

» Teil 2

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

▪ Ein neuer Gedenkstein 1961



Am Dienstag **den 1. August 1961** wurde unter großer Teilnahme der Bevölkerung und **im Beisein der Hinterbliebenen** aus Berlin, Mannheim, Dietersheim und Winterberg, der Todesopfer des Flugzeugabsturzes vom 21. April 1945 bei Piesenkofen gedacht.

Der Kriegerverein, der Gemeinderat und Bürgermeister Seidl von Eggkofen gaben der Feierlichkeit, um die Einweihung eines Gedenksteines durch Pfarrer Franz Seraph Bauer einen würdigen Rahmen.

Vor der kirchlichen Weihe gedachte man in der Filialkirche von Tegernbach mit einer von H. H. Pfarrer Bauer zelebrierten Schubertmesse, der tödlich Verunglückten.

Vor dem mit vielen Blumen geschmückten Gedenkstein, der von der Steinmetzfirma Josef Huber, Eggkofen gefertigt wurde, erinnerte der Pfarrer an die furchtbare Katastrophe. Anschließend nahm der Geistliche die Weihe des Gedenksteines vor, während sich die Fahne des Kriegervereins senkte. Viele Anwesende gedachten der Toten.

Bei der Kirche St. Nikolaus in Tegernbach steht auf dem Gedenk- und Mahnstein mit aufgesetztem Kreuz:

EUER STERBEN ▪ UNSERE VERPFLICHTUNG ▪ HALTET FRIEDEN-
darunter: *Ruhestätte der Opfer des Flugzeugunglücks der Maschine D-ASHH
am 21. April 1945 bei Piesenkofen.*

Auf der linken und rechten Seite sind 12 Namen von den Verunglückten eingemeißelt:

- Betet für -

Künstle August * 16. 4. 1895	Künstle Ingeborg * 25. 6. 1920
Leisse Eugen * 11.11.1910	Schlenstedt Franz * 15. 4. 1894
Schumann Emil * 26.12.1904	Vrany Josef * 29.11.1886
Eschner Herbert * 31. 3. 1908	Grosse Paul * 5. 3. 1896
Hubrig Fritz * 7. 11. 1911	Kölber Otto * 4. 4. 1907
Kraft Gerhard * 8. 7. 1907	Kröger Willi * 24. 3.1902

Die beim Absturz ebenfalls ermittelten und durch Augenzeugenberichte bestätigten Toten: Kelz Karl, Billig Johanna, Kalb Ilse, Kelz Juliane und ihre Tochter sowie ein Wehrmachtsoffizier und vier spanische Botschaftsangehörige, fehlen auf dem Gedenkstein. Insgesamt geht man von 25 Toten aus, vermutlich könnten auch noch zwei bis drei weitere unbekannte Passagiere dabei gewesen sein.¹

Die Stele wurde von der Deutschen Lufthansa i.L. als Gedenkstein und Mahnmal errichtet. Die „Gemeinschaft ehemaliger Lufthanseaten“ kümmert(e) sich um die Gedenkstätte. Die Pflege hat die nebenan wohnende Mesnerfamilie Maier übernommen.²



¹ Aufstellung nach der „Personalliste“ der Kriminalaußenstelle Mühldorf vom 13.2.1952 und der schriftlichen Aufzeichnungen von F. Herold, (im Akt Herold).

² *Vilsbiburger Nachrichten* vom 12./13.9.1955: Hitler war nicht im Flugzeug. Letzte Ermittlungen zu dem mysteriösen Flugzeugabsturz im Wald bei Piesenkofen. - *Vilsbiburger Nachrichten* vom 3.8.1961 „Erinnerungen an Katastrophe wurden wach - Für 13 abgestürzte Flieger wurde ein Denkmal errichtet“.

Ende der Lufthansa im Piesenkofener Wald



Vilsbiburg. Ende April 1945 stand das „Dritte Reich“ kurz vor dem Zusammenbruch. Die Amerikaner hatten längst den Rhein überschritten und rückten täglich weiter in Bayern vor. Die Russen waren in die Reichshauptstadt Berlin eingedrungen, wo um jedes Hausstück erbittert gekämpft wurde. Am 21. April war man dabei, das Büro der Deutschen Lufthansa von Berlin nach München zu verlegen, denn die bayerische Landeshauptstadt war noch nicht von den Amerikanern eingenommen. Eine viermotorige Maschine der Lufthansa

wurde eiligst mit Koffern, Akten und Dokumenten vollgestopft. Mit dreizehn Personen, einschließlich der Besatzung, startete die viermotorige Focke-Wulf in Berlin, konnte die Abwehr der Alliierten um die Reichshauptstadt noch durchbrechen und war nun auf dem Flug in Richtung München. Rund 80 Kilometer östlich ihres Ziels stürzte die Maschine plötzlich in den Piesenkofener Wald an der niederbayerisch-oberbayerischen Grenze ab und explodierte. Weder die Passagiere noch die Piloten haben diese Katastrophe überlebt. Die dreizehn



Opfer hat man im Tegernbacher Friedhof (Bild links) bei Neumarkt im Rottal beerdigt. Ein schlichtes Holzkreuz erinnerte in den ersten Nachkriegsjahren daran. Später, als die Deutsche Lufthansa neu gegründet wurde, hat diese Luftgesellschaft einen würdigen Gedenkstein (Bild rechts) aufstellen lassen für die Opfer.

Es war nicht mehr gelungen, das Lufthansabüro von Berlin nach München zu verlegen. Heute, vierzig Jahre danach, ist der Lufthansa der direkte Weg nach Berlin immer noch versperrt...



Das Ende der Deutschen Lufthansa

Die Akten verbrannten am 21. April 1945
bei einem Flugzeugabsturz
im Landkreis Mühldorf



Kirche und Friedhof in Tegernbach, wo die Opfer des Flugzeugunglücks bestattet wurden.

Im April 1945 stand das „Dritte Reich“ kurz vor dem totalen Zusammenbruch. Die Amerikaner hatten längst den Rhein überschritten und rückten täglich weiter in Bayern vor. Die Russen waren in die Reichshauptstadt Berlin eingedrungen, wo um jedes Hauseck erbittert gekämpft wurde. Während auf dem Alexanderplatz bereits die russischen Panzer standen, startete am 21. April ganz in der Nähe und buchstäblich in letzter Minute ein Passagierflugzeug der Deutschen Lufthansa. Mit einer „Focke-Wulf“ sollte das Büro der damaligen Deutschen Lufthansa von Berlin nach München verlegt werden; denn die bayerische Landeshauptstadt war am 21. April noch nicht von den Amerikanern besetzt. Die viermotorige Maschine wurde mit Koffern, Akten und wertvollen Dokumenten vollgestopft.

Mit dreizehn Personen, einschließlich der Besatzung, konnte dieses Flugzeug in Berlin starten, die alliierte Abwehr rund um die Reichshauptstadt durchbrechen und den Flug in Richtung München beginnen. Rund 80 Kilometer östlich von München stürzte dann die Maschine jedoch aus bis heute ungeklärten Gründen in einen Wald bei Piesenkofen, Gemeinde Egglkofen, im Landkreis Mühldorf. Das Flugzeug brannte

aus, wobei sämtliche Lufthansa-Akten zerstört wurden. Weder die Passagiere noch die Piloten haben diese Katastrophe überlebt. In den letzten Kriegstagen hatte man andere Sorgen, als diesen Absturz genau zu erforschen. Die dreizehn Opfer wurden im nahen Friedhof von Tegernbach beerdigt. Ein schlichtes Kreuz an der Friedhofsmauer erinnerte in den ersten Jahren nach Kriegsende daran.

Im April 1955 nahm die damals wiederbegründete Deutsche Lufthansa mit vier Maschinen den Flugbetrieb wieder auf, zehn Jahre nach ihrem kriegsbedingten Ende. In den 60er Jahren hat dann die Lufthansa auf dem Tegernbacher Friedhof einen würdigen Gedenkstein aufstellen lassen, auf dem die Namen der Opfer verzeichnet stehen.

(Text und Fotos: Josef Göllinger)



Die ursprüngliche Grabstelle der Unfallopfer links und das von der Deutschen Lufthansa aufgestellte neue Denkmal rechts.

Gedenkstein für die Flugzeugopfer von Piesenkofen

Kirchliche Weihe durch den Pfarrherrn von Eggkofen

Im Beisein verhältnismäßig vieler Einwohner von Eggkofen, Piesenkofen und Tegernbach, vor allem aber auch im Beisein der aus dem ganzen Bundesgebiet und Berlin nach Tegernbach gekommenen Angehörigen der dreizehn Todesopfer, die ein schweres Flugzeugunglück in den letzten Kriegstagen forderte, wurde gestern Dienstagvormittag einem würdigen Gedenkstein über der Ruhestätte der Toten von Pfarrer H. H. Franz Seraphbauer die kirchliche Weihe gegeben. Während mit vielen Gemeindebürgern und Schulkindern Bürgermeister Josef Seidel von Eggkofen und der Kriegerverein mit Fahnenordnung den Toten gestern die Ehre erwiesen, hatte es die Lufthansa, bei der die dreizehn Abgestürzten beschäftigt waren, zur bitteren Enttäuschung der Angehörigen und der Eggkofener Gemeindeverwaltung, unterlassen, eine Abordnung zu entsenden.

