• Der Absturz der Fw 200 D-ASHH Condor »Hessen« am 21. April 1945 bei Piesenkofen.

- Ein fast vergessenes Schicksal -

▪ Peter Käser: DAS MÜHLRAD. Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengaues, Band XLV, Jahrgang 2003. Seite 131 bis 150. ▪ Ergänzt im Oktober 2020 von Peter Käser

Drei Fliegerkameraden der Deutschen Lufthansa gaben sich im März 1945, einige Wochen vor Ende des II. Weltkrieges, bei einem Treffen in Berlin das Versprechen: Sollte einer von ihnen nicht mehr nach Hause kommen, so verpflichten sich die noch lebenden Kameraden, den Angehörigen in den Aufklärungen zum Tode beizustehen und Nachforschungen anzustellen, wo diese geblieben sind.

- Funker Friedrich Herold
- Hauptinitiator bei den Nachforschungen

Dieses Versprechen wurde durch den Absturz des Lufthansa Flugzeuges Condor D-ASHH „Hessen“ mit über 22 Toten, für den Angehörigen des fliegenden Personals der Deutschen Lufthansa, den Flugzeugfunker Friedrich Herold aus Bad Abbach zur Lebensaufgabe.

Viele Entbehrungen und sogar Angriffe auf seine Glaubwürdigkeit nahm er auf sich, um den Angehörigen, der bei dem Flugzeugabsturz ums Leben gekommenen Flugkameraden, - Nachforschung, Aufklärung und Verhandlungen um Hinterbliebenenansprüche in jeglicher Weise zukommen zu lassen.

Der nachfolgende Bericht schildert den Unglücksflug und die spätere Aufklärung des Absturzes der viermotorigen Lufthansamaschine D-ASHH „Hessen“; Typ: FW (Focke Wulf) 200B-2 Condor, die auf dem Flug von Berlin nach München/Spanien war, und am Samstag den 21. April 1945, etwa 500 Meter nördlich von Piesenkofen, Gde. Egglkofen, Lkr. Mühldorf abstürzte.
Es war der letzte Flug der Deutschen Lufthansa (DLH) aus der Reichshauptstadt Berlin im II. Weltkrieg.

Der Flug hatte der Verlegung der Flugleitung der DLH von Berlin nach München gedient. Der Ring um Berlin war durch die Rote Armee bereits geschlossen. Adolf Hitler hatte in seiner Geburtstagsansprache Berlin zur „Festung" erklärt.[1] Schon Mitte April 1945 fand in der Berliner Hauptverwaltung der DLH eine Direktionsbesprechung statt, bei der es um die Anordnung des Reichsluftfahrtministeriums ging, eine Ausweichdirektion nach München zu verlegen. Ab sofort wurde ein Stab von 35 Mitarbeitern der DLH nach München beordert. Die Flughafenleitung wurde von Berlin nach Flensburg verlegt. Als letztes musste jetzt die Flugbetriebsleitung nach München verlegt werden.

Der Abflug, der verunglückten D-ASHH „Hessen“, sollte eigentlich schon in den ersten Morgenstunden des 21. April 1945 erfolgen. Wegen der feindlichen Lufttätigkeiten im Berliner Raum, wurde der Abflug auf den Abend verschoben. Das Rollfeld vom Flughafen Berlin Tempelhof lag an diesem Tag bereits unter feindlichem Beschuss, so dass ein geordneter Flugbetrieb nicht mehr möglich war. Das Beladen der „Hessen“ erfolgte am Samstag den 21. April 1945. Wertgegenstände der aufzulösenden Flugbetriebsleitung Berlin, aber auch private Haushaltsgegenstände, Papiere, Schmuck und Fahrräder wurden verstaut. Die dienstlichen Gegenstände waren bereits in München. Am Abflugabend war das Wetter so schlecht, dass man auf keine feindliche Jagdbomber hoffen konnte. Sturmböen, Gewitterfronten, Schnee- und Regenschauer aber auch wieder klarer Himmel zwischendurch, wechselten sich ab.

Luftangriffe in unserer näheren Heimat

19.03.1945 **Bombardierung von Landshut,** warfen 227 B-17- und 146 B-24 Bomber der 15th US Air Force in 36 Wellen Bomben ab. Die B-17 Bomber warfen 500-Pfund, die B-24-Bomber 100-Pfund-Sprengbomen ab – insgesamt 872,45 Tonnen. – 239 Menschenleben forderte der Angriff.

Ein erneuter Angriff war am 11. April 1945 auf den Landshuter Hauptbahnhof. In der Zeit von 12:56 bis 13:11 Uhr griffen 111 Flugzeuge der 8th US Air Force aus England kommend in elf Wellen mit einem zeitlichen Abstand von durchschnittlich einer Minute die mittlerweile behelfsmäßig instand gesetzten Gleisanlagen an. Der Angriff kostete 12 Menschenleben. 10 wurden schwer verletzt 31 nur leicht. Ein letzter Großangriff war am 16. April 1945 durch 273 B-24 Bomber, der mit starkem Jagdschutz und Jagdbomberunterstützung durchgeführte Luftangriff erfolgte in 42 Wellen aus großer Höhe. Die Provisorisch hergestellten Gleisanlagen wurden erneut zerstört. Insgesamt gab es 21 Todesopfer, 42 wurden verwundet, drei galten als vermisst. Wieder gab es 350 obdachlos gewordene Menschen. Angriffe auf Landshut aber schon am 29. Dezember 1944 und am 13. März 1945.

» 21.04.1945: Angriff auf Rosenheim von 12:30 Uhr bis 13:00 Uhr, - 47 viermotorige Bomber.

[1] Untersuchungen zum Absturz durch Peter Käser, mit dem ehemaligen Lufthansafunker Friedrich Herold, Bad Abbach. Er war mit allen Abwicklungen zum Unfallhergang beschäftigt. - Der Storchenturm, Geschichtsblätter für die Landkreise um Dingolfing, Landau und Vilsbiburg, 31. Jgg. 1996, Heft 59, Seite 139ff; Peter Käser „Der letzte Flug“. - Peter Käser: Der letzte Flug der Lufthansa „Hessen“, in: *Vilsbiburger Zeitung* vom 21. April 2000.

Fotos:
Deutsche Lufthansa AG, DLHD
Nur für redaktionelle Zwecke.

August Karl Künstle war der Flugkapitän des Fluges. Er war einer der besten Flugkapitäne der DLH und Träger der „Goldenen Flugzeugspange“. Die Insassen der Maschine bestanden aus der Besatzung, den Mitgliedern der Flugbetriebsleitung und einige, in letzter Minute zugestiegene Passagiere. Karl Kelz hatte in letzter Minute auf Drängen der übrigen Besatzung, Frau und Tochter von zu Hause geholt, damit sie das eingekesselte Berlin, mit der letzten Maschine verlassen konnten. Ein SS-Offizier, als Kurier (angeblich vom Führerhauptquartier) und 4 spanische Botschaftsangehörige (ohne Namensnennung) kamen ganz kurz vor dem Start hinzu. Von einem Weiterflug der Maschine nach Spanien war die Rede. Vermutet wurde, dass die spanischen Diplomatenangehörigen deshalb mitgenommen wurden, um eine Einfluggenehmigung nach Spanien zu erreichen.

Laut einem späterem Schreiben an die DLH i. L. (Deutsche Lufthansa in Liquidation) vom 7. Oktober 1952 teilte der damalige Bevollmächtigte der DLH für Spanien mit:

> *„Am 20. April 1945 traf ein Funkspruch aus Berlin bei der Funkstelle Madrid ein, dass die D-ASHH in Richtung Spanien starten würde. Eine Landegenehmigung wurde vom spanischen Luftfahrtsministerium erteilt. Am 21. April erhielt die Funkstelle Barcelona die Startmeldung der D–ASHH über die Funkstelle München, welche auch nach normaler entsprechender Zeit an Barcelona funkte, dass die Maschine München überflogen habe. Nach einer gewissen Zeit erhielt Barcelona von der D-ASHH über die Funkstelle München die Meldung:„Fliegen direkt nach Barcelona". Dies war die letzte Nachricht von der D-ASHH. Nachforschungen in derselben Nacht blieben erfolglos. Um 2.00 Uhr früh des 22. April 45 wurde von Barcelona aus die letzten Versuche gestartet, eine Verbindung zur Maschine aufzunehmen* – jedoch vergeblich, sie war bereits abgestürzt“.[2]

Friedrich Herold versah am 21. April 1945 den Nachtdienst bei der Lufthansa-Kurzwellenfunkstelle, die sich in einer Wehrmachtsbaracke in Waldtrudering bei München befand. Der Funker Hans Markmann übergab an F. Herold bei Übernahme des Nachtdienstes, das gerade übermittelte Telex aus Berlin, dass die D-ASHH „Hessen“ um 20.25 Uhr in Berlin gestartet war. Gegen 22.00 Uhr wurde das Motorengeräusch der Maschine aus nordöstlicher Richtung, den Flugplatz München/Riem anfliegend, hörbar. Es herrschte ausgesprochen schlechtes Wetter mit Gewitter und starkem Schneetreiben. An ein Landen war nicht zu denken, die Maschine drehte eine Schleife in südöstlicher Richtung, in der Hoffnung, dass nach Abzug des Schneeschauers und besserer Sicht eine Landung möglich wäre. Durch atmosphärische Störungen war der Funkverkehr stark gestört. F. Herold hörte aber die letzte halbe Stunde vor dem Absturz den Funkverkehr ab, den die Maschine mit dem Peiler hatte, **als dann der Funkverkehr zum Flugzeug abrupt abbrach.** Die laufenden Bemühungen des Peilers brachten keinen Erfolg. Nach einer kurzen Zeitspanne setzte sich F. Herold telefonisch mit dem Peiler und der Flugleitung in Verbindung. Sie konnten aber nur bestätigen, dass seit dem Abbruch der Funkverbindung, keine weiteren Nachrichten über den Verbleib der „Hessen“ zu erhalten waren. Noch in dieser Nacht forderte F. Herold vom Flughafen Tempelhof in Berlin, die Namensliste aller Insassen der vermissten Maschine an. In einem Telegramm von der Funkstelle Berlin-Tempelhof wurden aber nur die Namen der Besatzung und der Flugbetriebsleitung mitgeteilt. Dies waren: Flugkapitän August Künstle, die Maschinisten Karl Kelz und Fritz Hubrig und der Funker Herbert Eschner. Als Mitglieder der Flugbetriebsleitung: Franz Schlenstedt, Paul Grosse, Eugen Leisse, Emil Schuhmann und Fräulein Johanna Billig.[3]

Bei den späteren Nachforschungen stellte sich heraus, dass einige Lufthanseaten nicht erwähnt wurden, auch nicht Namen und Anzahl der privaten Passagiere. Kurz vor dem Abflug standen sicherlich der Gedanke an das Verlassen, der durch die Russen eingeschlossenen Hauptstadt Berlin und die letzte Gelegenheit des Mitfliegens im Vordergrund. Durch die Augenzeugenberichte von Personen die beim Start zugegen waren, konnte die Liste der Insassen im Verlauf der nächsten Jahre und durch viele schriftliche Anfragen von F. Herold ergänzt werden.

Aber alle Nachforschungen in den nächsten Tagen, über die vermisste „Hessen“ blieben erfolglos. Zuerst dachte man, Flugkapitän Künstle habe es vorgezogen, wegen des schlechten Wetters den ihm sehr vertrauten Flughafen Zürich-Dübendorf anzufliegen. Andere Flughäfen weiter westlich von München kamen nicht mehr in Frage, da sie schon Frontgebiet, oder von der US-Armee besetzt waren. Der Abschuss durch feindliche Nachtjäger schied aus, da in dieser Nacht wegen den extrem schlechten Wetterbedingungen im gesamten süddeutschen Raum keine feindlichen Einflüge gemeldet waren. Aber auch der Abschuss durch die deutsche Flak wurde in Erwägung gezogen, da durch den amerikanischen Bombenangriff auf Mühldorf einen Tag vorher, die bodenständige Luftabwehr der Deutschen Wehrmacht sicherlich sehr sensibilisiert war.[4]

Am nächsten Tag (Sonntag, den 22.04.1945) um 7 Uhr früh kam ein Bauer von Piesenkofen zum NSDAP Ortsgruppenführer von Egglkofen Kaspar Frischeisen, und berichtete von dem Absturz am Tag vorher. Er brachte ihm eine lederne Tasche und einige Papiere, die er an der Unfallstelle fand.

---

[2] Schreiben der DLH i. L. vom 9.9.1952 an die Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik, Hauptverwaltung, Braunschweig. Briefverkehr Akten: Friedrich Herold, Nr. 29, bei Peter Käser.

[3] Schreiben von F. Herold am 21.3.1951, an das Oberversicherungsamt Nürnberg. Betrifft: Begründung der Berufung zum Ablehnungsbescheid der Berufsgenossenschaft der Feinmechanik und Elektrotechnik, betreffend des Unfallversicherungsantrag der Frau Ruth Hubrig. Unfallsache Nr. 197811; Akten F. Herold.

[4] „Das Mühlrad“ Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengaues, Band XXXVII, Seite 141-160; Luftangriffe auf Mühldorf a. Inn, am 19. März 1945 und 20. April 1945, - von Edwin Hamberger, Archivar der Stadt Mühldorf.

Um 8 Uhr ging Frischeisen selbst zur Unfallstelle – auch waren schon einige Ausländer unterwegs. Man hatte eine Scheu, nahe an die Maschine zu gehen, da man nicht wusste ob noch was explodieren könnte – auch Bomben. Man wusste ja nicht, dass dies ein Verkehrsflugzeug war.

▪ RÄTSELN - Wo ist das Flugzeug?

Die Verwirrung war groß, als in den nächsten Tagen viele Meldungen über den Verbleib des Flugzeuges bei der Lufthansa eintrafen. Vom Flughafen Zürich wurde mitgeteilt, dass zur fraglichen Zeit ein deutsches viermotoriges Flugzeug dort landete und nach dem Auftanken nach Spanien weiterflog. Eine spätere Nachricht meldete, dass ein deutsches Flugzeug in Zürich landete, beschlagnahmt und die Insassen interniert wurden, mit Ausnahme von vier Spaniern. Diese beiden Meldungen wurden später von amtlichen Schweizer Stellen widerrufen. Dass ein viermotoriges Flugzeug über dem Mittelmeer mit Kurs spanische Küste, von englischen Nachtjägern abgeschossen wurde, hätte der englische Rundfunk kurz vor dem Zusammenbruch sicherlich verbreitet. Dies sind nur einige Beispiele irreführender Meldungen zum Absturz der „Hessen“, denen F. Herold fieberhaft nachgegangen war.

Von einem Flugzeugabsturz einer viermotorigen Condor FW 200, in der Nähe von Piesenkofen wurde auch in den nächsten Jahren sonderbarerweise nichts berichtet. Die Nachforschungen konnten zuerst auf Grund des völligen Zusammenbruchs mit all seinen schlimmen Begleiterscheinungen nicht fortgesetzt werden und gestalteten sich auch später als äußerst schwierig.

» Erkundigungen und Befragungen des Autors Peter Käser brachten ein interessantes Bild zum Absturz zustande: „Im Umkreis von etwa 10 Kilometer um Piesenkofen herum, sahen heute noch lebende Bewohner das brennende Flugzeug am nächtlichen Himmel. Es war eine stockdunkle Nacht und sehr schlechtes Wetter mit Sturm, Regen- und Schneeschauer. Das Flugzeug drehte tief fliegend eine große Runde, es brannte, war im Inneren hell erleuchtet und brummte ungewöhnlich laut.

Die vorderen Baumspitzen des Hochwaldes (bei der Absturzstelle) wurden abrasiert, die Maschine noch einmal hochgezogen, dann kam es zum Absturz. Das Flugzeug bohrte sich fast senkrecht in den Waldbogen und hinterließ nur eine kleine runde Absturzschneise zwischen den Bäumen im Wald. Nach dem Absturz schmorte und brannte die Maschine etwa drei Tage lang. Drei Motoren und der lange Rumpf mit der Kanzel steckten tief im Waldboden. Die Tragflächen sahen wie eine „Ziehharmonika“ aus. Einige Leichenteile lagen außerhalb des Flugzeuges; auch viel Papier lag herum. Ein unangenehmer Geruch von verbrannten Leichen und Treibstoff hing über dem Absturzort. Auffallend war ein Leichenrumpf einer Frau mit in die Höhe gestreckten Armen. Sie hatte rote Handschuhe an, die zerrissen waren. An einem Finger steckte ein goldener Ring mit einem Brillanten - am nächsten Tag war der Finger abgeschnitten (?). Ein verkohlter Arm hing auf einem Ast. Ein abgetrennter Oberkörper mit Lederkleidung konnte von einem Baumstumpf nicht unterschieden werden. Der Ortsgruppenführer von Egglkofen lief mit einer Aktentasche umher. Kreisleiter Fritz Schwägerl ließ alle auffindbaren Dokumente sicherstellen. Einige Volkssturmleute aus der Gemeinde bewachten das Wrack. Es wurde vermutet, dass sich Hitler, Goebbels, Göring im Flugzeug befanden und sich nach Spanien absetzten wollten, da dies doch der letzte Flug einer privaten Fluggesellschaft aus der Reichshauptstadt Berlin war. Leichenteile hatten schwarze Lederbekleidung an, die damals nur führende Mitglieder der Partei trugen. Der Verdacht wurde erst mit der Veröffentlichung der Passagierliste entkräftet.[i]

▪ Nach drei Tagen wurde der Unfall aufgenommen

Erst am 24. April 1945 wurde die Unfallstelle vom Gendarmerieposten Neumarkt St. Veit untersucht.

In einem Schreiben berichtet er an das Amtsgericht Mühldorf:

„[…] Betreff: Flugzeugabsturz deutscher Nationalität.

Am Samstag, den 21. April 1945 gegen 21 Uhr 45 Minuten stürzte in einem Walde etwa 500 Meter nordöstlich Piesenkofen, Gde. Egglkofen und zwar unmittelbar an der Straße Piesenkofen-Jesenkofen ein deutsches Flugzeug ab. Dieses ist eine „Focke Wulf“, Muster FW 200, Werk-Nr. 306/V S.05, Baujahr 12.1940 (BA 618). Es zerschellte und brannte dann vollständig aus. Nach den Trümmern zu schließen, handelt es sich um ein großes, viermotoriges Flugzeug. Die Tragfläche, die vor dem Absturz von dem Flugzeug abgerissen wurde, liegt einige hundert Meter östlich in einer Wiese. Diese Tragfläche, welche oben mit Leinwand überzogen ist, weist hier einige Löcher auf und es ist ev. anzunehmen, dass es Einschusslöcher sind. Diese Löcher sind aber nur in der Leinwand. Zur fraglichen Zeit, als das Flugzeug abstürzte, herrschte ein orkanartiger Sturm mit starken Regenschauern und dieses dürfte auch der Grund sein, dass das Flugzeug abgestürzt ist.

Am Unfallort wurden Reste von etwa 5 Leichen festgestellt, sämtliche bis auf geringe Reste verkohlt. Es ist anzunehmen, dass noch mehr Insassen ums Leben kamen.

In 2 angebrannten Aktentaschen, die der Ortsgruppenleiter von Egglkofen sichergestellt hatte, wurden folgende Ausweispapiere vorgefunden:

- 1.) Von Flugkapitän Lt. d. R.. August Künstle, geb. 16.4.1895 zu Berneck, evang., wohnhaft in Berlin, Fürstendammstr. 60.

2.) Christiansen, Vorname: Hans, geb. 28.7.1905 in Westerland-Sylt, Flugzeugführer bei der Deutschen Lufthansa, wohnhaft in Berlin, näheres unbekannt.

3.) Oberflugmaschinist Karl Kelz, geb. 26.6.1898 in Aschaffenburg, wohnhaft Berlin-Tempelhof, Deutsche Lufthansa, Bezirksleitung Mitte, Werbergstr. 29.

4.) Oberfeldwebel Karl Haselmeier, geb. 26.2.1912 in Hamborn/Rh., wohnhaft Oberdachstetten/Mittelfranken, Hermann Köhlstr. 4. Auf dem Beschäftigungsnachweis des Haslmeier ist ersichtlich, dass dieser am 23.12.43 tödlich verunglückt ist.

5.) Reisepass Nr. H 5 für Kurt Hildebrand, Kaufmann, geb.8.1.1901 in Köln, wohnhaft Freiburg i. Br.

6.) Reisepass Nr. II 5135/43 für Eugen Steimle, Oberreg., geb. 8.12.1909 in Neubulach, wohnhaft Berlin.

7.) Kinderausweis der Deutschen Reichsbahngesellschaft für Ingeborg Drong, geb. 25.6.1920 in Berlin-Lichterfelde, Wohnung nicht ersichtlich. Aus dem Schriftwechsel des Arbeitsamtes Berlin-Vermittlungs-Abteilung für weibliche Angestellte v. 4.4.1945 an Frau Ingeborg Künstle ist zu entnehmen, dass es sich bei dieser und der oben angeführten Drong um eine und dieselbe Person handelt und zwar vermutlich um die Ehefrau des unter 1.) angeführten August Künstle.

Ferner befanden sich in den fraglichen Aktentaschen eine Anzahl von geheimen Papieren an SS-Standartenführer Steimle und Kauz und geheime Schreiben der Reichssicherheitshauptamtes-Fernschreibstelle. Weiterhin sind unter den aufgefundenen Papieren Briefschaften u.a. an den Flugleiter von München, an das Auswärtige Amt-Kurierabteilung Berlin - mit der Aufschrift: „Bitte um Weiterleitung an Herrn Hans [?], *Deutsche Gesandtschaft in Lissabon" und mehrere Auslandsbriefe nach Valencia, Madrid, Barcelona und noch mehrere verschlossene Briefe an Privatadressen. In einer Brieftasche befinden sich neben Fotografien auch ein Geldbetrag von 2.632 RM und einige ausländische Geldscheine. Diese Brieftasche mit Geld ist scheinbar Eigentum des unter Ziffer 1 genannten August Künstle. Einige anscheinend unwichtige Papierschaften wurden ebenfalls sichergestellt und befinden sich mit den oben aufgeführten Gegenständen und Ausweispapieren beim Gend.-Posten Neumarkt St. Veit. Lkr. Mühldorf.*

Die unter den Trümmern des Flugzeuges geborgenen Leichenteile wurden von der Gemeinde Egglkofen feldmäßig beerdigt. Es ist jedoch anzunehmen, dass sich in dem Flugzeugrumpf, der tief in die Erde eingegraben ist, noch weitere Leichen befinden. Die Kriminalpolizeileitstelle München wird gebeten, bezüglich Bergung des eingegrabenen Flugzeugrumpfes weiteres veranlassen zu wollen. Z. Zt. werden die Trümmer des Flugzeuges usw. durch den Volkssturm Egglkofen bewacht.

Der hiesige Gendarmerie-Posten hat von dem fraglichen Absturz erst am 23.4.45 um 20 Uhr Kenntnis erhalten.

***Verteiler:** Landrat Mühldorf, Kripoleitstelle München, Geh. Staatspolizei, Außenstelle Mühldorf […]*
Nachtrag: Das Amtsgericht Mühldorf wird gebeten, die Bergungsbewilligung nachträglich erteilen zu wollen.

gez. Tremel, Bez. Oblt. d. Gend.

Diese Unterlagen, die beim Gendarmerieposten Neumarkt St. Veit verwahrt waren, wurden nach Kriegsende von einer US-MP Streife konfisziert und abtransportiert.[5]

Da die Absturzstelle erst nach drei Tagen von der Gendarmerie [= Polizei] untersucht und durch den Volkssturm abgesichert wurde, waren auch die meisten Wertgegenstände und sonstiges Brauchbares geplündert.

