

"Unternehmen Reichskanzlei"

Über die Transportflüge von und nach Berlin im April 1945 berichtet Günther Ott (ADL)



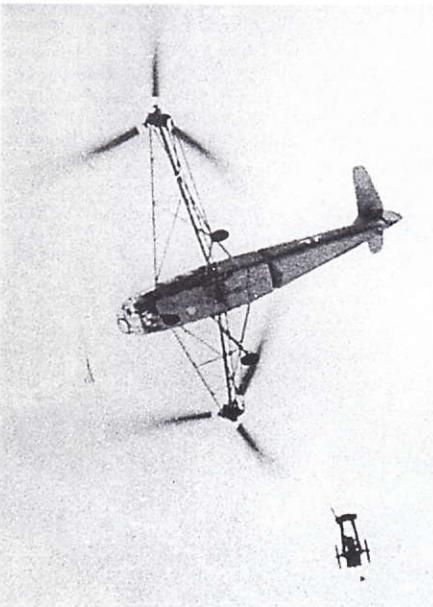
Nach militärischem Brauch war es auch bei der ehemaligen deutschen Luftwaffe üblich, besonderen, zumeist im Detail geplanten Unternehmen, ein einprägsames Kennwort zu geben. Die letzten Transportflüge von und nach Berlin waren kein solches Unternehmen, wie aus dem Folgenden zu erkennen sein wird. Ein entsprechender

Kodename hat demzufolge offiziell wohl nicht existiert. Wenn die Darstellung dieser Einsätze hier dennoch unter die Überschrift "Unternehmen Reichskanzlei" gestellt wird, so soll damit nur verdeutlicht werden, daß die damals Verantwortlichen keineswegs eine Versorgung Berlins aus der Luft ins Auge gefaßt hatten, wie etwa die Westalliierten drei Jahre später bei der Berliner Luftbrücke.

Nahezu alle Transportflüge im April 1945 erfolgten aufgrund von Anordnungen und Befehlen aus der Reichskanzlei. Im Interesse eines kleinen Kreises um Adolf Hitler, seiner Mitarbeiter in Regierung und Partei sowie deren Familien, wurden noch "5 Minuten vor 12" sinnlos gewordene Opfer gefordert. Daran nach 50 Jahren zu erinnern und derer zu gedenken, die bei diesen Einsätzen ums Leben gekommen sind, ist vorrangiger Zweck dieses Beitrages über die "Luftversorgung Berlin".

Verteidigungsbereich Berlin

Als die Rote Armee am 31. Januar 1945 bereits bis zur Oder vorgedrungen war und be-



Im März 1945 wurde in Ainring, nahe Hitlers "Berghof" auf dem Obersalzberg, die mit Hubschraubern FA 223 ausgerüstete Transportstaffel 40 aufgestellt. Von HUMA in 1:72 herausgebracht.

In March 1945 Transportstaffel 40 which was equipped with FA 223 helicopters deployed to Ainring, not far away from the Berghof, Hitler's mountain retreat in Obersalzberg.



Fliegerstaffel des Führers (F.d.F): Hans Baur, Hitlers Chefpilot und Kommandeur der Staffel (links) und Flugleiter Otto Wieprich (rechts im Bild). Während Baur als Generalleutnant der SS angehörte, blieb Wieprich Mitarbeiter der DLH.
Alle Fotos Sammlung Ott

Personnel of the Führer's Flight - Fliegerstaffel des Führers. Striding forth in the uniform of an SS General is Hans Baur who was Hitler's personal pilot and commander of the Flight. Behind him in Lufthansa uniform is Otto Wieprich who was responsible for operations.

gann, sich bei Küstrin in Brückenköpfen am westlichen Ufer festzusetzen, war die Front gerade noch 80 Kilometer von der Reichshauptstadt entfernt. Bemühungen der Wehrmachtsführung, die zwischen Hinterpommern und Schlesien durchgebrochenen Sowjets wieder bis zur Weichsel zurückzuwerfen, blieben ohne Erfolg. Die "Heeresgruppe Weichsel", deren Bildung Hitler am 21. Januar angeordnet hatte, blieb weit davon entfernt, das mit ihrem Namen programmierte Ziel zu erreichen.

In Berlin konnte man die Augen nun nicht mehr vor den Realitäten verschließen und traf Vorbereitungen für den Ernstfall. Staatliche Stellen und in Berlin ansässige Betriebe, so auch die Lufthansa, begannen im März 1945 damit, Arbeitsstäbe nach Bayern zu verlagern, die sich vorrangig in der Gegend von Berchtesgaden, nahe Hitlers "Berghof" auf dem Obersalzberg, sowie im Münchner Umland einrichteten. So war z.B. die Außenstelle der Lufthansa-Hauptverwaltung, unter Leitung des Prokuristen Dr. Fritz Reister, am Flughafen München-Riem untergebracht.

Nachdem der Werkspilot Carl Bode den Hubschrauber Fa 223 V12, DM+SP, am 12. Juni 1944 vor Hitler auf dem "Berghof" vorgeführt hatte war es wohl auch kein Zufall, daß im März 1945 in unmittelbarer Nähe, in Ainring, die mit diesem Muster und mit Hubschraubern FI 282 auszurüstende Transportstaffel 40 unter Hptm. Josef Stangl, dem bisherigen TO der IV./T.G. 4, aufgestellt wurde. Dieser Einheit zugewiesenes Personal erhielt das Privileg, mit Flugzeugen der Fliegerstaffel des Führers (F.d.F) anzureisen. So flog Oblt. Franz Lankeau, zuletzt Staffelführer der 15./T.G. 4, am 15. März 1945 in einer von SS-Standartenführer Georg Betz gesteuerten Fw 200 der F.d.F. mit, die Reichsleiter Martin Bormann von Berlin nach Salzburg brachte.

Ansonsten wurden die Flugzeuge der F.d.F. in diesen Wochen von Regierungs-, Wehrmachts- und Parteigrößen nur sehr wenig benutzt, und auch Bormann gab der Bahn für seine Rückreise nach Berlin den Vorzug. Nach Aufgabe des Führerhauptquartiers "Wolfsschanze" in Ostpreußen waren Flugzeuge und Besatzungen der Staffel im Januar 1945 vom Flugplatz Rastenburg abgezogen und auf die Plätze Schönwalde bei Berlin, Finsterwalde, Pocking bei Passau und Salzburg/Ainring verteilt worden. Erhalten gebliebene Flugaufzeichnungen der Besatzungen belegen, daß Flugaufträge in den Wochen danach eher die Ausnahme waren.

Hptm. Paul Husslein, Kommandant des Dönitz-Condors GC+SJ "Albatros III" (Fw 200 C-4/U2 W.Nr. 0181), war damals in Schönwalde stationiert. Er erinnerte sich so daran: "Da auch uns, zum Teil infolge Benzinmangels, seit Monaten schon Startverbot auferlegt war, führten wir ein ziemlich klägliches Dasein. So saßen wir Flugkapitäne, jetzt im Kriege Majore und Hauptleute, täglich acht Stunden in kalten Werkhallen und zerlegten alte Instrumente in ihre Bestandteile, damit uns mit den "enormen" Mengen des gewonnenen Buntmetalls der Endsieg sicher sei. Oder wir mußten täglich oftmals unsere Flugzeuge bei Fliegeralarm in Waldschneisen abstellen und bewachen. Es war eigentlich schade um unsere "Luxus-Brummer", denn trotz aller Vorkehrungen wurde, wenn es regnete, innen die Deckenbespannung und das Leder der Sessel naß und das Holz der Möbel aus kaukasischem Nußbaum blind und spröde".

Dennoch wurde offensichtlich keinen Augenblick daran gedacht, die Staffel aufzulösen, was inzwischen bei der Luftwaffe an der Tagesordnung war. Ganz im Gegenteil, ihr Kommandeur, SS-Gruppenführer und Generalleutnant Hans Baur, Hitlers Chefpilot, erhielt nun noch

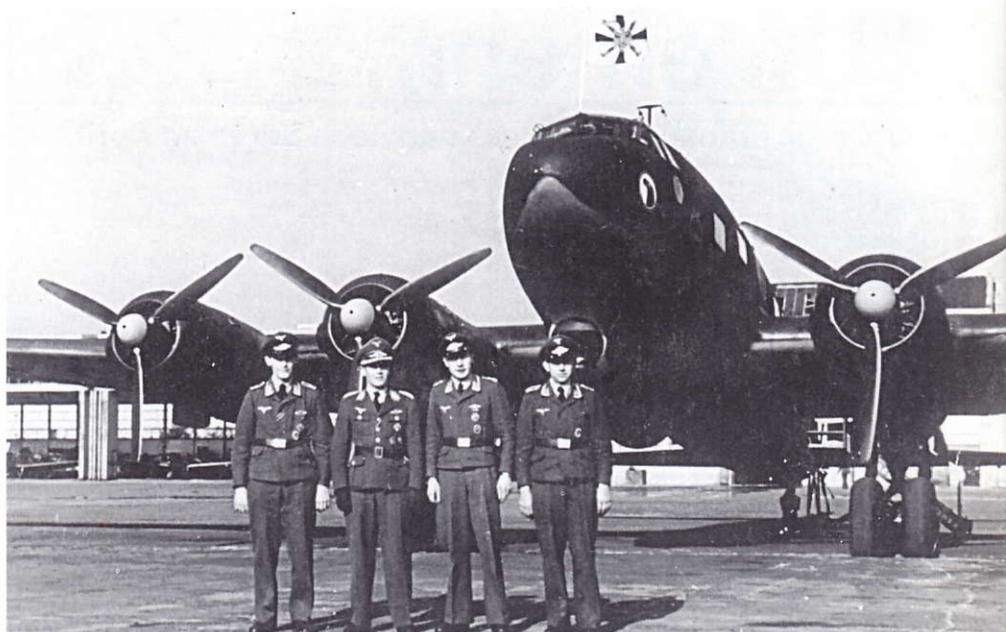
weitere Flugzeuge und das zugehörige Personal. In Pocking wurde eine Ju 290 A-7, die zuvor bei der 1./F.A.Gr. 5 eingesetzt worden war, mit einigem Aufwand als neues Reiseflugzeug für Hitler umgebaut. Zwei weitere Ju 290 waren der Staffel zugewiesen, wurden aber im Januar 1945 für einen besonderen militärischen Einsatz benötigt. Ersatzweise wurden daher durch die F.d.F. zwei Ju 352 wohl vom K.G.200, in Finsterwalde übernommen und dort für den neuen Einsatzzweck hergerichtet.

Personelle Neuzugänge bei der F.d.F. waren im Oktober 1944 die ehemaligen DLH-Kapitäne Major Robert Lissau, Hptm. Wolfgang Grautoff und Oblt. Wilhelm Hofmeister; im Zusammenhang mit dem geplanten Einsatz von Ju 290 kam im November auch noch Hptm. Hanns Kohmann von der F.A.Gr. 5 bzw. der 1./K.G. 200 zur Staffel, bei der er am 28. Februar 1945 für seine Leistungen als Aufklärer über dem Atlantik mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet wurde.

So ruhig wie auf den Flugplätzen der F.d.F. war zunächst auch die Situation in Berlin; in der Stadt ging das Leben normal weiter, sofern man dies in Anbetracht von fast täglichem Fliegeralarm und der nahen Front so bezeichnen kann. Zynisch schrieb Joseph Goebbels am 9. April 1945 in sein Tagebuch; "...man hat sich an diese Mosquito-Angriffe schon so gewöhnt, daß man sie sozusagen zum Tagesprogramm rechnet. Wenn die Engländer einmal nicht nach der Reichshauptstadt kommen, dann fehlt der Berliner Bevölkerung etwas".

Zwar wurde am 2. Februar 1945, unmittelbar nach Bildung der sowjetischen Brückenköpfe am westlichen Oderufer, mit dem Kommandierenden General des Stellv. III. Armeekorps ein erster "Befehlshaber des Verteidigungsbereiches Berlin" ernannt, dem man am gleichen Tage auch einen Verbindungsoffizier der Luftwaffe, Generalleutnant Gottlob Müller, zuordnete. Dieser aus der Führerreserve OKL aktivierte Offizier schien prädestiniert für seine neue Aufgabe als "Fliegerführer Berlin", hatte er sich doch im Frühjahr 1943 bei der Räumung Nordafrikas als "Fliegerführer Tunis" bewährt und hierfür das Ritterkreuz erhalten. Bei diesen organisatorischen Maßnahmen beließ man es zunächst.

Erst am 9. März 1945 wurde ein "Grundsätzlicher Befehl für die Vorbereitungen zur Verteidigung der Reichshauptstadt" erlassen. So umständlich und langatmig wie sein Titel waren auch Inhalt und Umsetzung dieses Befehls. Noch am 23. März 1945, in der Abendlage im Führerhauptquartier, hatte Hitler darüber entschieden, wie die damalige Charlottenburger



Die Besatzung des Dönitz-Condors GC+SJ "Albatross III" vor ihrer Maschine in Tempelhof (v.li.): Fw. Erwin Scheunemann (BF), Hptm. Paul Husslein (FF), Ofw. Karl-Heinz Hoemcke (BM) und Uffz. Nikolaus Mau (BS).

The crew of Dönitz's Condor GC+SJ "Albatross III" at Tempelhof. From l to r, Fw. Erwin Scheunemann (radio op), Hptm. Paul Husslein (Captain), Ofw. Karl-Heinz Hoemcke (engineer) and Uffz. Nikolaus Mau (gunner).

Chaussee - besser bekannt als "Ost-West-Achse" - zwischen Brandenburger Tor und Siegessäule, als Start- und Landebahn für den Verteidigungsfall herzurichten sei.