Sechzehn Jahre nach ihrem jähen Tod haben die Opfer der unvergessenen Flugzeugkatastrophe ein würdiges, aus Stein gehauenes Denkmal erhalten. Es trägt an der Vorderseite die Inschrift „Euer Sterben — unsere Verpflichtung. Haltet Frieden“. Darunter: „Ruhestätte der Opfer des Flugzeugunglücks der Maschine D - ASHH am 21. 4. 1945 bei Piesenkofen“. Auf beiden Seiten sind die Namen der 13 Toten eingetragen, die damals identifiziert werden konnten. Es handelte sich durchwegs um Beschäftigte der Deutschen Lufthansa, und zwar kamen bei dem Unglück neben der Flugzeugbesatzung mehrere Flugleiter, Ingenieure und Büroangestellte ums Leben. Außerdem wurden damals unter den Flugzeugtrümmern die Leichen zweier Kinder gefunden, die indessen bis heute noch nicht identifiziert werden konnten. Die Toten fanden im Schatten der Filialkirche von Tegernbach eine Ruhestätte, die noch bis vergangene Woche lediglich von einem schlichten Holzkreuz gekennzeichnet war. Dank der Bemühungen der Gemeindeverwaltung von Eggkofen könnte jetzt mit Mitteln der Lufthansa und der Hinterbliebenen ein würdiger Gedenkstein errichtet und geweiht werden.

Vor der kirchlichen Weihe gedachte man in der Filialkirche Tegernbach mit einer von H. H. Pfarrer Seraphbauer zelebrierten stillen Messe der Verunglückten. Vor dem mit vielen Blumen geschmückten Gedenkstein erinnerte nach der Messe der Pfarrherr von

Eggkofen an die furchtbare Katastrophe, in der der wahrscheinlich letzte Flug der damaligen Deutschen Lufthansa endete. Die Opfer des Unglücks seien zunächst, wie der Pfarrer sagte, an der Unglücksstelle „verscharrt“ worden und hätten erst 1952 auf dem Filialfriedhof von Tegernbach auf Betreiben der Gemeinde eine würdige letzte Ruhestätte gefunden. In seiner weiteren Gedenkrede ging der Priester von dem Wort auf dem Gedenkstein aus „Haltet Frieden!“ und sagte, es könne nirgends Frieden geben, wo er nicht im Herzen der Menschen getragen werde. Gerade im Osten würden die Friedensschalmeien am kräftigsten geblasen, aber gerade von dort würden sie am verlogensten klingen, weil in den Herzen von Kommunisten kein echter Friede zu finden sei. Er mahnte die Teilnehmer der Gedenkstunde, den Frieden zu suchen, und zwar den Frieden, der von Christus ausgehe. Der Gemeindeverwaltung und der Bevölkerung von Eggkofen sagte der Pfarrherr dank für die Bemühungen um die Toten. Sie hätten damit eines der leiblichen Werke der christlichen Barmherzigkeit verrichtet, welche dem Menschen gebieten, die Hungrigen zu speisen, die Durstenden zu stillen und die Toten zu begraben. Während der Geistliche dem Gedenkstein den Segen der Kirche gab, senkte sich die Fahne des Kriegervereins, und Bürgermeister Seidel war dann der erste der langen Reihe, der den Toten aus dem Weihbrunnen geweihtes Wasser spendete.



Angehörige der Opfer der Flugzeugkatastrophe von Piesenkofen bei der Weihe des Gedenksteins gestern Dienstagvormittag

Vilsbiburger Zeitung 8. August 1961

- 1.08.1961: Großes Gedenken mit Hinterbliebenen auf dem Friedhof Tegernbach mit der Enthüllung einer Granitstele mit 12 Inschriften.

Zeitungsbericht: Vilsbiburger Nachrichten, Donnerstag, den 3. August 1961: Erinnerungen an Katastrophe wurde wach. Für 13 (12!) abgestürzte Flieger wurde ein Denkmal errichtet - Pfarrer Bauer weihte es.

Nach 16 Jahren bekamen sie ein Denkmal

Trauerfeier für Opfer eines Flugzeugabsturzes in Tegernbach

Am Dienstag wurde in Tegernbach, Gemeinde Egglkofen, das Denkmal für die Opfer des Flugzeugunglückes der Deutschen Lufthansa aus dem Jahre 1945 von Pfarrer Franz Seraph Bauer geweiht. An der Weihe nahmen mehrere Angehörige

Pfarrer Bauer nahm anschließend die Weihe des Denkmals vor und wies auf den Spruch hin, der sich auf dem Denkmal befindet „Euer Sterben — unsere Verpflichtung. Haltet Frieden“. Allgemein wurde bedauert, daß die angekündigte Abordnung



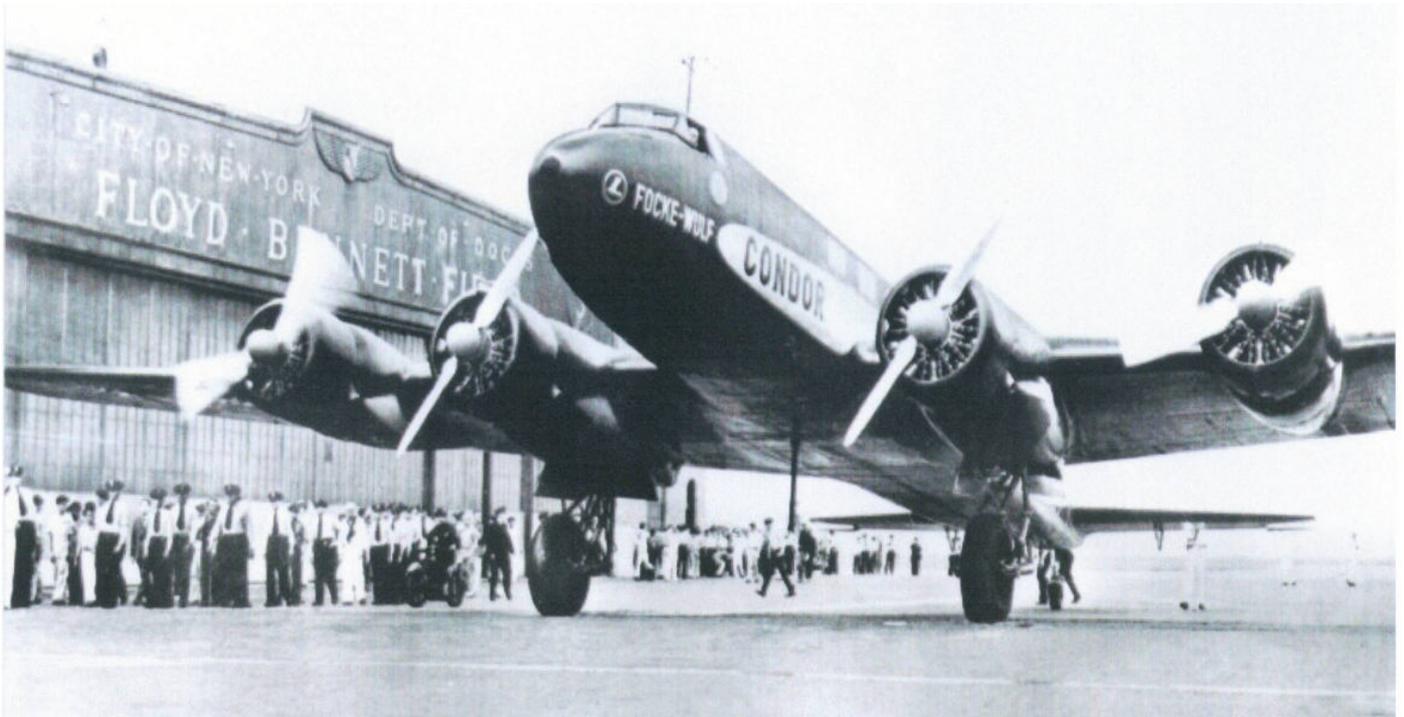
Pfarrer Franz Seraph Bauer von Egglkofen weihte den Gedenkstein, der in einem stillen Friedhofswinkel der Filialkirche Tegernbach errichtet wurde. Foto Klötzl der dreizehn Insassen aus Berlin, Bamberg, Diedesheim sowie der Kriegerverein Egglkofen, die Gemeinderäte und Bürgermeister Josef Seidl teil. In seiner Ansprache schilderte Pfarrer Bauer den Absturz, wie er sich vermutlich am 21. April 1945 abgespielt haben mag. Planmäßig seien damals noch Maschinen der Lufthansa ohne Jagdschutz ins neutrale Ausland geflogen. Am 21. April habe man sich entschlossen, das Hauptbüro der Lufthansa nach München zu verlegen. Akten, Koffer, Gepäck, Schm., Lebensmittel seien im Rumpf einer 4-motorigen Focke-Wulf verstaut worden. Im Wald von Piesenkofen sei die Maschine abgestürzt und explodiert. Dreizehn Menschen hätten dabei den Tod gefunden und seien zunächst in einer Grube im Wald verscharrt worden. Unter ihnen befanden sich zwei Kinder, deren Identität bis heute noch nicht festgestellt werden konnte. Später, als von seiten der Angehörigen die Nachforschungen nach den Vermissten eingesetzt hätten, habe die Gemeinde die Toten auf eigene Kosten exhumiert und im Friedhof von Tegernbach beisetzen lassen. Zunächst sei am Grab ein schlichtes Holzkreuz aufgerichtet worden, jetzt sei es möglich gewesen, nicht zuletzt durch die finanzielle Unterstützung von seiten der Lufthansa, ein steinernes Denkmal zu errichten.