Auszug aus einem Bericht der Oberstaatsanwaltschaft von Landshut vom 18.2.1952:

„[…] Die nach dem Verbleib der Wertgegenstände durchgeführten Ermittlungen blieben ohne Erfolg. Diese dürften unmittelbar nach dem Absturz durch Fremdarbeiter oder Zivilisten geplündert worden sein, soweit sie nicht dem Flugzeugbrand zum Opfer fielen".

Haberger Ludwig, „Turmer von Piesenkofen“ (Bauernhof neben der Kirche) hat den abgesprengten linken Flügel der Unglücksmaschine aus der Wiese gezogen. Ludwig war vom Militär freigestellt und zu Hause, da seine Mutter gestorben war - und beerdigt wurde.[6]

Von überall her kamen die Menschen, auch waren viele Ungarn dabei, die in der Nähe untergebracht waren. In Piesenkofen selbst wurde nicht gerne vom Absturz erzählt, jeder hielt sich zurück und verdächtigte den anderen, sich aus der Maschine etwas angeeignet zu haben: Schmuck, Geld und ähnliches. Die Überreste der Toten wurden vom Volkssturm einige Meter Hang aufwärts eingegraben.“

Am Samstag den 1. Mai 1945 sprengten die Deutschen die Munition die in einem Munitionslager im *Lindter Forst* (bei Piesenkofen) gelagert war. Der Vater von Aigner Mathilde (Homer von Piesenkofen) musste die Munition auf die Strasse bringen, die von Hörmannsdorf nach Egglkofen führt. An der Kreuzung Piesenkofen/Hörmannsdorf wurde die Munition gesprengt.
In Egglkofen war gerade am 1. Mai die hl. Messe, - die Detonation war gewaltig.

Die Amerikaner kamen am Sonntag den 2. Mai mit Jeep´s und Lastwagen von Aich heran; dann kamen vom *Lindter Forst* die Panzer – von der Hauptstrasse (Aich-Egglkofen) herüber.

Die Strasse (heute Feldweg) die beim Absturz vorbeiführt, war die Forststrasse von Piesenkofen nach Jesenkofen/Treidlkofen, - es gab sonst keinen anderen Weg/Strasse.

[5] Nachforschungsakten zum Flugzeugabsturz bei Peter Käser Binabiburg; Kopie aus den Untersuchungsakten des Fritz Herold von Bad Abbach.

[6] Ludwig Haberger hat dem Peter Käser dieses selbst erzählt. Auch Scheidhammer Lorenz, Schmiedesohn von Jesenkofen, damals 15 Jahre alt, gibt an, das Flügelstück mit einem Ochsen aus der Wiese gezogen zu haben.

• Untersuchung der Absturzstelle durch die U.S. Army[7]

Der Ort des Absturzes wurde am 22. Juni 1945 inspiziert. Das Flugzeug wurde stark beschädigt vorgefunden, nicht mehr zu erkennen. Personen wurden als Opfer in dem Wrack identifiziert.

Von Otto Künstle (2014), aus dem Englischen übersetzt von Barbara Aigner-Quantrell.

▪ Gegenstand: Untersuchung eines deutschen Zivilflugzeugabsturzes.

Zu: Commanding Officer. 599Th AAA AW Bn

- **1.** Allgemeine Information:

Ort – Piesenkofen (wZ495905) Grenze von Vilsbiburg und Kreis Mühldorf
Datum des Absturzes – 21. April 1945 zwischen 21.00 und 22.00 Uhr
Wetter- starker Wind und Regen.

Flugzeugtyp – deutsches viermotoriges Zivilflugzeug
Passagiere – ca. ***vierzehn*** *(14) deutsche Zivilisten, verschiedene Familien, einschließlich Frauen und Kinder.*

- 2. Der Ort des Absturzes wurde am 22. Juni 1945 inspiziert.

Das Flugzeug wurde stark beschädigt vorgefunden, nicht mehr zu erkennen.
Ein Flügel, der etwa einen Kilometer vom Absturzort vom Flugzeug abgefallen war, und der später von einem Feld zum Ort des Wracks geschleift wurde, ist in relativ gutem Zustand und trägt die Initialen HH. Dieser Flügel liegt in der Nähe der Straße und kann von der Straße gesehen werden. Gegenstände, die nahe bei dem Wrack am 22. Juni gefunden wurden, waren Teile von Blaupausen (Plänen, Entwürfen), Kleidung von Männern, Frauen und Kindern, Fahrrädern, Bratpfannen und Silberwaren. Diese Trümmer sind ungefähr 100 Meter von der Straße entfernt - im Wald. Die Leichen der Flugpassagiere sind ebenfalls nahe des Wracks begraben. Es wurden keine vollständigen Blaupausen gefunden. Teile von Blaupausen waren lesbar. Die Kleidung wurde auf Identifikationsmerkmale untersucht, es wurden aber keine gefunden. Die Kleidung war zerrissen und teilweise verbrannt. Die Fahrräder waren durch den Aufprall zerstört worden. Die Rahmen und die Lenker konnten identifiziert werden und andere Teile wurden in den Trümmern gefunden.

- 3. *Frauen, die sich während der Inspektion dort aufhielten, wurden befragt und gaben an, dass sie glaubten, dass drei Familien im Flugzeug von Berlin nach Spanien reisten. Die Frauen sagten auch, dass die Leute von Piesenkofen die Leichen beerdigten und ihre Identifikationspapiere, Bilder und persönliche Gegenstände aufgehoben hätten, die sich jetzt in den Händen der (des?) AMG, Vilsbiburg befinden. Diese Gegenstände wurden weitergeleitet.*

Der Bauer, der die Papiere genommen hatte, wurde kontaktiert und begleitete die Untersuchungsgruppe nach Egglkofen, wo er sie an den Ortsgruppenleiter Kaspar [Frischeisen] weiterleitete. Der Ortsgruppenleiter seinerseits leitete das Beweismaterial weiter an Kommissar Rohleder in Neumarkt, wo es von der Untersuchungsgruppe konfisziert wurde.

- 4. *Allem Anschein und allen Indizienbeweisen nach schien der Absturz durch Sturm und Wind verursacht worden zu sein.*
Der eine Flügel löste sich vom Flugzeug und fiel etwa eine Meile von den Trümmern entfernt herunter. Dem Anschein nach stürzte das Flugzeug senkrecht nach unten. Die Bäume in der Umgebung des Absturzes weisen keine Zeichen eines Gleitfluges auf.

• Wo ist das Flugzeug – wo sind die Angehörigen?

Die Angehörigen der abgestürzten Personen wohnten in ganz Deutschland verstreut, Anschriften waren nicht bekannt, dazu waren Post- und Bahnbetrieb eingestellt.

Am 13. Mai 1945 erschien beim Lufthansafunker F. Herold in Nürnberg, Frau Ruth Hubrig. Sie war auf der Suche nach ihrem Mann, der sich bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht gemeldet hatte. Außer einer Vermutung, dass er in dem verschollenen Flugzeug war, konnte ihr nicht weitergeholfen werden. Auch bei drei Besuchen von F. Herold bei der Abwicklungsstelle der DLH i. L. (Deutsche Lufthansa in Liquidation) in München, im Sommer und Herbst 1945 konnte nichts in Erfahrung gebracht werden. Die Tätigkeiten der Geschäftsstelle waren „angeblich" durch die Militärregierung streng geregelt und solche Aktionen untersagt.

Die Absturzstelle im Wald bei Piesenkofen liegt im Grenzbereich der Bezirke Oberbayern - Niederbayern, und auf der Grenze der Grundstücke von Huber-Mundigl, Bauer zu Samberg
und Lorenz Scheidhammer von Jesenkofen.

Internet: **SCHEIDHAMMER JOSEF, Metallgestaltung Schmiede Restaurierung Spenglerei**
Jesenkofen 4, 84155 Bodenkirchen
http://schmiede-scheidhammer.de/2014/04/22/letzter-flug-aus-berlin/

[7] Dirk Pohlmann, TV-Autor und Filmemacher: Auswertung US-Archiv zum Film „Nazis und Faschisten im Auftrag der CIA". Übersetzung des Textes durch Barbara Aigner-Quantrell und Otto Künstle.

Deutsche Lufthansa
Aktiengesellschaft

Berlin-Tempelhof den 21.8. 1946.
Berlinerstr.3.

Von ./. ed
(Angabe des Aktenzeichens in der Antwort erbeten)

An Frau Lore Leisse, Winterberg (Hoch-Sauerland)
Hotel Leisse.

Vorgang: ./.
(Aktenzeichen und Datum des angezogenen Schreibens erbeten)

Betrifft: ./.

Sehr geehrte Frau Leisse !

Auf Ihr an Herrn Direktor Wronsky gerichtetes Schreiben vom 1.August erwidern wir, daß wir uns bereits seit langem darum bemühen, dem Schicksal des Flugzeuges FW 200, in dem sich auch Ihr werter Gatte befunden hat, auf die Spur zu kommen. Leider haben wir jedoch bis heute nichts Positives ermitteln können. Laut dem uns vorliegenden Bericht ist die fragliche FW 200 am 19.April 1945 etwa um 19.30 Uhr nach München/Oberwiesenfeld gestartet, Endziel sollte Barcelona sein. Das Flugzeug wurde von Flugkapitän Künstle geflogen, an Bord befand sich der Flugbetriebsleiter Herr Schlenstedt mit einer größeren Anzahl seiner Mitarbeiter, außerdem befanden sich 4 Spanier in der Maschine. Von der Spanischen Botschaft in Berlin war für diesen Flug trotz des generellen Verbots der Spanischen Regierung eine einmalige Sondergenehmigung an die Deutsche Lufthansa erteilt worden. Es handelte sich bei den Spaniern um 4 Angehörige der Spanischen Botschaft. Das Flugzeug ist jedoch in München nicht gelandet. Es hat zwar gegen 21.30 Uhr Peilzeichen von einem Münchener Flugplatz verlangt und erhalten, doch ist anschließend daran keine Landung erfolgt. Die Flugzeit Berlin-München von etwa 2 Stunden ist absolut normal. Wo das Flugzeug verblieben ist, hat sich bis heute trotz aller Bemühungen nicht feststellen lassen.

Etwa am 23.4.1945 brachte der englische Rundfunk eine Meldung, daß in den Abendstunden des 19.April auf Schweizer Hoheitsgebiet ein deutsches Zivilflugzeug gelandet sei. An Bord hätten sich 4 spanische Fluggäste befunden, denen die Weiterreise nach Spanien auf dem Landwege zugestanden wurde. Die an Bord befindlichen Deutschen seien von den Schweizer Behörden interniert worden. Eine von München aus in der Schweiz veranlaßte Rückfrage hat jedoch ergeben, daß Flugkapitän Künstle mit der fraglichen FW 200 nicht in der Schweiz gelandet ist. Auch ist nichts davon bekannt, daß Deutsche, deren Namen wir im einzelnen aufgeführt haben, in der Schweiz interniert seien.

Wir haben auch die Möglichkeit erwogen, daß das Flugzeug nach Spanien weitergeflogen sein könnte. Allerdings ist der Weiterflug ohne Zwischenlandung unwahrscheinlich. Das Flugzeug war voll besetzt und hatte nicht soviel Betriebsstoff an Bord, um ohne Zwischenlandung von Berlin nach Barcelona fliegen zu können. Von einer Zwischenlandung ist jedoch, abgesehen von der offenbar unzutreffenden englischen Meldung, nichts bekannt geworden. Überhaupt haben wir von dem Flugzeug nie mehr etwas gehört.

Firmen-Angehörige, die kürzlich aus Spanien zurückkamen, bekundeten, daß in der fraglichen Zeit keine deutschen Flugzeuge mehr in Spanien gelandet seien. Es wäre also nicht damit zu rechnen, daß sich die vermißten Angehörigen der Lufthansa noch in Spanien aufhalten könnten. Wenn dies der Fall wäre, hätten sich diese Personen sicherlich längst bei unseren Vertretungen in Barcelona und Madrid gemeldet, die bis vor kurzem noch besetzt waren.

Dieser Tage haben wir Verbindung zu Herrn Lindenberg bekommen, der inzwischen auch wieder in Deutschland ist. Wir werden ihn nunmehr nochmals konkret befragen, und Sie verständigen, sobald uns das Resultat bekannt ist. Ein offizieller Briefverkehr zwischen Deutschland und Spanien ist leider bisher noch nicht erlaubt, sodaß wir vorerst keine unmittelbaren Briefe nach Spanien schreiben können.

Die Gegenstände, die sich im Luftschutzkeller des Hauptverwaltungsgebäudes befanden, sind leider in vollem Umfang bei den Kampfhandlungen und im Anschluss daran zerstört worden oder in Verlust geraten.

Es tut uns leid, Ihnen keine abschließende Aufklärung geben zu können. Wir werden aber versuchen, Ihnen nach Möglichkeit zu helfen.

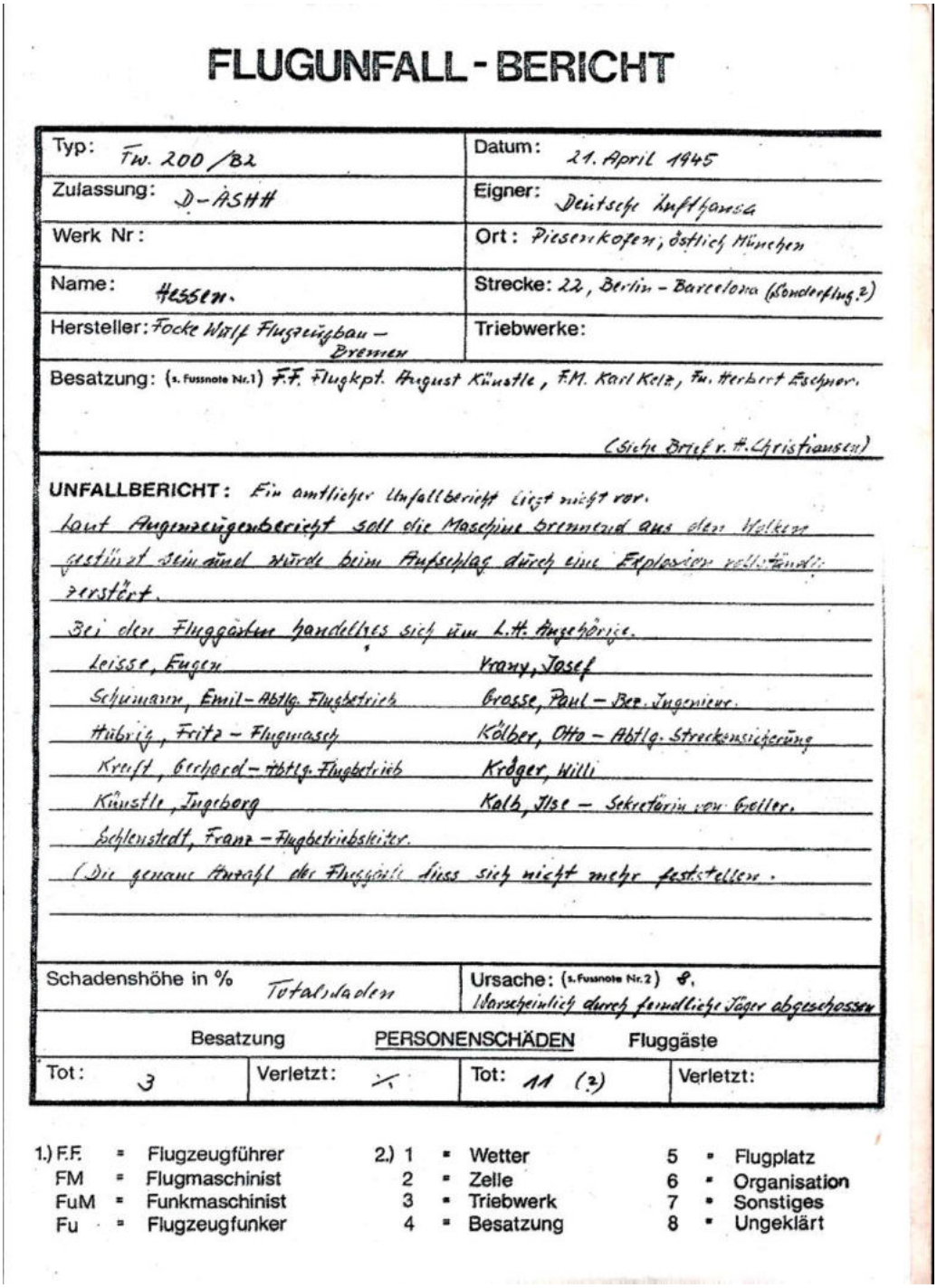
Mit bestem Gruß

Deutsche Lufthansa
Aktiengesellschaft

15; 5, 57

Sie fanden in Piesenkofen den Tod

Piesenkofen. Vor einigen Monaten haben wir ausführlich über das Schicksal des am 21. April 1945 in Piesenkofen abgestürzten Flugzeugs der Deutschen Lufthansa berichtet. Inzwischen ist es der Gemeindeverwaltung Egglkofen gelungen, von diesem Flugzeug und seiner Besatzung ein Bild zu erhalten. Die Aufnahme zeigt die Maschine und Flugkapitän Künstle unmittelbar nach Verleihung der Goldmedaille, die er für 2 Millionen zurückgelegte Kilometer erhielt. Künstle sowie zehn Angehörige der DLH. kamen beim Absturz ums Leben. Wie sich jetzt herausstellte



FLUGUNFALL - BERICHT

Typ: Fw. 200 / B2	Datum: 21. April 1945
Zulassung: D-ASHH	Eigner: Deutsche LuftHansa
Werk Nr:	Ort: Piesenkofen; östlich München
Name: Hessen.	Strecke: 22, Berlin - Barcelona (Sonderflug?)
Hersteller: Focke Wulf Flugzeugbau – Bremen	Triebwerke:

Besatzung: (s. Fussnote Nr.1) F.F. Flugkpt. August Künstle, F.M. Karl Kelz, Fu. Herbert Eschner.

(Siehe Brief v. H. Christiansen)

UNFALLBERICHT: Ein amtlicher Unfallbericht liegt nicht vor.
Laut Augenzeugenbericht soll die Maschine brennend aus den Wolken gestürzt sein und würde beim Aufschlag durch eine Explosion vollständig zerstört.

Bei den Fluggästen handelt es sich um L.H. Angehörige.

Leisse, Eugen — Vranz, Josef
Schumann, Emil – Abtlg. Flugbetrieb — Grosse, Paul – Ber. Ingenieur.
Hübrig, Fritz – Flugmasch. — Kölber, Otto – Abtlg. Streckensicherung
Kreft, Gerhard – Abtlg. Flugbetrieb — Kröger, Willi
Künstle, Ingeborg — Kalb, Ilse – Sekretärin von Geiler.
Schlenstedt, Franz – Flugbetriebsleiter.
(Die genaue Anzahl der Fluggäste liess sich nicht mehr feststellen.

Schadenshöhe in %	Ursache: (s. Fussnote Nr.2)
Totalschaden	8, Wahrscheinlich durch feindliche Jäger abgeschossen

PERSONENSCHÄDEN	Besatzung		Fluggäste	
	Tot: 3	Verletzt: -	Tot: 11 (?)	Verletzt:

1.) F.F. = Flugzeugführer; FM = Flugmaschinist; FuM = Funkmaschinist; Fu = Flugzeugfunker

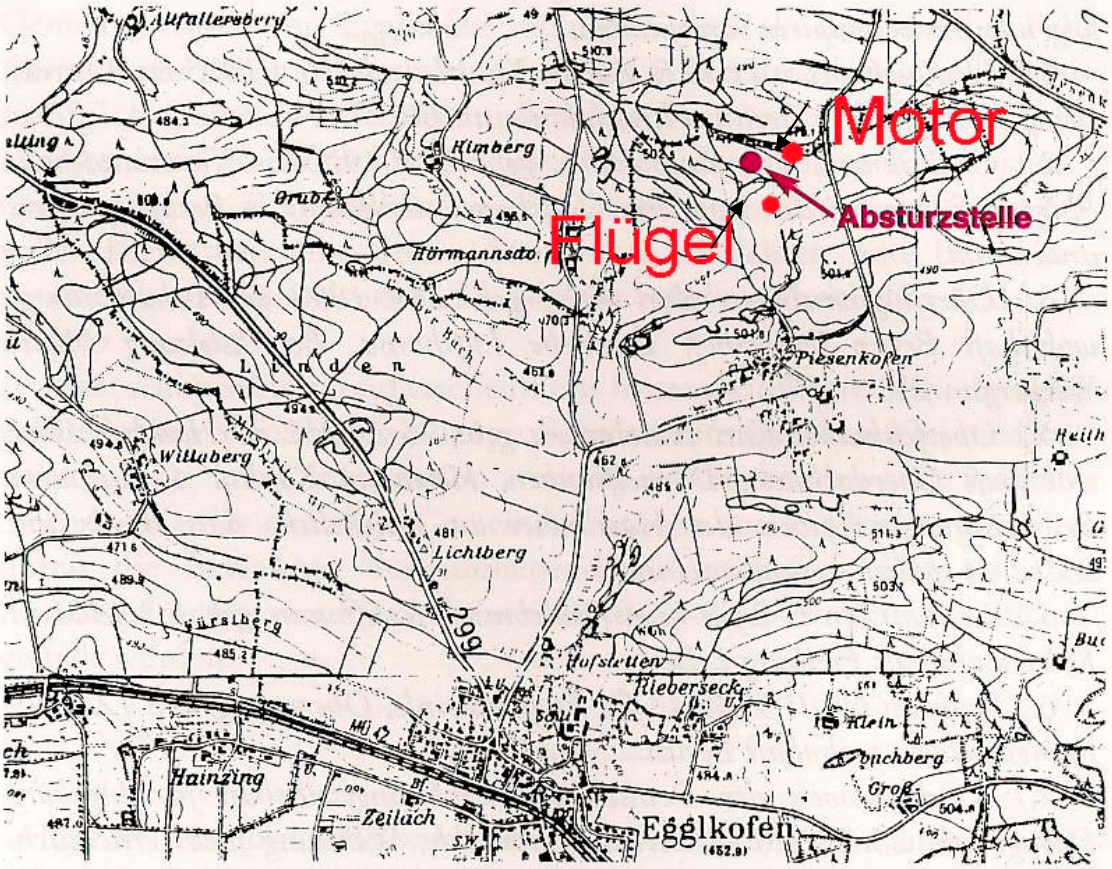
2.) 1 = Wetter; 2 = Zelle; 3 = Triebwerk; 4 = Besatzung; 5 = Flugplatz; 6 = Organisation; 7 = Sonstiges; 8 = Ungeklärt

- 21.08.1946: Die Lufthansa wird tätig, und beginnt mit den Hinterbliebenen Kontakt aufzunehmen. Lufthansa an Frau Lore Leisse, dessen Mann Eugen beim Absturz dabei war. Die Lufthansa schreibt, dass auch vier Spanier dabei waren. Hierzu wurde von der spanischen Regierung eine Sondergenehmigung erteilt. – Vermutungen werden angestellt, wo das Flugzeug hinfliegen hätte können.

- 13. 09.1946: Info von Heinz König an Frau Leisse, dass die Maschine nicht in Spanien gelandet ist. Vermutlich ist die Maschine in das Mittelmeer gestürzt. Sie ist nicht in der Schweiz und auch nicht in Italien gelandet. Eugen Leisse war als Fluggast der Maschine nicht gebucht, und es konnte nur durch Identifizierung einer Lufthansa-Angestellten bestätigt werden, dass er in die Maschine gestiegen ist; – sie gibt darüber ein Zeugnis vor einem Notar ab.

