teil der Verletzten zum Nachbarn Franz Schwab, die anderen zu mir in die Stube, wo wir sie auf den Boden legten. Der Doktor aus St. Oswald wurde verständigt, der den Fliegern dann Erste Hilfe leistete.“³⁰

²⁶ Brief vom 29. Jänner 1992 und 20. Februar 1992.

²⁷ REVI = Zieleinrichtung für den Flugzeugführer in der JU 88.

²⁸ Johann Siegl, Landwirt und Viehhändler in Untermarreith, Gemeinde St. Oswald bei Freistadt.

²⁹ Johann Siegl behauptet dezidiert, daß Schüsse gefallen sind. Diese könnten von den anderen Verfolgern abgegeben worden sein.

³⁰ „Von den Verwundeten hatte einer einen Schädelbasisbruch, einer hatte Arme, Beine und das Schlüsselbein gebrochen, einer konnte die Beine nicht mehr bewegen und zwei hatten Unterschenkelbrüche schwerer Art.“ (Chronik Schmidhammer).

Ungarische Soldaten, welche zu dieser Zeit in der Schule von Amesreith einquartiert waren, liefen auch zur Absturzstelle. Sie bemächtigten sich der Pistolen, die die Flieger bei sich hatten. Große Freude löste bei ihnen jedoch ein Behälter aus, den sie im Rumpf der Maschine entdeckten und der die Bruchlandung unbeschädigt überstanden hatte: ein Schnapsplutzer mit zehn Litern hochprozentigem Inhalt.

Die Bevölkerung der Umgebung hatte es besonders auf das Benzin, welches noch in den Tanks des Flugzeuges war, abgesehen. Auch gut verpacktes Porzellangeschirr fand man in den Trümmern.

Die Verletzten lagen bis zum Nachmittag in den Bauernstuben. Dann tauchte, verständigt vom Gemeindefeldarzt aus St. Oswald, ein alter Sanitätskraftwagen aus Freistadt auf. Die Fahrt nach Freistadt war abenteuerlich. Als die Anhöhe beim „Größlinger-Wirt“ überwunden war, tauchten wieder Tiefflieger auf. Der Fahrer riß den Wagen von der Straße in einen Feldweg hinein, um dort unter Obstbäumen Schutz zu suchen. In letzter Zeit war es des öfteren vorgekommen, daß auch Fahrzeuge mit dem roten Kreuz am Dach von amerikanischen Jabos zusammengeschossen wurden. Die vier Flugzeuge donnerten jedoch, ohne dem Fahrzeug nähere Beachtung zu schenken, weiter Richtung Freistadt. Man horchte noch eine Weile, ob diese „Wilde Jagd“ wieder auftauchen würde. Es blieb alles ruhig, und so konnte man die Fahrt nach Freistadt fortsetzen.³¹

Freistadt

Das Lazarett befand sich im Marianum von Freistadt.³² Anfang Mai 1945

war es bis zum letzten Platz mit verwundeten Soldaten vieler Nationen und kranken Flüchtlingen belegt.

Helmut Lußky erinnert sich: „Etwa um den 7. oder 8. Mai erwachte ich auf einer Pritsche am Boden des Turnsaales. Irgendwer sagte, daß der Krieg schon aus sei. Meine erste Frage war, wer denn gewonnen hätte? Ganz war ich zu diesem Zeitpunkt noch nicht da.“

Als außerordentlich schwer erwies sich die Fußverletzung von Hanns Bumbel.³³ Viele Monate mußte er in den verschiedensten Krankenhäusern verbringen. Auf Grund dieses unliebsamen Erlebnisses hat er es bis 1993 vermieden, Freistadt zu besuchen.

Sehr schwer war auch die Kopfverletzung von Rudi Wokittel:³⁴ „Als ich nach etwa drei Wochen wieder so halbwegs bei Bewußtsein war, bemerkte ich, daß mein Fliegersack mit den wenigen persönlichen Habseligkeiten an meinem Bett hing. Irgend jemand hat ihn beim Flugzeug gefunden und hier im Lazarett abgeliefert. Es war noch alles drin, nur meine Pistole fehlte.“ Am 15. Juni 1945 wurde er mit schweren Gleichgewichtsstörungen aus dem Lazarett entlassen und von den Russen als Kriegsgefangener nach Wien gebracht. Auf Grund sei-

³¹ Aussage von Wolfgang Mayr (siehe Fußnote 35), der den Transport bei vollem Bewußtsein erlebte.