Pfarrer Bauer gab dann die Namen der tödlich Verunglückten wie folgt bekannt: August Künstle, Flugkapitän, Berlin; Funkingenieur Otto Kölber, Berlin-Tempelhof; Flugleiter Eugen Leisse, Winterberg; Funkmaschinist Fritz Hubrig, Berlin-Neukölln; Büroangestellte der DLH, Ingeborg Künstle, Schönlinde bei Osthofenland; Flugleiter Emil Schumann, Berlin SW; Flugbetriebsstellenleiter Paul Große, Berlin-Wilmersdorf; Oberingenieur Josef Vraný, Berlin; Funker Herbert Fritz Eschner, Berlin-Halensee; Flugbetriebsleiter Franz Schlenstedt, Berlin - Zehlendorf;

Pfarrer Bauer gab dann die Namen der tödlich Verunglückten wie folgt bekannt: August Künstle, Flugkapitän, Berlin; Funkingenieur Otto Kölber, Berlin-Tempelhof; Flugleiter Eugen Leisse, Winterberg; Funkmaschinist Fritz Hubrig, Berlin-Neukölln; Büroangestellte der DLH, Ingeborg Künstle, Schönlinde bei Osthofenland; Flugleiter Emil Schumann, Berlin SW; Flugbetriebsstellenleiter Paul Große, Berlin-Wilmersdorf; Oberingenieur Josef Vraný, Berlin; Funker Herbert Fritz Eschner, Berlin-Halensee; Flugbetriebsleiter Franz Schlenstedt, Berlin - Zehlendorf;



Am **21. April 1945** stürzte an dieser Stelle
das viermotorige Flugzeug
D – ASHH „Hessen“ FW Condor ab.
Dies war der letzte Lufthansaflug aus der von
Russen belagerten Reichshauptstadt Berlin.
*Ca. 25 Tote wurden hier „feldmäßig“
bestattet*



Bis Ende 1949 lag das Schicksal des Fluges völlig
im Dunkeln. Hier in Piesenkofen stürzte sie
14 Tage vor Kriegsende ab.

Am 28. Januar 1952 wurden die Toten exhumiert
und im Friedhof von Tegernbach
begraben, wo sich auch heute noch der
Gedenkstein befindet, der an diesen Unfall
erinnert.

Nähere Informationen bei Peter Käser, Binabiburg,
Tel: 08741 6999.



Absturzstelle, mit Wasser gefüllt

Das von Peter Käser errichtete Kreuz, 1999 mit Inschrift

- 1998 stellt Peter Käser an der Unglücksstelle ein schlichtes weißes Holzkreuz auf.
- März 2003: Peter Käser errichtet ein weißes Holzkreuz mit einer eingeschweißten Hinweis-Beschriftung.



Die Künstle´s -
Verwandte des abgestürzten
Flugkapitän August Künstle.
6. November 2003.
Rechts: Otto Künstle,
Links: Karl und Otto Künstle

- 12.01.2004: Schreiben an das National Archives Trust Fund Cashier (NAJC) in Washington, DC 20408, wegen Nachforschungen der Amis, nachdem sie am 2. Mai 1945 in diese Gegend gekommen waren. Ich werde aufgefordert dort selbst nachzuforschen, da die Unterlagen in verschiedenen Abteilungen zu suchen wären.

- 21.04.2005: 60jähriges zum Absturz. Führung. Hinterbliebene kommen mit dem Bus aus dem Allgäu und Stuttgart. Der hinterbliebene Sohn, **Karl Vraný** aus Neubiberg steht zum ersten Mal am Grab seines Vaters.

Der Kunstschmied Josef Scheidhammer aus Jesenkofen errichtet eine Bronzetafel/Stele am Absturzort. Ein Gesteck wird durch Otto Künstle niedergelegt, einige Ansprachen werden gehalten.



Karl Vraný aus Neubiberg, Sohn des verunglückten Josef Vraný, steht zum ersten Mal an der Unglücksstelle, wo sein Vater am 21. April 1945 verstorben ist. Er wusste nur vom *Hörensagen* seiner Mutter, dass der Vater bei einem Flugzeugabsturz um´s Leben gekommen ist. Er war erschüttert und weinte! – Nun kann ich Abschied nehmen. Vraný wurde von P. Käser nach einer Telefonsuche eingeladen.

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.



Absturzstelle, Foto 2005

Quelle: Fotobuch von Otto Künstle
72827 Wannweil (2014)



Ankunft in Vilsbiburg

Zum 60-Jährigen

Am Donnerstag den 21. April 2005 kommt eine Familiendelegation aus dem Allgäu und aus Stuttgart zur Absturzstelle. Es sind Verwandte des damaligen Flugzeugführers der Deutschen Lufthansa August Künstle.

Auch eine Besichtigung des Vilsbiburger Heimatmuseums Stand auf dem Programm.



• 60 Jahre: Eine Stele bei der Absturzstelle

Der Kunstschmied Josef Scheidhammer aus Jesenkofen errichtet an der Absturzstelle eine Bronze-Erinnerungsstele mit der Abbildung der Condor »Hessen« und einer Hinweisbeschriftung.

Die Stele wurde am Donnerstag den 21.4. 2005 seiner Bestimmung übergeben.

Ich P. Käser besuche mit der Delegation zuerst das Museum in Vilsbiburg, fahre dann an die Absturzstelle und an das Grab bei der Kirche in Tegernbach.

Mail: JS@schmiede-scheidhammer.de





60 Jahre danach

Ein Flugzeugunglück wurde nicht vergessen

Piesenkofen/Egglkofen. Am 21. April 1945 stürzte bei Piesenkofen ein Flugzeug ab. Es war der letzte Flug der Condor D-ADSHH „Hessen“ und bedeutete den Tod für zirka 25 Passagiere. Ein Grab in Tegernbach erinnert an die Opfer. Der Flugkapitän der Maschine hieß August Künstle und kam aus Pfrondorf bei Tübingen/Stuttgart. Seine Frau Ingeborg kam bei dem Absturz ebenfalls ums Leben.

Am 60. Jahrestag des Unglücks kamen am Donnerstag etwa 30 Interessenten und Hinterbliebene nach Vilsbiburg. Mit dem Bus und dem Auto kamen Hinterbliebene des Flugkapitäns August Künstle aus Tübingen/Stuttgart und aus dem Allgäu. Karl Vransy aus Neubiberg schloss sich der Gruppe an. Sein Vater Josef wurde beim Absturz getötet.

Die Zeitzeugen, die pensionierte Lehrerin Maria Huber aus Neumarkt-Sankt Veit, Karl Weiß aus Vilsbiburg und Lorenz Scheidham-

mer aus Jesenkofen, gaben bereitwillig Auskunft und Informationen zur damaligen Zeit. Alle waren am Tag danach, beziehungsweise einige Tage später am Absturzort.

Siegfried Künstle sprach an dem vom Kunstschmied Josef Scheidhammer errichteten neuen Denkmal einige Gedenkworte für die vor 60 Jahren hier Abgestürzten. Otto Künstle legte ein Gesteck nieder.

Die Stieftochter des abgestürzten Flugkapitäns kam mit Ehemann und den drei Töchtern aus Oy im Allgäu. Sie waren sichtlich gerührt, dass des Abgestürzten in so ehrenvoller Weise gedacht wurde.

Karl Vransy aus Neubiberg hat der Einladung zum Besuch der Absturzstelle seines Vaters gerne angenommen. Er war überwältigt von den Informationen und den Beweggründen, die dazu geführt haben, hier am 60. Jahrestag ein Denkmal zu errichten und ein Treffen zu veranstalten.