Reichsminister Albert Speer hatte Einspruch dagegen erhoben, daß hierbei die von ihm entworfenen riesigen Kandelaber zu beiden Seiten der Straße entfernt werden sollten und war hierüber mit dem Berliner Verteidigungskommissar, Dr. Goebbels, in Streit geraten. Hitler stimmte dem Abbruch der Straßenleuchten zu, wandte sich aber dagegen, daß zusätzlich 20 - 30 m links und rechts vom Tiergarten abgeholt werden sollten: dies sollte sich vier Wochen später als Fehler erweisen. Wohl nicht umgesetzt wurde der Vorschlag der Luftflotte 6 vom gleichen Tage an die nunmehr zuständige Luftflotte Reich, auch den Kurfürstendamm und die Straßen zwischen Michaelis-Kirche und Wasserplatz als Startbahnen in die Vorbereitungen einzubeziehen.

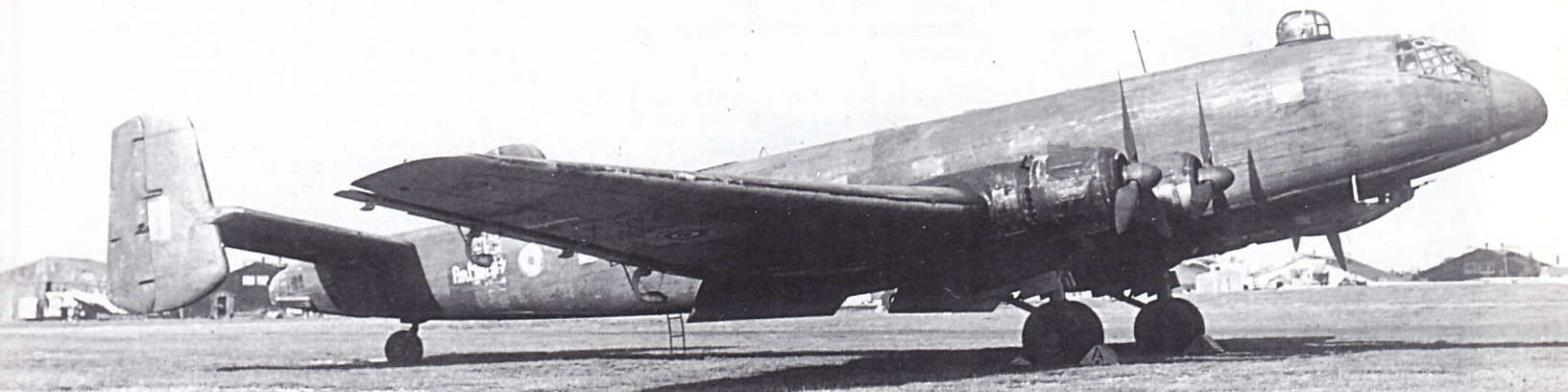
Verlegung der Reichsregierung

Die Rote Armee hatte den künftigen "Verteidigern von Berlin" noch ungewöhnlich viel Zeit

gelassen. Erst am 16. April 1945 setzte sie zum Sturm auf die Reichshauptstadt an. Marschall Konjew rückte aus Südosten mit der 1. Ukrainischen Front von der Neiße in Richtung Berlin vor.

Nun kam es bei der F.d.F. zu inzwischen ungewohnt gewordener Aktivität. Einen Tag nach Beginn der sowjetischen Offensive wurden nahezu alle außerhalb befindlichen Besatzungen mit ihren Flugzeugen nach Berlin beordert, um dort für eine ins Auge gefaßte Evakuierung der Reichsregierung nach Süddeutschland bereitzustehen. An Bord der Fw 200 C-4/U2 CE+IC (W. Nr. 0138), unter Führung von Hptm. Joachim Huebner unterwegs von Pocking nach Schönwalde, befanden sich noch zwei weitere Piloten der F.d.F., Major Robert Lissau und Flugkapitän Hans Zywina. Dieser hatte kurz zuvor die He 111-Reisemaschine des Auswärtigen Amtes - gerade noch rechtzeitig vor dem Anmarsch der Sowjets - von Finsterwalde nach Salzburg überführt.

Lissau und Zywina reisten mit dem Auftrag, zwei Störche der F.d.F. von Berlin nach Salzburg zu holen. Einer Anregung von Speer fol-



Zusammen mit einer weiteren Ju 290 der F.A.Gr. 5 kam die 9V+BK am 21. April 1945 als Verstärkung zur F.d.F.; das Bild zeigt sie bereits als englische Kriegsbeute mit der Kennung A.M.57.

On 21 April 1945 the Führer's Flight was strengthened through the arrival of Ju 290 9V+BK of FAGr 5 and another Ju 290 of the same unit. In this shot it is seen in British hands as AM 57.

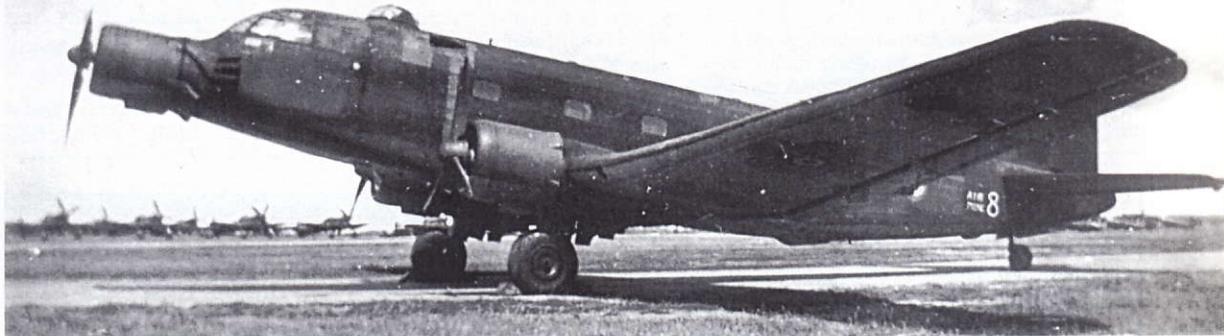
gend, waren die Fi 156 dazu gedacht, die Bahnstrecken im Umland von Berchtesgaden und Salzburg abzufliegen; dabei sollten sie durch Tiefflieger der Alliierten gegebenenfalls verursachte Beschädigungen feststellen und den nächstgelegenen Reichsbahnstellen melden, damit sie rasch beseitigt werden konnten.

Auch die Maschinen der Lufthansa hatte man in die Maßnahmen einbezogen; sie flogen in den nächsten Tagen vollbesetzt auf den noch bestehenden Liniendiensten von Berlin nach München, Prag und Enns bei Linz (anstelle von Wien, das bereits von den Sowjets eingenommen worden war). Die Nachfrage für Flüge in Richtung Berlin hatte dagegen schlagartig abgenommen.

Wohl einer der letzten Passagiere mit diesem Reiseziel dürfte der bereits erwähnte Oblt. Franz Lankenau gewesen sein. Er hatte am 18. April den Auftrag erhalten, zusammen mit zwei weiteren Piloten (Fw. Schmidt und Uffz. Lex) drei angeblich fertiggestellte Hubschrauber Fa 223 bei Weserflug in Tempelhof abzunehmen und zur Transportstaffel 40 nach Ainring zu überführen. Gegen Mitternacht des 19. April bestiegen die drei in Enns die von Flugkapitän Paul Salzberger geführte Ju 52/3 m D-ANAJ der DLH und flogen, mit einer Zwischenlandung in Prag-Rusin, nach Tempelhof, wo sie am 20. April um 4:35 Uhr landeten.

Mit der Ju 352 A-1 KT+VJ, später von den Engländern als A.M.8 geflogen, hatte Oblt. Kurt Schultze am 21. April 1945 Akten und Angehörige des Auswärtigen Amtes von Schönwalde nach Salzburg zu bringen.

Oblt Kurt Schultze was detailed on 21 April 1945 to fly out members and documents of the German Foreign Office from Schönwalde to Salzburg in Ju 352 A-1 KT+VS. This aircraft was later flown by the Royal Air Force as AM 8.



Ziel Obersalzberg

In den Räumen der Reichskanzlei, nach nicht im Bunker, empfing Hitler an diesem Tag Geburtstagsgratulanten. Das wohl letztmals dort ausgelegte Gästebuch verzeichnet den offiziellen Besuch der Gesandten Thailands und Afghanistans sowie zweier Marineoffiziere und eines Botschaftsrates von Japan, die offensichtlich noch keine Möglichkeit wahrgenommen hatten, sich aus Berlin abzusetzen. Genau dies schien inzwischen die meisten der hochgestellten deutschen Gratulanten zu beschäftigen, die sich danach, bis auf wenige Ausnahmen, nicht wieder in der Reichskanzlei einfinden sollten. Wenn überhaupt noch, sahen sie ihr Heil außerhalb Berlins.

Dabei kam ihnen zu Hilfe, daß Hitler nun selbst konkret daran dachte, Berlin zu verlassen und sich zum Obersalzberg bei Berchtesgaden zurückzuziehen. Bestärkt wurde er darin wohl durch erstmaligen massierten Einschlag sowjetischer Granaten im Stadtzentrum und einen schweren britischen Bombenangriff am Abend des 20. April.

In einer Besprechung bei Hitler, in der Abendlage, die wegen des Fliegeralarms im Bunker abgehalten werden mußte und erst gegen 1:00

Uhr endete, fiel dann die Entscheidung, alles bereits entbehrliche Personal und Familienangehörige sowie Akten nach Süden auszufliegen. Dazu zählte sich offensichtlich auch Admiral Karl-Jesko von Puttkamer, Hitlers langjähriger Marine-Adjutant, der an diesem Morgen als wohl Ranghöchster der Reichskanzlei mit dem Auftrag verließ, auf dem Obersalzberg Quartier zu machen.

Die vom Verfasser hier als "Unternehmen Reichskanzlei" bezeichneten Maßnahmen liefen nun in größter Eile an. Den Starttermin für die Abflüge von den Berliner Flugplätzen Tempelhof und Schönwalde hatte man wohl, wie sich aus Flugaufzeichnungen andeutet, auf 5:00 Uhr am 21. April festgelegt. SS-Wachmannschaften, Sekretärinnen und Stenografen aus der Reichskanzlei sowie noch in Berlin befindliche Frauen und Kinder einzelner Würdenträger wurden überstürzt zu den Maschinen der F.d.F. gebracht, die nach Ende des Bombenalarms ab 2:00 Uhr zum Start vorbereitet wurden.

Zur Verstärkung der Staffel für diesen Transporteinsatz waren, gut eine Stunde später, von Rechlin-Roggentin noch zwei Ju 290 der F.A.G. 5, 9V+CH (W.Nr. 0171) und 9V+BK (W.Nr. 0157), mit den Besatzungen Major Georg Eckl und Lt. Herbert Wagner in Tempelhof gelandet, die dann bis zum Kriegsende "im Regierungsauftrag" eingesetzt bleiben sollten. In ihrem

Buch "Die großen Dessauer", 1993 im Aviatic-Verlag erschienen, haben Karl Kössler und der Verfasser bereits einige Einzelheiten hierzu veröffentlicht.

Mit der Ju 52/3 m von Major Hans Haumann, einem sogenannten Reserveflugzeug der F.d.F., das keiner besonderen Persönlichkeit zugeordnet war, starteten von Tempelhof als erste 18 SS-Leute des Führerbegleitkommandos, gefolgt von weiteren 30, die in der Ju 290 A-2 9V+BK um 5:14 Uhr nach Salzburg abflogen. Fast zur gleichen Zeit gingen in Schönwalde die beiden erst in diesem Monat bei der Staffel eingetroffenen Ju 352 A-1 an den Start. Oblt. Kurt Schultze hatte neben einigen Aktenkisten 30 Passagiere, Angehörige des Auswärtigen Amtes, an Bord seiner KT+VJ (W. Nr. 10001), die genau um 5:00 Uhr in Schönwalde abhob und nach Südosten abflog. Ihm sollte die KT+VC (W.Nr. 100 003) mit Major Anton Gundelfinger folgen.

Wie alle anderen Maschinen der F.d.F., die an diesem Morgen Berlin verließen, hatten auch die beiden Ju 352 Salzburg als Zielflughafen. Nach einer Zwischenlandung in Prag-Rusin, wo er eine an den Backbordtanks aufgetretene Störung der Benzinzufuhr beseitigen ließ, traf Schultze um 8:30 Uhr in Salzburg ein, wo schon vorher, um 6:50 Uhr, Lt. Wagner mit der 9V+BK

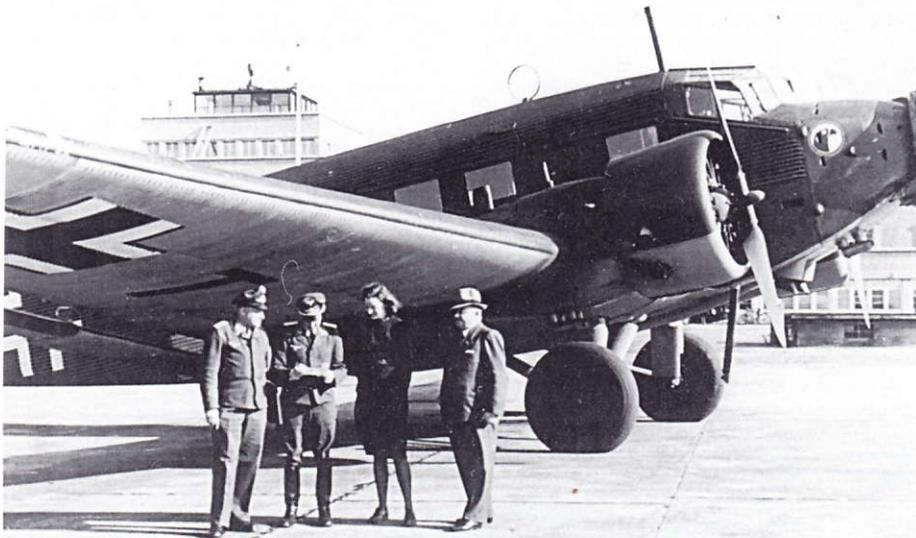
gelandet war. Auch die zweite Ju 290 mit Major Eckl und die langsameren Ju 52/3 m, deren genaue Anzahl sich nicht mehr feststellen ließ, kamen wohlbehalten in Salzburg an.