³² Vgl. Fritz Fellner: 1918 – ein Zeitzeugenbericht, in: OÖ. Heimatblätter, 48. Jg. (1994), Heft 3. Anmerkungen zur Geschichte des Marianums Freistadt.

³³ Geb. 1919, Fw., Bordfunker, war nach dem Krieg Bauingenieur und Stadtrat in Castrop-Rauxel.

³⁴ Geb. 1922, Uffz., Bordmechaniker. Bis zu seiner Pensionierung war er Techniker in der Metallbranche im Ruhrgebiet. Wohnt heute in Herne.

Wehrkreis XVII.

Luftkreis

Formblatt 5
Zu Teil 8, Ziffer 46

Krankenblatt

Berichtsjahr 1945

Hauptkrankenbuch Nr. 985

Abt.-Krankenbuch Nr.

Krankenbuch Nr.

Ref.-Lazarett Freistadt, D.-D., I. Abt.

(Lazarett Krankenrevier)

Krankheitsbezeichnung: Zustand n. Absturz im Luftkampf: Zustand n. Gehirnerschütterung, u. Prellung der Lendenwirbelsäule u. Kreuzbein. Zustand n. unkompliziertem Bruch des re. Deumengrundgliedes.			Krankheitsnummer: 31e
Name	Familien-	Mayr	Zugang am 5.5.45.
	Ruf-	Wolfgang	woher?
Dienstgrad		Uffz.	überwiesen, verlegt am
Truppenteil		(Ers.) Ln. Regt. 3.	wohin
Geburt	Tag, Monat, Jahr	8.2.1921	überwiesen, verlegt am
	Ort	Schwarzach	wohin
	Kreis	Bregenz	entlassen
Diensteintritt			am
Religion		egl.	wie 1) U 19, U 6, a. v.
Bürgerlicher Beruf		Lehrer	wohin (Sammlerlager Insette II) entlassen am 8.6.41
Nächste Angehörige und deren genauer Wohnort (auch Straße u. Hausnr.)		Wolfgang Mayr Schwarzach 22 Tirol.	
Ist Dienstbeschädigung von dem Kranken behauptet?		ja	
festgestellt? (Epidemie od. Endemie?)			
Dienstbeschädigung in		gemeldet am an	
nicht gemeldet, da zu geringfügig.			
Angenommen am		von wem?	
D.B. Liste war vor Lazarett Aufnahme bereits angelegt. *)		*) Wird bei Dienstfähigen Entlassung wegen mangelnder Befähigung angeraten, so ist hier anzugeben, Dienstfähig, Entlassung nach § 24 (2b) des W.G. angeraten.	
607 Stolzenberg & Denko, Wien 62		*) Nichtzutreffendes ist zu streichen.	

Krankenblatt von Wolfgang Mayr aus dem Reservelazarett Freistadt.

nes schlechten Gesundheitszustandes wurde er umgehend in seine Heimatstadt Breslau entlassen. Aber dorthin konnte er zu diesem Zeitpunkt nicht mehr. Breslau war polnisch geworden. Um halbwegs überleben zu können, arbeitete er einige Zeit bei einer Baufirma und schaufelte Schutt von den Wiener Straßen. Als die „Reichsdeutschen“ Österreich verlassen mußten, war auch Wokittel davon betroffen. Er schlug sich zu einem Bekannten nach Westdeutschland durch und begann dann als Mechaniker im Kohlenrevier des Ruhrgebietes zu arbeiten.

Wolfgang Mayr³⁵ war der erste der Unglücksbesatzung, der auf den Beinen war. Mit Hilfe der Rotkreuzschwester Margarete Windhager, die zu diesem Zeitpunkt im Lazarett Dienst versah, erhielt er Zivilkleider. In der Nähe des Bahnhofes von Freistadt überschritt er die Demarkationslinie. Bei einem Bauern in Auerbach bei Hirschbach fand er für einige Tage Zuflucht und Verköstigung.