Peter Käser

Vilsbiburger Zeitung, Freitag, 29. April 2005

Worte des Gedenkens an der Absturzstelle nahe Piesenkofen am 21. April 2005

Sehr geehrte Damen und Herren,

Wir haben uns hier an der Stelle versammelt, an der August Künstle vor 60 Jahren mit seinem Flugzeug abstürzte und zu Tode kam. Das Ereignis erschüttert uns heute noch und erfasst uns mit seiner ganzen Grausamkeit.

Unser Mitgefühl ist bei ihm und seiner Frau, jedoch auch bei seiner ganzen Besatzung und ihren Angehörigen.

Wir fragen immer wieder nach den Gründen des Flugzeugabsturzes und sind mit unseren Gedanken sehr schnell bei der Tragik des 2. Weltkrieges.

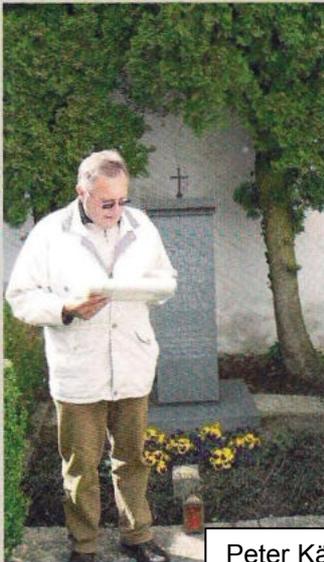
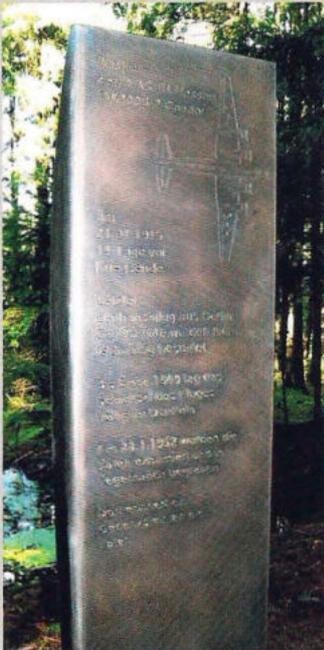
In solch einer Stunde versuchen wir hinter die Kulissen der Zeit zu schauen.

Was mag in den Köpfen der Menschen vorgegangen sein, wenn man den Tod vor Augen hat? Wir können es uns einfach nicht vorstellen. Heute halten an dieser Stelle wieder starke Wurzeln neue Bäume fest. Im Wechsel der Jahreszeiten pulsiert hier neues Leben. Die Natur hat die Stelle des Grauens mit ihrem grünen Mantel wieder zugedeckt.

August Künstle durfte in seinem Leben viele Höhenflüge erleben. Höhenflüge im doppelten Sinn des Wortes. Er war leidenschaftlicher Pilot und ein erfolgreicher Mensch. Und trotz dieser Höhenflüge war er fest mit seiner Heimat, seinem Pfrondorf, verwurzelt.

Fast schwerelos durch Raum und Zeit zu fliegen, er konnte sich diesen Kindheitstraum erfüllen. Wir, die wir vom Krieg verschont geblieben sind, oder diesen überlebt haben, bzw. noch zu jung waren, haben uns auf den Weg gemacht, um an dieser Stelle der Toten zu gedenken. Wir sollten stets an unsere Toten denken, denn nur so leben sie in der Erinnerung weiter.

Es ist uns vergönnt, nun schon 60 Jahre in Frieden zu leben und sind uns dabei der Tatsache oft nicht bewusst, dass nur wenige Menschen dieser Erde je so lange ohne Krieg im eigenen Land leben durften. Entsprechend groß ist unser Mitgefühl für die Menschen, die unter den Folgen der Kriege leiden und sterben mussten. Das Schicksal unserer Verwandten und Freundes August Künstle macht uns dies deutlich. Nun sind 60 Jahre ins Land gezogen und unser Hier sein bringt zum Ausdruck, dass diese Menschen nicht vergessen worden sind. Als äußeres Zeichen des Gedenkens und der Wertschätzung legen wir ein Blumengebinde an dieser Stelle nieder. In diesen 60 Jahren beklagten Angehörige und Freunde ihren jähem Tod. Es waren Jahre der Stille, des Schmerzes und der Traurigkeit. Heute gedenken wir in respektvoller Stille und dankbarer Erinnerung dieser Menschen, die hier den Tod gefunden haben, und bitten für sie um den Segen Gottes.



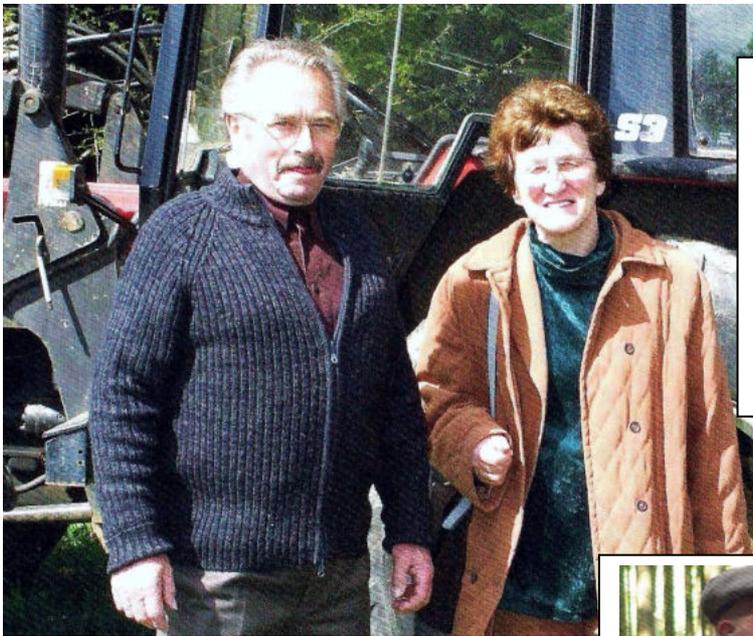
Peter Käser

Siegfried Künstle Deizasau



Peter Käser

Siegfried Künstle



Zeitzeugen des Flugzeugabsturzes:
 Links, Karl Weiß
 Rechts, Maria Huber
 Ehemalige Lehrerin, geboren und
 aufgewachsen in Eggkofen.
 Fundierte Kennerin des
 Flugzeugabsturzes.
 Foto: 21.04.2005
 (60 Jahre nach dem Absturz).
 Quelle: Fotobuch von Otto Künstle
 72827 Wannweil (2014)

Das weiße Kreuz mit der Inschrift wurde von
 Peter Käser aufgestellt.
 Besichtigung der Absturzstelle am 21.04.2005.
 Ganz rechts Karl Weiß, Zeitzeuge.
 Links daneben, Karl Vransy,
 Sohn des verunglückten Josef Vransy.
 Quelle: Fotobuch von Otto Künstle, 72827 Wannweil.



Zeitzeugin: Aigner Liselotte, geb. Rittaler, wohnt in Schmieddorf bei Gangkofen. Geboren 1933, wohnte 1945 in Angerbach. Ging mit ihrem Vater und anderen zwei Männern, am nächsten Tag des Absturzes, von Angerbach zur Absturzstelle. Es hat furchtbar aggressiv gerochen, und als wir zuhause angekommen waren, haben wir immer noch gestunken. Es schaute furchterregend aus. Menschenteile lagen umher, einige Köpfe ohne Körper, Beine, Arme. Ein Anwesender hat mit seinem Gehstock einen Kopf hin und her bewegt. Es lag sehr viel Papier herum.

Reportage des Südwest-Rundfunks Stuttgart

21. April 2005: Auch im Tode nicht vergessen – 60 Jahre danach.

Piesenkofen/Eggkofen

Informationen über den Flugzeugabsturz vom 21. April 1945 bei Piesenkofen erreichten vor einigen Wochen auch einen Reporter des Südwestrundfunks (SWR) Stuttgart. Er machte eine Reportage über die Ereignisse vor 60 Jahren. Der „letzte Flug der Lufthansa“, die Condor D-ADSHH „Hessen“ stürzte mit ca. 25 Passagieren in einen Wald bei Piesenkofen/Eggkofen. Zeitzeugen wurden befragt - und die Absturzstelle, sowie das Grab in Tegernbach besichtigt. Eine Stunde lang sendete der SWR über das Schicksal der Focke Wulf „Hessen“, insbesondere über den Flugkapitän der Maschine August Künstle, welcher aus Pfrondorf bei Tübingen/Stuttgart kam. Seine Frau Ingeborg kam bei dem Absturz ebenfalls ums Leben.