- 10.09.1947: Brief von Fluglehrer Otto Wieprich an Gottlieb Künstle, den Bruder des Flugkapitäns August Künstle. Er war im April 1945 in Schönwalde bei der Lufthansa Dienststelle und feierte am 20.04.1945, einen Tag vor dem Absturz in August Künstle´s Wohnung in Berlin Abschied – für immer! Er schreibt: *Mitte April bekam A. Künstle die Order, mit seiner Condor die spanische Gesandtschaft nach Madrid zu fliegen – der Auftrag wurde zurückgezogen. Am 20. April wurde im Haus von A. Künstle mit dessen Frau Abschied gefeiert und alles Alkoholische zusammen getrunken. Die Koffer waren schon gepackt. Am nächsten Tag startete A. Künstle mit Frau, Familie Schlenstedt, Grosse, Schumann usw. abends nach München. Das Wetter war so schlecht – Nord-West-Sturm und starke Vereisung. Flugzeuge, die von München nach Berlin unterwegs waren, mussten in Prag zwischenlanden. Später wurde angenommen Künstle ist in die Schweiz oder nach Spanien geflogen, - in den Bergen wegen des schlechten Wetters aber abgestürzt. Jedoch hatte der Bordfunker der Condor (bei Straubing) die Meldung abgegeben, dass sie in 10 Minuten in München seien – und in München-Riem landen wollen. - Es wurde dann angenommen, dass sich Künstle wegen der Nord-West-Stürme verschätzt hatte – da es ja zu der Zeit keine Wettermeldungen gab. Wahrscheinlich hatte er einen Berg gerammt. In der damaligen Nacht soll das Wetter auch in der Schweiz so schlecht gewesen sein, dass ein Landen unmöglich war. Wäre doch so vieles eingetreten, hätte man sicherlich nach einigen Tagen oder Wochen eine Meldung erhalten müssen – die Maschine ist aber verschollen.*

Bis Ende 1949 lag das Schicksal des Fluges der D-ASHH „Hessen“ völlig im Dunkeln. Alle Nachforschungsergebnisse erwiesen sich als falsch. Kein Hinweis, kein Schreiben, keine Information, dass die Maschine bei Piesenkofen abgestürzt ist! Die Recherchen welche sich über die Schweiz, Spanien, Portugal bis nach Afrika und Südamerika erstreckten, wurden im Sommer 1949 ohne jeden Erfolg von F. Herold und seinen Mithelfern beendet.



Die Absturzstelle im Wald bei Piesenkofen liegt im Grenzbereich der Bezirke Oberbayern/Niederbayern und auf der Grenze der Grundstücke von Huber-Mundigl, Bauer zu Samberg, und Lorenz Scheidhammer von Jesenkofen

• Ein Versicherungsschein lüftete nach 4 ½ Jahren den Schleier!

Viereinhalb Jahre dauerte es, bis durch einige seltsame Zufälle der Schleier des Geheimnisses um den Verbleib der „Hessen“ gelüftet werden konnte: Im September 1949 suchte ein ungarischer Staatsangehöriger in Teising bei Neumarkt St. Veit den ehemaligen Flugzeugführer der Luftwaffe Erich Evert[8] und fragte diesen, ob ihm ein Flugkapitän Namens August Künstle bekannt sei. Von diesem wurde ein Stück aus einem Versicherungsschein gefunden. Aus diesem Schein soll lediglich der Name, die Versicherungssumme von 15.000 Reichsmark, der Wohnort und der Zusatz, dass die Versicherungssumme nicht an die Ehefrau auszuzahlen sei, hervorgehen. Das Übrige dieses Scheines ist verbrannt.[9]

Evert schreibt: *„Der Ungar hinterließ bei mir keinen guten Eindruck. Er fand die Versicherungssumme von 15.000 RM außerordentlich gering und wollte von mir immer wieder bestätigt haben, dass es sich hier um 150.000 RM handeln könne. Außerdem möchte er gerne mit der Frau des Flugkapitäns in Verbindung treten.*
Ich habe ihm keinerlei Aufklärung gegeben“.

> »Das Gefühl, dass hier vielleicht jemand aus dem Wissen um diese Toten ein Geschäft machen möchte, veranlasste mich, nun persönlich Ermittlungen anzustellen. Soweit es meine geringe Zeit erlaubte, habe ich nun folgendes festgestellt:

Am Samstag den 21. April 1945 um 21:30 Uhr bis 22:30 Uhr stürzte eine bereits in der Luft brennende viermotorige Maschine in einen Wald in der Nähe von Egglkofen. Eine Fläche [linkes Flügelende] ging bereits vorher verloren, sie lag ca. 500 m von der Unfallstelle. Z. Zt. des Unfalles herrschte starker Sturm, Gewitter und Regen. Die Maschine muß fast senkrecht in den Boden gestürzt sein, die Motoren liegen noch heute tief im Waldboden. Der Rumpf hat auf gleicher Höhe mit den Motoren ein Tiefes Loch hinterlassen. Auf einem Stück Blech fand ich die Aufschrift: FW 200 Rüstsatz Trw ZU 39/c. Außerdem lag in dem Loch des Rumpfes noch ein Teil einer Schädeldecke, so dass ich annehmen muss, dass hier noch weitere Tote liegen. Es wurde niemals danach geforscht.

[8] Evert war auf dem Militärflugplatz in Mettenheim bei Mühldorf stationiert. Er war Flugzeugführer der Luftwaffe in der Flugbereitschaft des Luftfahrtsministeriums.
[9] Schreiben von Erich Evert, Teising 19, Post Neumarkt St. Veit, vom 25.09.1949 an die Abwicklungsstelle der deutschen Lufthansa, Herrn Dr. Reister, München, Regerplatz. (Schreiben bei Peter Käser. Telefonat mit E. Evert am 6. April 2005, er lebt in Altdorf bei Nürnberg).

Die Toten sind an der Unfallstelle buchstäblich verscharrt worden. Der Grabhügel ist durch ein dünnes Birkenkreuz und mit einem kleinen Kreuz aus Blech „geschmückt". Beigesetzt wurden 7 Personen. 2 Frauen, 1 größeres Mädchen und 4 Männer. Darunter auch der Flugkapitän, der dunkles Haar gehabt haben und aus Württemberg sein soll. Bei den Männern soll es sich um Flugkapitän Künstle, einen Oberregierungsrat, einen Herrn Schneider (einer behauptete es sei Flugkapitän Schneider gewesen) und um einen außerordentlich dicken Mann gehandelt haben. Als Namen von Insassen wurden mir genannt: August Künstle, Schneider, Bauer und Christiansen.
Der Flugauftrag soll gelautet haben: „Im Auftrag der Reichsregierung nach Spanien".
Alles gefundene Papiere sind angeblich der Polizei in Neumarkt St. Veit übergeben worden, von wo sie gleich nach der Besetzung von der MP nach Vilsbiburg geholt wurden.
Die Bauern sind außerordentlich zurückhaltend, sobald jemand nach dieser Maschine fragt.

Abschrift/K.

Erich Evert
09187 2430

(13b) Teising 19, den 25.9.49.
Post Neumarkt-St.Veit

Herrn
Dr.Reister
München
Regerplatz
Abwicklungsstelle der deutschen Lufthansa

Sehr geehrter Herr Dr.Reister !

Vor ca.14 Tagen kam zu mir ein Ungar und fragte mich, ob mir ein Flugkapitän mit Namen August K i n z l e (Künstle) bekannt sei. Von diesem wurde ein Stück aus einem Versicherungsschein gefunden. Aus diesem Schein soll lediglich der Name, die Versicherungssumme (15.000 RM), der Wohnort ohne Strassenangabe und der Zusatz, dass diese Versicherungssumme nicht an die Ehefrau auszuzahlen sei, hervorgehen. Das Übrige dieses Scheines ist verbrannt.

Der Ungar hinterliess bei mir keinen guten Eindruck. Er fand die Versicherungssumme von 15.000 RM ausserordentlich gering und wollte von mir ständig bestätigt haben, dass es sich hier nur um 150.000 RM handeln könne. Ausserdem möchte er gern mit der Frau des Flugkapitäns in Verbindung treten. Ich habe ihm keinerlei Aufklärung gegeben. Das Gefühl, dass hier vielleicht jemand aus dem Wissen um diese Toten ein Geschäft machen möchte, veranlasste mich, nun persönlich Ermittlungen anzustellen. Soweit es meine geringe Zeit erlaubte, habe ich nun folgendes festgestellt:

Am Samstag den 21.April 1945 um 21.30 Uhr bis 22.30 Uhr (die Zeitangaben schwanken und es kann auch MEZ sein, da sich die Bauern nicht nach der Sommerzeit richten) stürzte eine bereits in der Luft brennende viermotorige Maschine in einen Wald in der Nähe von Egglkofen. Eine Fläche ging bereits vorher verloren, sie lag ca. 500 m von der Unfallstelle. Z.Zt. des Unfalles herrschte starker Sturm, Gewitter und Regen. Die Maschine muss fast senkrecht in den Boden gestürzt sein, die Motore liegen noch heute tief im Waldboden. Der Rumpf hat auf gleicher Höhe mit den Motoren ein tiefes Loch hinterlassen. Auf einem Stück Blech fand ich die Aufschrift: FW 200 Rüstsatz Trw ZU 39/c. Ausserdem in dem Loch des Rumpfes noch einen Teil einer Schädeldecke, sodass ich annehmen muss, dass hier noch weitere Tote liegen. Es wurde niemals danach geforscht. Die Toten sind an der Unfallstelle buchstäblich verscharrt worden. Der Grabhügel ist durch ein dünnes Birkenkreuz und mit einem kleinen Kreuz aus Blech "geschmückt". Beigesetzt wurden 7 Personen. 2 Frauen, 1 grösseres Mädchen und 4 Männer. Darunter auch der Flugkapitän, der dunkles Haar gehabt haben und aus Württemberg sein soll. Bei den Männern soll es sich um Flugkapitän Künstle, einen Oberregierungsrat, einen Herrn Schneider (einer behauptete es sei Flugkapitän Schneider gewesen) und um einen ausserordentlich dicken Mann gehandelt haben. Als Namen von Insassen wurden mir genannt: August Künstle, Schneider, Bauer und Christiansen.
Der Flugauftrag soll gelautet haben: "Im Auftrag der Reichsregierung nach Spanien."
Alle gefundenen Papiere sind angeblich der Polizei in Neumarkt-St.Veit übergeben worden, von wo sie gleich nach der Besetzung von der MP nach Vilsbiburg geholt wurden.

Deutsche Lufthansa AG
Köln
Firmenarchiv

Soweit das, was ich ohne besondere Befugnisse in Erfahrung bringen konnte. Alles andere werden Sie aus eigenem Wissen ergänzen können. Die Bauern sind ausserordentlich zurückhaltend, sobald jemand nach dieser Maschine fragt.

Sollten Sie Wert auf eine Besichtigung der Unfallstelle legen, so stehe ich Ihnen jeden Samstag/Sonntag gern zur Verfügung.

Ihre Anschrift habe ich von Herrn Hufnagel erhalten, den ich sehr gut kenne, da wir längere Zeit zusammen geflogen sind.

In der Hoffnung Ihnen gedient zu haben, verbleibe ich

mit vorzüglicher Hochachtung

gez. Evert

Die Kunde vom aufgefundenen Dokument erreichte kurz darauf Friedrich Herold.
Jetzt, fünf Jahre nach dem Absturz wurde es für die Nachforschenden zur Gewissheit:
Die FW 200B-2 Condor, D-ASHH „Hessen" ist bei Piesenkofen in der Gemeinde Egglkofen abgestürzt!

Nach dieser Gewissheit wurde sofort in München der Treuhänder der DLH i. L. aufgesucht; man erwartete sich von dieser Stelle endlich Hilfe für die weiteren Maßnahmen, die zur Aufklärung und Identifizierung erforderlich waren. Zur selben Zeit wurde dann auch von der Gemeindeverwaltung Egglkofen mitgeteilt, dass alle Insassen bei dem Absturz ums Leben gekommen waren und neben der Absturzstelle „feldmäßig" begraben wurden. Der damalige Treuhänder der DLH i. L. erklärte, dass Nachforschungen von Seiten der „hohen Kommission" untersagt seien. F. Herold ließ aber nicht locker und so wurde in mühevoller Kleinarbeit eine große Anzahl von Berichten und Hinweisen gesammelt und ausgewertet, die alle ein relativ einheitliches Bild vom Absturz ergaben.

Es ist schon seltsam und erscheint uns heute als unbegreiflich, dass eine ganze Region vom Absturz einer großen viermotorige Passagiermaschine wusste - aber keine Information erreichte die Suchenden oder amtlichen Stellen. Wie der damalige Gemeindeschreiber von Egglkofen mitteilte, übten die Bewohner der umliegenden Ortschaften eine seltsame Zurückhaltung, wenn Fragen an sie, - das abgestürzte Flugzeug betreffend- gestellt wurden.[10]

▪ Die Lufthansa wird tätig

28.10.1949: Die Lufthansa wird tätig, nachdem sie von Erich Evert über den Absturz erfahren hat. Ein Mitarbeiter sucht den damaligen **Ortsgruppenführer Kaspar Frischeisen** in München auf, und bittet ihn von seinen Vorkommnissen zu erzählen:[11]

Betreff:

Am 21. April 1945 verschollenes Flugzeug der Deutschen Lufthansa AG, FW 200 D-ASHH „Hessen".

- Seite 1: Zwecks Klärung, ob es sich bei dem gemäß Schreiben des Herrn Ingenieurs Evert vom 25.09.49 im Wald bei Egglkofen am 21.04.1945 verunglückten Flugzeug um das oben angeführte vermisste Streckenflugzeug der DLH handelt, habe ich heute den damals mit der Führung der Geschäfte der Ortsgruppe von Egglkofen betrauten Herrn Kaspar Frischeisen , München, Pütrichstr. 8/1, aufgesucht und ihn um Mitteilung gebeten, was ihm über den Flugzeugunfall bei Egglkofen in Erinnerung geblieben ist**.**

- Herr Frischeisen machte folgende Ausführungen:

Am Sonnabend, 21.04.1945 nahm Herr Frischeisen in seiner Wohnung in Egglkofen zwischen 10 und 11 Uhr abends ein außerordentlich starkes sausendes Flugzeugmotorengeräusch wahr. Beim Blick aus dem Fenster sah er in der stürmischen und regnerischen Nacht am Himmel einen hell leuchtenden Feuerstreifen. Herr Frischeisen war sich darüber im Klaren, dass es sich hier um ein brennendes Flugzeug handelt. Da er jedoch eine Absturzdetonation nicht wahrnahm, vermutete er, dass der wahrscheinliche Absturz erst in größerer Entfernung von Egglkofen eintraf. Am Sonntag, 22.04.1945 zwischen 6 und ½ 7 Uhr morgens suchte ihn ein Bauer aus Piesenkofen auf und machte ihm die Mitteilung, dass ein Flugzeug in der Nähe dieses Ortes am vorhergehenden Abend abgestürzt sei und dort verbrannt ist. Gleichzeitig übergab er ihm folgende Gegenstände, die er am Unfallort aufgefunden hatte:

1 lederne stark gebrauchte Aktentasche, auf der einen Seite zu einem Teil angebrannt und sehr fettig (Herr Frischeisen hat diese Tasche nicht geöffnet bzw. den Inhalt nicht untersucht).

Lose bei der Tasche befanden sich noch:

1 grünliche Passkarte. Soweit Herr Frischeisen sich erinnern kann, handelte es sich um eine Württembergische Karte, da ihm noch der Stempel mit dem württembergischen Wappen genau erinnerlich ist. Die Karte lautete auf den Namen Flugkapitän Steinle oder Kienzle (infolge der inzwischen verstrichenen Zeit ist sich Herr Frischeisen nicht mehr ganz über die erste Silbe des Namens klar, während er sich genau erinnert, dass der Name mit der Silbe „le" endete).

1 deutscher Reisepass, lautend auf einen Oberregierungsrat aus Berlin, der Name ist nicht mehr erinnerlich. Der Reisepaß trug Vermerke über eine kürzlich durchgeführte Reise nach Spanien im Auftrag des Wirtschaftsministeriums bzw. einer Außenhandelsstelle o. Ä.

lose Amateurfotografien 6x9 cm mit verschiedenen Aufnahmen eines Lufthansa-Flugzeuges, augenscheinlich auf spanischen Flughäfen, mit einem Mann, untersetzter Statur, einer Frau und einem etwa 12-16 Jahre alten Mädchen.

Etwas deutsches und ausländisches Geld, wobei es sich nicht um erhebliche Werte gehandelt hat. Herr Frischeisen schätzte das deutsche Geld etwa auf den Betrag von 2.000 Reichsmark, während es sich bei den spanischen Noten um einige kleinere Scheine, wie man sie beim Grenzübertritt bei sich hat, handelte.

- Seite 2

ca. 6 kleine gelbliche seidene Tücher, Taschentuchformat, mit aufgedruckten Landkarten von Spanien.

Herr Frischeisen hat sämtliche Gegenstände, die alle stark fettig waren und einen scharfen Geruch nach Brand, Fett und Benzin an sich hatten, ohne jede weitere Untersuchung in einen besonderen Raum, der ihm zur Verfügung stand, eingelagert und versperrt.

Daraufhin begab sich Herr Frischeisen an den Unfallort, etwa 1 km nordöstlich von Piesenkofen, an der Verbindungsstrasse von Piesenkofen nach Jesenkofen, an einer Stelle, wo diese nach einer Bodenwelle abschüssig verläuft, etwa 100 m links der Strasse in einen Jungholzbestand. Sofort besonders auffallen war, dass

[10] Martin Höchtl Egglkofen: Das Kriegsende in meiner Heimatgemeinde Egglkofen – dargestellt auf Grund einer Umfrage und zeitgenössischen Quellen; Abitur Manuskript 1997.
[11] Schreiben der Lufthansa, München, den 28. Oktober 1949, - gezeichnet W. Krekler (Notiz).

die Schadensstelle nur einen runden Platz im Wald einnahm und dass am Rande desselben die Bäume kaum an den Gipfeln beschädigt waren. Es handelt sich also nicht um eine Schneise, wie sie bei einem anschwebenden Flugzeug typisch ist. Hieraus ist zu entnehmen, dass der Flugzeugrumpf senkrecht abgestürzt ist. Am Unfallort befand sich ein kreisrundes Loch, etwa 3 m im Durchmesser, in dem sich ein stark weißglühender Brandherd befand. Etwa 10 Meter entfernt lag ein Leitwerksteil. Außerdem lag neben dem Brandloch ein zerborstenes Fahrrad. Irgendwelche Spuren der Tragflächen, Motoren, Räder, Führerstand u. ä. waren am Unfallort nicht vorhanden. Beim Eintreffen des Herrn Frischeisen um etwa 8 Uhr morgens hat es noch stark gebrannt.

An der Schadenstelle im Wald wurde noch folgendes festgestellt:

Ein ausgebrannter Schädel am Rande des Brandloches, daneben noch ein weiterer ausgebrannter Schädel und ebenso ein Teil eines weiblichen Oberkörpers. Es handelte sich um die Hälfte eines Kopfes und Rumpfes mit einem Teil des Oberschenkels und einen Arm (dies war der am besten erhaltene Teil eines menschlichen Körpers).

Ein verbrannter Körper eines Kindes (etwa 12 – 16 Jahre alt).

Der Platz wurde sofort durch Volkssturmmänner abgesperrt und Meldung an die Polizei und den Landrat mit normaler Post erstattet, da kein Telefon zu diesem Zeitpunkt mehr betriebsfähig war.

Am Morgen des 24.04. traf Herr Gendarmeriekommissär Rohleder mit einem Wachtmeister am Unfallort ein, um die notwendigen Erhebungen zu machen. Bei dieser Gelegenheit wurden von Herrn Rohleder die Daten des Typenschildes am Leitwerksteil abgeschrieben. Nach Aussage des Herrn Frischeinsen befanden sich darauf die Zeichen „??“ mit weiteren Erkennungszeichen. Unmittelbar neben der Unfallstelle wurden die gefundenen menschlichen Teile beigesetzt.

Bei dieser Gelegenheit wurde durch einen Volkssturmmann (Bauern) von der Hand der weiblichen Körperreste ein leichter, flacher goldener Ehering abgenommen und später durch diesen an den Polizeikommissär unmittelbar übergeben. Die bei Herrn Frischeisen sichergestellten Gegenstände wurden von ihm Herr Kommissär Rohleder ausgehändigt.

Etwa 150 m von der Schadensstelle auf der anderen Seite der Strasse wurde noch ein etwa 3 m langes Teil einer Tragfläche aufgefunden, das kreisrunde fingerstarke Löcher aufwies. Sonst sind auch im weiteren Umkreis der Schadensstelle keine weiteren Teile des Flugzeuges festgestellt worden.

München, den 28. Oktober 1949 gez. W. Krekler Firmenarchiv, DEUTSCHE LUFTHANSA AG Köln

- 16.11.1949: Johann Rohleder, damals Polizei Neumarkt St. Veit, an den Vermögensverwalter der DLH, München: Vom Absturz erfuhr die Polizei in Neumarkt erst einige Tage später. Die Schachtel mit Legitimationspapieren wurden von Ortsgruppenleiter Frischeisen an die Polizei übergeben. Bei der Besichtigung wurden weitere Papiere nicht gefunden. Das Flugzeug war vollständig zerschmettert und die Trümmer tief in der Erde eingegraben. Glaublich im Herbst 1945 kam ein Jeep von der Militärregierung in Vilsbiburg und holte die bei der Polizei Neumarkt St. Veit hinterlassenen Sachen ab – er ließ sich das Quittieren.

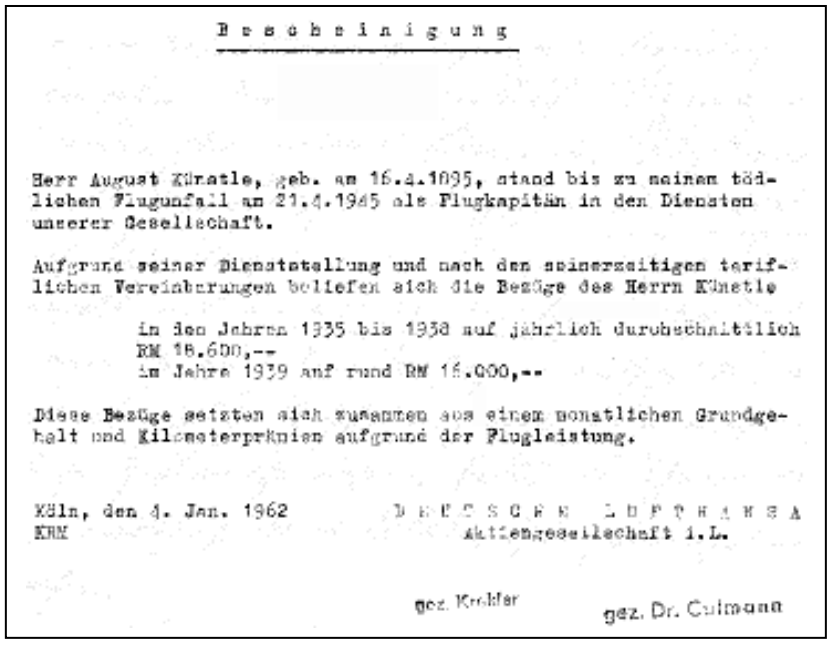
- 30.01.1950: Herta Grosse an Frau Leisse. Frau Grosse gibt an, dass sie schon viele Nachforschungen angestellt hat. Seinerzeit hat der englische Rundfunk die Meldung durchgegeben, dass am 21.04.1945 in den Abendstunden ein deutsches Zivilflugzeug auf Schweizer Hoheitsgebiet gelandet sei, dass 4 Spanischen Fluggästen die Weiterreise auf dem Landweg genehmigt wurde, die an Bord befindlichen wurden interniert. Man nahm an, zu 100% es sei die Condor.

- 3.02.1950: Deutsche Lufthansa an Walter Leisse. Er hat an die DLH gemeldet, dass die Maschine in Piesenkofen vermutlich die abgestürzte Condor sei. Die DLH bestätigt dies, da sie auch die Meldung erhalten hatte. Alle Hinweise haben bisher noch nicht zur eindeutigen Klärung beigetragen.

- 17.02.1950: Herta Grosse an Leisse, sollte es doch wahr sein, dass die gefundene Maschine, die des Piloten Künstle ist?