Vergeblich wartete man dort aber auf die Ju 352 mit Major Gundelfinger. Wie sich erst nach Kriegsende feststellen ließ, war die KT+VC gegen 6:00 Uhr, bei einer offenbar noch versuchten Notlandung, unweit der Ortschaft Börnersdorf in Sachsen abgestürzt und restlos verbrannt. Die dabei ums Leben gekommenen Besatzungsmitglieder, neben Gundelfinger noch der Bordwart Öfw. Wilhelm Budack und der Bordfunker Öfw. Eugen Baßler, die vor dem Kriege alle der Lufthansa angehört hatten, fanden zusammen mit vier weiteren Insassen der Unglücksmaschine auf dem Friedhof von Börnersdorf ihre letzte Ruhestätte. Überlebt hatte den Absturz nur der Bordschütze, Uffz. Franz Xaver Westermaier, der beim Aufprall aus der Maschine geschleudert worden war und so dem Flammentod entging.

1983, als der "Stern" überraschend die angeblichen Hitler-Tagebücher präsentierte, rückte der tragische Unfall dieser Maschine in das öffentliche Interesse. Der dadurch entstandene Wirbel hat die Recherchen zu den letzten Flügen der F.d.F. stark erschwert, soweit sie zu diesem Zeitpunkt vom Verfasser diese Beiträge nicht bereits abgeschlossen waren.

Worum es bei den Flügen der F.d.F. am 21. April 1945 ging, belegen Aufzeichnungen des OKW-Chefs Gfm. Wilhelm Keitel, die dieser wenige Wochen vor seiner Hinrichtung in Nürnberg gemacht hat: "...teile ich Jodl meinen Entschluß mit, am 21. alles noch Entbehrliche mit Flugzeug nach Berchtesgaden vorauszuschicken, nachdem mein Sonderzug schon am 18.4. dorthin abgefahren war. Unter Führung meines Adjutanten flog meine Maschine - von Fliegeroberstabsingenieur (Joseph) Funk im Tagesflug sicher gesteuert - mit voller Besatzung - darunter auch General Winter, Dr. Lehmann, Frau Jodl und meiner Frau - nach Prag, von wo die Insassen mit bereitgestellten Dienstwagen nach Berchtesgaden fuhren. Mein Flugzeug (Anm.: Ju 52/3 m BD+DH W. Nr. 7232) war abends wieder in Tempelhof zu meiner Verfügung. Alles dies geschah zur Erleichterung und Vorbereitung der nahe bevorstehenden Übersiedlung des F.H.Qu. nach Berchtesgaden, die damals jedenfalls noch außer jedem Zweifel stand".

Obwohl längst nicht alle in Tempelhof und Schönwalde verfügbaren Regierungsflugzeuge in der ersten Welle am Morgen des 21. April abgeflogen waren, vermutlich wegen nicht rechtzeitig zur festgesetzten Startzeit eingetreffener Ladung, erhielten die in Salzburg gelandeten Maschinen Order, umgehend wieder nach Ber-



Die Ju 52/3m NT+NL, hier auf dem Flughafen Salzburg, wurde am 21. April 1945 auf dem Flug von Pocking nach Schönwalde bei der Ortschaft Sernow in Brandenburg abgeschossen; der Ritterkreuzträger Hptm. Hanns Kohmann und seine Besatzung fanden dabei den Tod.

Ju 52/3m NT+NL, shown here in Salzburg, was shot down near Sernow, Brandenburg, while flying from Pocking to Schönwalde on 21 April 1945. The pilot, Knight's Cross holder Hptm Hanns Kohmann, was killed with the rest of the crew.

lin zurückzukehren. Die meisten von Ihnen traten den Rückflug erst nach Einbruch der Dunkelheit an und legten zum Teil einen Zwischenstopp in Prag-Rusin ein, wo offenbar noch ausreichend Flugbenzin vorhanden war.

Schon am Nachmittag war Hptm. Kohmann mit seiner Ju 52/3m NT+NL (W.Nr. 6566), dem Führer-Gepäckflugzeug, vom Flugplatz Pocking nach Schönwalde abgeflogen. Dies sollte ihm und seiner Besatzung (Bordfunke Ofw. Wolf-

gang Paulin und Bordwart Hans Costa) sowie zwei weiteren Insassen zum Verhängnis werden. Ohne genaue Orientierung zum aktuellen Frontverlauf geriet das Flugzeug 50 km südlich von Berlin, in der Nähe von Jüterbog, über die Kampfzone und wurde niedrig fliegend, vom Boden aus beschossen. Einwohner der Ortschaft Sernow, wo gerade die Russen einmarschiert waren, konnten noch beobachten, daß die Ju 52/3m brannte und einige Hundert Meter vom Dorf entfernt auf einem Acker niederging.

Wegen der anhaltenden Kämpfe rings um den Ort wagte man erst am 26. April, die Opfer zu bergen und anschließend auf dem Dorffriedhof in Sernow zu bestatten. Außer dem Piloten, der in seinem Führersitz den Tod fand, hatten wohl zumindest vier der Verunglückten die Notlandung noch überlebt und die am Boden nicht mehr brennende Maschine verlassen können. Ihre Leichen hatte man außerhalb des Flugzeuges, der Kabinentür gegenüberliegend, vorgefunden, und es fällt schwer, hier nicht an eine Mordtat zu denken, da auch die Ladung des Flugzeuges geplündert und ringsum verstreut war.

Noch mehr Opfer als die F.d.F. hatte die Lufthansa zu beklagen; Besatzungen und Passagiere von nicht weniger als vier ihrer Flugzeuge kamen in diesen Tagen bei Berlin-Flügen ums Leben. Da der Verfasser Einzelheiten hierzu bereits früher veröffentlicht hat¹ wird an dieser Stelle nur in Form einer Übersicht auf diese Verluste eingegangen:

20.4.45 D-ANAJ (Ju 52/3 m), auf Flug Tempelhof-Prag-Enns verschollen mit Besatzung Flugkapitän Paul Salzberger und 15 Passagieren.

21.4.45 D-ASPI (Ju 52/3 m), auf Flug Riem-Tempelhof verschollen mit Besatzung Flugkapitän Engelbert Tischbiereck und einer unbekanntem Zahl von Passagieren.

21.4.45 D-ASHH (Fw 200), auf Flug Tempelhof-Riem bei Piesenkofen abgestürzt mit Besatzung Flugkapitän August Künstle und mindestens 13 (namentlich identifizierten) Passagieren.

22.4.45 D-ASHM (Ju 88-Kurierflugzeug), nach Start in Tempelhof verschollen mit Besatzung Flugkapitän Albert Gerstenkorn.

¹ Luftfahrt international, Heft 5/1980 und Flugzeug, Heft 3/1985.

Fortsetzung mit dem Titel "Die zweite Welle" im nächsten Heft.

PERASIS (1:72-Kleinerer Spritzguß)
Regiane Rn.2005 DM 32,90

ESPERA (1:72-Spritzguß, begrenzte Lieferbarkeit! Nichts für Anfänger, da Nacharbeit erforderlich!!!)
DM 49,80 Junkers Ju.287, V1
AEG G.IV
DM 48,90

HEIKAL He 162 B - DM 27,80
Ebenfalls Lieferbar: (Raritäten!)
Fairly F.111 DM 32,90
Polar 25 DM 32,90
Merlin Baker Mk.2 DM 26,90
Thomas Morse 5.4 DM 24,80
Piper Enforcer DM 26,90
Pfalz I.-1 DM 26,90
Fokker D.I A Fok.D.II 43,90
Ikarus IX-2 & Arado 76 43,90
Grueman X3 Gyrocopter 16,99
Fokker E.V.D.VIII
Spiffire Mk.III
North American P-40 Fury
Curtiss SN.4 "Jenny" Je DM 18,90
DeHavilland Vampire T.11 Je DM 19,80
North American B-47
Boulton Paul P.111
Hawker Woodcock Je DM 26,80
Bisquet 14 BZ (Bester Meilin-wit) DM 32,80

NIKOTINE (1:72-Spritzguß)
Tourelle AN-5/7-A (3 Versionen) DM 12,90
Dazu passend: Tupolew TB-1 DM 36,90
Seri-Preis (zum Bau der "Mistel"-Parasiten-Varianten: X18-1 + X14-4 = DM 54,90 DM-est-79)

AERO TEAM (neue 1:72-Kleinerer, wie MPH)
Zlin Z-226 - DM 16,90
Tuk-11 - DM 17,80
Dowdicht Lieferbar: MiI H3-2

STREJA (1:72-Kleinerer, wie MPH)
Bücker 131 B Nur DM 12,90

PROXY-HEBELIEN (1:72)
Reudic "Smoker" DM 29,80
Payen PA.49 "Katy" - DM 23,90
B-1481
Ka-4 "Röhrlischer" - DM 21,80
Nach Lieferbar:
Messerschmitt Bf.109 Zwilling DM 32,80
Norton VII (w. II-Nurflugel) DM 32,80
Fokker T.V (w. II-Sonder) DM 48,90
Dornier Do.23 (Vorklappg. Zmot.) DM 58,90
Breda 88 (w. II-Zmot.) DM 34,80
Blackburn Firebrand DM 32,80
Bloma & Voss P.215 DM 36,80
Focke-Wulf "Flitzer" DM 26,80
Fokker S.1a "Wacht-Trainier" DM 34,80
... sowie ca. 200 weitere hochwertige Epoxylit, einseitl., AIRMOOL, DUBBIN, ...

Modellbau-studio Rhein-Ruhr

**Krayer Str. 10
45276 ESSEN
Tel.: 0201 / 500912
Fax 500040**

Direkt am
S-Bahnhof
Essen-Steele
und an A. 430
(A. 40/A. 52)
Mi. 15-18,
Do. 15-20 Uhr,
Fr. 15-18,
Sa. 10-14 Uhr

Versand:
DM 7,50 Porto-
anteil per Nach-
nahme oder
Vorkasse
(V.- Scheck)
Ausland:
DM 30.- Paket
DM 15.- Päckchen
(Vorkasse!)

Erleben Sie eine Airbrush-Spritztour mit

aero-pro

Im Fachhandel
erhältlich.

HANSA

Profis in Form und Funktion

Hansa-Technik GmbH
Postfach 1965
22809 Norderstedt
Tel. 040/5 26 58-0
Fax 040/5 26 58-110

"Unternehmen Reichskanzlei"

2. Teil des Reports über die Transportflüge von und nach Berlin im April 1945 von Günther Ott (ADL)

Die zweite Welle



Am Abend des 21. April wartete Hptm. Husslein in Tempelhof noch auf die letzten angemeldeten Passagiere, die er mit dem Dönitz-Condor „Albatros III“ nach München bringen sollte, als der DLH-Condor von Flugkapitän Künstle gegen 20:00 Uhr startete. Nach Hussleins Beobachtungen hatten noch zwei spanische Diplomaten sowie ein Oberregierungsrat vom Wirtschaftsamt Berlin und zwei bis drei SD-Angehörige, die in der oben erwähnten Passagierzahl nicht enthalten sind, in Künstles Maschine Platz gefunden.

Husslein war am Morgen, bei der ersten Flugwelle nach Salzburg, ohne Auftrag geblieben. Im Laufe des Tages rückten die sowjetischen Truppen bei Velten bereits bis 4 km an den Flugplatz heran; erst jetzt erhielt er vom F.d.F.-Flugleiter Otto Wieprich Weisung, seine GC+SJ nach Tempelhof zu überführen und von dort mit Passagieren und Gepäck aus der Reichskanzlei nach Neubiberg bei München zu fliegen. Nachdem bereits eine umfangreiche Menge Gepäck in der Fw 200 verstaubt worden war, trafen kurz nach 20 Uhr mit drei PKW endlich seine Passagiere am Regierungsflugsteig in Tempelhof ein. Es waren der NSKK-Gruppenführer Albert Bormann, ein Adjutant Hitlers und Bruder des berühmten Reichsleiters, samt seiner Familie und Hauspersonal - zusammen etwa 25 Personen. Die Frau des Reichsaußenministers Ribbentrop, auf die dann noch erwartet worden war, hatte aufgrund eines Führerbefehls kurzfristig nicht mitfliegen dürfen.

Für die übrigen, noch in Schönwalde auf Flugaufträge wartenden F.d.F.-Maschinen war es inzwischen eng geworden, weil die Sowjets sich unaufhaltsam dem Flugplatz näherten. Am Abend wurde durch Flugleiter Wieprich die Räumung von Schönwalde und die Verlegung nach Staaken angeordnet. Um 18:00 Uhr startete Major Lissau mit einer Siebel Fh 104 der Staffel zum Überführungsflug nach Staaken, wo er 10 Minuten später landete, ebenso wie die von Salzburg zurückkehrende Ju 352 KT+VJ

mit Oblt. Schultze. Hauptmann Grautoff hatte jedoch, als er Schönwalde um 20:14 Uhr mit der Ju 52/3m SF+IF (W.Nr. 6600) verließ, bereits den Auftrag, in Gatow zu landen. Dorthin brachte Standartenführer Betz auch Hitlers Reisemaschine, die Fw 200 C-4/U1 TK+CV (W.Nr. 0240). Major Erich Adam, der Flugzeugführer von Reichsminister Albert Speer, dessen Fw 200 C-6/U2 TA+MR (W.Nr.0216) in der Nacht zuvor durch Bombenwurf zerstört worden war, flog dagegen um 21:00 Uhr mit der He 111 TQ+MU, gleichfalls eine Maschine aus Speers Flugbereitschaft, nach Neubiberg, wo er um 23:40 Uhr eintraf.