Am 60. Jahrestag des Unglücks, kamen am Donnerstag etwa 30 Interessierte und Hinterbliebene nach Vilsbiburg. Mit dem Bus und dem Auto kamen Hinterbliebene des Flugkapitäns August Künstle aus Tübingen/Stuttgart und aus dem Allgäu. Karl Vransy aus Neubiberg schloss sich der Gruppe an, sein Vater Josef wurde beim Absturz getötet. Die Zeitzeugen, die pensionierte Lehrerin Maria Huber aus Neumarkt St. Veit, Karl Weiß aus Vilsbiburg und Lorenz Scheidhammer aus Jesenkofen, gaben bereitwillig Auskunft und Informationen zur damaligen Zeit. Alle waren am Tag danach, bzw. einige Tage später am Absturzort.

Siegfried Künstle sprach an dem vom Kunstschmied Josef Scheidhammer errichteten neuen Denkmal einige Gedenkworte, für die vor 60 Jahren hier Abgestürzten. Otto Künstle legte ein Gesteck nieder.

Die Stieftochter des abgestürzten Flugkapitäns kam mit Ehemann und den drei Töchtern aus Oy im Allgäu. Sie waren sichtlich gerührt, dass den Abgestürzten in so ehrenvoller Weise gedacht wurde. Karl Vransy aus Neubiberg hat der Einladung zum Besuch der Absturzstelle seines Vaters gerne angenommen. Er war überwältigt von den Informationen und den Beweggründen die dazu geführt haben, hier am 60. Jahrestag ein Denkmal zu errichten und ein Treffen zu veranstalten.

Peter Käser



Luftaufnahme von August Künstle:
Pfrondorf am 19.4.1936

Einladung

Kennen Sie Flugkapitän August Künstle aus Pfrondorf, auch "Oberländer" genannt ?

Wussten Sie, dass er um 1920 im Strütle in Pfrondorf mit einem kleinen Flieger landete und seine Eltern besuchte?



Wenn nicht, können Sie näheres über ihn und seinen letzten Flug erfahren.

Wir haben außergewöhnliche Dokumente vom "Oberländer"

Von den älteren Pfrondorfer Mitbürgern hoffen wir auch, dass noch einiges von und über August Künstle zu berichten ist.

Alle Bürger die mehr von August Künstle wissen und mehr wissen möchten,

sind am Mittwoch den 02. Februar um 19 Uhr herzlich eingeladen in den Ochsen nach Pfrondorf.

Wir beabsichtigen, am 21. April 2005 mit einem Omnibus an seine Absturzstelle nahe Landshut zu fahren.

Weitere Informationen: Otto Künstle Pfrondorf Lustnauer Str. Tel.: 07071/ 82476

Karl Künstle Pfrondorf Obere Haldenstraße Tel.: 07071/82126 Otto Künstle Wannweil Tel.: 07121/ 503723 otto-kuenstle@web.de

Links:

- Frau Waldtraut Lischka, geb. Eggs aus München, sie war zu Ende des II. Weltkrieges beim Stuckenberger (heute Niebler) in Altfaltersberg/Treidlkofen mit ihrer Mutter untergebracht. Sie war einen Tag nach dem Absturz an der Absturzstelle – und sie hat nur die toten Leiber gesehen, - kein Flugzeug!



Rechts:

- Zeitzeuge Karl Weiß
- Foto:
Peter Käser 24.04.2010



Führung an der Absturzstelle durch Peter Käser, Foto: Josef Aigner

„Aufgezeichnete Geschichte ist das Gedächtnis der Völker!“

Heimatkundliche Nachforschungen sind ein immerwährendes Suchen.

Nicht mehr losgelassen hat mich die Nachforschung zum „letzten Flug der Lufthansa“ der bei Piesenkofen/Eggkofen an der Grenze Niederbayern/Oberbayern vierzehn Tage vor Kriegsende, am 21. April 1945 so tragisch Enden musste.

Meine Suche brachte mich bald zu Friedrich Herold aus Bad Abbach bei Regensburg, der in seiner Funkbaracke in Waldtrudering bei München mit der Unglücksmaschine in Kontakt war, bis zum Absturz. Er machte es sich zur Lebensaufgabe, die Hinterbliebenen des Absturzes durch alle Gerichtsinstanzen hindurch zu begleiten. Viereinhalb Jahre dauerte es, bis durch einige seltsame Zufälle, der Schleier des Geheimnisses um den Verbleib der Condor „Hessen“ gelüftet werden konnte. Friedrich vertrat die Hinterbliebenen bei der Exhumierung am 28.01.1952, sieben Jahre nach dem Absturz. Im gleichen Jahr begannen die Berufungsverhandlungen um Zahlungen von Unfallrenten, welche erst am 9.12.1954 durch ein Urteil „für die Hinterbliebenen“ beendet werden konnten. Die Absturzursache war entweder ein Vergaserbrand, oder ein Blitzschlag mit darauf folgender Entzündung.

Herold musste sich sogar Angriffe gegen seine Person gefallen lassen. Mit dem Urteil war die Mission für Herold noch nicht zu Ende: Er sorgte sich um das Grab in Tegernbach; und alle Jahre waren Blumen in den Farben der Lufthansa „gelb-blau“ am Gedenkstein.

1996 hatte ich das erste Mal Kontakt mit Friedrich Herold, er besuchte mit mir die Absturzstelle und das Grab. Er gab mir seine sämtlichen Unterlagen zur Einsicht; Kopien wurden gemacht. Herold war froh, einen Mann in mir zu haben, der sich der Sache annimmt.

- Nachdem ich einiges an Material gesammelt hatte, veröffentlichte ich einen 20seitigen Bericht über „Der Absturz der D-ASHH „Hessen“ am 21. April 1945 in Piesenkofen“ in der Berichterstattung des Heimatbundes Mühldorf, in „Das Mühlrad – Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengauges“, Band XLV, Jahrgang 2003, Seite 131-150. Im Jahr 2004 habe ich Verbindungen nach USA, dem National Archives Trust Fund, Cashier (NAJC) Washington, DC 20408 aufgenommen, um Informationen zu erhalten. Ergebnislos, da die Unterlagen in verschiedenen Archiven liegen, müsste ich selbst nach USA reisen.

- Nachdem ich Kontakt mit einigen Hinterbliebenen aufgenommen hatte, war ich sehr erfreut, am 21. April 2005 zum 60-jährigen einen Bus und Autos voll Interessenten/Hinterbliebener aus Tübingen/Stuttgart und aus dem Allgäu begrüßen zu dürfen. Dabei war auch die Stieftochter von Flugkapitän August Künstle. Ausfindig machen konnte ich Karl Vransy aus Neubiberg. Nun war er nach 60 Jahren endlich am Grab seines Vaters.

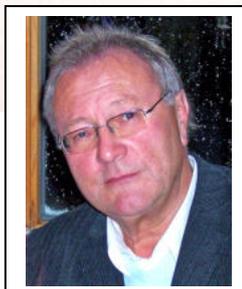
- Bei der Exhumierung 1952 war auch Dr. Bernd Leisse dabei, sein Bruder Eugen war bei dem Absturz ums Leben gekommen. Bei der Führung am 20. April 2010 (zum 65-jährigen), konnte ich seinen Sohn aus Nürnberg bei der Absturzstelle begrüßen.

- Drei Zeitzeugen sind im Jahr 2010 noch am Leben und teils bei den Führungen anwesend: Frau Maria Huber, Lehrerin i. R. aus Neumarkt St. Veit. Lorenz Scheidhammer aus Jesenkofen und Karl Weiß aus Vilsbiburg. Einige 2010 befragten Zeitzeugen leben noch in Piesenkofen.

Die Suche wird weitergehen, auch wurde schon vieles erreicht. Wichtig ist für mich, dass die Absturzstelle so bleiben muß, wie sie zurzeit anzutreffen ist. Dazu hat vieles Josef Scheidhammer und sein Sohn beigetragen. In seinem Wald war der Absturz, der Sohn hat hier die Bronze-Stele errichtet.

Viele Beweggründe sind es meinerseits, hier immer wieder eine Führung zu machen oder etwas über den tragischen Absturz zu schreiben, denn: „Geschichte ist wesensmäßig ein Prozess der Erinnerung“.

Herzlichst euer Peter Käser, im Mai 2010



24.04.2010: **Gedenken zum 65jährigen.**
 Anwesend war Dr. Bernd Leisse, sein Vater war bei der Exhumierung 1952 dabei.
 Drei Zeitzeugen waren anwesend: Frau Maria Huber, Lorenz Scheidhammer und Karl Weiß.
 Links: Kunstschmied Josef Scheidhammer aus Jesenkofen, rechts: Dr. B. Leisse.



Menschliches Einfühlungsvermögen und ein guter Wille; die vereinzelt, doch auch zurückgehaltenen Informationen vom Vater, der als Zeitzeuge den Absturzort der Condor „Hessen“ bei Piesenkofen noch in Erinnerung hatte, brachten den 43jährigen Josef Scheidhammer dazu, eine Stele am Absturzort zu errichten.