- Ich lese ihren Brief nun schon unzählige Male und komme einfach nicht darüber hinweg, dass dieses Flugzeugunglück damals nicht doch bis zur Lufthansa in München gedrungen ist. Es ist einfach unverantwortlich, dass von den betreffenden Behörden sowie der Polizei nicht sofort der nächst liegenden Lufthansa Dienststelle meldete wurde. Es gibt dafür keine Entschuldigung – denn der Ami ist erst am 1. Mai nach München gekommen, und die DLH war bis Ende April in München. Es ist ein Rätsel wo die ganzen 26 Insassen geblieben sind, da man zurzeit nur 4 Personen gefunden haben will.

Peter Käser:
Unterlagen erhalten am 24. April 2010 von Dr. Bernd Leisse, bei der Führung zur Absturzstelle.
Sein Vater Walter Leisse war mit Friedrich Herold bei der Exhumierung der Leichenteile am 28. Januar 1952 dabei.



Bescheinigung

Herr August Künstle, geb. am 16.4.1895, stand bis zu seinem tödlichen Flugunfall am 21.4.1945 als Flugkapitän in den Diensten unserer Gesellschaft.

Aufgrund seiner Dienststellung und nach den seinerseitigen tariflichen Vereinbarungen beliefen sich die Bezüge des Herrn Künstle

in den Jahren 1935 bis 1938 auf jährlich durchschnittlich RM 18.600,--
im Jahre 1939 auf rund RM 16.000,--

Diese Bezüge setzten sich zusammen aus einem monatlichen Grundgehalt und Kilometerprämien aufgrund der Flugleistung.

Köln, den 4. Jan. 1962
KRM

DEUTSCHE LUFTHANSA
Aktiengesellschaft i.L.

gez. Krekler gez. Dr. Cuimann

Erich E v e r t (13b) Teising 19, den 18.2.50
Post Neumarkt-St.Veit

Sehr geehrter Herr Leissel

Ihren werten Brief vom 15.2. habe ich dankend erhalten. Selbstverständlich bin ich jederzeit gern bereit Ihnen soweit zu helfen, wie es in meiner Macht liegt. Um Ihnen nun einige Unterlagen, die ich auch Herrn Dr. Reister zugestellt habe, gleich zugehen zu lassen, beantworte ich Ihnen die Fragen, die ich nach Ihrem Schreiben gleich beantworten kann, alle anderen nach nochmaligem Besuch an der Unfallstelle.

Der Jugoslave ist ein Ungar, ein Dr. dessen Name mir entfallen ist. Ob der Mann noch hier in der Gegend wohnt, werde ich erfahren und Ihnen ev. seinen Namen und Adresse mitteilen. Ich hatte den Eindruck, dass er aus der ganzen Angelegenheit ein Geschäft machen möchte; auf welcher Basis ist mir allerdings nicht ganz klar. Ich schreibe Ihnen das nur, damit Sie wissen, wie Sie sich dem Mann gegenüber zu verhalten haben, bitte Sie aber, von meinem Schreiben ihm nichts zu sagen.

Gefunden wurden nicht 4 sondern 7 Leichen, die auch alle 7 unmittelbar an der Unfallstelle verscharrt wurden, demnach rs kann ich es leider nicht bezeichnen. Die Toten liegen noch heute dort. Es handelt sich dabei um 1 Frau, 1 grösseres Mädchen , Flugkpt. Künstle und noch 4 weitere Insassen der FW 200. Nach ziemlich übereinstimmenden Aussagen, hat die Maschiene in der Gegend der Unfallstelle gekurvt und in der Luft bereits gebrannt. Es herrschte starker Sturm, Gewitter und Regen. Die Motore sollen einige Male aufgeheult haben, bis dann mit dem letzten Mal auch der Absturz erfolgte. Das äussere Ende der linken Tragfläche ging bereits vor dem Aufschlag verloren, es lag ca. 500 m von der Hauptunfallstelle entfernt. Der Absturz ist nach meiner Ansicht senkrecht, oder aber fast senkrecht erfolgt. Die 4 Motore liegen tief und unsichtbar im Waldboden vergraben in der Erde, es sind lediglich die Spitzen der Luftschrauben zu sehen. Der Rumpf hat ein tiefes, jetzt mit Wasser gefülltes Loch geschlagen. Der Boden zeigt 5 Trichter in folgender Form: o o O o o . Als ich im Oktober an der Unfallstelle war, lagen dort noch viele Bleche, u.a. auch die rechte Tragfläche, die durch den senkrechten Aufschlag nur nach der Tiefe zusammengedrückt war. Ich versuchte die Fläche anzuheben, um ev. das Erkennungszeichen festzustellen, aber das war mir leider nicht möglich. Lediglich ein Blech fand ich nach langem suchen, das anscheinend von der Motorverkleidung stammte und innen folgendes eingezeichnet hatte: FW 200 Rüstsatz Trw zn 39/c. In dem Loch, das der Rumpf hinterlassen hat, lag noch im Wasser ein Teil, anscheinend von einer Schädeldecke. Ob sich 30 Personen in der Maschine befunden haben könnten, das zu beurteilen ist für mich sehr schwer. Von einem bin ich aber überzeugt, dass in dem Loch, welches der Rumpf hinterlassen hat, noch mancher in der Erde und unter den metallenen Trümmern begraben liegt. Aufklärung wäre hier nur durch nachgraben zu erhalten und die Mühe hat sich hier bestimmt noch kein Mensch gemacht. Dass Leichen in weiterem Umkreis von der Maschine verstreut lägen, halte ich nach der ganzen Art des

Absturzes für ausgeschlossen. Das einzige, was ich eben für möglich halte ist, dass die übrigen Toten noch in diesem Loch des Rumpfes liegen. Entgegen den Informationen, die Sie erhalten haben, lagen im Oktober v.J. noch sehr viele Bleche an der Unfallstelle, dazu eben auch die rechte Fläche.

Wie Sie ja auch bereits gehört haben, sind die Dorfbewohner von Piesenkofen sehr zurückhaltend, sobald das Gespräch auf die FW 200 kommt. Sie wissen vielfach bestimmt mehr, als sie so zugeben. Einer verweist immer an den andern, der eine soll dieses, der andere jenes "gefunden" haben, herauszubekommen ist von den Brüdern nicht viel, ich habe mir wirklich Mühe gegeben. Der erste der an der Unfallstelle war, ist der Bauer D e g e n b e c k in Piesenkofen b. Egglkofen gewesen. Er hörte den Aufschlag und sah gleich den Brand, traute sich aber auch nicht zu nah an die Maschine heran, da er natürlich nicht wusste, ob es nicht ein Bomber war, der noch explodiert. Nachdem bald darauf die Tanks explodierten und kein Mensch ein Lebenszeichen von sich gab, ist er wieder nach Haus gegangen, da er, wie ersagte, doch nichts mehr zu retten war. Auf dem Nachhauseweg hat er mehrere Ausländer gesehen, die sich der Unfallstelle genähert haben. Er selbst ist dann am nächsten Morgen in der Früh wieder herausgegangen und hat die verstreut liegenden Papiere eingesammelt. Der Flugauftrag soll angeblich, im Auftrag der Reichsregierung nach Spanien' gelautet haben und spanisches Geld soll ebenfalls herumgelegen haben. Von Spaniern hat man zwar geredet, aber konkrete Angaben sind nicht zu erhalten gewesen. Wie weit sich in erreichbarer Nähe Werte angefunden haben, weiss ich auch nicht, da dieses Kapitel einfach nicht zu klären ist, man greift überall ins leere. Sämtliche Papiere und sonstigen Unterlagen wurden der Polizei in Neumarkt-St. Veit übergeben und wurwenig später von der Ami MP nach Vilsbiburg geholt. Wie weit dort noch etwas liegt, nachdem die Ami fort sind, weiss ich nicht, werde mich aber noch mit der hiesigen Polizei ins Benehmen setzen um zu erfahren, was die Nachforschungen ergeben haben. Zudem werde ich nochmals nach Piesenkofen an die Unfallstelle gehen, um Sie über die augenblickliche Situation an diesem Ort zu orientieren. Es wurden übrigens noch 2 oder 3 Fahrräder, kaputt natürlich und eine grössere Anzahl von Würsten, Dauerwürsten, gefunden.

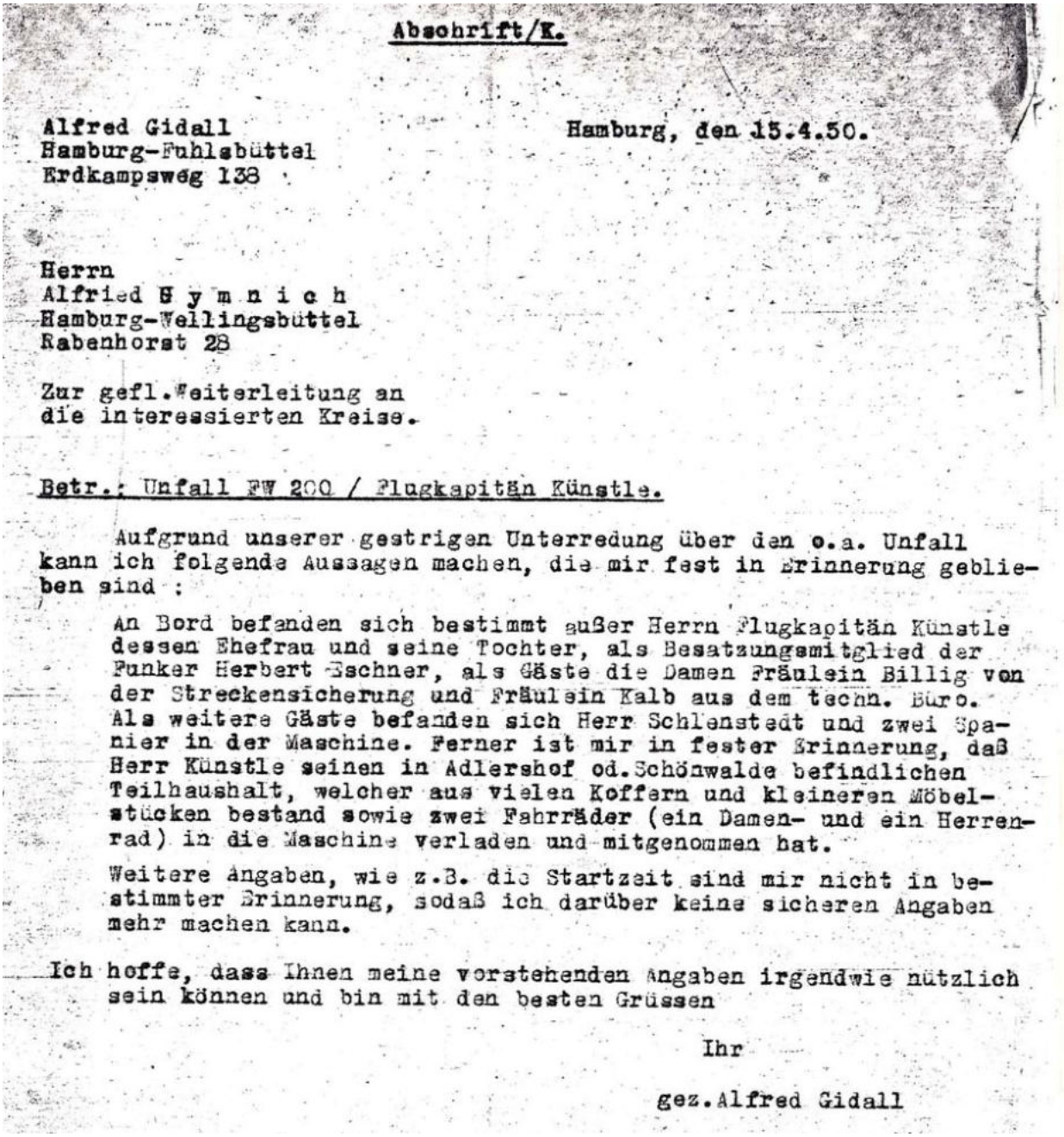
Wenn eine, die Maschiene betreffende weitere Identifizierung erforderlich sein sollte, dann würde ich mich mit einem Altmaterial-Händler in Verbindung setzen, dass die vielleicht sich die Mühe machen und die Motore zu heben versuchen, sodass wir auf diese Weise die Motornummern und Typen bekommen, soweit eine derartige Massnahme überhaupt noch erforderlich ist.

An Namen von Insassen sind mir nur vier bekannt geworden. Es sind dies: Künstle, Bauer, Christiansen und Schneider.

Den 20,--DM Schein habe ich erhalten. Ich behalte diesen zunächst einmal, rechne aber im nächsten Brief mit Ihnen ab. Im übrigen hoffe ich aber, dass ich Ihnen den gesamten Betrag wieder zurückgeben kann. Wenn ich Ihnen helfen kann, habe ich das gern getan.

Im Laufe der nächsten Woche hoffe ich Ihnen weiter berichten zu können, bis dahin verbleibe ich mit freundlichem Gruss

Ihr Heinz Kraus



Abschrift/K.

Alfred Gidall
Hamburg-Fuhlsbüttel
Erdkampsweg 138

Hamburg, den 15.4.50.

Herrn
Alfried S y m n i c h
Hamburg-Wellingsbüttel
Rabenhorst 28

Zur gefl. Weiterleitung an
die interessierten Kreise.

Betr.: Unfall FW 200 / Flugkapitän Künstle.

Aufgrund unserer gestrigen Unterredung über den o.a. Unfall kann ich folgende Aussagen machen, die mir fest in Erinnerung geblieben sind :

An Bord befanden sich bestimmt außer Herrn Flugkapitän Künstle dessen Ehefrau und seine Tochter, als Besatzungsmitglied der Funker Herbert Eschner, als Gäste die Damen Fräulein Billig von der Streckensicherung und Fräulein Kalb aus dem techn. Büro. Als weitere Gäste befanden sich Herr Schlenstedt und zwei Spanier in der Maschine. Ferner ist mir in fester Erinnerung, daß Herr Künstle seinen in Adlershof od. Schönwalde befindlichen Teilhaushalt, welcher aus vielen Koffern und kleineren Möbelstücken bestand sowie zwei Fahrräder (ein Damen- und ein Herrenrad) in die Maschine verladen und mitgenommen hat.

Weitere Angaben, wie z.B. die Startzeit sind mir nicht in bestimmter Erinnerung, sodaß ich darüber keine sicheren Angaben mehr machen kann.

Ich hoffe, dass Ihnen meine vorstehenden Angaben irgendwie nützlich sein können und bin mit den besten Grüssen

Ihr

gez. Alfred Gidall

> 18.02.1950: Erich Evert aus Teising/Neumarkt St. Veit berichtet an Leisse. Gefunden wurden nicht 4 sondern 7 Leichen. Die Motore liegen noch tief im Waldboden begraben, es sind lediglich die Spitzen der Luftschrauben zu sehen. Der Rumpf hat ein tiefes, jetzt mit Wasser gefülltes Loch geschlagen. Der Boden zeigt 5 Trichter. Als er im Oktober da war, lagen noch viele Bleche, u.a. auch die rechte Tragfläche, die durch den senkrechten Aufschlag nur nach der Tiefe zusammen gedrückt war. Ich versuchte die Fläche anzuheben, war aber nicht möglich. In dem Loch, welches der Rumpf hinterlassen hat, lag noch im Wasser ein Teil, anscheinend von einer Schädeldecke. Von einem bin ich aber überzeugt, dass in dem Loch, welches der Rumpf hinterlassen hat, noch mancher in der Erde und unter den metallenen Trümmern begraben liegt. Aufklärung wäre hier bestimmt nur durch Nachgraben zu erhalten, und die Mühe hat sich hier bestimmt noch keiner gemacht. Nach Aussage der Dorfbewohner von Piesenkofen wurden 2 oder 3 Fahrräder, kaputt natürlich und eine größere Anzahl von Würsten, Dauerwürsten gefunden. Es sollte sich ein Altmaterial-Händler die Mühe machen, die Motoren zu heben, um die Maschine identifizieren zu können.

- 15.04.1950: *Mister K. Wild ist mit der Kommission der A.G.R.C. mit Captain Stass (Ami) an der Unfallstelle gewesen. Der Absturzkrater ist mit Wasser gefüllt, die Begräbnisstätte ist grün und mit einem Kranz geschmückt. Vor zwei Wochen wurden die restlichen Teile der Maschine abgeholt. Ca. 30 Personen sollen sich im Flugzeug befunden haben. Sollte man dies nachprüfen, müsste der Krater ausgepumpt und ausgehoben werden.*

- 1.08.1950: Antwort der Ami auf die Anfrage von Walter Leisse wegen dem Absturz - negatives Resultat.

- 6. April 1951: Man ist sich sicher, dass die abstürzte Maschine die des Piloten Künstle ist!

P r o t o k o l l .

Über das am 21.4.1945 von Berlin-Tempelhof nach München gestartete und verschollene Flugzeug der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft Typ FW 200, Kennzeichen D-ASHH "Hessen" und seine Insassen gebe ich nachstehend alles mir im Rahmen der angestellten Nachforschungen bekannt gewordene hiermit zu Protokoll.

Das Flugzeug der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft Typ FW 200, Kennzeichen D-ASHH "Hessen", atartete am Sonnabend, den 21.April 1945 abends von Berlin-Tempelhof zum Streckenflug nach München. Die Passagierliste ist infolge der Kriegsereignisse in Berlin in Verlust geraten. Nach Aussage der beim Start der Maschine in Berlin-Tempelhof anwesend gewesenen ehemaligen Angehörigen der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft sollen folgende Personen mit dem Flugzeug in Berlin abgeflogen sein:

Besatzung:	Flugkapitän	/ Künstle, August
	Funkermaschinist	/ Kelz, Karl
	"	/ Hubrig, Fritz
	1.Flugzeugfunker	/ Bachner, Herbert
	2. "	/ Kröger
Gäste:	× Frau/Künstle	
	× " /Kelz nebst Tochter	
	Herr/Grosse, Paul	
	" /Schlenstedt, Franz	
	" /Schumann, Emil	
	" /Leisse, Eugen	
	" Kölber	
	Frl./Billig, Johanna	
	" /Kalb	
	Herr/Kraft.	

Nach Aussage des Herrn Alfred Gidall, Hamburg-Fuhlsbüttel, Erdkampsweg 138, soll ausserdem Herr Künstle u.a. ein Damen- und ein Herrenfahrrad im Flugzeug mitgenommen haben. Am 21.4.1945 etwa gegen 21.30 Uhr hat das Flugzeug Peilzeichen vom Flughafen München verlangt und erhalten; letzter Standort etwa Straubing. Es herrschte im Raum von München schlechtes Flugwetter mit Sturm und Regen. Seitdem ist das Flugzeug vermisst. Sofort angestellte Nachforschungen, u.a. auch durch Funkspruch über das Luftgaukommando (vergl.beiliegende Abschrift) blieben erfolglos und mussten schliesslich infolge Einmarsch der Besatzungstruppen eingestellt werden.

Da die Vermutung bestand, daß das Flugzeug wegen der schlechten Wetterlage in München nach der Schweiz oder nach Spanien weitergeflogen sei, wurden später in dieser Richtung Nachforschungen aufgenommen. Gemäß Schreiben der Schweizerischen Armee,Kdo. der Flieger-u.Fliegerabwehrtruppen,Bern, vom 22.11.1945, ist das Flugzeug D-ASHH nicht in der Schweiz gelandet (vergl. anliegende Abschrift). Ferner gab der beim Zusammenbruch des Reiches in Spanien befindlich gewesene Angehörige der Deutschen Lufthansa AG., Oberflugmaschinist Franz Schnurr, jetzt Berlin-Mariendorf, Marienfelderstr. 75, der

Deutsche Lufthansa AG
Köln
Firmenarchiv

erst im April 1946 aus Spanien zurückgekehrte, hierzu am 24.4.1946 folgenden Bericht:" Die Vermutung, daß die Ende April 1945 nochmals von Berlin abgeflogene und von Flugkapitän Künstle gesteuerte FW 200 D-ASHH, in der sich die Herren der Flugbetriebsleitung befanden, in Spanien gelandet sein soll, trifft nicht zu. Wenn die bezeichnete Maschine in Spanien zur.Zt. gelandet wäre und sowohl die Besatzungsmitglieder als auch die als Fluggäste mitgeflogenen Angehörigen der Flugbetriebsleitung sich in Spanien aufhalten würden, wäre sicherlich von den in Betracht kommenden Personen längst die Verbindung mit den übrigen in Spanien befindlichen Lufthansangehörigen aufgenommen worden".

Mit Schreiben vom 25.9.1949 des Herrn Erich Evert, Teising 19, Post Neumarkt-St.Veit, erhielt ich erstmals über einen in der fraglichen Zeit erfolgten Unfall eines Flugzeuges vom Typ FW 200 bei Egglkofen Kenntnis (Abschrift beiliegend).

Ich habe hierauf sofort Nachfrage bei der Gemeinde Neumarkt-St.Veit/Obb. gehalten, von wo ich an den zur.Zt. mit der Führung der Geschäfte der Ortsgruppe Egglkofen betrauten Herrn Kaspar Frischeisen, jetzt München, Pütrichstr. 8/I, verwiesen wurde. Die von Herrn Frischeisen gemachten Angaben sind in der abschriftlich beiliegenden Notiz vom 29.10.1949 niedergelegt. Um die beim Absturz der Maschine bei Piesenkofen, Gemeinde Egglkofen, sichergestellten Gegenstände und das Protokoll über den Unfall zur Einsichtnahme und Identifizierung der Insassen zu ermitteln, wandte ich mich an den Gendarmeriekommissär Johann Rohleder, jetzt Reischach, Kreis Altötting, der zur.Zt. die polizeilichen Erhebungen am Unfallort getroffen hat. Herr Rohleder teilte mit Schreiben vom 16.11.1949 mit, daß die zur.Zt. sichergestellten Sachen bei der Polizei in Neumarkt-St.Veit verwahrt wurden und ein Bericht an das Landratsamt Mühldorf/Obb. ging und daß im Herbst 1949 ein Jeep von der Militärregierung in Vilsbiburg kam, um die bei der Polizei in Neumarkt-St.Veit hinterstellten Sachen abzuholen. Die in den aufgefundenen Legitimationspapieren festgestellten Namen sind Herrn Rohleder nicht mehr erinnerlich (vergl.anliegende Briefabschrift). Meine Bemühungen beim Landratsamt Mühldorf das Unfallprotokoll zu ermitteln, waren leider vergeblich, da nach Mitteilung des Landratsamtes der Bericht dort nicht vorliegt und somit vermutlich infolge der zur.Zt. herrschenden Verhältnisse beim Landratsamt nicht mehr angekommen ist. Auch bei dem Landpolizeiposten Neumarkt-St.Veit liegen über den Unfall keinerlei Unterlagen mehr vor. Auf Grund weiterer Ermittlungen wurde festgestellt, daß die 1945 von der Militärregierung Vilsbiburg abgeholten Fundsachen und Unterlagen über den Unfall nach München weitergegeben wurden, wo sie jedoch nicht mehr aufzufinden sind.

Obwohl durch den Verlust der bei dem Unfall des Flugzeuges in Piesenkofen vorgefundenen Gegenstände und des Unfallberichtes eine genaue Feststellung des zerstörten Flugzeuges und die Identifizierung der Verunglückten unmöglich ist, muß auf Grund der ermittelten Einzelheiten :

Zeit des Unfalles

Angabe des Namens des Flugkapitän Künstle in verschiedenen Aussagen

an den Wrackteilen vorgefundene Typenbezeichnung FW 200

Aussagen, daß sich unter den beigesetzten Opfern die Leiche eines Mädchens im Alter der Tochter des Herrn Kels befand

Auffinden von Fahrradteilen am Unfallort

und der sonstigen Angaben in den beigefügten Schreiben und in der Notiz über die Aussagen des Herrn Kaspar Frischeisen angenommen werden, daß es sich bei dem bei Piesenkofen verunglückten Flugzeug um das verschollene Flugzeug der Deutschen Lufthansa Aktiengesellschaft FW 200 D-ASHH "Hessen" handelt, welches am 21.4.1945 von Berlin nach München flog und daß die Insassen dieses Flugzeuges bei dem Unfall bei Piesenkofen den Tod gefunden haben.