Hptm. Husslein war mit der GC+SJ um 20:55 Uhr in Tempelhof gestartet, hatte am Südrand des Platzes noch gekurvt und holte sich dabei die erforderliche Höhe, um in die ca. 700 m über Grund hängenden Regenwolken einzutauchen. Als er bereits Kurs auf Dresden genommen hatte, wurde der Condor doch noch von sowjetischer Flak erwischt. Ein Geschöß traf das Instrumentenbrett so unglücklich, daß linksseitig Wendezeiger und künstlicher Horizont ausfielen, die für den Blindflug unbedingt gebraucht wurden. Deshalb wechselte Husslein mit seinem Bordmechaniker die Plätze, und steuerte die Maschine nun vom rechten Sitz aus, wo bei der Fw 200 die beiden ausgefallenen Instrumente nochmals vorhanden waren. Unterwegs hatte die Besatzung mit Vereisung zu kämpfen und mußte den linken Innenmotor wegen Eisansatz am Propeller stilllegen. Erschwerend war auch, daß die Besatzung nur eine einzige Streckenpeilung aus Prag erhielt; Dresden hatte den Funkbetrieb bereits eingestellt. Statt sonst üblicher 80 Minuten hatte der Condor für die Strecke Berlin-München weit mehr als die doppelte Zeit benötigt.

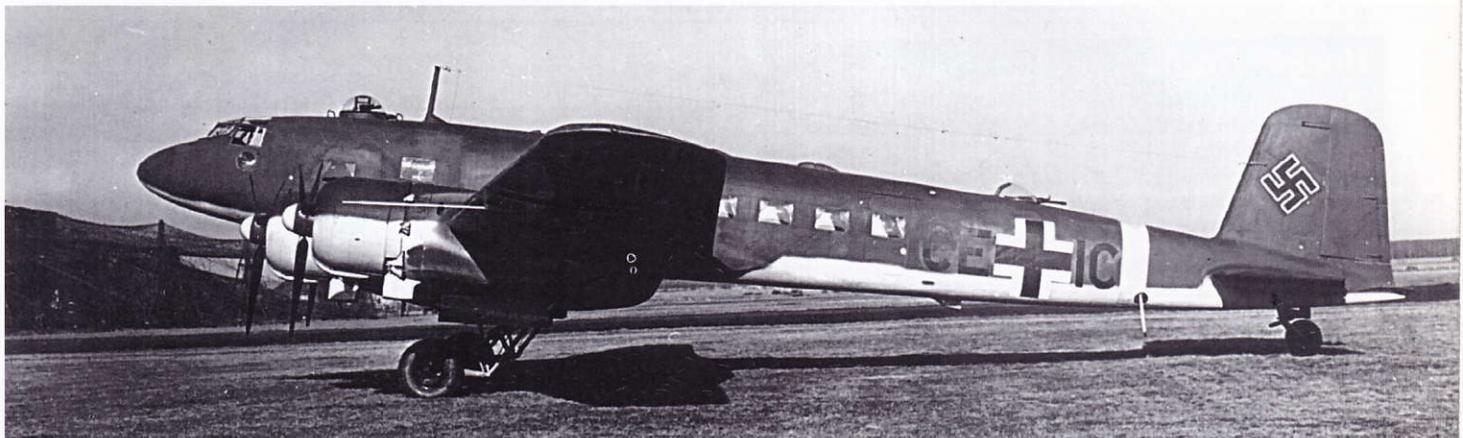
Bei der Landung in Neubiberg wäre es um ein Haar zu einer Flugzeugkatastrophe gekommen. Unbeleuchtet stand Adams He 111 noch in der Landebahn, als Husslein dort um 23:55 Uhr mit seinem Condor aufsetzte. Wie bereits erwähnt, hatte er während des Fluges mit dem Bordmechaniker die Plätze tauschen müssen. Als sie dann beim Ausrollen das Hindernis vor sich auftauchen sahen, war Husslein der Situation hilflos ausgeliefert, denn bei der Fw 200 war nur der linke Führersitz mit Bremsen ausgestattet. Ofw. Karl-Heinz Hoemcke, der Bordmechaniker, trat dann in letzter Sekunde so heftig in die



Mit einer Siebel Fh 104 der F.d.F., deren Staffelembem ein schwarzer Adlerkopf in weißem Feld mit roter Umrandung war, wurde deren Flugleitung am Morgen des 23. April 1945 von Staaken nach Rechlin verlegt, um von dort aus Flüge für die Reichskanzlei zu organisieren.

Alle Fotos, wenn nicht anders vermerkt, Sammlung Ott

An unknown airman in front of a Siebel Fh 104 displaying the emblem of the Fliegerstaffel des Führers (F.d.F.), a black eagle's head on a white disc outlined in red. On 23 April '45 a Siebel of the F.d.F. flew the operations staff from Staaken to Rechlin in order to coordinate flights to and from the Chancellery from there.



Die Fw 200 C-4/U2 CE+IC war in der F.d.F. als Führerbegleitflugzeug verwendet worden und sollte in der Nacht vom 26. zum 27. April 1945 für den persönlichen Schutz Hitlers bestimmte Marinesoldaten von Rerik nach Gatow bringen.

FW 200 C-4/U2 CE+IC of the F.d.F. served as back-up to Hitler's own aircraft. It crashed at Wilhelmshorst on the night 26/27 April '45 during an attempt to fly in naval combat personnel from Rerik to Gatow, Berlin, where they were to defend Hitler's bunker.

Bremsen, daß die Maschine einen Ringelpiez vollführte und alle vier Reifen von den Felgen sprangen - aber der drohende Zusammenstoß war glücklich abgewendet.

Trotz zahlreich in Berlin noch vorhandener Flugzeuge der F.d.F. und der DLH, war die zweite Abflugwelle nach Süddeutschland am Abend des 21. April doch erkennbar dürtig ausgefallen. Grund dafür dürfte wohl gewesen sein, daß Hitler sich bereits am Morgen dafür entschieden hatte, die Reichskanzlei nicht mehr zu verlassen. Um 9:12 ging von dort folgender Funkspruch zum Obersalzberg: „Wolf (Anm: Hitler) bleibt hier, da Lage nur durch ihn zu meistern, wenn überhaupt möglich.“ Dies erklärt sicher auch, weshalb ein großer Teil der gerade erst in Salzburg gelandeten SS-Mannschaften gleich wieder nach Berlin zurückgefliegen wurde.

Dort begann nun für die auf den noch verfügbaren Flugplätzen Staaken, Tempelhof und Gatow zurückgebliebenen Besatzungen der F.d.F. eine Zeit ungewissen Wartens. Regierungsmitglieder und hohe Wehrmachtsstäbe zogen es jetzt vor, sich nach Norddeutschland abzusetzen; hierzu erschien ihnen jedoch die Benutzung von Kraftfahrzeugen weniger gefährlich als eine Flugreise. Dies dürfte wohl auch Reichsmarschall Hermann Göring so gesehen haben, der sich bereits in der Nacht vom 20. zum 21. April 1945 mit einem Fahrzeugkonvoi von Berlin nach Berchtesgaden aus dem Staake gemacht hatte. Obwohl er der Oberbefehlshaber der Luftwaffe war, hatte er schon lange Zeit zuvor aufgehört, für seine Reisen Flugzeuge zu benutzen.

Major Haumann, der befehlsgemäß mit seiner Ju 52/3m von Salzburg am 21. April wieder nach Tempelhof zurückgekehrt war, erhielt von Standartenführer Betz, dem zweiten Hitlerpiloten und Adjutanten der F.d.F., den Auftrag, am Morgen des 22. April eine durch SS-Obergruppenführer Schaub von der Reichskanzlei zum Flughafen geleitete Gruppe von 12 Frauen und 5 Kindern nach Salzburg zu bringen. Einen ähnlichen Flug unternahm am 23. April, allerdings von Gatow aus, Hptm. Erich Geißelhardt; mit der Fw 200 C-4/U1 CE+IB (W.Nr. 0137) hatte er Hitlers tags zuvor entlassenen Leibarzt Dr. Morell nach Neubiberg zu fliegen - Startzeit 2:00 Uhr.

Räumung der Berliner Flugplätze

Tempelhof und Staaken lagen um diese Stunde schon unter sowjetischem Artilleriefeuer, so daß alle noch flugklaren Maschinen diese Plätze verließen. Die Flugzeuge der Lufthansa hatten Weisung, nach Warnemünde zu fliegen, um von dort aus den Luftverkehr mit Skandina-



Hptm. Joachim Huebner, 39 Jahre alt und erfahrener Flugkapitän der Lufthansa, war Kommandant der Fw 200 CE+IC. Er kam beim Absturz des Flugzeuges in Wilhelms- horst ums Leben.

FW 200 CE+IC's pilot, Hptm. Joachim Huebner, died in the crash. He was 39 and experienced Lufthansa captain.

vien fortzusetzen sowie eine Flugverbindung nach München einzurichten. Als letzte DLH-Maschine verließ die DC-3 D-ATZP mit Flugkapitän Wolfgang Brill Tempelhof. Neben Firmenangehörigen hatte er noch drei schwedische Passagiere an Bord, die er am 23. April, nach kurzer Zwischenlandung in Warnemünde, um 7:28 Uhr nach Malmö-Bultofta und um 10:40 Uhr nach Stockholm-Bromma brachte. Bis auf die Ju 88 D-ASHM von Flugkapitän Gerstenkorn trafen auch alle anderen DLH-Maschinen, trotz heftigen Beschusses beim Abflug in Tempelhof, glatt in Warnemünde ein.

Die Ju 290 9V+BK hatte Lt. Wagner schon am Abend des 22. April nach Gatow überführt, wo er um 18:40 Uhr landete und sich dem dorthin ausgelagerten Teil der F.d.F. anschloß. In Gatow war inzwischen auch die zuvor in Staaken stationierte Kurierstaffel O.K.L. mit 15 Ju 52/3m eingetroffen, die noch in dieser Nacht Transporte zur Verlegung des Oberkommandos der Luftwaffe nach Süddeutschland durchführen sollte. Dagegen erhielten die in Staaken

befindlichen Flugzeuge der F.d.F. den Auftrag, nach Rechlin zu verlegen. Dort sollten sie dem Oberkommando der Wehrmacht zur Verfügung stehen, das begonnen hatte, sich nicht weit von Rechlin, im Waldlager Neuroofen, ein Ausweichquartier einzurichten. Major Lissau, mit Flugleiter Wieprich an Bord, flog am 23. April um 5:10 Uhr mit einer Fh 104 nach Rechlin ab, wo er um 6:00 Uhr landete. Zehn Minuten zuvor war auch Oblt. Schultze mit der Ju 352 KT+VJ in Staaken gestartet; er traf um 5:45 in Rechlin-Roggentin ein.

Die Aufgabe von Lissau und Zywina, die zwei Fi 156 nach Süddeutschland zu überführen, hatten zuvor Oblt. Lankenau und seine beiden Kameraden übernommen. Nachdem sich herausgestellt hatte, daß keiner der drei für ihre Staffel bestimmten Hubschrauber bei Weserflug abholbereit war, hatten sie zunächst vergeblich versucht, noch von Tempelhof aus eine Rückflugmöglichkeit nach Salzburg zu erhalten. Sie waren dann nach Staaken gefahren, wo sich bereits alles im Aufbruch befand. Sicher war man dort froh über diese unerwartete Verstärkung an Flugzeugführern, und Major Erich Groß überließ ihnen zwei Fi 156 und eine Bf 108 seiner Kurierstaffel OKL zur Überführung nach Süden. Zwischendurch hieß es dann zwar, daß die Maschinen in den Lübecker Raum gebracht werden sollten, aber letztendlich, als Lankenau mit der Fi 156 D-0 CQ+QD (W.Nr. 4437) am 23. April um 4:50 Uhr von Staaken abflog, gefolgt von seinen beiden Staffelnkameraden mit dem zweiten Storch und der Bf 108, war es doch bei Süddeutschland geblieben. Er und auch Fw. Schmidt mit der Bf 108 kamen durch. Bis sie am 24. April einigermaßen heil in Ainring landeten, hatten sie einige Nervenanspannung zu ertragen, aber vergeblich hofften sie auf das Eintreffen von Uffz. Lex mit dem zweiten Storch.

Am nächsten Tage begann es auch in Gatow brenzlich zu werden, als sich von Norden her sowjetische Truppen dem Flugplatzgelände zu nähern begannen. Am späten Abend des 24. April flogen die ersten Maschinen der F.d.F. von dort ab. Offensichtlich war man in Gatow jedoch knapp an Flugzeugführern, denn um 20:00 Uhr war Major Lissau von Rechlin nach Gatow gestartet, wo er um 21:00 Uhr eintraf; neben einem Oberfeldwebel hatte er auch Hptm. Paul Talk an Bord. Dieser war Chef der Verbindungsstaffel 7, der zur F.d.F. gehörigen ehemaligen Führerkurierstaffel, die im März 1944 umbenannt worden war.

Lt. Wagner überführte seine Ju 290 zunächst von Gatow nach Wittstock. Seinen 2. Flugzeugführer, Lt. Hans Münsterer, hatte er zurückgelassen, da dieser einen besonderen Auftrag zu erledigen hatte. Nachdem Hitlers beide Piloten, Baur und Betz, ihre Aufgabe darin sahen, in der Reichskanzlei zu bleiben, stand ihr Condor

Hecker-Goros Zinnfiguren

85748 Garching • Römerhofweg 51c
Tel. (0 89) 3 20 22 15 • Fax (0 81 65) 6 53 93

Farbkatalog 1:48 10,- DM Ausland 18,- DM
KSHG 20 Ital. Pilot m. Mechaniker
KSHG 21 US-Trägerpersonal
Katalog 54 mm 15,- DM Ausland 23,- DM



Modellbau & Technik Agentur

Tel. 0 30 / 4 42 84 16

Straßburger Straße 38 • 10405 BERLIN

(Nähe U-Bhf. Senefelder Platz)

* Wir führen: Plastmodelle, Zubehör und Fachliteratur
Versand möglich

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-12.30 u. 13.30-18.30 Uhr Sa. 9.00-13.00 Uhr

Alex Lange

Plastik-Modellbau
Weit über 100

Hersteller!

Auch "Exoten"!

Alles für den individuellen

Modellbau

Bausätze -Zubehör

Literatur-Airbrush

Verlinden-Depot!

Jetzt auch Versand!