Am 13./14. September 2007 wurde durch die Raiffeisenbank Egglkofen bei Frau Maria Huber in Neumarkt St. Veit angefragt, ob sie die Tochter des **Willi Kröger**, Funker der FW 200, welcher beim Absturz in Piesenkofen ums Leben gekommen war, zur Unglücksstelle bringen kann. Die Tochter kam von Amerika, und glaubte, dass in Egglkofen alle informiert sind und Bescheid über den Absturz wissen und sie dort auch Übernachten kann. Sie hat auch ein Foto von Willi Kröger bei der Frau Huber gelassen.

Bei der Sichtung der Unglücksstelle, stellte Frau Huber fest, dass viel Unrat in das Absturzloch abgelagert war, und verständigte den Bürgermeister von Egglkofen.



Zeitzeugen

Telefonat 11.06.2020: **Zeitzeuge: Aigner Liselotte**, geb. Rittaler, wohnt in Schmieddorf bei Gangkofen. Geboren 1933, wohnte 1945 in Angerbach. Ging mit ihrem Vater und anderen zwei Männern, am nächsten Tag des Absturzes, am 22.04.1945 von Angerbach zur Absturzstelle. Es hat furchtbar aggressiv gerochen, und als wir zuhause angekommen waren, haben wir immer noch gestunken. Es schaute furchterregend aus. Menschenteile lagen umher, einige Köpfe ohne Körper, Beine, Arme. Ein Anwesender hat mit seinem Gehstock einen Kopf hin und her bewegt. Es lag sehr viel Papier herum.

- Frau **Waldtraut Lischka**, geb. Eggs aus München, sie war damals beim Stuckenberger (heute Niebler) in Altfaltersberg/Treidlkofen mit ihrer Mutter untergebracht. Sie war einen Tag nach dem Absturz an der Absturzstelle – sie hat nur die toten Leiber gesehen, kein Flugzeug!

- Herr **Karl Weiß** aus Vilsbiburg, er wohnte damals in Geratsfurt bei Rothenwörth. Einige Tage nach dem Absturz war er an der Stelle. Es hat fürchterlich gerochen. Er ist auf die linke Tragfläche neben dem Rumpf gestiegen, die aber von Erde bedeckt war, die Türe der Maschine war weg. Er blickte in das Innere, nur Blut und Gestank - fürchterlich. Ein Teil des Leitwerkes lag rechts des Rumpfes im Wald. Die Maschine steckte fast senkrecht im weichen Boden, die Erde war über den Tragflächen angehäuft. Bei der Begräbnisstelle neben der Absturzmaschine waren ein Birkenkreuz und ein kleines Kreuz aus Metall.

- **Lorenz Scheidhammer** aus Jesenkofen, er war damals 15 Jahre alt. Er hat eigentlich von der Maschine nicht viel gesehen. Die abgesprengte Tragfläche hat er mit einem Ochsen von der Wiese an den Waldrand gezogen, das sagt auch der „Thurmer“ Habberger Ludwig! Der „Leitmer“, mit Namen Gruber von Jesenkofen, ist mit Flüchtlingen, die er vom Bahnhof Egglkofen geholt hatte, gerade an der Stelle vorbei gefahren, als der Absturz war. Die Strasse – heute Feldweg – war die alte Forststrasse von Piesenkofen nach Jesenkofen. Von einem abgesprengten Motor, dass dieser im Grund des „Leitmer“ im unteren Teil, an der Forststrasse gesteckt ist, weiß er nichts. L. Scheidhammer ist im August 2020 gestorben.

- Eine weitere Zeitzeugin ist **Maria Huber**, ehemalige Lehrerin, geboren in Egglkofen, wohnhaft in Neumarkt St. Veit. Fundierte Kennerin des Flugszeugabsturzes von Piesenkofen.

- Zeitzeuge: **Brandl Manfred** aus Egglkofen, war am nächsten Tag am Absturzort und sah nur Tote umherliegen, das Flugzeug war zerfetzt. Er war damals gerade mal 8 Jahre alt.

- **Heinrich Hofbauer**, wohnhaft in Gangkofen, wohnte als Bub in Siebengadern bei Dirnaich. Als gut 6-jähriger ist er mit seinem Nachbarn (Scheidhammer) an den Unglücksort mit dem Gäuwagl und Pferd gefahren. Er sollte auf das Pferd aufpassen. Sie standen oberhalb, an der Straße. Er gibt an, dass das Flugzeug ganz nieder über Siebengadern hinweg geflogen ist, sehr tiefes starkes brummen. Er hörte auch einen dumpfen Knall der Explosion und in der Richtung nach Egglkofen einen Feuerball. Er war am zweiten Tag an der Absturzstelle, es lagen noch Leichenteile herum. Aufgefallen ist ihm ein demoliertes Rennrad und ein

Kinderwagen. Beide Sachen lagen noch nach 2 Jahren an der Unfallstelle. Es kümmerte sich niemand um das Flugzeug, das steckte noch im Boden. Es war ein großer Erdhaufen vor den Tragflächen.

Fuchs Xaver, Jahrgang 1931, von Rossbach bei Neumarkt St. Veit, war bis 1961 in Frauenhaselbach. War am nächsten Tag nach dem Absturz an der Absturzstelle. Der Flieger steckte sehr tief im Erdreich. Die Körper lagen herum. Es war ein Totengeruch in der Luft.

▪ Überregionale Bedeutung

Eugen Steimle: SS Sturmbandführer, als Massenmörder zum Tode verurteilt, - nach sechs Jahren im Staatsdienst.

In verschiedenen Internetportalen kann der Absturz der Condor-Hessen abgefragt werden. Zum 60. Jahrestag des Absturzes besuchten Hinterbliebene aus dem Allgäu und Tübingen/Stuttgart die Absturzstelle und das Grab in Tegernbach. Der 70-jährige Karl Vransky steht zum ersten Mal am Grab seines abgestürzten Vaters. Er besucht die Absturzstelle und bricht in Tränen aus – ein trauriges Schicksal. Dr. B. Leisse, sein Vater war bei der Exhumierung seines abgestürzten Bruders dabei, überbringt Informationen, Reden werden gehalten, drei Zeitzeugen sind anwesend, der Kunstschmiedemeister J. Scheidhammer von Jesenkofen überstellt an der Absturzstelle eine von ihm gefertigte Bronze-Stele. 2005 besucht ein Redakteur des Südwest-Rundfunks Stuttgart die Absturzstelle und interviewt Zeitzeugen. Die Tochter des abgestürzten Willi Kröger, Funker der Condor, kommt im September 2007 von Oregon USA und möchte vor ihrem Tode noch einmal an die Absturzstelle und zum Grab ihres Vaters. Sie spricht die Worte: „Das innere Bewusstsein lässt einem keine Ruhe, bis man an die Wurzeln kommt“. Die deutsch-österreichische Historikerin und Sissi-Autorin Brigitte Hamann aus Wien bittet um Übermittlung von Daten zum Absturz der Hessen, da zu Ende des II. Weltkrieges Partituren von Richard Wagner, auf einem Flug aus Berlin verloren gegangen sind.

Doko-Film

Nach mehreren Vorgesprächen kommt im Oktober 2012 der Fernsehautor Dirk Pohlmann mit seinem Filmteam an die Absturzstelle um Aufnahmen für den Dokumentarfilm „Dienstbereit - Nazis und Faschisten im Auftrag der CIA" zu drehen. Pohlmann war in den USA National Archives Trust Fund, Cashier (NAJC) Washington, um Unterlagen zum Absturz der Condor Hessen zu finden. In einer, der beim Absturz gefundenen Attache-Taschen, war der Ausweis von **Eugen Steimle**, damals Chef des Amtes VI B im Reichssicherheitshauptamt. Nun war der Ausweis von Steimle beim Absturz dabei, Steimle selbst nicht, er war in Berlin. Der Ausweis sollte sicherlich in Spanien hinterlegt werden.

Pohlmann schreibt: „Während des Kalten Krieges rekrutierte die CIA zahlreiche ehemalige Nazigrößen und italienische Faschisten als Agenten für ihre weltweiten Operationen gegen den Kommunismus. Anhand jüngst freigegebener Akten skizziert der Dokumentarfilm (der im November 2013 bei ARTE ausgestrahlt wurde) zum ersten Mal ein weltumspannendes Netzwerk, das weit in die Machtstruktur der BRD reichte. Der Dokumentarfilm rekonstruiert eine bisher unbekannt Dimension des Bündnisses zwischen Nazis und der CIA im Kalten Krieg.“

In den Verhandlungsschriften zum Absturz der Condor-Hessen vom Januar 1953, wird davon ausgegangen dass der SS Sturmbandführer E. **Steimle** bei dem Flug dabei war, kommt aber nirgends bei den angeführten Toten vor. Steimle war in Berlin und wartete dort den Krieg ab, und ließ sich, - ohne Pass/Ausweis -, von den Amerikanern gefangen nehmen. Bei Wikipedia (https://de.wikipedia.org/wiki/Eugen_Steimle) kann nachgelesen werden: **Steimle** war in der Zeit des Nationalsozialismus ranghoher Mitarbeiter (SS-Standartenführer) des Sicherheitsdienstes (SD) und war als Leiter zweier Sonderkommandos von Einsatzgruppen des SD für Massenmorde in der Sowjetunion verantwortlich.