München, den 9. März 1951.

Die amerikanischen Besatzungstruppen untersuchten die Absturzstelle, nachdem sie am 2. Mai 1945 in Piesenkofen aufmarschiert waren. Vermutlich wurden auch die toten Verunglückten auch ausgegraben, da man bei der späteren Exhumierung keine Menschenschädel finden konnte und somit die Besatzungstruppen diese Schädel sicherlich einer genaueren Identifizierung unterzogen. Verständlich durch die Hinweise auf die abgestürzten „Nazi-Größen".[12]

• Exhumierung der Abgestürzten am Montag den 28. Januar 1952

Fast sieben Jahre nach dem Absturz

Nr. III/7 - 3693
(Diese Nummer wolle dem Antwortschreiben beigesetzt werden)

Gemeindeverwaltung
Egglkofen/Obb.
Eing. 15. 1. 52

Mühldorf, den 11. Januar 1952
Oberbayern

Bearb. _____ AZ _____

Landratsamt Mühldorf
Fernruf Nr. 351, 352 und 411
Amtstage: Montag mit Freitag

Herrn Oberstaatsanwalt Dr. Mühlhaus
beim Landgericht Landshut
an das Amtsgericht Neumarkt-St.Veit
an die Kriminalpolizei-Aussenstelle Mühldorf
an das Staatl. Gesundheitsamt Mühldorf
an die Gemeinde Egglkofen

Betreff: Exhumierung der bei einem Flugzeugabsturz in Egglkofen verunglückten Personen.

Im Jahre 1945 ist in der Gegend von Egglkofen ein Verkehrsflugzeug abgestürzt. Die Flugzeugreste sind bis heute liegen geblieben, die toten Flugzeuginsassen sind notdürftig an der Unfallstelle begraben. Eine Beurkundung im Sterbebuch des Standesamtes Egglkofen hat nicht stattgefunden. Pietätsgründe erfordern, dass die Toten an würdiger Stätte begraben werden; darüber hinaus ist es notwendig, die Sterbefälle im Standesamt zu erfassen, um so mehr als wiederholte Anfragen von Angehörigen der Verunglückten danach drängen. Eine Identifizierung der Toten wird heute kaum mehr möglich sein, gleichwohl kann der bisherige Zustand nicht weiter belassen werden. Die Exhumierung erfolgt am zweckmässigsten jetzt in der kalten Jahreszeit.

Um den verschiedenen zu beteiligenden Stellen die Anwesenheit zu ermöglichen, darf heute bereits zu einem Termin gebeten werden. Nach Rücksprache mit der am weitesten entfernten Amtsstelle, Herrn Oberstaatsanwalt Dr. Mühlhaus, Landshut, erscheint ein Termin in etwa 14 Tagen gangbar, so dass der

Montag, 28.ds.Mts.

vorgeschlagen werden darf. Da Terminänderungen bei mehreren Beteiligten erfahrungsgemäss sehr schwierig durchzuführen sind, wird um Zusage zu dem vorgeschlagenen Datum gebeten.

Treffpunkt wäre in der Gemeindekanzlei Egglkofen 10[30] Uhr.
Zugankunft in Egglkofen aus Richtung Landshut 10[17] Uhr,
Zugankunft in Egglkofen aus Richtung Mühldorf 8[50] Uhr.

I.A.
Mathes
(Mathes)
Reg.-Rat

B. Geiger Mühldorf

[12] Schreiben von Bürgermeister Seidl, Gemeinde Egglkofen, an Frau Ruth Hubrig. - Schreiben der Gemeinde Egglkofen am 11.1.1952 an das Landgericht Landshut, Amtsgericht Neumarkt St. Veit, Kriminalaußenstelle Mühldorf und Staatl. Gesundheitsamt Mühldorf – mit Rückschreiben über die Exhumierung am 28.1.1952. Schreiben im Stadtarchiv Neumarkt St. Veit. - Akten: F. Herold Nr. 16, mit Vollmacht, dass F. Herold an der Exhumierung teilnehmen kann.

▪ Die Toten werden ausgegraben

In einem Schreiben der Gemeinde vom 11.1.1952 wird berichtet, dass die Flugzeugreste bis heute liegen geblieben sind, eine Beurkundung im Sterbebuch des Standesamts Egglkofen noch nicht stattgefunden hat und Pietätgründe die würdige Bestattung der Toten erfordern würden. Der Gemeindeschreiber Nikolaus Klötzl weist den an ihn gemachten Vorwurf, dass die ganze Angelegenheit ihn doch gar nichts angehe, auf das Schärfste zurück, da er als demokratischer Bürger es für dringend notwendig hält, den Abgestürzten eine anständige Ruhestätte zukommen zu lassen!

Fast sieben Jahre nach dem Absturz, werden die Toten exhumiert.

Am 20. Januar 1952 gab die Gemeindeverwaltung Egglkofen bekannt, dass am *„Montag, den 28. ds. Mts. um 10.30 Uhr in Egglkofen die gerichtliche Umbettung der Flugzeuginsassen des am 21.4.1945 bei Piesenkofen abgestürzten Flugzeuges stattfindet"*[13].

28.01.1952: Exhumierung der Toten. Eindeutiger Beweis wurden erst am Spätnachmittag gefunden, nachdem das Bergungs-Personal von F. Herold und W. Leisse aufgefordert wurden, weiter zu graben: - Ausweis des Piloten Künstle gefunden!

F. Herold hatte die Vollmacht, bei der Umbettung zur Wahrnehmung von Interessen der Hinterbliebenen, anwesend zu sein. Er schildert diese Umbettung:

„Am Morgen des kalten Wintertages, dem 28. Januar 1952, begaben wir uns zur Absturzstelle im Wald hinter der Ortschaft Piesenkofen. Der zweite Teilnehmer war Herr Walter Leisse, Zahnarzt aus Erlangen, Bruder des verunglückten Eugen Leisse von der Flugbetriebsleitung in Berlin. Bei der Umbettung der Toten hatte ein führender Kriminalkommissar mit zwei Assistenten die Aufsicht. Die sterblichen Überreste waren oberhalb der Absturzstelle begraben. Der tief gefrorene Boden wurde mit Pickel und Schaufel bis in eine Tiefe von zwei Metern aufgegraben. Mysteriös war für alle, - dass kein einziger Totenschädel oder zusammenhängende Leichenteile gefunden wurden. Die menschlichen Reste zeigten starke Verbrennungsmerkmale. Alle Leichenteile kamen in einen übergroßen Holzsarg. Bei der Exhumierung wurden verschiedene Geldbörsen, Brieftaschen, Notizbücher usw. welche aber wegen ihres Zustandes nicht durchsucht wurden, sondern erst nach der chemischen Präparierung in München eingesehen werden konnten. Darunter auch die Ausweishülle: Josef Vrany, geb. am ...[14]*. Es war auch ein Rosenkranz dabei, der wie sich später herausstellte, dem Passagier Josef Vrany aus Passau gehörte. Die Ausgrabung war sehr beschwerlich. Die Arbeiter standen in der tiefen Grube bis zu einem halben Meter im Wasser. Durch die Beschwerlichkeit der Ausgrabung wollte man schon aufhören, doch gab es zu bedenken: „Es müsste doch noch mehr zu finden sein". Weshalb dann auch noch weiter gegraben wurde und man dann doch noch ein letztes Körperteil fand. An dem anhaftenden Lederkleidungsstück wurde in der Brusttasche eine Brieftasche gefunden. Neben dem fast schon vermodertem Inhalt wurde nun endlich als endgültiges Beweisstück, der in einer Zellophanhülle befindliche, vollkommen erhaltene Lufthansaausweis des Flugkapitän Karl August Künstle gefunden.*

Jetzt erübrigten sich alle weiteren Identifizierungen, denn der Beweis für den Absturz der FW 200, D-ASHH „Hessen" in Piesenkofen war durch diesen Ausweis gegeben und alle Mühen und Aufwand waren doch nicht umsonst gewesen.

Auf die Frage an den Gemeindeangestellten von Egglkofen; warum die Toten damals nach dem Absturz nicht auf dem Friedhof von Egglkofen kirchlich beerdigt wurden, verwies er uns an den Pfarrer von dort. Nach Beendigung der Ausgrabung wurde am Abend der Sarg in der Aussegnungshalle in Egglkofen untergebracht. Noch am gleichen Tag wurde Pfarrer Ludwig Groll von Egglkofen aufgesucht. Ein längeres Gespräch über das damalige Unglück und das Geschehen danach wurde geführt. Dabei bat er um Verständnis für sein damaliges Verhalten. Einer christlichen Beisetzung dieser Opfer, auf dem Friedhof in Egglkofen konnte er nicht zustimmen, da kein Hinweis gefunden wurde, dass Brüder und Schwestern katholischen Glaubens unter den Toten waren. Er handelte nach der Ordnung seiner Kirche. Zudem wurde vermutet, dass die Insassen des abgestürzten Flugzeuges, vermutlich höhere Parteileute der NSDAP waren, die aus Berlin vor den herannahenden Russen flüchteten. Denn wer sonst hätte damals, so kurz vor dem Zusammenbruch, die Möglichkeit gehabt, die Reichshauptstadt Berlin per Flugzeug zu verlassen. Da aber bei der Exhumierung auch ein Rosenkranz gefunden wurde, fand der christlichen katholischen Bestattung nun nichts mehr im Wege."

[13] Siehe Akten: F. Herold Nr. 21 und Nr. 18.

[14] Akten: F. Herold Nr. 17, Personalliste vom 13.2.1952 der Kriminalaußenstelle Mühldorf, zum Flugzeugabsturz im Wald bei Piesenkofen. Verschiedene Bescheinigungen über Geburt und Heirat, Schriftverkehr zu den Hinterbliebenen - im Archiv der Stadt Neumarkt St. Veit.

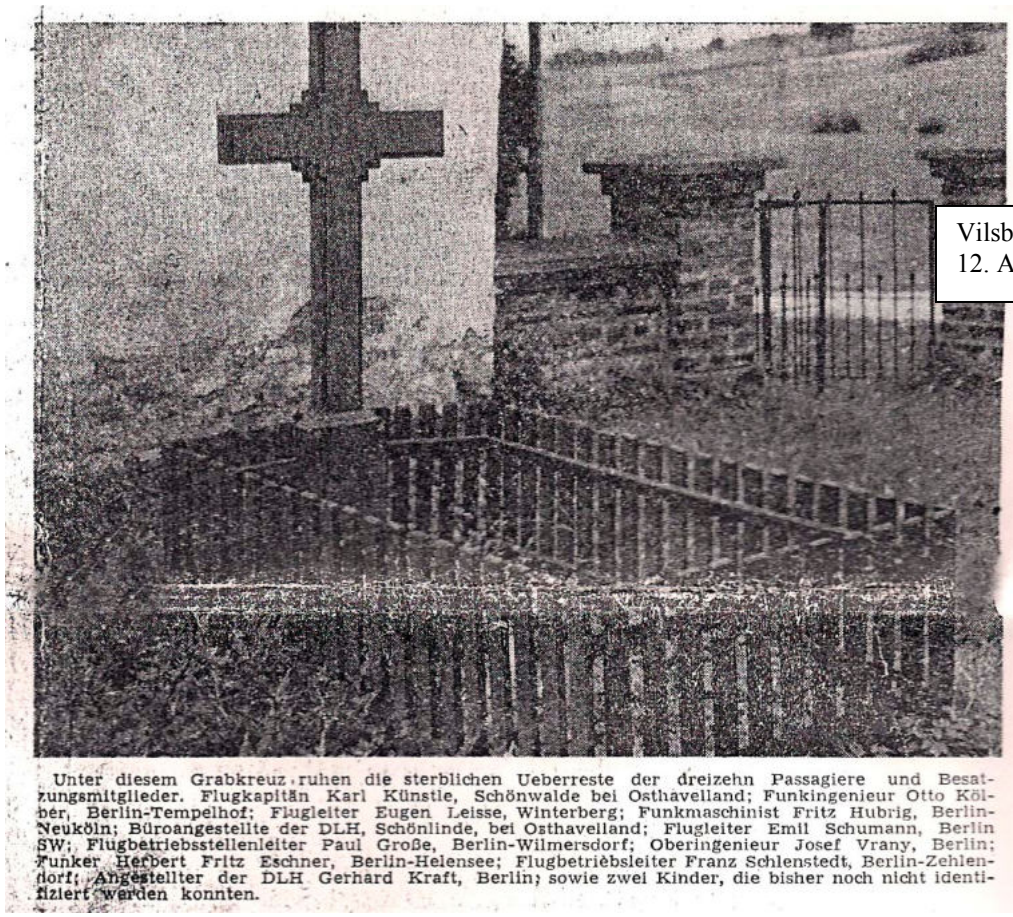
Peter Käser, 5. Juli 2005: Schreiben von Dr. Bernd Leisse. *Der bei dem Absturz getötete Eugen Leisse hatte sich bei der Lufthansa als Pilot beworben und war unter vielen Bewerbern ausgesucht worden. Er verlor jedoch bei einem privaten Unfall ein Auge, so dass er nicht mehr fliegen konnte. Darauf hin wurde er in der Luftaufsicht der Lufthansa eingesetzt. Seine Frau hieß Lore. Aus dieser Ehe ging die Tochter Monika hervor, die noch lebt. Mein Vater hat oft von der Exhumierung der Absturztoten berichtet, und auch von dem Torso des Flugkapitän Künstle, der unter einer kleinen Birke am Rande der Grube auf sein Drängen nach weiterem Nachgraben gefunden wurde. Erst hiermit konnte dann die Identität eindeutig geklärt werden.*
Peter Käser: 26. April 2010: Unterlagen von Dr. Bernd Leisse am 24.04.2010 bei der Führung zur Absturzstelle erhalten. Bernd Leisse war mit Gattin anwesend. - Sein Vater Dr. Walter Leisse, war am 28.01.1952 mit Friedrich Herold bei der Exhumierung dabei. Sein Bruder, Eugen Leisse ist bei dem Absturz ums Leben gekommen.

Am 29. Januar 1952 um 9.00 Uhr war die Beisetzung der Verunglückten, auf dem Friedhof bei der etwa zwei Kilometer entfernten Kirche St. Nikolaus in Tegernbach.

Nur wenige Dorfbewohner waren anwesend. Der Leichenzug setzte sich auf der Hauptstraße, von Egglkofen in Richtung Tegernbach in Bewegung. Vereinzelt schauten die Bewohner an der Straße aus ihren Häusern und Gehöften und schlossen sich dem Trauerzug an, so dass etwa 50 Personen im Friedhof ankamen. Am westlichen Ende der Ummauerung bei der St. Nikolauskirche, unter einer, in die Mauer eingelassenen Mutter Gottes Statue, war das Grab ausgehoben.

Es war eine schlichte und stille Abschiedsfeier von den Toten.

Die Kirche St. Nikolaus in Tegernbach bei Egglkofen



Unter diesem Grabkreuz ruhen die sterblichen Ueberreste der dreizehn Passagiere und Besatzungsmitglieder. Flugkapitän Karl Künstle, Schönwalde bei Osthavelland; Funkingenieur Otto Köber, Berlin-Tempelhof; Flugleiter Eugen Leisse, Winterberg; Funkmaschinist Fritz Hubrig, Berlin-Neukölln; Büroangestellte der DLH, Schönlinde, bei Osthavelland; Flugleiter Emil Schumann, Berlin SW; Flugbetriebsstellenleiter Paul Große, Berlin-Wilmersdorf; Oberingenieur Josef Vrany, Berlin; Funker Herbert Fritz Eschner, Berlin-Helensee; Flugbetriebsleiter Franz Schlenstedt, Berlin-Zehlendorf; Angestellter der DLH Gerhard Kraft, Berlin; sowie zwei Kinder, die bisher noch nicht identifiziert werden konnten.

Vilsbiburger Anzeiger
12. August 1956

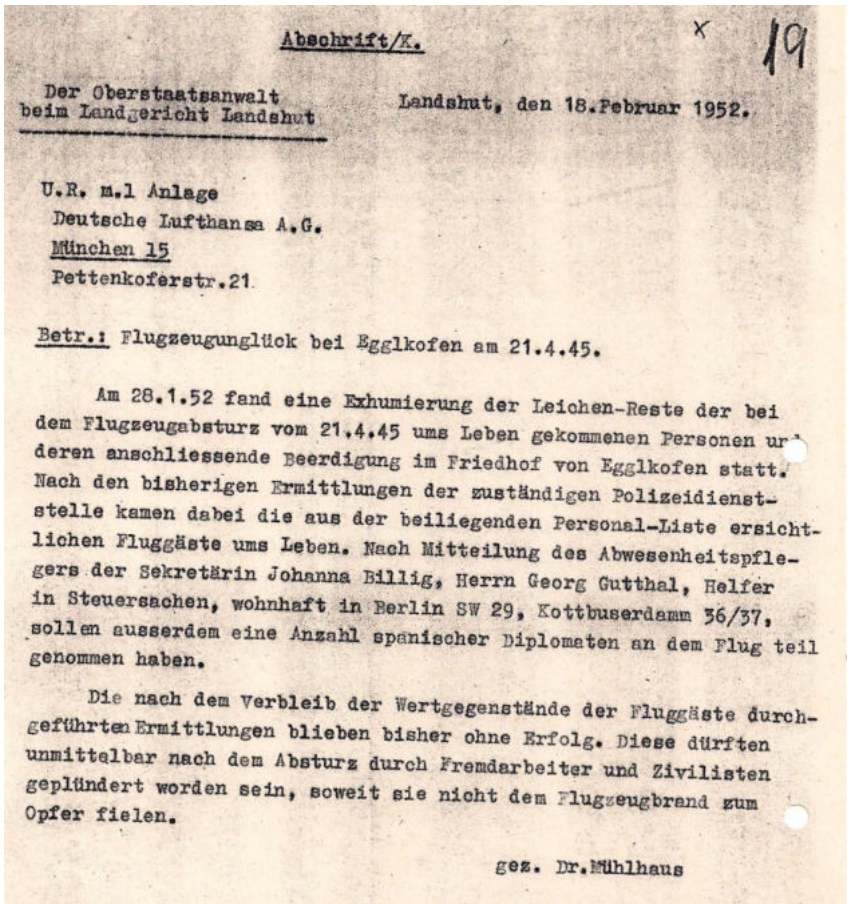
▪ Eine neue Personal-Liste

Von der Kriminalaußenstelle Mühldorf kam am **13.2.1952** eine umfangreiche ***„Personal-Liste",*** der beim Flugzeugabsturz ums Leben gekommenen Insassen, die erheblich von den bisher bekannten Listen abwich:

1. **Künstle, Karl August,** *geb. 16.4.1895, Kreis Calw, ehemaliges Oberamt Nagold/ Württemberg, Vater: Gottlieb Künstle, Mutter: Anna Maria, geb. Rinker, Flugkapitän, Deutscher.*
2. **Kelz, Karl,** *geb. 26.6.1898, Flugmaschinist, (von der Familie Kelz lebt noch der Sohn Rudolf Kelz. Dessen Anschrift ist unbekannt). Der Vormund Adolf Moser wohnt in Schwandorf (Oberpfalz), Weinbergstr. Nr.16.*
3. **Hubrig, Fritz,** *Feldwebel und Funkmaschinist, geb. 7. 11.1911 in Wiesenbrunn/Drebnitz, zuletzt wohnhaft gewesen Berlin-Neukölln, Berlinerstr. 101, verheiratet mit Ruth Hubrig, geb. Keil, zzt. wohnhaft: Burgkunstadt, Klosterstr. 15, Deutscher, evangl.*
4. **Eschner, Herbert,** *geb. am 31.3.1908, Funker.*
5. **Schlenstedt, Franz-Claus Udo**, *geb. 15.4.1894 in Weissburen, zuletzt wohnhaft gewesen: Bamberg, Jakobsplatz Nr.3, Flugbetriebsleiter, Deutscher, Ehefrau Anneliese Schlenstedt.*
6. **Grosse, Paul,** *geb. 5.3.1896, Flugbetriebstellvertreter.*
7. **Leisse, Eugen,** *geb. am 11.11.1910 in Winterberg, Kreis Brilon-Westfalen, Eltern: Edmund Leisse und Ella, geb. Heinrichs, verh. gewesen mit Lore Leisse, zzt. wohnhaft in Winterberg/Hochsauerland, Hagenstr.1, - Bruder des Leisse wohnhaft in Erlangen, Bismarckstr. 28 und heißt Walter Leisse, Zahnarzt.*
8. **Schumann, Emil,** *geb. 26.12.1904, Flugleiter.*
9. **Billig, Johanna,** *geb. 1.8.1911 Sekretärin.*
10. **Frau Künstle,** Ingeborg, Margot, Irmgard, *geb. Drong, Geburt ist beurkundet beim Geburtsregister Berlin-Schöneberg I, Nr. 713/920 - die Mutter der Frau Künstle: Gertrud Drong, wohnt Berlin W 30, Neue Winterfeldstr.36 bei Wegner.*
11. **Frau Juliane.**
12. **Frl. Kelz,** Tochter *von 2. und 11.*
13. *Nach Mitteilung der Kripo, Berlin F 1, Funkspruch Nr.211 vom 12.2.1952 befand sich in der abgestürzten Maschine der Betriebs- und technische Beamte* **Kraft Gerhard,** *geb. 8.7.1907, festgestellt aus der Kartei der Versorgungskasse der ehemaligen Lufthansa.*
14. *Nach Mitteilung der Kriminalpolizei Nürnberg-Dienstabteilung, vom 12.1.52, Nr. 912 (Fernschreiben) ist aus dem Akt des Oberversicherungsamtes Nürnberg ersichtlich, dass sich in der bezeichneten Maschine der Funker* **Kröger**, Wilhelm-August, *geb. 24.3.1902, verh. gewesen mit Margarete Kröger, zzt. Wohnhaft in Dietersheim/Neckar - befand.*
15. *Am 11.2.1952 erschien auf der Dienststelle der Krim.-Aussenstelle Mühldorf die Lehrerin Käthe Vrany, geb. Hinzmann, geb. 15.5.1897 in Berlin, wohnhaft in Passau, Hochstr.11 und gab an, dass sich in der abgestürzten Maschine ihr Ehemann* **Vrany, Josef,** *Ob. Ing,, geb. am 29.11.1886, in Siebenhirten bei Wien, Eltern: Wenzislaus und Pauline Vrany, geb. Fuchs, Mutter lebt in Wien, befand. Bei der Exhumierung der Leichen am 28.1.1952 wurde eine Ausweishülle mit einem Papier vorgefunden. Auf diesem Stand: "Josef V r a n y , geb am ...".*

Nachtrag zu 5. *Nach Mitteilung der Kriminalpolizei Nürnberg vom 12.2.1952, Fernschreiben Nr. X 912 - wurde Schlenstedt am 25. Juni 1947 durch das Amtsgericht Berlin-Mitte, Abteilung 60 unter Nr. 58/60 - II 1628/47 für tot erklärt. Als Zeitpunkt des Todes wurde Ende 21.4.1945 festgestellt.*

16. *Nach dem Protokoll der Abwicklungsstelle der Deutschen Lufthansa in München, Schwanthalerstraße waren noch folgende Personen nach zuverlässigen Zeugenaussagen im Flugzeug: Herr* **Kölber, Otto,** *geb.4.4.1907, Funk-Ingenieur und*
17. *Frl.* **Kalb, Ilse,** *Flugleitung (Büro Goller)"*



Abschrift/K. X 19

Der Oberstaatsanwalt beim Landgericht Landshut — Landshut, den 18.Februar 1952.