Bundesallee 93, 12161 Berlin

direkt am U-Bhf. Walther-

Schreiber-Platz

Tel. 030 - 851 90 70

Fax 030 - 851 96 60

HOBBYMODELLBAU

Müller

21029 Hamburg

Bergedorf

Vierlandenstraße 13

Tel. 0 40 / 7 24 54 33

Plastik-Modellbausätze

Fachliteratur

Verlindendepot

TK+CV mit Bordwart Zintl und Bordfunker Le-ciewski führerlos in Gatow. Ohne jemals zuvor eine Fw 200 geflogen zu haben, sollte Münsterer diese Maschine nun aus Gatow herausbringen. Um 21:00 Uhr erfolgte der Start, und nach 40 Minuten traf er mit der Maschine, die noch weitere 12 Mann an Bord hatte, gleichfalls in Wittstock ein. Nach einigen Stunden Aufenthalt dort erhielt er Weisung, mit der Fw 200 nach Roggentin weiterzufiegen, wo er am 25. April um 5:30 Uhr landete.

Kurze Zeit vorher hatten auch die letzten Regierungsmaschinen Gatow verlassen, wo schon bei einem Kasernengelände am nördlichen Flugplatzrand heftige Kämpfe mit sowjetischen Truppen entbrannt waren. Hptm. Huebner setzte sich mit seiner Fw 200 CE+IC nach Rechlin ab und nahm dabei soviel Bodenpersonal der F.d.F. wie möglich an Bord, während Hptm. Grautoff wenige Minuten später, um 3:15 Uhr, mit der Ju 52/3m SF+IF nach München-Riem flog, wo er um 6:10 Uhr eintraf. Zusätzlich hatte Hptm. Talk auch noch eine He 111-Reisemaschine der Staffel flugklar machen können, mit der er und Major Lissau in der Morgendämmerung wieder nach Rechlin zurückkehrten.

An der Räumung von Gatow beteiligten sich übrigens von Güstrow aus auch Ju 52/3m der II./T.G. 3, die zuvor, bis zum 22. April, in Werder und Güterfelde bei Potsdam sowie in Gatow stationiert gewesen waren. Es bleibt unverständlich, weshalb sie stattdessen nicht schon jetzt den Befehl erhielten, Nachschub hereinzufiegen; dies zeigt aber vielleicht auch, daß es sich bei allen Flügen eben nicht um eine „Luftversorgung Berlin“ gehandelt hat!

Im Laufe des 25. April waren zur 1. Weißrussischen Front Marschall Schukows gehörende sowjetische Truppen am Flugplatz Gatow vorbei in südwestlicher Richtung vorgestoßen. Gegen Mittag trafen sie bei Ketzin, 12 km nordwestlich von Potsdam, auf die ersten aus entgegengesetzter Richtung anrückenden Einheiten der 1. Ukrainischen Front von Marschall Konjew - Berlin war damit eingekesselt.

Verteidigung der Reichskanzlei

Auch in der Stadt spitzte sich die Lage nun dramatisch zu. Von Osten und Süden her waren die Sowjets, teilweise im Kampf Haus um Haus, bereits nahe an das Zentrum vorgerückt. Für die Verteidiger ein erkennbar hoffungsloser Kampf, aber er mußte fortgesetzt werden - während Goebbels seinem Führer zur gleichen Zeit im Bunker unter der Reichskanzlei versicherte: „Wenn Sie Berlin am Sonntag (Anm.: 22. April) verlassen hätten, wäre Berlin heute nicht mehr in unserem Besitz.“

„Zum persönlichen Schutz des Führers“, ohne dessen Anwesenheit in Berlin die Kampfhandlungen dort wohl schon beendet worden wären, waren in der vorangegangenen Nacht Maßnahmen eingeleitet worden, die in den nächsten Tagen allen bei der Luftflotte Reich noch verfügbaren Lufttransportraum beanspruchen sollten.

Mit Stand vom 25. April 1945 waren dem Transportfliegerführer bei der Luftflotte Reich in Rerik unterstellt:

Stab, 2. und 3./T.G.1	in Tutow	mit 14 Ju 52
Großraumtransportstaffel	in Tutow	mit 23 Ju 352
II./T.G. 1 (nur 3. Staffel)	in Pütnitzm.	15 Ju 52 (See)
II./T.G. 3	in Güstrow	mit 34 Ju 52
3./T.Gr. 30 und Gruppe Uhl	in Rerik	mit 27 He 111
II./K.G. 4	in Greifswald	mit 28 He 111

In der Literatur werden diese Einsätze gewöhnlich als „Luftversorgung Berlin“ bezeichnet, als ob mit diesen insgesamt 141 Flugzeugen, die nicht einmal alle einsatzklar gewesen sein dürften, eine eingekesselte Millionenstadt hätte versorgt werden können. Aber darum ging es ja in Wahrheit auch nicht.



Neun getötete Insassen der CE+IC, darunter zwei namentlich unbekannt, fanden in einem gemeinsamen Soldatengrab auf dem Friedhof von Wilhelmshorst bei Potsdam ihre letzte Ruhestätte. Diese Aufnahme entstand unmittelbar nach Kriegsende; heute erinnert ein Gedenkstein an die Todesopfer.

The nine crash fatalities, two of which remained unidentified, were buried in military graves at Wilhelmshorst, near Potsdam. This photo was taken shortly after the war's end; today a memorial stone recalls their fate.



Am 8. Mai 1995 gedachten in Wilhelmshorst ehemalige Matrosen der 1. Funkmeßlehrabteilung ihrer dort vor 50 Jahren gefallenen Kameraden. Neben Eginhardt Schmiechen (1. v. links), der heute in Wilhelmshorst lebt und sich damals an Bord der nach Rerik zurückgekehrten Ju 290 befunden hatte, waren auch drei Überlebende des Condor-Absturzes anwesend: Willi Hummel, Bernhard Lacher und Gerhard Jakob. Schmiechen lives in Wilhelmshorst and returned to Rerik in the Ju 290.

On 8 May 1995 eight former members of the navy unit sent to defend Hitler's bunker met to remember their comrades killed fifty years ago. Among them were four crash survivors (1 to r), Eginhart Schmiechen, Willi Hummel, Bernhard Lacher and Gerhard Jakob. Schmiechen lives in Wilhelmshorst and returned to Rerik in the Ju 290.

Am 24. April, um 24:00 Uhr, wurde im Kriegstagebuch des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine vermerkt:

„Kapitän z. See Assmann teilt fernmündlich einen Befehl des Führers mit, nach dem die Kriegsmarine sobald wie möglich mit Waffen ausgerüstete Bataillone zur Verstärkung der Verteidigung von Berlin nach Berlin überfliegen soll. Die nötigen Befehle werden erteilt. Da der Lufttransportraum erst für die Nacht vom 25. zum 26. 4. zur Verfügung steht, werden für diese Nacht folgende Bereitstellungen befohlen:

1 Alarmblt. aus Stralsund zur Überführung vom Seefliegerhorst Pütnitz (bei Ribnitz) mit Seemaschinen (175 Mann)

und nach Fliegerhorst Tutow (288 Mann)
1 Bataillon aus Rostock vom Fliegerhorst Rostock (472 Mann)

Für Transport in der Nacht vom 26. zum 27. 4. werden 1.000 Mann aus Fehmar nach Wismar zum Abtransport vom Fliegerhorst Rerik überführt.“

Großadmiral Karl Dönitz beeilte sich also sehr, diesem „Führerbefehl“ nachzukommen

Nahе der Sieges-säule untersuchten britische Soldaten im Sommer 1945 das Wrack des Fieseler Storchs, mit dem Generaloberst Robert v. Greim, begleitet von Hanna Reitsch, am 26. April auf der "Ost-West-Achse" gelandet war, um sich auf Befehl Hitlers im Bunker der Reichskanzlei einzufinden.



A British serviceman looks at the battered remains of the Storch in which Hanna Reitsch and Generaloberst Robert v Greim flew to Berlin to see Hitler. They landed near the Victory Column on 26 April 1945.



Zwei, die gut miteinander können: Generaloberst Robert v. Greim und Hanna Reitsch, hier beim Empfang anlässlich des 2500. Feindfluges der Aufkl. Gr. 14 "Münchhausen", auf dem Flugplatz Groß-Schiemanen/Ostpreußen.

Sammlung Franke

Two that got on well together: Generaloberst Robert v Greim and Hanna Reitsch. Here they are shown at Gross-Schiemanen, East Prussia, at a reception held by Aufkl.Gr.14 "Münchhausen" on the occasion of its 2500th recce mission.

und ließ in Stralsund die 1. Schiffstammabteilung und auf Fehmarn die 1. Funkmeßlehrabteilung in Marsch setzen. Von dort holte er also „die tapfersten Männer die er besitzt“ und die er für den persönlichen Schutz des Führers nach Berlin schicken wollte - „die höchste Elite eines Oberbefehlshabers“, so der Eindruck Hitlers in seinem Bunker unter der Reichskanzlei.

Daß damit aber keine „Luftversorgung Berlin“, sondern allenfalls ein „Unternehmen Reichskanzlei“ in Gang kam, liegt auf der Hand. Vergleicht man die Zahl der für den Berlin-Einsatz vorgesehenen Marinesoldaten mit der Kapazität der verfügbaren Transportflugzeuge, so wird schnell deutlich, daß der Transportfliegerführer der Luftflotte Reich praktisch alle seine Maschinen hierfür aufzubieten hatte, was dann aber, z.T. schon aus Treibstoffmangel, gar nicht möglich war.

Am Mittag des 25. April erfolgte auf dem Dänholm bei Stralsund und in Puttgarden auf Fehmarn die Befehlsausgabe für den Einsatz in Berlin „zum persönlichen Schutz des Führers“. Angetreten waren dort nicht etwa in mehr als vier Kriegsjahren bewährte und erfahrene Kämpfer, sondern jüngste Rekruten bzw. Seeoffiziersanwärter der Jahrgänge 1926 und 1927, die kaum ihre Grundausbildung abgeschlossen hatten. Schon damals mußte denjenigen, die dies entschieden hatten, die Gewissenlosigkeit ihres Handelns klar gewesen sein; vielleicht glaubte man aber auch, nur noch bei den im Dritten Reich herangewachsenen Jugendlichen Bereitschaft für diesen Opfergang finden zu können - und davor gedrückt hat sich tatsächlich keiner von ihnen.

Nach Ausgabe von Verpflegung, Munition und Waffen, zumeist nur unzulängliche Beutegewehre sowie Handgranaten und Panzerfäuste, wurden die jungen Matrosen in Stralsund auf die Kompanien des Alarmsbataillons verteilt; viele von Ihnen waren übrigens Angehörige des Marine-Sonderlehrganges für Hochfrequenztechnik „Tegetthoff“, die sich zur militärischen Grundausbildung auf dem Dänholm befunden hatten. Zum Bataillonskommandeur wurde einer

ihrer Ausbilder ernannt, der frisch zum Kapitänleutnant d. Res. beförderte Franz Kuhlmann, und auch das übrige Führungspersonal dieses zusammengewürfelten Verbandes war zuvor als Ausbilder bei der 1. S.St.Abt. auf dem Dänholm eingesetzt gewesen. Am Abend erfolgte mit Bussen und LKW der Transport zu den Fliegerhorsten Pütznitz und Tutow. Ob dann von Pütznitz, mit Ju 52 See, tatsächlich Transportflüge nach Berlin durchgeführt wurden, ließ sich bisher nicht klären und erscheint eher zweifelhaft.

Nach dem Eintreffen in Tutow, gegen 22 Uhr, sah es für Kuhlmann zunächst so aus, als ob aus den Flügen nach Berlin nichts werden würde. Der Fliegerhorst war ständigen Angriffen sowjetischer „Nähmaschinen“ ausgesetzt, die das Gelände mit Bomben und MG-Feuer beharkten, und die Flugleitung erklärte kategorisch, daß ein Transport nach Berlin nicht mehr in Frage käme. Wohl auch vom OKW-Chef Keitel mit Nachdruck auf die Kriegswichtigkeit dieses Einsatzes hingewiesen, ließ Major Günther Mauß, Kapitän der Großraumtransportstaffel Ju 352, dann doch seine Maschinen startklar machen.

Nach den Versorgungsflügen für den Kessel Heiligenbeil in Ostpreußen im Februar und März 1945 war die Staffel lange nicht mehr zum Einsatz gekommen, hatte aber in der vorangegangenen Nacht 5 Maschinen (4 Ju 352 und 1 Ar 232) bei einem kurzfristig angesetzten Einsatz verloren; die Besatzungen hatten den Auftrag gehabt, südöstlich von Berlin den Flugplatz Friedersdorf anzufliegen, um der bedrängten 9. Armee von General Busse Nachschub zu bringen. So gelang es jetzt nur unter größten Mühen, einige wenige der überwiegend im Freien untergebrachten Ju 352 für den Berlin-Einsatz bereitzustellen.

In der Stunde zwischen 1:35 Uhr und 2:35 Uhr dürften es dann gerade 5 oder 6 Maschinen gewesen sein, die von Tutow abflogen. Zielflughafen war Gatow, der letzte noch in deutscher Hand befindliche Platz in Berlin; Tempelhof war bereits seit dem 23. April nicht mehr anfliegbar

und wurde im Laufe dieser Nacht von den Sowjets erobert.

Soweit feststellbar, wurden die Ju 352 mit höchstens 40 Soldaten besetzt, was ihrer maximalen Ladekapazität als Transporter entsprach; überzählige, bereits in den Maschinen befindliche Soldaten, wie der Tegethoff-Mann Gerhard Brunzema, hatten dadurch das Glück, zurückbleiben zu müssen. Zumindest eine Ju 352, die von Ofw. Herbert Schulz geführt wurde und wohl noch vor Mitternacht in Tutow gestartet war, hatte dagegen, bis zur Höchstzuladung, 4 to Panzerfäuste bei ihrem Flug nach Gatow an Bord.