Eugen Steimle (* 8. Dezember 1909 in Neubulach bei Calw; † 9. Oktober 1987 in Wilhelmsdorf, Landkreis Ravensburg) war in der Zeit des Nationalsozialismus ranghoher Mitarbeiter (SS-Standartenführer) des Sicherheitsdienstes (SD) und war als Leiter zweier Sonderkommandos von Einsatzgruppen des SD für Massenmorde in der Sowjetunion verantwortlich. Umfangreiches Berichtmaterial im Internet: www.wikipedia.de Eugen Steimle

Steimle wurde 1948 im Nürnberger Einsatzgruppen-Prozess zum Tode verurteilt. Seine Strafe wurde dann von einem Gnadengericht auf 20 Jahre Gefängnis reduziert. Im Juni 1954 - nach sechs Jahren Gefängnis -, wurde er aus dem Kriegsverbrechergefängnis Landsberg entlassen. Nach der Freilassung wurde er Lehrer für Deutsch und Geschichte am damals evangelischen Gymnasium der Zieglerschen Anstalten in Wilhelmsdorf.

Der Film von Dirk Pohlmann „Dienstbereit- Nazis und Faschisten im Auftrag der CIA" geht den Spuren nach, wie konnte es sein, dass von den Besatzern zum Tode verurteilte NS-Schwerverbrecher, schon nach wenigen Jahren begnadigt, und im öffentlichen Dienst als Lehrer angestellt werden konnten.

▪ Dirk Pohlmann: „Dienstbereit- Nazis und Faschisten im Auftrag der CIA"

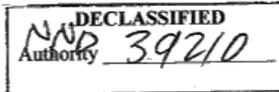
16.02.2014: Schreiben von Dirk Pohlmann

Guten Tag Herr Käser, zu den Schädeln habe ich nichts weiter in den USA gefunden.

Den bisher unbekannt US Untersuchungsbericht zum „Condor" Absturz, den ich den National Archives gefunden habe, habe ich Ihnen nach meinem Archivaufenthalt per e-mail geschickt.

Darin sind z.B. die Namen von weiteren Insassen (Sicherheitsdienst (SD) Angehörige) die ebenfalls bisher unbekannt waren, sowie die Auflösung des Rätsels, warum der Ausweis von Eugen Steimle, (Chef des Amtes VI B im Reichssicherheitshauptamt) an Bord war - was damals das Hauptinteresse der Amerikaner und Grund für die Untersuchung war - und auch mein Hauptinteresse.

Die Aktenfunde in der Condor enttarnten die Namen und Adressen einer ganzen Reihe von SD Agenten in Spanien. (Diese Angaben waren von sehr hohem Wert, da nach dem Krieg in Spanien ein Netzwerk hochrangiger Nazis mit Verbindung vor allem nach Südamerika entstand). Es ist von Anfang an von den westlichen Geheimdiensten unterwandert worden, und später haben dann auch wichtige Personen des angeblich geheimen Netzwerkes, für die CIA gearbeitet.



Basic ltr Hq. 599th AAA AW Bn. dtd 25 Jun 45. subj: "Investigation of German Civilian Plane Crash".

461 (GBI/OIB/Ops) 6th Ind,
Office of the A.G. of S., G-2. Hq. U.S. Forces, European Theater (Main).
APO 757, 23 August 1945.

TO: Counter Intelligence War Room; C/o UK Base, APO 413

1. The inclosed correspondence referring to the crash of a German civilian plane at PLESSENKOFEN (N49248) on 21 April 1945 is forwarded for your information.

2. Documents can be forwarded if you so desire.

For the AD of S. G-2:

Signed: DUPRE SASSARD
Lt. Col. GSO
Executive

3 Incls: n/c

HEADQUARTERS, 599th AAA AW BATTALION
APO 403, U.S. Army

25 June 1945

SUBJECT: Investigation of German Civilian Plane Crash

TO : Commanding Officer, 599th AAA AW Bn

1. General information:
Place - Piesenkofen (wZ495905) boundary of Vilsbiburg and Muehldorf Kreise,
Date of Crash - 21 April 1945 between 2100 and 2200 hours
Weather - High wind and rain
Type of plane - German four (4) motor civilian plane
Occupants - About fourteen (14) German civilians, believed to be several families, including women and children.

2. The site of the crash was inspected on 22 June 1945. The plane was found severely damaged, beyond recognition. One wing, which fell from the plane about one kilometer from the crash, and which was later dragged from a field to the vicinity of the wreckage, is in fair shape and bears the initials HH. This wing lies near the road and may be seen from the road. Items found near the wreckage on 22 June were parts of blue prints, clothing of men women and children, bicycles, frying pan and silverware. This wreckage is about 100 yards from the road - in the woods. The bodies of the occupants are also buried near the wreckage. No complete blueprints were found. Sections found were legible. The clothing was examined for identification marks but none were found. They were torn and partly burned. The bicycles were demolished by the crash. The frames and handlebars were identifiable and other parts were found in the wreckage.

3. Women who gathered during the inspection were questioned and stated they believed three families in the plane were travelling from Berlin to Spain. The women also said that the people of Piesenkofen buried the bodies and picked up identification papers, pictures and personal items which are now in the hands of AMG, Vilsbiburg. These items were transferred.

- 16.02.2014: Rückschreiben von D. Pohlmann an Käser: ... zu den Schädeln habe ich nichts weiter in den USA gefunden. Ich habe die beim Absturz aufgefundenen zwei Taschen in den US Archiven vorgefunden und die Auswertung zum Absturz des US - Militärs nach 1945.

US-Militärregierung 1945:

Die 14. Armored Division (III. Corps) nahm am 30. April 1945 Landshut, die Regierungs-Hauptstadt von Niederbayern ein, und rückte von hier über den Inn nach Österreich vor.

- Das Hauptquartier des III. Corps blieb vom 2. Mai bis Kriegsende (9. Mai) in Dorfen unter General George S. Patton.

- Unmittelbar nach den kämpfenden amerikanischen Truppen konnte in Vilsbiburg das lokale „Military Government Gazette-Detachment H7 H2 - Vilsbiburg“ eingerichtet werden.

- Nach dem 16. August 1945 wurden alle Detachments mit neuen Kennzeichen versehen:
Das Landgericht Vilsbiburg hatte das Kennzeichen: H - 309.

6. First Lieutenant Walter Martsahn,
 Residence: Berlin, Hotel Adlon. Section Chief of the SD in Madrid.
 Government Courier of the German Foreign Office to Spain.
 Had equipment for a new Radio Station in Madrid with him (7 boxes).
7. Miss Thormann,
 SD agent of Section VI D 3, personalia unknown.
8. Mr. Kurt Hildebrand,
 born: 8 Jan 1901 in Freiburg, residence in Madrid since April
 1944, profession; merchant.
9. Oberregierungsrat Eugen Steinle,
 born: 8 Dec 1909 in Nounlach, residence in Berlin.

Amongst the correspondence, salvaged from the wreckage, were a number of unopened letters. Inspection of those letters revealed that they represent personal correspondence sent by courier (casualty No. 7 - Miss Thormann) to Madrid. All the letters refer to personalities connected with a certain Government agency located in Berlin, Schmargendorf, Berkaerstrasse 32-35. The same agency also appears under the address Berlin, Schmargendorf, Post box 5 and Field Post Number 56373. The contents of the letters prove that this particular agency is representing a Berlin Center of the Sicherheitsdienst.

Attached to this report is a translation of a letter written by Miss Erika Jahn to Miss Tuszynski, now in Madrid. This letter gave the key for the further identification of all other personalities mentioned in the salvaged correspondence.

Following is a detailed list of all personalities identified through this correspondence. All letters have been written during the first half of April 1945.

SD Agents connected with the organization, located in Berlin Schmargendorf, Berkaerstrasse 32-35:

Miss Evelyn Flunker, SD Section VI D 3	now in Madrid
Miss Harthorn, Same Section	now in Madrid
Miss Lach Same Section	now in Madrid
Miss "Utie" B 4, Miss Neuendorf, Same Section	now in Madrid Berlin
Miss Renate von der Weiden Berlin, Zehlendorf, Zionsmisterstrasse 115	
Mr. Elackow. Same Section, reported out of action	

SD Agents connected with the Field Post Number 56373:

SS Obersturmfuhrer, Sonderfuhrer Georg Wiedemann, FPN 5673A	moved to Madrid
Miss Josefa Lehse	Berlin
Secretary of Wiedemann	
Miss Reimer,	Berlin
residence: Berlin-Charlottenburg, Sybelstrasse 21/II	served as
courrier for Wiedemann	
SS Obersturmfuhrer Dr. Wulffen, FPN 56373K	now Madrid
receives mail from a certain Maria Zeis, Herrnbauergarten 119, Nieder-Donau, Austria.	