U.R. m.1 Anlage
Deutsche Lufthansa A.G.
München 15
Pettenkoferstr.21

Betr.: Flugzeugunglück bei Egglkofen am 21.4.45.

Am 28.1.52 fand eine Exhumierung der Leichen-Reste der bei dem Flugzeugabsturz vom 21.4.45 ums Leben gekommenen Personen und deren anschliessende Beerdigung im Friedhof von Egglkofen statt. Nach den bisherigen Ermittlungen der zuständigen Polizeidienststelle kamen dabei die aus der beiliegenden Personal-Liste ersichtlichen Fluggäste ums Leben. Nach Mitteilung des Abwesenheitspflegers der Sekretärin Johanna Billig, Herrn Georg Gutthal, Helfer in Steuersachen, wohnhaft in Berlin SW 29, Kottbuserdamm 36/37, sollen ausserdem eine Anzahl spanischer Diplomaten an dem Flug teilgenommen haben.

Die nach dem Verbleib der Wertgegenstände der Fluggäste durchgeführten Ermittlungen blieben bisher ohne Erfolg. Diese dürften unmittelbar nach dem Absturz durch Fremdarbeiter und Zivilisten geplündert worden sein, soweit sie nicht dem Flugzeugbrand zum Opfer fielen.

gez. Dr.Mühlhaus

Flugkapitän
August Künstle

Seine zweite Frau:
Ingeborg, Margot,
Irmgard, geb. Drong.

Kölber Otto

Josef Vrany

Willi Kröger

• Der Grabhügel muß abgetragen werden!

Am 17. April 1952 erhielt F. Herold einen Brief von Frau Vrany, der Ehefrau des verunglückten Josef Vrany, über den Zustand der Gedenkstätte in Tegernbach: „*Nach Auskunft vom Geistlichen Rat Pfarrer Groll mußte der Grabhügel wieder abgetragen werden, da auch innerhalb der kirchlichen Umzäunung bei der Kirche in Tegernbach, ebenfalls Gräber von jüdischen KZ-Häftlingen sich befinden. Die Angehörigen der verstorbenen KZ-Häftlinge dulden dieses Grab mit den angeblichen „Nazi-Größen" nicht in der Nähe ihrer Verstorbenen."*[15]

An diese Reaktion hätte niemand gedacht. Also kein Grabhügel, Grabkreuz oder Gedenktafel, die auf die Existenz des Grabes mit 22 Toten hinweist! Trotzdem wird von der DLH i.L. im August 1952 ein Gedenkkreuz in Eichenholz errichtet mit der Aufschrift: „Opfer des Flugzeugunglücks D-ASHH bei Piesenkofen am 21.4.1945 DLH“, das Grab wurde mit einem Zaun eingefasst und mit Blumen bepflanzt.[16]

Am 7. und 8. Juli 1956 fand die Umbettung der 11 NS-Opfer und KZ-Toten vom Tegernbacher Friedhof statt. Sie fanden ihre letzte Ruhestätte auf dem KZ-Sammelfriedhof Flossenbürg.[17]

Gräberfeld der 11 NS-Opfer auf dem Friedhof in Tegernbach bei Egglkofen.

[15] Akten: F. Herold, Nr. 18,21, 25. Schreiben der DLH i. L. am 1.8.1952 an F. Herold.
[16] Süddeutsche Zeitung, Nr. 18 vom 22./23.1.1955; Dann war die Verbindung abgebrochen – Letzter Streckenflug der alten Lufthansa endete im Nichts – Prozess klärt die Zusammenhänge des Absturzes.
[17] Zusatz: Käser am 25.01.2015. Ludwig, Lohr: Endlösung Süd, 2015, Seite 17. Höchtl Martin – Facharbeit, 3.02.1997. Sie schreiben: **Am 12. Juni 1956** wurden die elf KZ-Ermordeten im Auftrag der „Verwaltung für staatliche Schlösser und Gärten“ exhumiert und die Gebeine vom „Suchdienst“ zur Identifizierung nach München gebracht. Dabei stellte sich heraus, dass sich unter den Toten auch ein jüdischer Rabbiner befand.

Im Rahmen der Bestrebungen, die kleineren KZ-Friedhöfe aufzulösen, wurden nach dem Abschluß der Untersuchungen die Überreste der Exhumierten nach **Flosssenbürg**, Grabfeld J, Reihe 1a und 2a, - zu ihrer letzten Ruhestätte gebracht.

Fritz Ulrich, Bayerische Gedenkstätten, 20.01.2014 an Ludwig Lohr: Ursprünglich war der KZ-Sammelfriedhof in Dachau-Leitenberg vorgesehen. Ludwig Lohr, München: Broschüre Endlösung Süden, Seite 18.

Damit war nun der Weg frei für eine würdige Gestaltung der Grabanlage, für die Abgestürzten der „Hessen“. Eine neue Liste für 13 Verunglückte wurde am 15.9.1952 von der Kriminalaußenstelle Mühldorf an die DLH i.L geschickt. Für den aufgeführten verunglückten Personenkreis wurden die Angehörigen ermittelt und die Todeserklärungen von den zuständigen Behörden ausgestellt. Gegenüber der am 13.2.1952 erstellten Liste fehlten die Namen: Billig Johanna, Kröger Wilhelm, Kölber Otto und Kalb Ilse.

• Flucht, Geheimauftrag oder Dienstflug?

Im Jahre 1952 begannen die Berufungsverhandlungen gegen die „Berufsgenossenschaft für Feinmechanik und Elektrotechnik“ auf Zahlung von Unfallrenten. Einige Kernfragen galt es zu klären: War das bei Piesenkofen abgestürzte Flugzeug mit der FW 200 identisch? Befanden sich die Ehemänner der Klägerinnen Hubrig und Schlenstedt an Bord? War es ein Dienstflug der Lufthansa oder ein militärischer Einsatz als „Flucht vor den Russen", andererseits wegen der Anwesenheit eines SS-Offiziers als Kurier, ein militärischer Geheimauftrag? Wurde die FW 200 abgeschossen oder ist sie in Folge einer technischen Störung abgestürzt?

Wegen der Zahlungen an die Hinterbliebenen, war durch technische Gutachten zu beweisen, dass es sich um einen Dienstflug und somit ein Betriebsunfall handelte und nicht um eine kriegsbedingte Absturzursache. Die Zusammenhänge wurden mit jeder Antwort, die Friederich Herold über den Absturz bekam, durchsichtiger. Der Rechtsanwalt Dr. Carl Meixner aus München übernahm die Rechtsgeschäfte.

Schreiben mit 13 Seiten, von Rechtsanwalt Dr. Carl Meixner vom 10.1.1953 an das Bay. Landesversicherungsamt München, Akten: F. Herold Nr. 46. Durch die Explosion des Motors waren auch die Löcher in der abgesprengten Tragfläche zu erklären. Dies waren keine Einschusslöcher der Flak.
Einige Teile der Maschine hatten eine Leinwandbespannung.

• Verhandlung und Urteil

Am 9. Dezember 1954 erfolgte nach einer öffentlich mündlichen Verhandlung vor dem 3. Senat des Bayerischen Landessozialgerichtes in München das Urteil in der Unfallhinterbliebenenrentenstreitsache. Tatbestand:

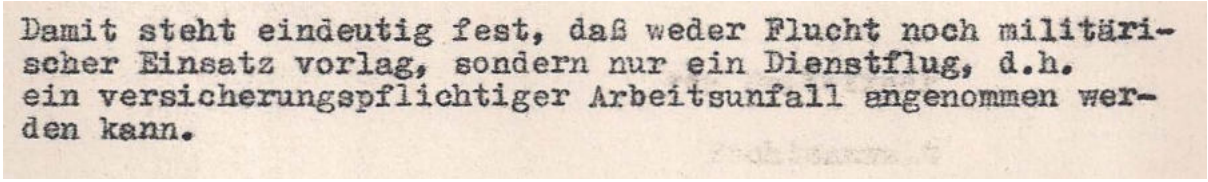
> *„Der Senat zieht aus dem Ergebnis der Beweisaufnahme den seiner Auffassung nach zwingenden Schluß, daß es sich bei dem Absturz der D-ASHH/FW 200 „Hessen“ um einen tragischen Unglücksfall handelte, dessen Ursachen ausschließlich im zivilen Flugbetrieb eigentümlichen Gefahrenbereich zu suchen, nicht aber auf kriegsbedingte Einflüsse zurückzuführen sind. Mit dieser Schlußfolgerung kann der Unfall - soweit er den Ehemann und Vater der Kläger betrifft - ausschließlich als Arbeitsunfall im Sinne des Dritten Buches der RVO angesehen werden".*[18ii]

In der Verhandlung wurde zum Ausdruck gebracht, dass die Mitnahme der Familienangehörigen der Lufthansa-Bediensteten, im Zustand der Lage der anrückenden Fronten, vernünftig gewesen sei, anstatt Frauen und Kinder der Bediensteten einem ungewissen Schicksal zu überlassen, solange noch Plätze in der „Hessen“ verfügbar waren. Somit wurde ein Urteil „für" die Hinterbliebenen gesprochen und es konnte in den meisten Fällen eine Unfallrente gezahlt werden.

Als eigentliche Absturzursache wurde von Gutachtern und Fachleuten festgestellt, dass nur zwei Möglichkeiten in Frage kommen können:

> *1. **Vergaserbrand** an einem der Motore. Die Entzündung konnte in der Nacht erst bemerkt werden, als sich der Brand bereits durch die Tragfläche gefressen hatte. Bei Tage hätte man den Brand durch die sich bildende Rauchfahne sofort entdeckt.*
>
> *2. **Blitzeinschlag** mit darauf folgender Entzündung.*

Zu dem Gutachten passen auch die Augenzeugenberichte der Bewohnern aus Piesenkofen: Es wurde eine Explosion wahrgenommen und das brennende Flugzeug torkelte, bis es in den Wald stürzte. Der linke Motor brannte und die linke Tragfläche mit Motor wurde kurz vor dem Absturz abgesprengt. Bei der Wegschaffung der Flugzeugreste durch einen Herrn Wimmer [Peter Wimmer, Spengler von Angerbach] wurden nur drei Motore ausgegraben. Der vierte Motor war nicht aufzufinden. Der Motor war schon in der Luft explodiert. Dadurch wurde die Tragfläche abgesprengt und vermutlich auch andere Teile deformiert und beschädigt als hätten diese Einschusslöcher.


Damit steht eindeutig fest, daß weder Flucht noch militäri-
scher Einsatz vorlag, sondern nur ein Dienstflug, d.h.
ein versicherungspflichtiger Arbeitsunfall angenommen wer-
den kann.

[18] Urteil des Senats des Bayer. Landessozialgerichts in München am 9.12.1954, Ue 956/52, Akten: F. Herold.

Absturz der D-ASHH „Condor" 7 Jahre nach Kriegsende aufgeklärt

Plötzlich riß die Funkverbindung ab

Ein Versicherungs-Prämienschein lenkte die Nachforschungen auf die richtige Spur

NÜRNBERG, 22. Febr. (nn)

Unter der Ueberschrift „Wer waren die Toten?" berichteten wir in unserer Ausgabe vom 3. Februar über die Exhumierung von zwölf bei einem Flugzeugunglück am 21. April 1945 in der Nähe der Ortschaft Tegernbach ums Leben gekommenen unbekannten Personen.

Der in Nürnberg wohnhafte, seinerzeitige Peilfunker des Flugplatzes München-Riem, Friedrich Herold, der mit der verunglückten Maschine bis zu ihrem Absturz in Funkverbindung stand, schilderte uns Einzelheiten über dieses Flugzeugunglück.

„In den Abendstunden des 21. April wurde in München-Riem die telegraphisch aus Berlin avisierte Maschine D-ASHH, Hessen, vom Typ Focke-Wolff-„Condor", mit Flugkapitän Künzele, einem der bewährtesten Lufthansa-Piloten erwartet. Der Flugauftrag mit dem diese Maschine unterwegs war, lautete „Verlegung der Flugbetriebsleitung von Berlin nach München." Sie kam nicht an.

Vom Start in Berlin weg stand die Maschine mit der Bodenfunkstelle Riem in Funkverbindung. Da sie im Blindflug den Münchner Platz anflog, schaltete sich die Peilfunkstelle ein, die ich (Friedrich Herold) besetzt hatte. Nach Ueberfliegen des Flugplatzes Riem bog die Maschine nach Südosten ab, um nach einer Linkskurve von Osten her zu landen. Während dieses Manövers riß plötzlich der Funkverkehr ab. Alle Versuche, die Verbindung wieder herzustellen, wie auch alle Nachforschungen über den Verbleib der D-ASHH blieben erfolglos. Falschmeldungen der englischen Rundfunkstation BBC führten nach dem Zusammenbruch außerdem auf eine falsche Spur. So wurde bis 1949 außerhalb der Grenzen Deutschlands nach dem vermißten Flugzeug gesucht.

Durch einen Zufall kamen die Nachforschungen auf die richtige Fährte. Ein Ungar versuchte 1949 mit einem vermutlich an der Absturzstelle des Flugzeuges gefundenen Versicherungs-Prämienschein ein Geschäft zu machen. Die Recherchen führten im Gebiet von Tegernbach in Oberbayern zum Auffinden der Unglücksstelle. Wie Augenzeugen des Absturzes des „Condor" berichteten, waren bei dem Aufprall der Maschine Ladung und Insassen herausgeschleudert worden. Die aus Telefunkengeräten bestehende Ladung sowie das persönliche Eigentum der Insassen verschwanden in nicht mehr feststellbare Hände. Die Toten hatte man noch einige Zeit liegen lassen, bis sich ein paar Männer fanden, die sie in dem Krater der Absturzstelle beerdigten und ein einfaches Birkenkreuz auf der Beisetzungsstelle errichteten.

Seit dem im Herbst 1949 der Unfallort feststand, versuchten die Hinterbliebenen eine Exhumierung zu veranlassen, um soweit dies noch möglich war, die ums Leben gekommenen zu identifizieren, da sich weder staatliche noch private Versicherungen bereit fanden, diesen Flugzeugunfall als den der Maschine D-ASHH anzuerkennen.

Nach siebenjährigen Nachforschungen hat sich jetzt die Kette der Vermutungen zu Tatsachen geschlossen. Die Exhumierung der Verunglückten, bei denen Notizbücher, Geldbeutel, und Brieftaschen gefunden wurden, ergab eindeutig, um welches Flugzeug es sich gehandelt hat. Unter den Papieren wurde u. a. der vollkommen erhaltene Lufthansa-Ausweis von Flugkapitän Künzele gefunden. Genaue Anhaltspunkte über die Zahl der Insassen des „Condor", unter denen sich zwei Spanier befanden, liegen noch nicht vor.

Die Vermutung, daß sich mit dieser Maschine prominente Vertreter des Dritten Reiches in Sicherheit bringen wollten, ist absurd, da alle Augenzeugen beim Start der D-ASHH in Berlin erklärten, daß keine solche Person an Bord war". Nach der Exhumierung wurden die sterblichen Reste der verunglückten Insassen in einem Gemeinschaftsgrab auf dem Friedhof Tegernbach zur letzten Ruhe gebettet."

Aus: *Franken und Bayern,* 22. Februar 1955

Einige Gegenstände, die Peter Käser an der Absturzstelle gefunden hat.
Bei der Exhumierungsgrabung wurden die sperrigen Gegenstände in das nebenan liegende Loch, wo der Rumpf steckte, geworfen.

Kinderschuh

Friedrich Herold

Nürnberg, den 20. 5. 1955
Brosamerstraße 7
20.05.1955

8/49

Herrn Rechtsanwalt
Dr. Carl Meixner
München
Briennerstraße 3

Sehr geehrter Herr Doktor Meixner !

In der Anlage sende ich Ihnen die mir freundlichst überlassenen Schriftstücke zurück und füge dem Schriftsatz der Beklagten folgende Erwiderung bei :

Zu I./ Der Flugmaschinist Karl Kelz konnte erst nach langem Zureden von Seiten anderer, in Berlin verbleibender Kameraden und in letzter Minute, dazu überredet werden, seine ganz in der Nähe des Flughafens Tempelhof wohnenden Angehörigen (Frau und Tochter) zu holen und mit auf den Flug zu nehmen. Er war natürlich der Meinung, daß der Flug nur bis München geht und er mit der gleichen Maschine nach Berlin zurückfliegt. Die Möglichkeit eines Weiterfluges nach Spanien soll er erst kurz vor dem Start erfahren haben. (Aussage Hans Diebler).

Zu III./ Vernünftige Überlegung. Der Gedanke der Beklagten, daß der mitfliegende SS-Standartenführer mit Vollmachten versehen war, um mit diesen einen Weiterflug zu erzwingen, wenn notwendig, ist so abwegig und absurd, daß es sich nicht lohnt, ernstlich darauf einzugehen. Gerade hier zeigt sich wieder die Ansicht eines mit der Materie des Flugbetriebes nicht vertrauten Laien oder eines vermeintlichen Sachverständigen mit Halbbildung. Mir ist kein Fall bekannt geworden, daß eine militärische Dienststelle gewagt hätte, einen fliegerischen Einsatz von einen Besatzung zu erzwingen. Selbst bei der Luftwaffe ist für gewagte Unternehmen der Entscheid des Kommandanten des Flugzeuges über die Durchführbarkeit eines Fluges- die Verantwortung für das Gelingen oder Nichtgelingen des Auftrages behält auf alle Fälle der Kommandant und nicht der Auftraggeber)- als bindend angesehen und geachtet worden.
Gerade das gilt auch heute noch in der modernen Fliegerei.

V./ Der 4. Motor liegt bestimmt nich an der Unfallstelle und ist auch früher nicht von Buntmetallsammlern ausgegraben und abgeholt worden. Das wäre auf alle Fälle bemerkt worden, erklärten mir bei der Umbettung Anwohner. Warum sollen diese Leute dann auch nur einen einzigen Motor ausgegraben haben?

Zusatz : Es wäre im Übrigen interessant, zu erfahren, welche Flugzeugunfälle des zivilen Sektors, welche sich während des Krieges ereigneten, durch die Beklagte als unfallversicherungswürdig anerkannt wurden.

Aus meiner eigenen Erinnerung möchte ich folgende 3 Fälle anführen :

Im August 1944 flog eine FW2oo der DLH von Berlin nach Barcelona. Der Kurs ging damals noch über Lyon-Rhonetal. Maschine und Besatzung (incl. Fluggäste) blieben bis heute verschollen. Gerüchtweise wurde bekannt [illegible]

rige zur Landung gezwungen wurde.
Die Besatzung bestand aus

Flugkapitän Liman
Flugmasch. Papenhagen
Funker Amphlett

Frau Amphlett versicherte mir bei einem Besuch nach dem Kriege in Nürnberg, daß sie Rente aus der gesetzl. Unfallversicherung erhält.

Der 2. Fall ereignete sich auch in der 2. Hälfte 1944. Eine weitere FW 2oo der DLH geriet auf dem Kurs Berlin - Stockholm über der Ostsee in Brand und stürzte ab. Die Ursache wurde uns nicht bekannt. (Vergaserbrand !?)
Von dem Namen der Besatzung ist mir nur noch der Funker L e n z in Erinnerung.

Der 3. Fall ereignete sich im Winter der Jahre 1944/45. Eine Ju 52 der DLH der Strecke Berlin - Oslo hatte nordwestlich von Oslo im unsichtigen Wetter Bodenberührung und ging mit allen Insassen verloren.
Namen von Insassen sind mir nicht mehr im Gedächtnis.

Es dürfte sich lohnen, nachzuforschen, welche Behandlung diese Fälle durch die Berufsgenossenschaft erfahren haben. Vielleicht ergeben sich Parallelen, die für unseren Fall von Wichtigkeit sind.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Nachsatz zu Abschn. VII :
Wenn die Beklagte behauptet, daß 1944/45 nur beim Vorliegen ganz außergewöhnlicher Umstände Entlassungen aus der Wehrmacht erfolgten, so können wir dies ganz entschieden für uns in Anspruch nehmen. Wir sind ja aus den Wehrdienst arbeitsbeurlaubt worden und sogar noch entlassen worden..

Unter dem von der Beklagten zitierten Gesichtspunkt der außergewöhnlichen Wichtigkeit ist dann auch die Verlegung der Flugbetriebsleitung erfolgt.

Dann war die Verbindung abgebrochen

Letzter Streckenflug der alten Lufthansa endete im Nichts / Prozeß klärt die Zusammenhänge des Abst

München (SZ) — Am Abend des 21. 4. 1945, als die Russen Berlin bereits eingeschlossen und teilweise unter Feuer genommen hatten, startete in Berlin-Tempelhof eine Focke-Wulf 200 der Lufthansa zu ihrem letzten planmäßigen Streckenflug über München nach Barcelona. An Bord befanden sich Mitglieder der Verkehrsleitung der Lufthansa, die ihren Sitz nach München verlegen sollte. Die Maschine ist niemals angekommen. Sie blieb jahrelang verschollen. Alle Nachforschungen — in Deutschland, der Schweiz oder Spanien — waren zunächst erfolglos.

Da kam 1950 die Nachricht, daß 100 km östlich von München in Piesenkofen bei Mühldorf in der fraglichen Nacht eine Verkehrsmaschine abgestürzt und mit sämtlichen Insassen verbrannt war. Alle Anzeichen ließen darauf schließen, daß es sich um die vermißte FW 200 handelte. Die Vermutung verdichtete sich jedoch erst zur Gewißheit in einem Prozeß, der jetzt vor dem 3. Senat des Landessozialgerichts Bayern zu Ende ging.

In diesem Prozeß klagten Hinterbliebene der verunglückten Besatzungsmitglieder gegen die Berufsgenossenschaft für Feinmechanik und Optik als Rechtsträger der Unfallversicherung auf Zahlung von Unfallrente. Nach fünfjähriger Dauer des Verfahrens wurde ihnen der Anspruch zuerkannt.

Vier Kernfragen galt es zu klären: 1. War das bei Piesenkofen abgestürzte Flugzeug mit der FW 200 identisch? 2. Befanden sich die Ehemänner der Klägerinnen Hubrig und Schlenstedt an Bord? 3. War es ein Dienstflug oder militärischer Einsatz oder etwa Flucht aus Berlin? 4. Wurde die FW 200 abgeschossen oder ist sie infolge einer technischen Störung abgestürzt?

Zunächst verlangte der Vertreter der Berufsgenossenschaft die Vernehmung des früheren Chauffeurs von Hitler, Erich Kempka, der in seinem Buch „Ich habe Hitler verbrannt", behauptet hatte, daß am 21. 4. 1945 Hitler selbst den Befehl gegeben hatte, alle in Berlin verfügbaren Flugzeuge startklar zu machen und damit Frauen und Kinder nach dem Süden abzutransportieren. Der bescheiden und sympathisch wirkende ehemalige Chef des Kraftfahrzeugwesens in Berlin erklärte als Zeuge, der von ihm zitierte Führerbefehl habe sich nur auf die Führer-Kurierstaffel bezogen, die auch eingesetzt wurde. Daß Maschinen der Lufthansa für diesen Transport angefordert oder beschlagnahmt wurden, glaube er nicht.

Weitere Zeugen wurden in allen Gegenden der Bundesrepublik ausfindig gemacht, um festzustellen, ob sich z. B. die Besatzungsmitglieder Hubrig und Schlenstedt, deren Witwen in dem Prozeß als Klägerinnen auftraten, in der Maschine befanden oder die FW 200 tatsächlich einen Teil der Lufthansadirektion nach München befördern sollte. Passagierlisten wurden zusammengestellt, amtliche Wetterauskünfte eingeholt, die auf äußerst schlechte Sicht, sehr böiges Wetter, Schnee- und Regenschauer lauteten. Man fand heraus, daß „im gesamten Fluggebiet keine Feindjäger gemeldet" waren, daß Flugkapitän Künstle schon über 3 Millionen Flugkilometer hinter sich hatte, als er sich an den Knüppel der Unglücksmaschine setzte. Er war überall als erfahrener und pflichtbewußter Pilot bekannt. Man rechnete aus, wie die Front am 21. April verlief und wieviele Kilometer die FW 200 über feindlich besetztes Gebiet fliegen mußte, um nach München zu kommen. Man zitierte die Flugdienstleiter, die in der fraglichen Nacht Dienst taten, die Funker an den Peilgeräten, die Beobachter und die Leute vom Flugsicherungsdienst.