Schulz hatte sich, aus westlicher Richtung kommend, dem Flughafen Gatow bereits genähert und mit dem Landeanflug begonnen; Landeklappen und Fahrwerk waren ausgefahren, und sein Bordfunker, Uffz. Franz Behringer, empfing von der Gatower Flugleitung gerade die FWF-Zeichen (Frage welches Flugzeug), als für sie das Aus kam. Vermutlich beim Überflug des sowjetischen Umschließungsringes erhielten sie heftigen Erdbeschuss und wurden getroffen. Nach Ausfall von zwei Motoren war die vollbeladene Ju 352 nicht mehr in der Luft zu halten, und Ofw. Schulz versuchte eine Notlandung. Bei der Bodenberührung wurde das Flugzeug schwer beschädigt und verbrannte nach Explosion der an Bord befindlichen Panzerfäuste. Die vierköpfige Besatzung, neben den bereits Genannten noch der Bordmechaniker Fw. Paul Schmelter und der Bordschütze, blieb wie durch ein Wunder nahezu unverletzt; schnell stellten sie fest, daß ihre Maschine auf bereits sowjetisch besetztem Gebiet heruntergekommen war. Ohne Zeit zum Ablegen ihrer Fliegerkombinationen zu finden, versuchten sie, sich nach Nordwesten zu den deutschen Linien durchzuschlagen, was nach einigen Aufregungen auch gelang. Völlig unerwartet stießen sie dann nach ein paar Tagen in Großenbrode wieder zur Staffel, die inzwischen von Tutow dorthin vor den Sowjets ausgewichen war.

Der G6+RX von Stfw. Kurt Becker, wohl als eine der ersten Ju 352 um 1.35 Uhr mit Matrosen an Bord in Tutow gestartet, gelang die Landung in Gatow gleichfalls nicht. Wegen des Flakbeschusses entschied sich Becker dafür, den Einsatz abzubrechen und nach Tutow zurückzukehren, wo er um 3:00 Uhr wieder landete. Diesen Marinesoldaten, darunter der Chef der 1. Kompanie des Alarmbataillons, Kptlt. Brandt, blieb damit das Inferno des Endkampfes in Berlin erspart. Ebenfalls Glück hatten die Insassen einer anderen, in Tutow gestarteten Ju 352, die über Gatow so heftiges MG-Feuer erhielt, daß der Pilot den Landeversuch abbrechen mußte. Das Flugzeug hatte Treffer im Fahrwerk und in der Kanzel erhalten, doch hatte von den Insassen glücklicherweise niemand et-

was abbekommen. Wegen des beschädigten Fahrwerks flog der Pilot nicht nach Tutow zurück, wohl um nicht nach einer Notlandung die dortige Rollbahn zu blockieren, sondern setzte mit einer Bauchlandung in Barth (ca. 30 km von Stralsund) auf. Zwar wurde die Ju 352 dabei erheblich beschädigt, aber ernsthaft verletzt wurde niemand.

Ofw. Paul Köhler, der 1940/41 beim K.G. 40 als 2. Flugzeugführer mit Fw 200 über dem Atlantik eingesetzt gewesen war, hatte Tutow mit der G6+EX um 2:35 Uhr verlassen, brauchte für seinen Flug zwar ungewöhnlich lange, kam aber um 4:25 Uhr glatt in Gatow runter. Möglicherweise war es seine Maschine, die zunächst in Staaken zur Landung angesetzt hatte, woran sich ein schließlich in Gatow eingetroffener Marineoffizier erinnert, was die lange Flugdauer von fast zwei Stunden erklären könnte. Nach nur 20 Minuten Bodenzeit war die Maschine wieder in der Luft und landete um 5:40 Uhr wohlbehalten in Tutow. Gleich wieder mit zurück nach Tutow kam ein junger Marinesoldat, der in der Maschine beim Landeanflug auf Gatow durch ein sowjetisches Infanteriegeschloß verwundet worden war.

In der Literatur schwanken die Zahlen der bei diesem Einsatz nach Gatow gelangten Marinesoldaten erheblich und sind zumeist viel zu hoch angesetzt. Wohl am nächsten kommt Heinz Kratschmar, einer der in Gatow eingetroffenen Tegethoff-Leute; er schätzt ihre Zahl auf ungefähr 60 und gibt dabei an, daß sich in seiner Ju 352 zusätzlich zu Waffen exakt 22 Mann befunden hätten und daß man im Waldgebiet am Flugplatzrand (Anm.: demnach östlich des Fliegerhorstes) in einer Mulde auf etwa 40 bereits früher gelandete Kameraden gestoßen sei. Auch Kuhlmann erwähnte diese Begebenheit in seinen Erinnerungen, ebenso, den damals von der Flugleitung in Gatow erhaltenen Hinweis, daß eine Maschine mit Marinesoldaten bereits vor ihm eingetroffen sei.

Kratschmar ist sich ziemlich sicher, daß sein Flugzeug das letzte war, das in dieser Nacht noch in Gatow landen konnte; dafür spricht wohl auch, daß die Gruppe alsbald zu Fuß in Richtung des Dorfes Gatow aufbrach und von dort mit Lastwagen ins Stadtzentrum gebracht wurde. Clemens Zuborg, ein Oblt.z. See der Reserve und damals Adjutant im Bataillonsstab von Kuhlmann, gibt in seinen Erinnerungen an, daß nur zwei Maschinen mit insgesamt 68 Marinern aus Stralsund in Gatow angekommen seien. Für die Landung weiterer Marinesoldaten auf der sogenannten Ost-West-Achse gibt es zwar viele Hinweise, aber leider keinen exakten Nachweis.

Bis auf Lt.z. See Böing, der am 28. April im Garten der Reichskanzlei vermutlich durch ein Granatwerfergeschloß getötet wurde, überleb-

ten alle Offiziere dieses wahnwitzige Unternehmen. Von ihren jugendlichen Untergebenen kehrten dagegen nur wenige nach Hause zurück. Vielleicht im Glauben an ihren vermeintlichen Auftrag, den Führer zu schützen, den aber kaum einer von Ihnen zu Gesicht bekommen hatte, fielen die meisten bei den Kämpfen im Berliner Stadtzentrum oder sind bis heute vermißt geblieben.

Einsatz von Rerik

Im Laufe des 26. April wurden die ersten der in Puttgarden von der 1. Funkmeßlehrabteilung der Kriegsmarine für den Einsatz in Berlin bestimmten Matrosen auf Marinefährräbmen von Fehmarn über die Ostsee in die Nähe des Fliegerhorstes Rerik gebracht. Auch diesen Jugendlichen war beim Appell durch ihren Kommandeur, Fregattenkapitän Bormann (einem weiteren Bruder des Reichsleiters), gesagt worden, daß sie „zum persönlichen Schutz des Führers“ nach Berlin geschickt würden. Wie die Kameraden aus Stralsund waren auch sie für einen Kampfauftrag in keiner Weise vorbereitet oder ausreichend bewaffnet worden.

Als die Matrosen dann gegen Abend im Fußmarsch den Fliegerhorst erreicht hatten, war von Transportflugzeugen, mit denen sie nach Berlin hätten fliegen können, nichts zu sehen. Für die Nacht wurden sie vorübergehend in einer Flugzeughalle einquartiert; angeblich sollte es dann am nächsten Morgen mit der Bahn in Richtung Berlin weitergehen, wie einer von Ihnen, Willi Hummel, berichtet. Etwa um 22 Uhr kam jedoch ein neuer Befehl; sofort wurden neue Gruppen zusammengestellt, wahllos zusammengewürfelt. Nach der Erinnerung des Matrosen Gerhard Jakob marschierten diesen dann ein kompletter und noch ein halber Zug, also mit Führungspersonal vielleicht 60 Mann, auf das Flugfeld. Dort warteten auf sie nicht etwa Flugzeuge regulärer Transportverbände, sondern drei Flugzeuge der F.d.F.

Es kann übrigens nicht ausgeschlossen werden, daß der Einsatz des nach Rechlin verlegten Teils dieser Staffel zu Transportflügen nach Berlin für den Fall der Einschließung der Stadt, der ja nun eingetreten war, ohnehin geplant gewesen ist. Dies könnte auch erklären, weshalb Baur und Betz in Berlin zurückgeblieben waren, als die letzten Regierungsmaschinen Berlin verließen; ein solches Vorhaben bedurfte wohl auch einer fachmännischen Organisation in der eingeschlossenen Stadt.

Jedenfalls waren nacheinander während dieser Nacht in Rerik eingetroffen: Hptm. Huebner mit dem Condor CE+IC aus Rechlin, Lt. Wagner mit der Ju 290 9V+BK um 21:00 Uhr



Nach einem vergeblichen Landungsversuch mit Marinesoldaten in Gatow am 25. April 1945 flog Stfw. Kurt Becker von der Großraumtransportstaffel Ju 352 mit seiner G6 + RX bis zum 28. April von Tutow aus noch zwei Einsätze nach Berlin; dabei wurde über die geöffnete Trapklappe Nachschub abgeworfen. Hier ist diese Ju 352 A-1 bereits als englische Kriegsbeute zu erkennen.

After the abortive attempt to fly in naval combat troops into Gatow on 25 April '45, Stfw. Kurt Becker went on to fly two supply drops over Berlin from Tutow by 28 April. The supplies were dispatched from the lowered ramp of Ju 352 A-1 G6+RX of Grossraumtransportstaffel Ju 352 shown here in British markings.

Die Reste dieser Ju 52/3m am Rande der "Ost-West-Achse" zwischen Siegessäule und Brandenburger Tor dürften wohl von der 4V+GR der 7./T.G.3 stammen, die dort in der Nacht vom 26. zum 27. April 1945 unter Führung von Uffz. Ernst Martin beim Landeversuch in Folge Baumberührung abgestürzt war.



These are believed to be the remains of Ju 52/3m 4V+GR of 7. / TG 3 which hit some trees and crashed while trying to land between the Victory Column and the Brandenburg Gate (background) on the night 26/27 April. Its pilot was Uffz. Ernst Martin.

aus Wittstock, wo er eine halbe Stunde zuvor gestartet war, und zuletzt auch noch Oblt. Schultze mit der Ju 352 KT+VJ. Die Ju 352 hatte Reclin erst um 22:08 Uhr verlassen und landete um 22:45 Uhr in Rerik; möglicherweise hatte sie für einen flugunklar gewordenen Condor einspringen müssen, der danach von Hptm. Kurt Herzog, ehemaliger Staffelpitän der 8./K.G. 40 und nun Flugzeugführer in der 1./K.G. 200, von Rerik nach Fürstfeldbruck überführt werden sollte, jedoch kurz nach dem Start von feindlichen Jägern angegriffen wurde und mit brennendem Backbordaußenmotor gerade noch eine Notlandung in Lübeck-Blankensee schaffte. Während der Reparatur dort wurde diese Fw 200 von Tieffliegern zerstört. Es könnte sich dabei durchaus um den Condor unter Führung eines Fw. Bauer gehandelt haben, der offenbar, nach einem Vermerk im Flugbuch von Lt. Wagner, auch an dem Einsatz nach Berlin beteiligt gewesen ist.

Als erstes Flugzeug war dann wohl der Condor von Hptm. Huebner beladen und startklar. Um 23:10 Uhr flog auch Lt. Wagner mit der Ju 290 von Rerik ab, mußte aber wegen Ausfall des Motors 3 den Einsatz abbrechen und landete bereits nach 15 Minuten wieder in Rerik. Die an Bord dieser Maschine befindlichen 50 Matrosen hatten Glück. Zwar wurde ihnen zunächst gesagt, sie sollten in der folgenden Nacht erneut fliegen, aber dann hörten sie, daß die anderen Flugzeuge nicht zurückgekommen wären und daß inzwischen wohl auch Gatow besetzt worden sei. Wie sich einer von Ihnen, Ingo Eckern, erinnert, nahm man es erleichtert auf, nicht mehr nach Berlin fliegen zu können.

Den 17 Marinesoldaten, die mit der Fw 200 CE+IC ihrem Einsatz in Berlin entgegenflogen, war beim Einsteigen von der Besatzung mitgeteilt worden, daß man in Gatow landen würde, wo der Russe bereits auf weniger als 3 km an

den Platz herangekommen sei, der unter starkem Artilleriefeuer läge. Sie wurden ermahnt, nach der Landung schnellstmöglich die Maschine zu verlassen und die Anweisungen der dort anwesenden Soldaten zu befolgen.

Keiner von ihnen ahnte zu diesem Zeitpunkt, daß sie den Condor sehr viel früher zu verlassen haben würden; zunächst bewunderten sie noch die luxuriöse Innenausstattung ihres Flugzeuges, das zuvor als Führerbegleitflugzeug gedient hatte. Die 14 Ledersessel, waren zum Schutz vor Verschmutzung durch die unüblichen Passagiere von der Besatzung mit Zeltplanen abgedeckt worden. Nachdem alle Plätze besetzt worden waren, wurden Kisten mit Panzerfäusten in den Gang geschoben, auf denen sich die zuletzt an Bord gekommenen hockten, darunter der Ranghöchste, Oberfunkmeister (Ofw.) Julius Langhals, ein Ausbilder der 1. Funkmeßlehrabteilung in Puttgarden.



Die Reichskanzlei, hier eine kurz nach Kriegsende entstandene Aufnahme des zerstörten Gebäudes mit dem Portal an der Wilhelmstraße, war im April 1945 zentraler Punkt für die meisten Flüge von und nach Berlin.

The portals of the bombed-out Reichskanzlei on the Wilhelmstrasse shortly after the war. In April 1945 this building was the hub of all flight activities to and from Berlin.