Auch Helmut Lußky wollte nicht tatenlos sein weiteres Schicksal in Freistadt abwarten. Mit Hilfe einer russisch sprechenden Krankenschwester, die ihm von irgendwoher einen Passierschein besorgte, gelangte er in amerikanisch kontrolliertes Gebiet. „Ich habe vorher mein Flugbuch verbrannt, weil außer sämtlichen Feindflügen auch die Abschüsse etlicher russischer Flugzeuge eingetragen waren. Auch standen die Namen meiner Besatzungsmitglieder sowie die Orte darin, von denen aus ich operiert habe. Meine Auszeichnungen und das Flugzeugführerabzeichen tauschte ich gegen Zigaretten und Lebensmittel. Ich wollte nach Linz. Durch Zufall fand ich in ei-

nem mit Landsern vollbesetzten Auto Platz. Auf der Fahrt wurden wir von bewaffneten ehemaligen KZlern aus Mauthausen gestoppt. Das Fahrzeug wurde sofort von ihnen beschlagnahmt, und wir mußten froh sein, daß wir mit dem Leben davonsamen. Zu Fuß und ein Stück mit der Bahn erreichte ich dann Linz, wo ich in amerikanische Gefangenschaft kam. Mit einem amerikanischen Entlassungsschein ausgestattet, traf ich dann am 2. Juli 1945 bei meiner Familie in Altenburg in Thüringen ein.“

Die Geschichte wäre somit aufgeklärt und in allen wesentlichen Einzelheiten erzählt, wäre da nicht ein äußerst mysteriöses Detail, das von einigen Augenzeugen bestätigt wird.

Etliche Jahre nach diesen Ereignissen tauchte in St. Oswald an der Absturzstelle ein Mann auf, der behauptete, ein Überlebender des Absturzes der deutschen JU 88 zu sein. Er sprach mit einigen Bewohnern und keiner zweifelte an seinen Angaben. Zielstrebig fand er sich im Gelände zurecht und bewies seine Ortskundigkeit. Keiner fragte damals nach seinem Namen und seiner Herkunft.

Nachdem sich nun die ehemalige Besatzung dieser Maschine erstmals 1993 wieder getroffen hatte, wurde auch die Frage gestellt: Wer war schon einmal vor längerer Zeit an der Absturzstelle? Und alle vier beteuerten, zum ersten Mal nach dem Absturz hier zu sein.

³⁵ Geb. 1921 in Schwarzach in Vorarlberg, Uffz., Radarmeißfunker, war nach dem Krieg Verkaufsleiter einer großen Textilfirma in Vorarlberg. Heute lebt er als Pensionist in Schwarzach.



Helmut Lußky (links) und der Autor Karl Affenzeller mit den Resten der JU 88 (1993).



Am 4. Mai 1993 trafen sich die ehemaligen Besatzungsmitglieder erstmals wieder am Schauplatz ihres Unglücks. Von links nach rechts: Rudolf Wokittel, Wolfgang Mayr, die Krankenschwester Margarete Windhager, Helmut Lußky und Hanns Bumbel.

Es war also ein fünfter Mann an Bord. Der Flugzeugführer Lußky verneinte dies und behauptete fest, er als Verantwortlicher für das Flugzeug hätte das wissen müssen. Im allgemeinen Wirbel hätte sich aber jemand irgendwo im Flugzeugrumpf verstecken können, von dessen Anwesenheit er nichts gewußt hatte. Aber: Ins Freistädter Lazarett wurden fünf verletzte Besatzungsmitglieder eingeliefert. Der Sigl-Bauer erhärtet in seiner Aussage die Theorie vom fünften Mann: „Jemand lag ein paar Meter neben dem zerborstenen Rumpf.“ Und ein weiterer Hinweis: Die Verletzten teilte er auf zwei Bauernstuben auf, weil sie in einer nicht Platz gefunden haben. Auch der Befehl, Bodenpersonal von Raffelding mit nach Prag zu nehmen, erhärtet

die Vermutung, daß zumindest ein Mann noch zusätzlich neben der regulären Besatzung an Bord war.

Nur mehr wenig erinnert bei uns im Mühlviertel an diese tragischen Ereignisse am 4. Mai 1945. Ein paar Bleche vom Rumpf eines Flugzeuges dienen nun irgendwo als Regenschutz für das Brennholz am Waldrand, eine Stahlplatte der Rückenpanzerung vom Pilotensitz liegt als Abdeckung auf einem Abwasserschacht. Auch die Augenzeugen werden rar. Allein Eintragungen in Chroniken und mühsam geführte Gespräche bringen etwas Licht in jene dramatischen Ereignisse, die fünfzig Jahre zurückliegen.³⁶

³⁶ Die Zusammenführung der Besatzungsmitglieder der in St. Oswald bei Freistadt abgeschossenen Maschine fand auch in der Presse ihren Niederschlag. U.a. berichteten die „Mühlviertler Rundschau“ vom 6. 5. 1993 und „Der Freistädter“ vom Juni 1993 über dieses Ereignis.