Und dann untersuchten Sachverständige noch einmal die Absturzstelle. „Heute noch sieht man vier Mulden an dem Platz", heißt es in einem Bericht. „Eine größere — wahrscheinlich die Stelle, an der sich der Rumpf in den Boden gebohrt hat und drei kleine, die von den Motoren herrühren dürften." Der Sachverständige kam zu dem Ergebnis: Grund des Absturzes wahrscheinlich Herausbrechen eines Motors, vielleicht auch Vergaserbrand oder Berühren der Bäume, denn eine Notlandung war in dem Gelände nicht möglich. Es stehe jedenfalls fest, daß die Condor, um eine solche habe es sich gehandelt, bereits in der Luft gebrannt habe und nicht durch Flak oder Nachtjäger abgeschossen wurde.

Als im Jahre 1950 auf Anordnung der Staatsanwaltschaft Landshut die Leichen der abgestürzten Passagiere exhumiert wurden, fand man noch ein vergilbtes Papier: den Flugzeugführerschein des Piloten. Er lautete auf Namen Künstle! Auf dem Flughafen München-Neubiberg erwarteten die Männer der Lufthansa die aus Berlin angekündigte Maschine. Bis lange nach Mitternacht stand der damalige Flugbetriebsleiter Meyer auf dem Rollfeld. Kurz nach 21 Uhr hatte ein Funkpeiler von der Maschine, die man für die FW 200 hielt, einen Anruf erhalten: „Senden Sie Peilzeichen, wir werden auch von drei Seiten geschah. Dann war die Verbindung abgebrochen. Das Flugzeug antwortete nicht mehr. In den letzten 10 Minuten muß es zur Landung ist es abgestürzt. So endete am 21. April 1945 der letzte Streckenflug der alten Lufthansa nach Spanien.

Vor wenigen Tagen gab die neue Luft bekannt, daß sie zuerst ihren europäischen Streckendienst wieder aufnehmen werde, und zwar nach England, Frankreich und — Spanien.

Süddeutsche Zeitung 22./23. Januar 1955

Focke-Wulf Fw 200 „Condor" - Großverkehrsflugzeug GRENZMARK

Hitler war nicht im Flugzeug

Letzte Ermittlungen zu dem mysteriösen Flugzeugabsturz im Wald von Piesenkofen

Mit der Beurkundung des Funk-Ingenieurs Hermann Otto Kölber aus Berlin-Tempelhof, durch die Oberstaatsanwaltschaft in Landshut, konnten im Standesamt Egglkofen die Beurkundungen des am 21. April 1945, gegen 22 Uhr, bei Piesenkofen brennend abgestürzten Flugzeuges Focke Wulf-Condor 200 D-ASHH „Hessen" der Deutschen Lufthansa abgeschlossen werden. Außer Kölber wurden beurkundet: Eugen Leisse, Flugleiter aus Winterberg; Fritz Hubrig, Funkmaschinist aus Berlin-Neukölln; Ingeborg Künstle, Büroangestellte aus Schönlinde bei Osthavelland; Karl Künstle, Flugkapitän aus Schönwalde bei Osthavelland; Emil Schumann, Flugleiter aus Berlin-SW.; Paul Große, Flugbetriebsstellenleiter und Ingenieur aus Berlin-Wilmersdorf; Josef Vrany, Oberingenieur aus Berlin; Herbert Fritz Eschner, Funker aus Berlin-Halensee; Franz Schlenstedt, Flugbetriebsleiter aus Berlin-Zehlendorf; Gerhard Kraft, Angestellter, aus Berlin.

Die Vermutungen der Bevölkerung sowie amerikanischer Dienststellen, daß sich in dem Flugzeug prominente Wehrmachts- oder Parteiangehörige befanden, hat sich als falsch erwiesen. Das Flugzeug war vorher unter Führung des Flugzeugkapitäns Künstle, der einer der erfahrensten Piloten der Deutschen Lufthansa und mit der goldenen Flugzeugspange ausgezeichnet war, in Berlin-Tempelhof gestartet. Beim Absturz wurden sämtliche Insassen des Flugzeuges getötet. Verstümmelt und verbrannt lagen die Körperteile der Insassen umher und wurden durch den damaligen Volkssturm neben der Absturzstelle begraben. Kein Kreuz und keine Gedenktafel erinnerte daran, daß im Walde von Piesenkofen diese Menschen den Tod fanden. Wiederholtes Anfragen beim Standesamt Egglkofen um Ausstellung einer Sterbe-Urkunde, sowie persönliche Vorsprachen beim Standesamt Egglkofen blieben erfolglos. Auf wiederholtes Drängen der Hinterbliebenen und der Gemeindeverwaltung Egglkofen (Bürgermeister Seidl) wurden dann am 28. Januar 1952 die Leichen der abgestürzten Passagiere exhumiert. Nach längeren Ausgrabungen konnte ein Beamter der Krim.-Außenstelle Mühldorf ein vergilbtes Papier finden. Es war der Flugzeugführerschein des Piloten Karl Künstle. Gleich nach dem Absturz des Flugzeuges konnten noch folgende Sachen vorgefunden werden: etwa 2000 Mark in deutscher Währung, spanische Münzen, Geheimdokumente und Landkarten von Spanien, die gleich nach Einmarsch der amerikanischen Truppen beschlagnahmt wurden, da diese der Meinung waren, daß Hitler mit dieser Maschine eine Flucht nach Spanien versucht habe.

Dies alles brachte eine öffentliche Sitzung über Unfallentschädigung vor dem Landessozialgericht in München an das Tageslicht. Einige ständige Prozeßbesucher, meist junge Studenten und alte Pensionisten, lasen den Anschlag und gingen mürrisch wieder weg. Der Prozeß aber wurde zu einer Sensation: In nahezu fünfjährigen Untersuchungen hat man in München den letzten geheimnisvollen Flug der „Hessen" und damit das Ende der alten Deutschen Lufthansa-A.G. auf einmalige Weise nachkonstruiert, um zu entscheiden, ob den Hinterbliebenen der in dieser Maschine verbrannten Passagiere eine Unfallrente auszuzahlen ist. Berge von Urkundenmaterial türmten sich vor den Richtern: Fotokopien, Landkarten, Zeichnungen, Protokolle, Zeugenaussagen. Noch einmal wurde von Berichterstattern der Sachverhalt geschildert. Zwölf Stunden später wurde das Urteil gefällt. Es besagt vor allem: die Hinterbliebenen haben Anspruch auf die Unfallrente, denn die Lufthansa FW - 200 D - ASHH „Hessen" ist auf einem planmäßigen Linienflug verunglückt und nicht durch Kriegseinwirkung zu Schaden gekommen — die Lufthansa war bis zum letzten Augenblick eine rein privatwirtschaftliche A.G., sie unterstand keiner militärischen Dienststelle, keinem Führerbefehl, keinem Einsatzkommando.

Und so geschah es: Am Abend des 2. April 1945 sitzen im Dienstgebäude des Flughafens Berlin-Tempelhof einige Angehörige der Deutschen Lufthansa beisammen. Düstere Stimmung lastete seit Tagen auf allen hier. Die Russen sind durchgebrochen, in ein paar Tagen können sie in Berlin sein! Das Bellen der Abwehrgeschütze kam näher. Aber die Lufthansa flog immer noch, wie im tiefsten Frieden. Planmäßig starteten und landeten die Maschinen. Ohne Jagdschutz und Bordwaffen wurden die Strecken ins neutrale Ausland bedient. Am 21. April hatten die Russen mit ihren Panzern die Stadtgrenze Berlins an einigen Stellen fast schon erreicht. Jetzt entschloß man sich, die DLH-Flugdienststelle nach München zu verlegen. 19.45 Uhr wurde das Gepäck zur Maschine ausgefahren, Koffer und Kartons, ein paar Kisten, mehrere Rucksäcke und Mappen. Dann kletterte Flugkapitän Künstle in die Condor. Ein letztes Winken aus der Kabinentür. Es ist genau 20.03 Uhr. Kurz nach 21.30 Uhr befand sich die Maschine fast unmittelbar über dem Flugplatz München-Riem. Der Flugkapitän flog in einem weiten Bogen über die Stadt München hinweg. Plötzlich setzte einer der Motoren aus, aus dem linken äußeren Motor schlugen grelle Flammen empor. Künstle ging etwas tiefer und drosselte die Benzinzufuhr. Im Nu flatterte die linke Tragfläche weg. Baumspitzen streiften die Kabine. Dann stürzte die Maschine ab. Fast senkrecht bohrte sich ihr mächtiger Rumpf in den aufgeweichten Boden im Walde von Piesenkofen. Mit einem gewaltigen Donnerschlag explodieren die Tanks. Eine Tragfläche lag auf einer Wiese.

Sieben lange Jahre hindurch, bis 1952, wußten die Angehörigen der Verunglückten nichts von dem Absturz und dem tragischen Schicksal ihrer Lieben. Sie vermuteten sogar die Passagiere irgendwo im Ausland und hofften auf den Tag des Wiedersehens.

Vilsbiburger Anzeiger 12./13.09.1955

Ein sensationeller Prozeß in München enthüllte jetzt ein tragisches Geheimnis und offenbarte zugleich die großartige Leistung der Deutschen Lufthansa im zweiten Weltkrieg...

Das Ende der Focke-Wulf-Condor 200 D-ASHH „Hessen"

Am 21. April 1945 gegen 22 Uhr stürzte bei Piesenkofen, Landkreis Mühldorf in Oberbayern, das Flugzeug der Deutschen Lufthansa FW 200 D-ASHH „Hessen" ab und brannte aus. Die Maschine war etwa zwei Stunden vorher unter Führung des Flugkapitäns Künstle aus dem schon kampfumtobten Berlin mit 20 Passagieren nach München gestartet. Bei dem Absturz wurden sämtliche Insassen getötet. Darunter befand sich auch der Funker Friedrich Hubrig. Seiner Ehefrau wurde damals eine Unfallrente nicht zugebilligt. Deshalb kam der Absturz des Flugzeuges vor die Gerichte. Fünf Jahre lang arbeitete man an der notwendigen Rekonstruktion des Absturzes. Dann wurde jegliche Kriegseinwirkung verworfen und ein Unfall festgestellt. Die Versicherungsgesellschaft muß zahlen. Wie aber verlief dieser Unglücksflug? Was geschah in jener stürmischen Aprilnacht vor zehn Jahren, in den letzten Kriegstagen, als die Maschinen der Lufthansa immer noch inmitten des dräuenden Chaos planmäßig ihre Flüge durchführten? Das enthüllt der heutige Schluß unseres dramatischen Berichtes, den wir anläßlich der Wiederaufnahme des deutschen Flugverkehrs durch die Lufthansa nach zehnjähriger Zwangspause veröffentlichen.

(Schluß)

Kurz nach Berlin zieht Flugkapitän Künstle die Maschine bis auf 3000 m hoch. Im Passagierraum haben es sich die anderen bequem gemacht. Die kleine Dorothea ist eingeschlafen. In der Funkkabine sitzt Hubrig vor seinem Gerät. Angestrengt lauscht er in den Aether. Es tickt und summt, aber es sind lauter unbekannte Stationen. Mit Tempelhof hat er keine Verbindung mehr. Es wäre gefährlich, weiß er, jetzt den Funkverkehr aufzunehmen. Zu leicht könnte die „Condor" von feindlichen Radarstationen geortet werden ...

Einige Zeit später geht Flugkapitän Künstle auf 2000 Meter herunter. Er fliegt nur nach den Instrumenten. Dichte Wolkenfetzen versperren die Sicht. Unten liegt schwarz und unheimlich die Erde. Jetzt klatschen dicke Regentropfen gegen die Scheiben der Führerkanzel. Schwere Böen erfassen die Maschine. Funkmaschinist Hubrig kommt vor:

„Meldung vom Sicherungsdienst: Keine Feindjäger im gesamten Fluggebiet!"

Künstle nickt: „Wir werden's schaffen! Wenn nur die Sicht besser wäre — kaum drei Meter — aber weiter herunter zu gehen, ist nicht ratsam. Sonst schießt uns am Ende die eigene Flak ab!"

Im Passagierraum holt einer eine Flasche Wein heraus und reicht sie herum. „Es kann nicht mehr lange dauern — wir müssen bald in München sein."

Mit 320 Stundenkilometern rast die „Condor" durch die gärende Nacht . . .

Auf dem Flughafen München-Neubiberg erwarten die Männer der Lufthansa die aus Berlin angekündigte Maschine. Die Leute der Flugplatzleitung stehen auf dem Rollfeld und schauen in die Finsternis hinaus.

„Jetzt müßte sie schon in der Nähe sein", meint Flugbetriebsleiter Alfred Meyer.

machen sich fertig zum Landen. Dichte Schneeschauer klatschen jetzt gegen die Scheiben und die Tragflächen der Maschine. Aber noch ist alles in bester Ordnung...

Plötzlich aber setzt einer der Motoren kurz aus. Er stottert. Und dann schlagen grelle Flammen aus dem linken äußeren Motor! Künstle, geistesgegenwärtig, geht sofort tiefer, drosselt die Benzinzufuhr. Er kann ausgleichen und bringt die Maschine wieder auf Kurs. Aber dann sieht er: so kommen wir nicht nach Neubiberg zurück. Wir müssen notlanden!

Angestrengt späht Künstle durch die Nacht. Hubrig sucht mit dem Landescheinwerfer den Boden drunten ab. Jetzt ist die wuchtige Maschine vielleicht noch 250 Meter hoch. Ein Steigen ist kaum mehr möglich. Nun sieht man unten schon Baumspitzen. Ein paar Häuser huschen im Scheinwerfer vorbei. Dann wieder Bäume — Bäume — Bäume ...

Verzweifelt sucht der Pilot in dem Dunkel nach einem Acker für eine Notlandung. Aber da gibt es nur Bäume ...

Jetzt hat der Motorbrand schon die Tragfläche erfaßt. Jeden Augenblick kann der Motorblock ausbrechen, und dann ... Im Passagierraum spielen sich erschütternde Szenen ab. Funkmaschinist Hubrig reißt den automatischen Handfeuerlöscher aus den Halbern. Plötzlich kippt die Maschine nach links. Der Motor bricht aus. Die Tragfläche flattert weg. Baumspitzen streifen die Kabine. Dann kippt die „Condor" jäh ab. Fast senkrecht bohrt sich ihr mächtiger Rumpf in den aufgeweichten Boden, zwanzig Meter vom Waldrand entfernt. Mit einem gewaltigen Donnerschlag

giere sind bei dem grauenvollen Unfall ums Leben gekommen. In einem Wäldchen bei Piesenkofen finden sie ihr Grab ...

*

Fünf lange Jahre hindurch, bis 1950, wußten die Angehörigen der Verunglückten nichts von dem Absturz und dem tragischen Schicksal ihrer Lieben. Sie vermuteten vielleicht sogar die Passagiere irgendwo im Ausland und hofften auf den Tag des Wiedersehens. Aber dann verdichtete sich die Vermutung, daß die bei Piesenkofen abgestürzte Maschine die FW 200 D-ASHH war, zur traurigen Gewißheit.

Wegen der Weigerung der Unfallversicherungsgesellschaft, den Angehörigen eine Rente zu bezahlen, mußten sich die Gerichte mit dem Fall beschäftigen. Niemand wollte glauben, daß in den letzten Kriegstagen, als jeder Tropfen Benzin wie ein Goldschatz bewacht wurde, als verdiente Offiziere von fliegenden Standgerichten wegen „Fahnenflucht" wenige Kilometer hinter der Front aufgehängt wurden, als alles drunter und drüber ging, daß in diesem [illegible] noch eine große Maschine im rein zivilen Linienverkehr von Berlin nach München geflogen sei. Man dachte an überstürzte Flucht, an eine geheime Militärmission, an einen Sonderflug oder — selbst wenn man den zivilen Linienflug anerkennen wollte — an Abschuß durch

Die letzte Focke-Wulf kam nie in München an

Landessozialgericht befaßt sich mit einem Streckenflug der alten Deutschen Lufthansa

München – Vor zehn Jahren, am 21. April 1945, also in den Tagen des Zusammenbruchs, startete vom Tempelhofer Flugplatz in Berlin die letzte fahrplanmäßige Maschine der alten Deutschen Lufthansa zu einem fahrplanmäßigen Flug nach München. Mitglieder der Verkehrsleitung der Hansa wollten ihren Sitz aus der von russischen Truppen umzingelten Reichshauptstadt nach München verlegen. Der Pilot, der die viermotorige Focke-Wulf 200 „Condor" führte, war Flugkapitän Karl-August Künstle, einer der erfahrensten Flugzeugführer der Deutschen Lufthansa, der bis zu diesem Zeitpunkt rund drei Millionen Flugkilometer in der Luft zurückgelegt hatte.

Die letzte FW 200 der Deutschen Lufthansa kam niemals in München an. Auch alle Nachforschungen nach der Maschine blieben ergebnislos. 1950 wurde bekannt, daß in der Nacht vom 21. zum 22. April 1945 hundert Kilometer nördlich von München ein größeres Verkehrsflugzeug abgestürzt war. Aber erst vor kurzem wurde nachgewiesen, daß es sich tatsächlich um die vermißte Maschine handeln muß.

Der in **Durach** lebende Bruder des Flugkapitäns, Gottlieb Künstle, hat jetzt auch die Todeserklärung für Karl-August beantragt. Geklärt wurde das Schicksal der „Condor" vor dem Dritten Senat des Landessozialgerichtes Bayern. Die Witwen zweier Besatzungsmitglieder hatten die zuständige Berufsgenossenschaft als Träger der Unfallversicherung auf Zahlung der Unfallrente verklagt.

Vor Gericht ging es um vier Hauptfragen. War das nördlich von München abgestürzte Flugzeug tatsächlich die vermißte FW 200? Waren die beiden Besatzungsmitglieder an Bord? War es tatsächlich ein Dienstflug? Und stürzte die Maschine infolge eines technischen Fehlers ab? Die Versicherung hätte nämlich nicht zahlen zu brauchen, wenn das Flugzeug zu einem militärischen Einsatz verwendet oder auf einem Dienstflug vom Feind abgeschossen wurde.

Aus allen Teilen Deutschlands mußte das Gericht die Zeugen zusammensuchen. An Hand verschiedener Unterlagen wurde schließlich festgestellt, daß zu der fraglichen Zeit „im gesamten Fluggebiet keine Feindjäger" gemeldet waren und daß damals schlechtes Wetter herrschte. Den letzten Funkspruch der „Condor": „Senden Sie Peilzeichen" hatte man um 21.07 Uhr in München-Neubiberg aufgefangen. Drei Zeichen wurden gesendet, aber die Maschine, die zehn Minuten später auf dem Münchner Flugplatz hätte landen müssen, antwortete nicht mehr.

Sachverständige stellten an der Absturzstelle fest, daß das Unglück durch Herausbrechen eines Motors erfolgt sein mußte und daß die FW 200 bereits in der Luft gebrannt hatte. Als man an der Absturzstelle nachgrub, wurden die letzten Zweifel behoben. Man fand ein verkohltes Stück Papier, den Flugzeugführerschein des Piloten, der auf den Namen Künstle ausgestellt war. Nach zehn Jahren konnte so das Geheimnis um den letzten Streckenflug der alten Deutschen Lufthansa geklärt werden.

Allgäuer Heimat u. Bayern-Chronik 21.4.55

... DURCH BAYERN

Rosenau mit Ausgrabungen zur Erforschung des Castells Bolodurum, das vermutlich auf das 2. Jahrhundert nach Christi Geburt zurückgeht.

Weiden - Das Bischöfliche Knabenseminar in Weiden wird bis zum kommenden August bezugsfertig sein und im September die ersten Klassen aufnehmen. Das neue Seminar wird 200 Zöglingen mit ihren Betreuern Raum bieten.

Weiden - Nach zehnjähriger Haft in einem tschechoslowakischen Zuchthaus traf der 52-jährige sudetendeutsche Schuhmacher Josef Mauler bei seiner Familie in Bergham im Landkreis Roding ein. Im Mai 1954 war der jetzt begnadigte Heimkehrer zu 15 Jahren schweren Kerkers verurteilt worden. Ein Nachbar hatte den ehemaligen Blockleiter der NSDAP denunziert.

Grafenau - Wenige Tage, nachdem aus Amerika die Nachricht über einen wirksamen Impfstoff gegen die spinale Kinderlähmung kam, werden aus der kleinen Gemeinde Haus im Landkreis Grafenau sieben Fälle dieser

DAS KALENDERBLATT

Donnerstag, 21. April Anselm, Konrad v. P.

Auf wie vielen Wegen,
Umwegen und Irrwegen man geht,
sie führen doch alle zu uns selber

Spanien-Flug 1945

12 Tote umgebettet

sg Stuttgart, 11. Februar

Die Leichen von zwölf gemeinsam bestatteten Flugzeuginsassen, die im April 1945 in einem Massengrab bei Mühldorf (Bayern) beigesetzt worden waren, sind exhumiert und in Einzelgräbern beigesetzt worden. Aus vorgefundenen Abzeichen wurde einer der Toten als der Pilot der Lufthansa, Flugkapitän Künzele, identifiziert.

Künzele war am 21. April 1945 von Berlin gestartet, um mit 11 Passagieren nach Spanien zu fliegen. Die Maschine ist damals bei Mühldorf brennend abgestürzt. Die übrigen elf Toten konnten nicht mehr identifiziert werden.

In Berlin gestartet - bei Mühldorf brennend aufgeschlagen

Eine „Condor" kam nicht an – Das Geheimnis um den letzten Lufthansa-Streckenflug nach zehn Jahren geklärt

-tz. **München.** (Eigenber.) – Am 21. April 1945, gegen Abend, wurde auf dem Tempelhofer Flugfeld in Berlin die letzte fahrplanmäßige Maschine der alten Lufthansa startklar gemacht. Die Reichshauptstadt war damals bereits von Sowjettruppen umzingelt. Untergangsstimmung bestimmte das Bild, während die Focke-Wulf 200 „Condor" in panischer Hast vollgeladen wurde. Mitglieder der Verkehrsleitung der Lufthansa, die ihren Sitz nach München verlegen sollte, gingen mit Notgepäck an Bord der viermotorigen Maschine. Über München nach Barcelona sollte der dreifache Luftmillionär Flugkapitän Künstle die Maschine steuern, aber sie ist niemals irgendwo angekommen. Jahrelang blieben alle Nachforschungen in Deutschland, der Schweiz und in Spanien ergebnislos.

Erst jetzt konnte das Schicksal jener letzten FW 200 der Deutschen Lufthansa in einem Prozeß eindeutig geklärt werden, der vor dem Dritten Senat des Landessozialgerichtes Bayern zu Ende ging. Die Witwen der beiden Besatzungsmitglieder Schlenstedt und Hubrig hatten die zuständige Berufsgenossenschaft als Träger der Unfallversicherung auf Zahlung von Unfallrente verklagt. Nach fünf Prozeßjahren haben sie jetzt recht bekommen.

1950 tauchte erstmals eine Vermutung über das Schicksal der „Condor" auf. Es wurde damals bekannt, daß in der Nacht von 21. zum 22. 4. 45 100 Kilometer östlich Münchens bei Mühldorf eine große Verkehrsmaschine abgestürzt und alle Insassen in den Flammen umgekommen seien. Jetzt wurde nachgewiesen, daß es sich tatsächlich um das vermißte Flugzeug gehandelt haben muß.