Für die meisten der jungen Matrosen war es der Start zum ersten Flug ihres Lebens gewesen, als die CE+IC mit ihnen gegen 23 Uhr in Rerik abhob. Über Seen und Wälder näherten sie sich, aus Westen anfliegend, Berlin und dem Kampfgebiet um die Stadt; unter sich nahmen sie große Flächenbrände, Explosionen und erste Anzeichen von Flakbeschuß wahr. In dieser Phase begannen sich die Ereignisse an Bord zu überstürzen, wie sich einer der Matrosen, Willi Hummel, erinnert: „Es gibt rote Leuchtkugeln, irgendwer sagt, ein Flugzeug ist getroffen und dreht ab vom ursprünglichen Ziel.“

Bis jetzt ist es dem Verfasser leider nicht möglich gewesen, zweifelsfrei zu klären, ob es sich hierbei um eine weitere, bisher nicht ermittelte Maschine gehandelt haben könnte, wofür der bereits erwähnte Condor von Fw. Bauer in Betracht kommen würde, oder ob es - wohl wahrscheinlicher - die Ju 290 gewesen ist, die wegen Motorausfall mit ihren 50 Matrosen nach Rerik zurückkehrte. Ausweislich der Flugbucheintragung von Lt. Wagner war die 9V+BK aber nur 15 Minuten in der Luft und nur der rechte Innenmotor ausgefallen gewesen, während Ingo Eckern, einer der mitfliegenden Matrosen, anderes in Erinnerung hat: „... wir sind dann auch mit allen drei Maschinen gestartet. Ich hatte aber insofern Glück, als an unserer Maschine nacheinander 2 Triebwerke ausfielen und wir nach etwa einstündigem Flug nach der Lan-

ung überrascht feststellten, daß wir nicht in Berlin, sondern wieder in Rerik gelandet waren.“ Dies würde von der Flugdauer her eher mit der Erinnerung von Hummel übereinstimmen, andererseits können sich aber Eckern und Eginhart Schmiechen, ein ebenfalls nach Rerik zurückgekehrter Matrose, nicht daran erinnern, daß ihre Maschine beschossen worden sei. Nach ihrem Wissen ist wohl auch keine andere Maschine, außer ihrer eigenen, wieder in Rerik gelandet. Ein weiterer interessanter Punkt in der Erinnerung dieser beiden Matrosen ist, daß alle drei in Rerik gestarteten Maschinen viermotorig gewesen sein sollen. Durch ihr verspätetes Eintreffen dort, könnte es durchaus möglich sein, daß die dreimotorige Ju 352 damals von ihnen gar nicht mehr wahrgenommen werden konnte. Es ist also nicht auszuschließen, daß damals noch ein weiteres viermotoriges Flugzeug im Einsatz war, dessen Identität ungewiß bleibt.

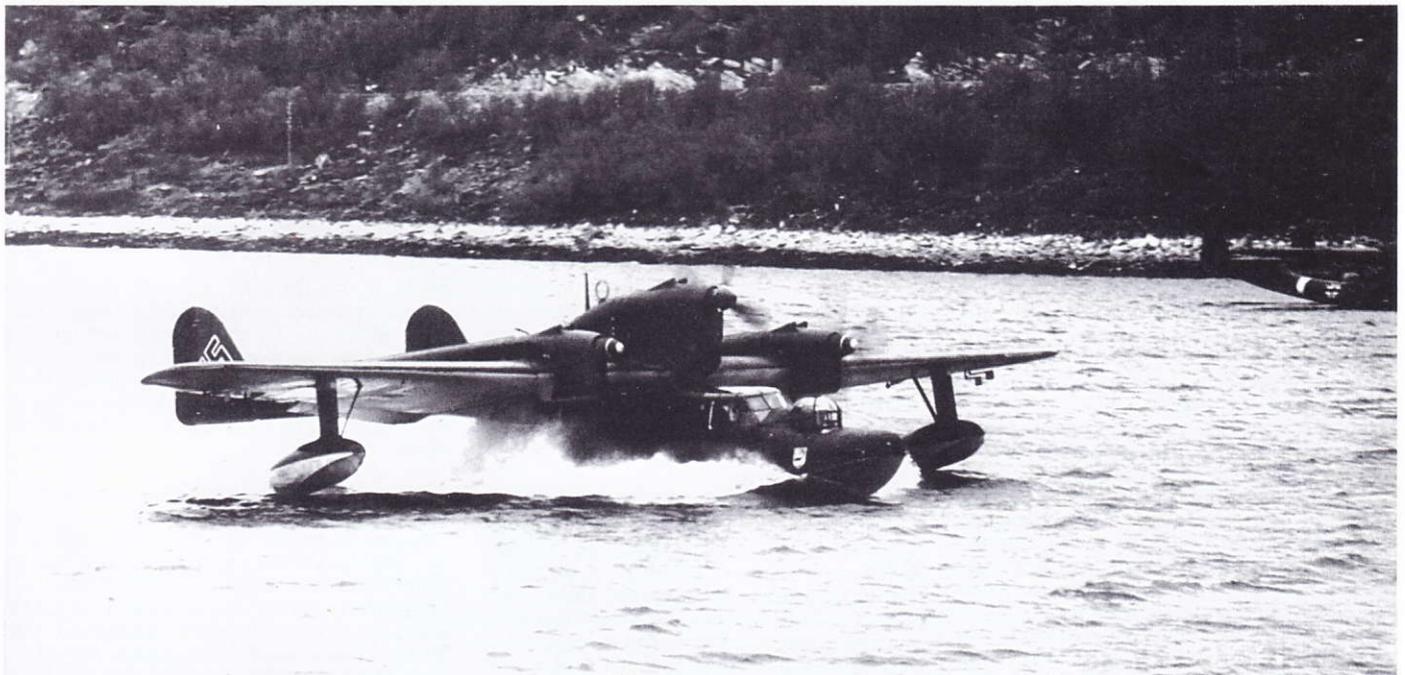
Doch zurück zur CE+IC und ihren Insassen. Nach bis dahin ruhigem Flug wurde es nun turbulent. Scheinwerfer erfaßten den Condor, der nur in einer Höhe von 120 Metern flog. Noch bevor Hptm. Hübner dieser Gefahr entkommen konnte, erhielt der rechte Außenmotor einen

Flaktreffer. Flammen schlugen aus dem Motor, die sich in Sekundenschnelle ausbreiteten. Möglicherweise versuchte der Pilot noch eine Notlandung, als er bei dem Ort Wilhelmshorst, 6 km südlich von Potsdam herunterging. Gewaltiges Aufheulen der Motoren und ruckartiges Hochziehen der Maschine, wie es die Insassen wahrnahmen, könnten ein Anhaltspunkt dafür sein, daß Hptm. Hübner im letzten Augenblick noch versucht haben muß, einem plötzlich vor ihm aus der Dunkelheit aufgetauchten Hindernis auszuweichen - aber zu spät. Mit der linken Fläche schlug der Condor gegen den Dachstuhl eines Hauses am Ortsrand und stürzte unmittelbar dahinter in niedriges Unterholz. Wie sich dann später herausstellen sollte, wurde bei dem Aufschlag auf das Haus ein achtjähriges Mädchen verschüttet und getötet.

Der Absturz der CE+IC war um 00:30 Uhr erfolgt. Wie durch ein Wunder brannte die Maschine nicht weiter, sodaß sich 12 Überlebende aus dem Wrack befreien konnten. Wilhelmshorst war erst zwei Tage zuvor von den Sowjets eingenommen worden, die nach einer ersten Überraschung wild auf den abgestürzten Condor feuerten. Hierbei oder bereits beim Absturz kamen neben dem Flugzeugführer noch der Bord-

funker, Major Dietrich Gropp, der Bordmechaniker Loges und 6 weitere Insassen ums Leben. Sie wurden am 28. April gemeinsam auf dem Friedhof in Wilhelmshorst beerdigt. Als scheinbar einziges Besatzungsmitglied hat der Bord-schütze Rosenfeld, schwer verletzt, den Absturz überlebt; zusammen mit dem gleichfalls verwundeten Matrosen Bernhard Lacher wurde er von den Sowjets in der Nähe des Wracks gefangen genommen und zur ärztlichen Versorgung in ein Behelfslazarett in Michendorf gebracht. Zwei Überlebende konnten sich bei Einwohnern von Wilhelmshorst für einige Zeit verbergen, während die übrigen 8 gemeinsam Unterschlupf in den umliegenden Kiefernwäldern fanden.

Nach inzwischen 50 Jahren haben 5 der damals in Wilhelmshorst abgestürzten Matrosen wieder Kontakt zueinander bekommen und mit dazu beigetragen, daß Einzelheiten der Ereignisse jener Nacht bekannt wurden. Drei von ihnen besuchten am Abend des 8. Mai 1995 das Grab ihrer gefallenen Kameraden in Wilhelmshorst. Sie nahmen dort auch an einem Gedenkgottesdienst der evangelischen Kirchengemeinde teil, der von Superintendent Schmiechen gehalten wurde, jenem bereits erwähnten Matro-



Eine BV 138 C-1 der 3./S.A. Gr. 126, mit Ofw. Simson als Flugzeugführer und Oblt. Klemusch als Kommandant, landete und startete am frühen Morgen des 2. Mai 1945 auf der Havel als vermutlich letztes Flugzeug der Luftwaffe im Berliner Raum. Die Besatzung hatte den Auftrag, Kurier aus der Reichskanzlei mit Hitlers Testament aufzunehmen, was jedoch mißlang.

In the early hours of 2 May 1945, a BV 138 C-1 of 3. / SAGr 126 landed on the Havel and was probably the last Luftwaffe aircraft to fly into Berlin. Its pilot, Ofw Simson, and commander, Oblt. Klemusch, who had been detailed to pick up couriers carrying Hitler's testament, departed again upon realizing that the mission had failed.

JET & PROP
Reise-Tip

WANAKA AIRSHOW '96

30. März bis 12. April 1996
in Neuseeland

u.a. New Zealand Air Force Museum
Wanaka Airshow
New Zealand Fighter Pilots Museums

Ausführliche Informationen in der
nächsten JET & PROP - Ausgabe 5/95

JET & PROP
Reise-Tip



Afrika-Staffel
Me 110

"Ritterkreuzträger
Steinhaus"
ca. 91 Min Farbe
DM 29,95
erhältlich beim
Buchvertrieb
Heinz Nickel
Postfach 16 47
66 466 Zweibrücken
Tel. 0 63 32 - 7 27 10



Bauen Sie in 1:48?

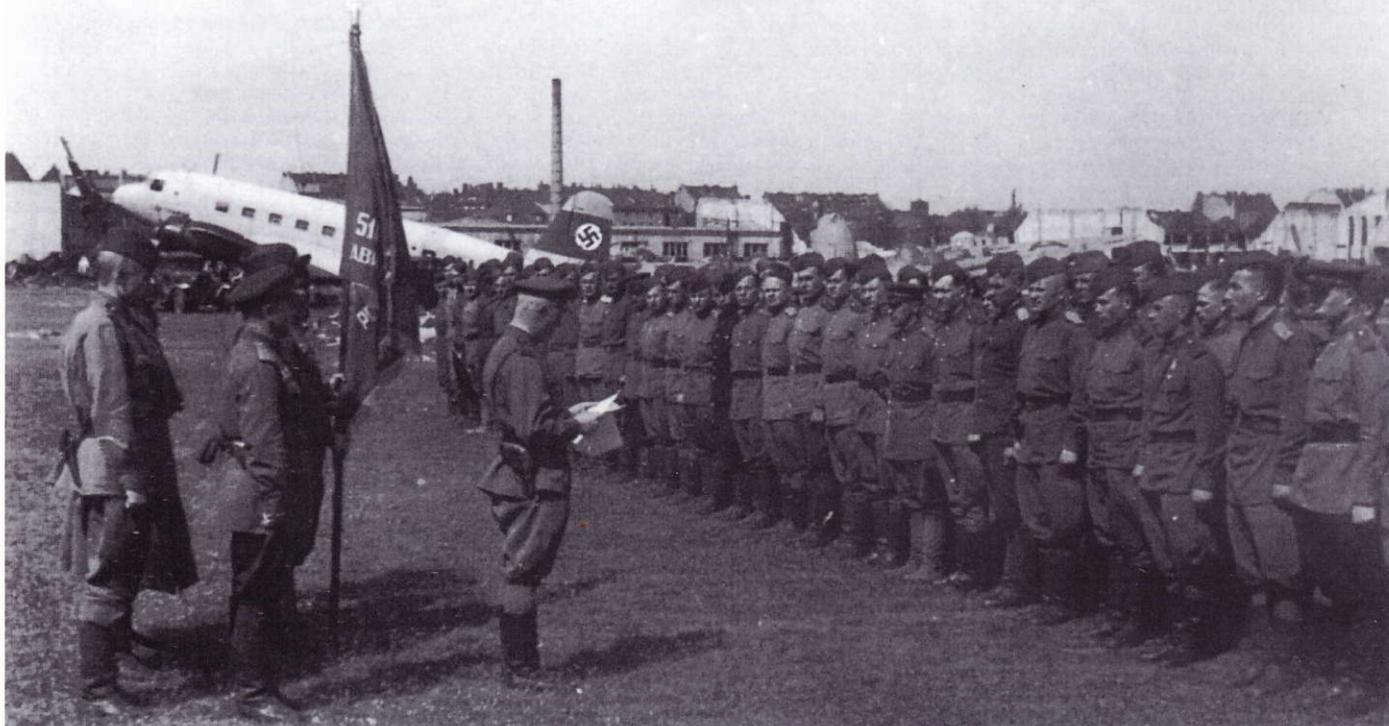
Dann sind Sie bei uns richtig!

Spritzgußbausätze von A-Z -
alle führenden Fabrikate und Zubehör
Außerdem Vakuum und Epoxy Kits von

Aviators, Hi Kit, Jesh's Conv.
Koster Aero Enterprises
Medallion Models, Cooper Details
Tom's Modelworks, Blueprint
Alle zu Superpreisen!
Aktueller Katalog für DM 5 --
(in Briefmarken)

Flugzeugmodell-Versand
Inh. Heinz Dieken

Im Heggen 25 · 52538 Gangelt
Telefon (0 24 54) 86 50



Das 515. Jagdfliegerregiment der sowjetischen Luftstreitkräfte war vom 28. April 1945 an auf dem Zentralf Flughafen Berlin-Tempelhof stationiert. V.G. Gromov, der Kommandeur, ließ seine Soldaten dort aus Anlaß des 1. Mai vor der Regimentsfahne zu einem Appell antreten, während im nahen Stadtzentrum noch gekämpft wurde. Im Hintergrund die zurückgelassenen Douglas DC-2 D-AIAS der Luft-hansa.