Um vier Hauptfragen ging es in dem Prozeß, in dem die letzten Tage des Tausendjährigen Reiches wieder lebendig wurden: 1. War das abgestürzte Flugzeug tatsächlich die FW 200? 2. Waren Hubrig und Schlenstedt an Bord? 3. War es ein Dienstflug? Die Versicherung hätte nämlich nichts zu zahlen brauchen, wenn das Flugzeug für einen militärischen Einsatz verwendet worden wäre. 4. Stürzte das Flugzeug infolge einer technischen Störung ab? Bei einem Abschuß hätte der Anspruch an die Versicherung nämlich auch abgelehnt werden müssen.

Erich Kempka, Hitlers Chauffeur und damals Leiter des Kraftfahrwesens in Berlin, wurde als erster Zeuge zitiert. Die Berufsgenossenschaft sollte von ihm bestätigt haben, was er in seinem Buch „Ich habe Hitler verbrannt" behauptete, daß nämlich Hitler an besagtem 21. April alle verfügbaren Flugzeuge zur Flucht von Frauen und Kindern bereitstellen ließ. Aber Erich Kempka konnte über die betreffende Maschine nichts aussagen, denn er hatte in seinem Buch nur die Führer-Kurierstaffel gemeint.

Unter großen Mühen mußte sich das Gericht aus allen Teilen Deutschlands die Zeugen zusammensuchen: Den damaligen Flugdienstleiter und Angestellte von Tempelhof, Beamte des Flugfunkdienstes und die Lufthansa-Männer, die damals die „Condor" in München-Neubiberg erwarteten. Alte Passagierlisten wurden aufgefunden, der Wetterdienst konnte noch feststellen, daß damals schlechtes Flugwetter war, und aus anderen Aufzeichnungen ergab sich, daß zu der fraglichen Zeit „im gesamten Fluggebiet keine Feindjäger gemeldet" waren. Um 21.07 Uhr hatte man in Neubiberg den letzten Funkspruch der „Condor" aufgefangen: „Senden Sie Peilzeichen." Drei Zeichen wurden gesendet, aber die Maschine antwortete nicht mehr. Zehn Minuten später hätte sie in München eintreffen sollen.

Dann traten die Sachverständigen in Aktion. Bei Mühldorf vermaßen sie die Absturzstelle, an der man heute nur noch vier Mulden sieht. Sie suchten nach weiteren Spuren und sie vernahmen Augenzeugen des Absturzes, denn das Flugzeugwrack selbst war längst nicht mehr aufzufinden. Trotzdem konnten sie feststellen, daß der Absturz durch Herausbrechen eines Motors erfolgt sei, und daß es feststehe, daß die „Condor" bereits in der Luft gebrannt habe, aber nicht von Flak oder Jägern angeschossen wurde.

Die Zeugen hatten nun bewiesen, daß Hubrich, Schlenstedt und Künstle an Bord waren, und daß der Flug ein planmäßiger zur Verlegung der Verkehrsleitung war; die Sachverständigen bewiesen, daß „ein Flugzeug von der Größe einer Condor" infolge technischer Störung abstürzte; aber immer noch war nicht klar, daß die bei Mühldorf abgestürzte Maschine auch die in Berlin aufgestiegene war. Um weitere Hinweise zu finden, grub man die verkohlten Leichen der damaligen Passagiere wieder aus. Alles Verwertbare, was man fand, war ein verkohltes Stück Papier: der Fugzeugführerschein des Piloten, welcher auf den Namen Künstle lautete. Nach zehn Jahren war das Geheimnis des letzten Streckenfluges der Lufthansa geklärt.

Bauernverband warnt vor Lichtmeß-Betrügern

München. Vor den Dinggeld- und Lohnvorschußbetrügern zu Lichtmeß warnte der Bayerische Bauernverband. Jedes Jahr werden beim herkömmlichen Dienstbotenwechsel zahlreiche Bauern von Schwindlern hereingelegt. Es ist nicht selten, daß zu Lichtmeß angebliche Dienstboten bei mehreren Bauern um Arbeit vorsprechen und sich von jedem Dinggeld und Reisegeld vorschießen lassen. Sie verschwinden dann auf Nimmerwiedersehn.

64 000 Schwarzhörer entlarvt

München. 64 142 Schwarzhörer wurden 1954 im Bereich des Bayerischen Rundfunks ermittelt. Ein Jahr zuvor waren es 63 578 Personen. Wie der Bayerische Rundfunk mitteilte, sind laufend 60 Personen zur Erfassung der Schwarzhörer unterwegs. Jeder Ermittler besucht täglich rund einhundert Haushaltungen. Rund fünfhundert ermittelte Schwarzhörer erklärten sich mit einer sofortigen Zahlung der Rundfunkgebühren nicht einverstanden. Sie bekamen von der Abteilung Hörerwerbung zuerst zwei höfliche Briefe. Blieben diese Schreiben ohne Erfolg, schaltete sich die Rechtsabteilung ein und verfolgte die Sache gerichtlich. Neun Zehntel der Säumigen wurden aber nach dem zweiten Aufforderungsbrief weich und meldeten ihr Gerät ordnungsgemäß an.

Forggensee stark gesunken

Füssen. Der neu entstandene Forggensee bei Füssen hat vorübergehend seine Schönheit verloren. Der Wasserspiegel ist tief gesunken und die Ufer sind in den See hineingerückt. Man sieht abgebrochene Häuser, schlammbedeckte, gesprengte Mauerreste und abgestorbene Bäume und Sträucher. Ein schwarzgrüner Algengürtel säumt den See. Erst wenn die Frühjahrs-Schmelzwasser einfließen, wird das Wasser wieder steigen. Man rechnet damit, daß der See im Mai gefüllt ist und damit seine Schönheit wiedergewinnt.

Bericht vom 28.01.1955

Landsberger Zeitung

Start nach Barcelona

... aber die Maschine kam nie an — Der letzte Flug der Lufthansa im April 1945

Auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof stand eine viermotorige Maschine vom Typ Focke-Wulf „Kondor" am Start. Es war am Abend des 21. April 1945. Am Steuer des Flugzeuges saß der Flugkapitän der Deutschen Lufthansa Künstle, der schon drei Millionen Flugkilometer an allen Himmeln Europas und der Welt hinter sich hatte. Flugkapitän Künstle prüfte noch einmal die Instrumente. Auf sie würde er sich bei diesem Flug besonders verlassen müssen, denn die Wettermeldungen waren mehr als schlecht. Ueberall dicke „Waschküche", äußerst schlechte Sicht, sehr böige Winde, auf der ganzen Strecke dichte Schnee- und Regenschauer. Flugkapitän Künstle sollte die Maschine zu ihrem letzten planmäßigen Streckenflug von Berlin über München nach Barcelona fliegen.

Aber es war nicht nur das Wetter, das an diesem unfreundlichen Aprilabend dem Flugkapitän Sorgen bereitete. Berlin war ja bereits von den Russen eingeschlossen und die Sowjets feuerten von allen Seiten in die Stadt. Ueberall loderten Brände. Auf dem Weg nach München würde Flugkapitän Künstle die Maschine über weite Teile Deutschlands steuern müssen, die durch die vorgehenden amerikanischen Armeen schon zum Feindgebiet geworden waren.

Flugbetriebsleiter Meyer erwartete inzwischen auf dem Flughafen München-Neubiberg das Eintreffen der „Kondor". Sie mußte nach den letzten Standortmeldungen bereits die Donau überflogen haben. In zwanzig Minuten würde sie vor der Flugleitung ausrollen.

„Die haben es gut", dachten einige Männer, die fröstelnd am Rande des Rollfeldes standen und in das Dunkel der Nacht starrten. „Morgen sind die im sonnigen Spanien", sagte einer. „Da ist kein Krieg", gab eine andere Gestalt zurück, deren Umrisse man in der Finsternis nur ahnen konnte. „Da wären wir in Sicherheit", ließ sich die erste wieder vernehmen. „Wer weiß, was uns hier noch blüht. Mensch — Barcelona — wenn man doch mitfliegen könnte."

Die Männer, die so sprachen, merkten nicht, daß die Zeit für die Landung der Maschine schon längst überschritten war.

Flugbetriebsleiter Meyer stand mit Funkern, Mechanikern und den Leuten vom Flugsicherungsdienst bis lange nach Mitternacht frierend auf dem nächtlichen Rollfeld. Da kam ein Bote mit einer telefonischen Meldung. Sie besagte, daß 100 Kilometer östlich von München, in Piesenkofen bei Mühldorf, eine Verkehrsmaschine brennend abgestürzt sei.

Als man am nächsten Tage die Unfallstelle besichtigte, gähnten vier rauchgeschwärzte Krater aus dem Boden einer Wiese. Da hatten sich die vier Motoren der „Kondor" hineingewühlt. Sachverständige stellten fest, daß das Flugzeug bereits in der Luft gebrannt haben müsse und durch Flak oder Nachtjäger abgeschossen wurde. Noch war man sich aber nicht sicher, ob es sich tatsächlich um die viermotorige „Kondor" der Deutschen Lufthansa handelte, die auf dem Wege von Berlin über München nach Spanien gewesen war.

Als fünf Jahre später, 1950, die sterblichen Ueberreste der abgestürzten Flieger auf Anordnung der Staatsanwaltschaft exhumiert wurden, fand man bei einem der Toten ein vergilbtes Papier. Es war der Flugzeugführerschein des Piloten. Er lautete auf den Namen Künstle. Das Schicksal der Unglücksmaschine war damit geklärt.

So endete der letzte Streckenflug der alten Deutschen Lufthansa nach Spanien in den letzten Tagen des Krieges, als ganz Deutschland bereits Frontgebiet war.

Landsberger Zeitung
15. März 1955

Flugkapitän Künstle, der Pilot der Focke Wulf, war einer der besten Flugzeugführer der Lufthansa. Er war Träger der Goldenen Flugzeugspange.

Egglkofen. Der 2. April 1945 in Berlin. Ein sonniger Frühlingstag. Der Krieg geht seinem Ende entgegen. Züge mit Flüchtlingen verlassen die Stadt. Andere gehen nur mit dem, was sie noch gerettet haben. Dicht vor Berlin bellen die Geschütze. Die Rote Armee rückt immer näher. Die Abwehr ist zu schwach. Endlich wird es Abend, der Geschützdonner läßt nach. Im Dienstgebäude des Flughafens Berlin-Tempelhof beraten einige Angehörige der Deutschen Lufthansa. Es herrscht düstere Stimmung. Nur noch wenige Flugzeuge steigen auf. Aber die Lufthansa fliegt noch. Planmäßig starten die Maschinen und fliegen ohne Jagdschutz die Linien ins neutrale Ausland.

Die Lage wird immer gefährlicher

Am 21. April entschließt man sich, das Hauptbüro der Lufthansa nach München zu verlegen. Akten, Koffer, Gepäck, Schmuck, Lebensmittel, Dollars und Peseten, alles wird im Rumpf einer viermotorigen Focke-Wulf verstaut. Man will über München nach Spanien fliegen. Kurz nach 20 Uhr startet die viermotorige Focke-Wulf Condor 22 D-ASHH „Hessen" in Richtung München Riem. Es ist nach 21 Uhr 30. Die Maschine befindet sich in der Nähe von München. Der Kapitän fliegt über die Stadt hinweg. Landeverbot. Ein amerikanischer Bomberverband nähert sich München. Flugkapitän Künstle zieht einen weiten Bogen ostwärts

nach Niederbayern.

Plötzlich setzt einer der Motore aus. Flammen schlagen aus dem linken Außenbordmotor. Eine Detonation folgt. Der Flugkapitän will einen Absturz verhindern. Langsam drosselt er die Maschine. Er plant eine Notlandung, zu spät. Die linke Tragfläche wird abgerissen. Die Maschine schwankt. Die Hände krallen sich in den Sitzen fest. Baumwipfel zerfetzen den Rumpf der Maschine. Noch einmal gelingt es, die Maschine hochzuziehen. Aber der Flugzeugführer ist nicht mehr Herr der Lage. Die „Hessen" verliert das Gleichgewicht.

Zum Abspringen ist es zu spät. Der Rumpf senkt sich nach vorn. Mit voller Kraft rast die Maschine zur Erde. Fast senkrecht bohrt sie sich in den aufgeweichten Waldboden. Eine gewaltige Detonation folgt.

Die Benzintanks explodieren

Trümmer, Arme, Hände, Beine, Verstümmelte Körper fliegen lichterloh brennend durch die Luft. Der Brand währt bis in die frühen Morgenstunden. Schon eilt man von allen Seiten herbei, sieht, sucht, holt und nimmt, was noch zu gebrauchen ist.

Im ganzen Walde liegen Teile, Akten, Trümmer, verkohlte Leichenreste verstreut. Ein Bild des Grauens. NS-Kreisleiter Schwägerl läßt alle auffindbaren Dokumente, Akten und Diplomatenpapiere sicherstellen. Man sammelt sie in einem Rucksack. Ein paar Volkssturmleute werden zur Bewachung beordert. Die Körperteile, meist bis zur Unkenntlichkeit verkohlt, sammelt man ebenfalls. Eine kleine Grube wird unmittelbar neben dem Trümmerhaufen der einst so stolzen Focke-Wulf der DLH ausgehoben. Hier werden sie verscharrt. Doch nicht alle Körperteile konnten geborgen werden. Aus dem Trümmerhaufen ragt eine Frauenhand. Ihre Finger schmückt ein kostbarer Brillantring Tags darauf ist der Finger abgeschnitten — Leichenfledderei! Das ging im Chaos der letzten Kriegstage unter.

Lange Zeit blieb das Schicksal der Focke-Wulf „Hessen", ihrer Besatzung und Passagiere vergessen. Wiederholt forderten die Angehörigen in den ersten Nachkriegsjahren die Ausstellung einer Todes-Urkunde. Ohne Erfolg. Die Toten konnten durch die Gemeinde Egglkofen nicht identifiziert werden. Eine Ausnahme war nur der Flugzeugführer, dessen Oberkörper kein Opfer der Flammen wurde. Amerikanische Dienststellen vermuteten lange Zeit, daß

Hitler sich im Unglücksflugzeug befunden

habe. Diese Annahme erwies sich jedoch später als falsch. Als die Angehörigen und Hinterbliebenen Rentenansprüche stellten, wurde die Sache wieder aufgegriffen. In nahezu fünfjährigen Ermittlungen wurde der Unglücksflug der Focke-Wulf „Hessen" genau rekonstruiert. Jener geheimnisvolle Flug war das Ende der ehemaligen Deutschen Lufthansa.

Auf dem Richtertisch des Landes-Sozialgerichtes München häuften sich Berge von Akten, Fotokopien, Landkarten, Zeichnungen, Protokolle, Zeugenaussagen usw. Das Urteil bestätigte, daß die Hinterbliebenen Anspruch auf eine Unfallrente haben.

Die Begründung: Focke-Wulf FW-200 D-ASHH ist auf einem planmäßigen Linienflug verunglückt und nicht durch Kriegseinwirkungen zu Schaden gekommen. Die Lufthansa war bis Kriegsende ein privatwirtschaftliches Unternehmen. Sie unterstand keiner militärischen Dienststelle, keinem Führerbefehl und keinem Einsatzkommando. Sämtliche Insassen des Flugzeugs konnten

bis auf zwei Kinder identifiziert

werden. Am 28. Januar 1952 exhumierte die Gemeinde Egglkofen auf eigene Kosten die Leichenreste und überführte sie aus dem Wald in den Friedhof Tegernbach. Dort erhielten die dreizehn verunglückten Passagiere und Besatzungsmitglieder in einem Grab am Eingang des Friedhofs ihre letzte Ruhestätte.

Ein schlichtes Holzkreuz kündet von dem Unglück. Die Namen der Verunglückten sind nicht aufgeführt. Folgende Inschrift ist zu lesen: „Opfer des Flugzeugunglücks D-ASHH bei Piesenkofen am 21. 4. 1945 D. L. H.". Das Grab ist von einem niedrigen grüngestrichenem Holzzaun umgeben. Ein längst verdorrter Rosenstrauß, Immergrün und Steingewächse schmücken die Ruhestätte im Turmschatten der Kirche von Tegernbach.

Gemeindeverwaltung und Bürgermeister von Egglkofen gaben sich alle Mühe, die Verunglückten identifizieren zu lassen und die Angehörigen zu verständigen. Heute liegt in der Gemeindekanzlei

ein 10 Zentimeter dicker Akt

„Focke-Wulf D-AOHH". Für Porto und Pflege wurden bisher rund 200 Mark bezahlt, denn für das Grab sorgte fast ausschließlich die Gemeinde. Die neuerstandene „Deutsche Lufthansa" hatte für die sterblichen Ueberreste der verunglückten Kameraden nur ein schmuckloses Grabkreuz übrig.

Zwar übersenden einige Angehörige hin und wieder etwas Geld, doch reicht dies keineswegs zu einer würdigen Instandhaltung des Grabes. An der Exhumierung und Beerdigung nahmen keine Angehörigen teil.

Eine gute Wegstunde von Egglkofen entfernt liegt die Absturzstelle der Maschine. Noch heute sind am Eingang des Waldes die beschädigten Bäume sichtbar. Dort konnte der Flugzeugführer seine Maschine nocheinmal hochreißen, um dann hundert Meter vom Weg entfernt in den Wald zu rasen. Dieser düstere Ort, der an einem Waldhang liegt, trägt noch

die Spuren der Verwüstung.

Von 1945: Eine kleine kahle Lichtung mit drei Kratern, die mehrere Meter tief waren, aber durch Regengüsse in den vergangenen Jahren und durch die abbröckelnde Erde teilweise aufgefüllt wurde. Trübes Wasser, in dem sich die Baumwipfel und das Gestrüpp am Kraterrand spiegeln, steht in den Löchern. Am Rand eines der Krater befindet sich die Stelle, an der man die verkohlten Leichenteile begrub. Brombeergestrüpp, Brennesseln und Moos wuchern heute an dieser Stelle.

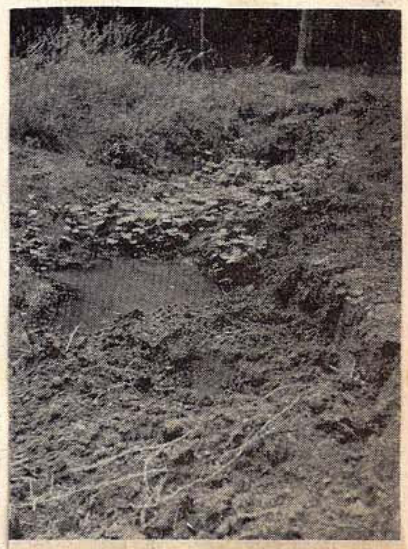
Ueberall am Unglücksort liegen noch Reste, Glas der Flugzeugkanzel, Leinenreste und sogar verbrannte Knochenteile. Immer wieder wird

das geheimnisumwitterte Waldstück

umgegraben. Man hofft, noch weitere wichtige Entdeckungen machen und Schätze heben zu können. Die Kriminalpolizei forscht seit Jahren nach verschwundenen Schmuckstücken Wertgegenständen, Wertpapieren und Devisen. Verdachtmomente sind reichlich vorhanden. Die letzten Beweislücken konnten bisher noch nicht geschlossen werden.

Die meisten Leute wissen nichts. Die Wenigen, die etwas wissen, wollen an jene Apriltage 1945 nicht mehr erinnert werden — sie schweigen.

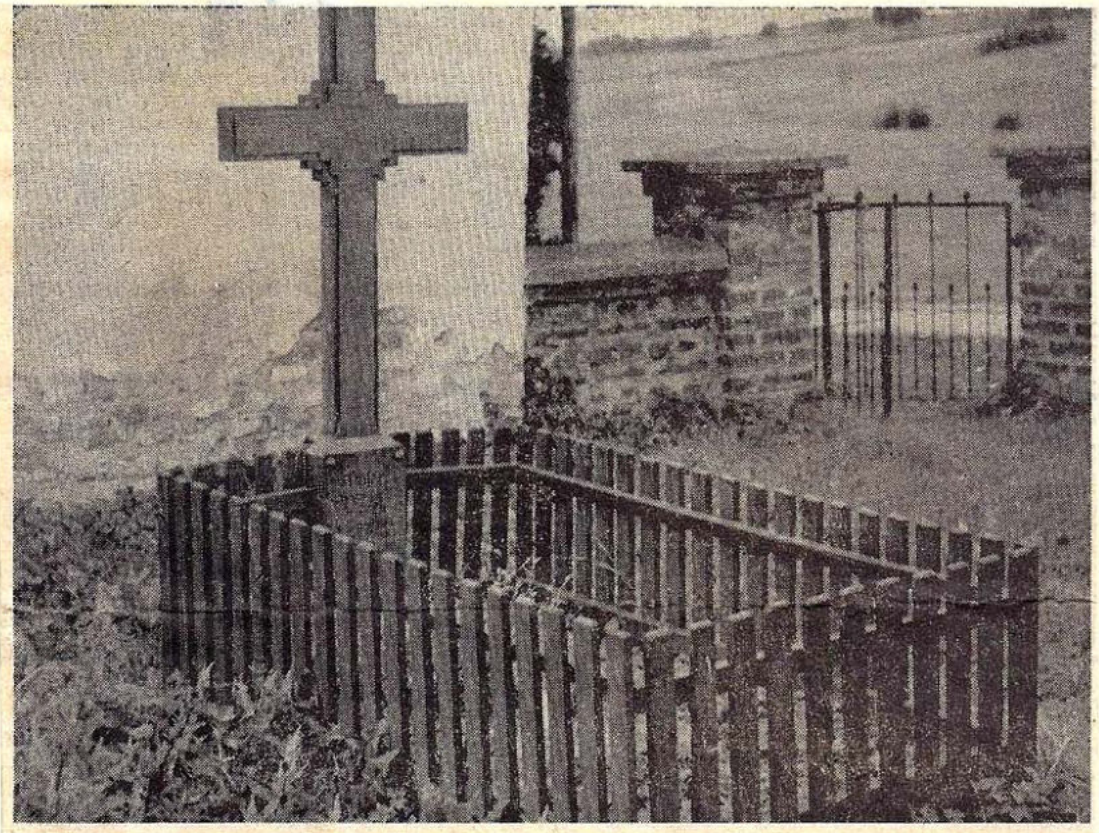
22. 8. 56



Diese Krater, in denen heute das Grundwasser steht, bohrten Rumpf und Motore des Unglücksflugzeuges. Brombeergestrüpp, Brennesseln und Moos wuchern und grünen an den Rändern der Löcher.

Vilsbiburger Anzeiger: 22. August 1956
Vom Egglkofener Gemeindeschreiber Nikolaus Klötzl

Noch immer wühlen (Vor[illegible] g[illegible]d) „Schatzg[illegible]er" und Altmetallsammler an der Absturzstelle. Rechts hinten zeigt der Pfeil die Stelle an, wo man die Leichenteile und die verstümmelten, verkohlten Körper vergrub, ehe sie die Gemeinde Eggikofen 1952 exhumieren ließ.



Unter diesem Grabkreuz ruhen die sterblichen Ueberreste der dreizehn Passagiere und Besatzungsmitglieder. Flugkapitän Karl Künstle, Schönwalde bei Osthavelland; Funkingenieur Otto Kölber, Berlin-Tempelhof; Flugleiter Eugen Leisse, Winterberg; Funkmaschinist Fritz Hubrig, Berlin-Neukölln; Büroangestellte der DLH, Schönlinde, bei Osthavelland; Flugleiter Emil Schumann, Berlin SW; Flugbetriebsstellenleiter Paul Große, Berlin-Wilmersdorf; Oberingenieur Josef Vrany, Berlin; Funker Herbert Fritz Eschner, Berlin-Helensee; Flugbetriebsleiter Franz Schlenstedt, Berlin-Zehlendorf; Angestellter der DLH Gerhard Kraft, Berlin; sowie zwei Kinder, die bisher noch nicht identifiziert werden konnten.

22. August 1956

ENDE 1. Teil