From 28 April 1945 aircraft of the Soviet 515th Fighter Regiment were stationed at Berlin-Tempelhof. Despite the fighting still going on in the centre of Berlin, Lt.Col. V.G. Gromov rallied his men in front of the regimental colours to celebrate May Day. Lufthansa's DC-2 D-AIAS can be seen abandoned in the background.

sen, der damals mit seiner Maschine wieder nach Rerik zurückgekehrt war und zufällig seit einiger Zeit in Wilhelmshorst wohnt.

Nach dem Condor von Hptm. Huebner und der Ju 290 von Lt. Wagner war am 26. April in Rerik auch noch Oblt. Kurt Schultze mit seiner Ju 352 KT+VJ nach Gatow gestartet; 25 Matrosen befanden sich an Bord, als er um 23:40 Uhr abflug. Gatow lag bereits unter schwerem sowjetischen Feuer und stand vor dem Fall; erst beim dritten Versuch, um 01:00 Uhr, glückte die Landung, denn der von der Stadt herüberge- wehte Qualm erschwerte die Sicht, und auch die Landebefeuerung in Gatow war nur notdürftig hergerichtet. Bis zum Rückflug vergingen 36 Minuten, in dieser Situation eine endlos lange Zeit, da Oblt. Schultze auf Ersuchen der Fluglei- tung noch 25 Schwerverwundete in die Ju 352 einladen ließ. Gleich nach dem Start geriet die KT+VJ unter heftigen Beschuß; der linke Motor und die gesamte elektrische Anlage fielen durch Treffer aus, aber trotz der vielen Einschüsse wurde niemand an Bord verletzt, Mit Hilfe einer Bordtaschenlampe wurden die Instrumente ab- gelesen und Schultze nahm Kurs auf Rechlin, wo er um 2:46 Uhr landete..

Die Ju 352 von Oblt. Schultze dürfte wohl die letzte Transportmaschine gewesen sein, der in dieser Nacht noch Landung und Start in Gatow geglückt waren. Er erinnert sich daran, daß während seines Aufenthaltes in Gatow noch weitere Maschinen auf dem Platz standen, die aber eilig kehrtrachten und vor ihm, ohne Mit- nahme von Verwundeten, wiederabflogen. Mög- licherweise hatte es sich dabei um Flugzeuge der in dieser Nacht gleichfalls für Transportflüge nach Berlin eingesetzten II./T.G. 3 gehandelt; eine Ju 52/3m dieses Verbandes, die 4V+AN (W.Nr. 5111) mit der Besatzung Uffz. Richard Wagner, gilt seit dem Hinflug nach Gatow in je- ner Nacht als vermißt.

Von den in Gatow abgesetzten Marinesol- daten, darunter wohl auch Lt. Horst Thiele, einer

der Lehrgangsgleiter aus Puttgarden, dürfte auf- grund des Kampfgeschehens am Flugplatzge- lände kaum noch einer die Berliner Innenstadt erreicht haben. Thiele wurde zuletzt in einer MG-Stellung auf dem Flugplatz gesehen und ist seither vermißt.

Letzte Versuche

Mit einem Spruch von 14:11 Uhr meldete „Bachstelze 13“, die Funkstelle des Ob.d.M., dem Führerhauptquartier am 27. April, daß in der vorangegangenen Nacht 76 Mann nach Berlin überflogen worden seien. Ob damit die tatsächlich dort eingetroffenen Marinesoldaten oder vielleicht nur die abgeflogenen aber teils wieder umgekehrten Matrosen gemeint waren, läßt sich wohl nicht mehr klären. Für die nächste Nacht war dann in dem gleichen Funkspruch noch „Überfliegung 30 Mann KdK zum persön- lichen Schutz des Führers“ angekündigt wor- den.

Auch was daraus geworden ist, bleibt unge- wiß, aber es erscheint ohnehin mehr als frag- lich, daß diese Matrosen noch nach Berlin ge- kommen sind. Der Flugplatz Gatow war in jener Nacht endgültig von den Sowjets eingenom- men worden; bei den letzten Kämpfen dort kam auch der Fliegerführer Berlin, Gen.Lt. Gottlob Müller ums Leben. Als letzte Landemöglichkeit blieb danach nur noch der als „Ost-West-Ach- se“ bezeichnete Abschnitt der Charlottenburger Chaussee zwischen dem Brandenburger Tor und der Siegestsäule offen. Wohl erst am 26. April, als sich bereits der Fall von Gatow klar ab- zuzichnen begann, wurde die Straße als Lan- debahn hergerichtet. Rot-weiße Signalanlagen, wie einer der Zeitzeugen berichtete, wurden für die nächtlichen Einflüge aufgestellt, und die Siegestsäule diente als Gefechtsstand. Hans Baur, Hitlers Chefpilot, ließ nun auch links und rechts der „Ost-West-Achse“ Bäume fällen, um die Einflugweite auf mindestens 120 Meter zu verbreitern. Er befand sich gerade an der Sie-

gestsäule, als Gen.Ob. Robert v. Greim und Hanna Reitsch dort am 26. April mit einem Fie- seler Storch zur Landung einschwebten und dann in einer Staubwolke nach rechts unter die Bäume des Tiergartens rollten; bekanntlich glückte beiden zwei Tage später mit einer Arado Ar 96 auch noch der Start von der „Ost-West- Achse“ nach Rechlin.

Für größere Transportflugzeuge bedeutete der Anflug der „Ost-West-Achse“ unter den Gegebenheiten ein fast unkalkulierbares Risko. Überall brannte es in Berlin, und starke Rauchschwaden lagen über der Stadt. Der Leuchtpfad war zwar aus größerer Höhe gut zu erkennen, aber sobald die Flugzeuge auf 100 bis 150 m heruntergingen, befanden sie sich in den Rauchschwaden, und die Besatzungen konnten nichts mehr sehen. Hinzu kam außer- ordentlich starke Flakabwehr, welche den Ein- druck erweckte, daß die Sowjets deutsche Flak- batterien unzerstört übernommen hätten und damit zusätzlich auf die anfliegenden Transpor- tmaschinen feuerten. Die Landung war außer- ordentlich schwierig, mußte sie doch über das Brandenburger Tor hinweg erfolgen, dessen Beleuchtung immer wieder beschossen und dadurch gelöscht wurde. Am Ende der schma- len Landebahn, die von den hohen Bäumen des Tiergartens eingefabt war, machte die Sie- gestsäule ein Durchstarten so gut wie unmög- lich.

Gleich eine der ersten Maschinen, die nun dieses Ziel in der Nacht vom 26. zum 27. April ansteuerten, die Ju 52/3m g 14e 4V+GR (W.Nr. 640 181) der II./T.G. 3 von Uffz. Ernst Martin stürzte beim Landungsversuch nach Baumbe- rührung ab und dürfte für einige Zeit die Bahn blockiert haben. Lediglich einem Flugzeugfö- hrer der II./T.G. 3, dem Ofw. Gerhard Böhm, ge- lang in der folgenden Nacht die fliegerische Mei- sterleistung, mit seiner Ju 52/3m auf der Char- lottenburger Chaussee, der „Ost-West-Achse“,

Fortsetzung auf Seite 58

JET & PROP

bringt im
nächsten
Heft 5/95

unter anderem diese Themen:

Eine "Sycamore" für's Museum
● "Watson's Whizzers" Teil 2 ●
Sensationelle Fotos: Arado Ar
234 als Nachtjäger ● Super-Dio-
rama mit Höhenaufklärer Lock-
heed U-2 sowie viele weitere The-
men aus allen Bereichen der Luft-
fahrt und des Maßstab-Modell-
baus.



Die DeHavilland "Beaver" - militärisch und zivil - ist Thema einer Typen-Story, die unser Fachmitarbeiter Helmut Gerresheim geschrieben hat. Von diesem Typ gibt es auch ein Hobbycraft-Modell im Maßstab 1:72.



Über die stark gepanzerten FW 190 der Sturmstaffel 1, über deren Einsätze und Piloten berichtet Hans Lächler, dem wir auch die tollen Stories über die Heimflüge am letzten Kriegstag im "Kapitulationsheft" 3/95 zu verdanken haben.



Kaum zu glauben, daß die "Tiger-Motte" schon vor 60 Jahren ihren Erstflug hatte und auch heute noch ca. 150 Exemplare weltweit fliegen. Marcus Fülber stellt uns diesen Typ vor, der einfach nicht totzukriegen ist. Und er sagt auch, welche Modelle es davon gibt.

Fortsetzung von Seite 50

heil zu landen und auch wieder zu starten. Alle übrigen in Rechlin mit SS-Soldaten für die Reichskanzlei gestarteten Flugzeuge der Gruppe kehrten unverrichteter Dinge wieder dorthin zurück.

Gen.Maj. Eckard Christian vom Verbindungskommando des OKL beim OKW-Stab Nord war am nächsten Morgen über diesen eigentlich absehbaren Mißerfolg äußerst ungehalten und befahl dem Gruppenkommandeur der II./T.G. 3, Oberstlt. Otto Baumann, nun, da es ja bei Nacht nicht möglich war, am Tage ein „Führerschutzbataillon“ im Verbandsflug nach Berlin hereinzubringen. Baumann wies darauf hin, wie lange das Landemanöver und das Kurven der Flugzeuge über der umkämpften Stadt dauern würde und daß die einzelnen Maschinen dabei bis zum Rückstart von der „Ost-West-Achse“ ca. zweieinhalb Stunden sowjetischem Feuer ausgesetzt wären. Trotzdem hielt Christian an diesem Befehl fest, vielleicht auf Druck von höherer Stelle oder weil sich seine Frau als Hitler-Sekretärin noch im Bunker der Reichskanzlei befand. Glücklicherweise verhinderte dann von Wetterflugzeugen über Berlin festgestellter dichter Nebel diesen aberwitzigen Einsatz. Flugzeuge der II./T.G.3 warfen anschließend, in der Nacht zum 29. April, über dem Tiergarten noch Verbandsmaterial und zur Munitionsherstellung benötigtes Steinsalz ab, bevor sie am 30. April aus dem „Unternehmen Reichskanzlei“ abschieden und von Rechlin, das vor der Einnahme durch die Rote Armee stand, wieder nach Güstrow zurückflogen.

Auf weitere Transportflüge nach Berlin wird Georg Schlaug in einem nachfolgenden Beitrag über den Transportfliegerführer Luftflotte Reich noch ausführlicher eingehen.

An dieser Stelle sei nur vermerkt, daß sich die Großraumtransportstaffel Ju 352 von Tutow aus noch mit dem Abwurf von Nachschubmaterial über Berlin an diesen Einsätzen beteiligte. Das Verfahren des Lastenschirmabwurfs hatte der TO der Staffel, Lt. Hans-Joachim Last, bereits am 16. April 1945 mit der Ju 352 G6+YX über dem Flugplatz Tutow-Nord erprobt. Am 27. und 28. April sind zwei solcher Berlin-Einsätze von Stfw. Kurt Becker mit der G6+RX dokumentiert, in der ersten Nacht mit Start und Landung in Tutow um 00:20/03:20 Uhr und in der zweiten um 00:30/02:40 Uhr. In seinem Flugbuch ist bei beiden Einsätzen „Flakbeschuss“ vermerkt; diesem dürfte wohl die Besatzung von Lt. Willy Baumann zum Opfer gefallen sein, die von ihrem Berlin-Einsatz am 27. April nicht zurückgekehrt ist.

Den Schlußpunkt der Flüge, die sich dem „Unternehmen Reichskanzlei“ zuordnen lassen, setzte eine BV 138 C-1 aus Kopenhagen, die nach ihrem Verbandskennzeichen D1+FL zur 3./S.A.Gr. 126 gehörte. Kommandant dieses Flugbootes war Oblt. Wolfgang Klemusch, der vorher lange Zeit bei der 1.(F)/S.A.Gr. 131 in Norwegen eingesetzt gewesen war. Von seinem Gruppenkommandeur, Major Hans Nebelin, erhielt er am Nachmittag des 1. Mai 1945 den Befehl, in der folgenden Nacht mit seiner Besatzung nach Berlin zu fliegen und am Ostufer des Wannensees gegen 01:00 Uhr eine Grup-

pe Sonderkuriere aufzunehmen. Der Abflug vom Seefliegerhorst Kopenhagen, mit Ofw. Herbert Simson als Flugzeugführer, erfolgte um 23:30 Uhr, und auch die Landung auf der Havel, nahe der Pfaueninsel glückte. Jedoch kam es nicht zur Anbordnahme der Sonderkuriere; es handelte sich hierbei um vier Personen aus der Reichskanzlei, unter Führung des Hitler-Adjutanten Major Willi Johannmeier, die den Auftrag hatten, Kopien des Hitler-Testaments aus Berlin herauszubringen. Nach einigem Durcheinander und inzwischen einsetzendem Beschuss des Flugbootes durch die Sowjets, entschloß sich die Besatzung, die den eigentlichen Zweck ihres Auftrages nicht kannte, sofort wieder zu starten, um noch vor Morgengrauen über die Frontlinien hinweg zu kommen. Anstelle der vier Abgesandten aus der Reichskanzlei landete die BV 138, nach 90 Minuten Flug, mitsieben wahllos am Havelufer an Bord genommenen, verwundeten Soldaten des Heeres in Kopenhagen.

Wohl zu gleicher Stunde unternahmen die Insassen des Reichskanzlei-Bunkers einen verzweifelten Ausbruchversuch; Georg Betz ist seitdem verschollen und Hans Baur kam schwer verwundet in sowjetische Gefangenschaft, die für ihn mehr als 10 Jahre dauern sollte. Noch bevor General Weidling, der letzte Kampfkommendant von Berlin, am 2. Mai 1945 kapitulierte, waren in der Stadt bereits am Vortage sowjetische Truppen zu Siegesfeiern angetreten, so auch auf dem Zentralflyghafen Berlin-Tempelhof, wo die Wracks zurückgelassener DLH-Maschinen die Kulisse bildeten.