• **TV-Autor Dirk Pohlmann: Meine Doku „Dienstbereit- Nazis und Faschisten im Auftrag der CIA“** ist im November 2013 in ARTE ausgestrahlt worden, das ZDF kommt noch. (Sie hatte eine Rekord-Einschalquote.)

Während des Kalten Krieges rekrutierte die CIA zahlreiche ehemalige Nazigrößen und italienische Faschisten als Agenten für ihre weltweiten Operationen gegen den Kommunismus. Anhand jüngst freigegebener Akten skizziert der Dokumentarfilm zum ersten Mal ein weltumspannendes Netzwerk, das weit in die Machtstruktur der BRD reichte. Sie waren Verbrecher, manche von ihnen sogar Folterer und Massenmörder: Hochrangige Nationalsozialisten und überzeugte Faschisten waren seit 1945 angeblich europaweit auf der Flucht vor der Justiz der Alliierten. Doch den Siegern ging es weniger um Moral und Gerechtigkeit. Im Kalten Krieg zwischen Ost und West war der Kommunismus für den Westen der Feind - und machte die alten Nationalsozialisten zu willkommenen Mitkämpfern.

Die CIA rekrutierte zahlreiche ehemalige Nazigrößen und italienische Faschisten als Agenten für ihre weltweiten Operationen gegen den Kommunismus. Sie organisierten Folter, Todesschwadronen und Geheimdienste in den pro-amerikanischen Militärdiktaturen Südamerikas. Sie waren beteiligt an Putschversuchen in Italien und sie etablierten Machtstrukturen in Europa. Das offiziell verschwundene Gold des "Dritten Reiches" finanzierte einen Teil dieser Arbeit. Wie weit reichte die Zusammenarbeit der CIA mit den Henkern der Nazis?

Der Dokumentarfilm rekonstruiert eine bisher unbekannt Dimension des Bündnisses zwischen Nazis und der CIA im Kalten Krieg. Anhand jüngst freigegebener Akten skizziert er zum ersten Mal ein perfides, weltumspannendes Netzwerk, das weit in die Machtstruktur der Bundesrepublik reicht. In „Dienstbereit - Nazis und Faschisten im Auftrag der CIA“ schreiben Experten die offizielle Geschichtsschreibung des Kalten Krieges um. Es kommen hochrangige Vertreter aus Politik, Presse und der Wissenschaft zu Wort - ebenso wie Stefano Delle Chiaie, ein italienischer Faschist, der heute seine Mittäterschaft bei geheimen CIA-Operationen zugibt. Er berichtet aus dem Innern der unheilvollen Verbrüderung zwischen Verbrechern und Demokratien.

• **„Noch brauner als gedacht“**

Viele Personen, die in der Zeit des Nationalsozialismus in Deutschland mehr als nur Mitläufer waren, tauchen nach dem Zweiten Weltkrieg wieder in wichtige Ämter und Funktionen auf. Die wissenschaftlichen Mitarbeiter des Institutes für Zeitgeschichte (IfZ) waren letztendlich Überrascht, als vor kurzem verschiedene Institutionen unter die Lupe genommen wurden. Zu Viele hatten sich als mehr oder weniger aktive Unterstützer des Dritten Reiches erwiesen – sie waren nach 1933 in der NSDAP eingetreten, einige waren Angehörige von Waffen-SS und SA. Die Mitgliedschaft war weit über die des bloßen Mitläufertums hinausgegangen. Trotz des „braunen“ Vorlebens begann für so manchen nach dem Krieg die Karriere in Verstrickungen von Parteien und im Staatsdienst. Dazu gibt es jetzt im IfZ ein 600seitiges starkes Gutachten. **„Noch brauner als gedacht“**. Ralf Müller, Vilsbiburger Zeitung, Mittwoch 28. 11.2012

• **Kriegsverbrecherprozesse in Nürnberg, - Beginn am 20.11.1945**

Im Saal 600 des Nürnberger Justizpalastes wurden 21 Hauptkriegsverbrecher des II. Weltkrieges vom 20.11.1945 bis zum 1.10.1946 abgeurteilt. Hier tagte im Schwurgerichtssaal das Internationale Militärtribunal. In Nürnberg wurde Justizgeschichte geschrieben. Erstmals wurden Staatsführer für die von ihnen befohlenen Verbrechen persönlich zur Verantwortung gezogen. In zwölf Fällen fielen Todesurteile, zehn davon wurden vollstreckt. Einige Haftstrafen gab es, und drei Freisprüche.

Das eigentliche Vermächtnis der Prozesse war das „Nürnberger Versprechen“. Das Versprechen, einen permanenten und dauerhaften Strafgerichtshof zu etablieren. Später erklärten die Vereinten Nationen die wesentlichen Rechtsgrundsätze der Nürnberger Prozesse zu allgemeinen Prinzipien des Menschenrechts. Warum Nürnberg: das Justizgebäude war eines von wenigen in Deutschland, das von Bombenangriffen weitgehend verschont blieb.

(Vilsbiburger Zeitung, 20.11.2015, Teresa Tropf).

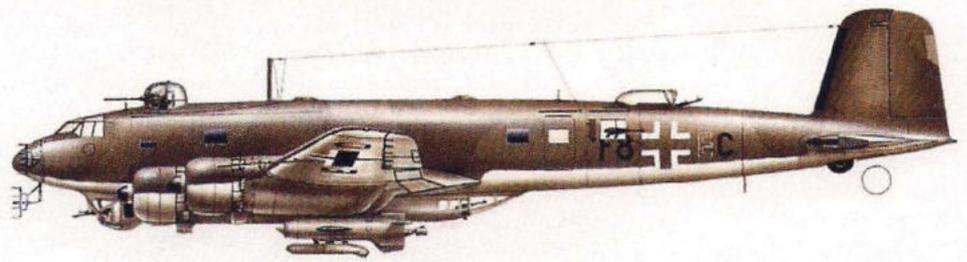
• **Verfolgung von NS-Gewaltverbrechern**

Unmittelbar nach Kriegsende begannen die Alliierten mit der Verfolgung der Nazi-Kriegsverbrecher und hatten innerhalb von zwei Jahren – bis 1947 bereits 20.000 Personen als Verdächtige erfasst. Am 20. November 1945 begannen die Nürnberger Prozesse gegen die Hauptkriegsverbrecher. Das Straffreiheitsgesetz (Amnestiegesetz) vom 17. Juli 1954 entlastete viele und stellt sie als Handlanger und Befehlsempfänger des NS-Regimes hin, die nur ihre Pflicht erfüllt hatten und sich somit selbst in einem gewissen Maße als Opfer sahen.

Erst 1958, also 13 Jahre nach Kriegsende wurde die „Zentrale Stelle der Landesjustizverwaltung zur Aufklärung Nationalsozialistischer Verbrechen“ eingerichtet.

Sie versucht auch heute noch hochbetagt lebende SS-Veteranen vor Gericht zu stellen. Der bekannteste Fall in letzten Jahren war der gegen John Demjanuk. Als ernüchterndes Resümee kann man leider ziehen, dass über 95 % der Ermittlungsverfahren eingestellt wurden, sie kamen meist zu spät zustande oder es fehlten auch die letzten Beweise. Die Dimension der Gewaltverbrechen der Gewaltverbrechen des NS-Staates überstieg jegliche Vorstellungskraft, man hatte es mit 100.000den von Tätern zu tun. Es gab in der jungen Bundesrepublik keine ausreichenden Gesetze, deshalb wurde immer wieder nachgebessert aber auch verschleiert und amnestiert.

(Vilsbiburger Zeitung 4.01.2016, Hohenthann Ausstellung „Schuld und Sühne“, Karin Hagendorn).



Focke-Wulf „Condor“

Verwendung: Langstrecken-
Seeaufklärer

Besatzung: 6

Spannweite: 33,25 m

Länge: 23,85 m

Höhe: 6,20 m

Flügelfläche: 118 m²

Leermasse: 12 950 kg

maximale Startmasse: 22 700 kg

Antrieb: 4 x BMW-Bramo 232 R-2

„Fafnir“ (je 735 kW/1000 PS)

mit Wasser-Methanol-Einspritzung

kurzzeitig je 880 kW/1200 PS

Höchstgeschwindigkeit

in Seehöhe: 305 km/h

in 4000 m Höhe: 335 km/h

Dienstgipfelhöhe: 5800 m

maximale Reichweite: 3500 km

maximale Flugdauer:

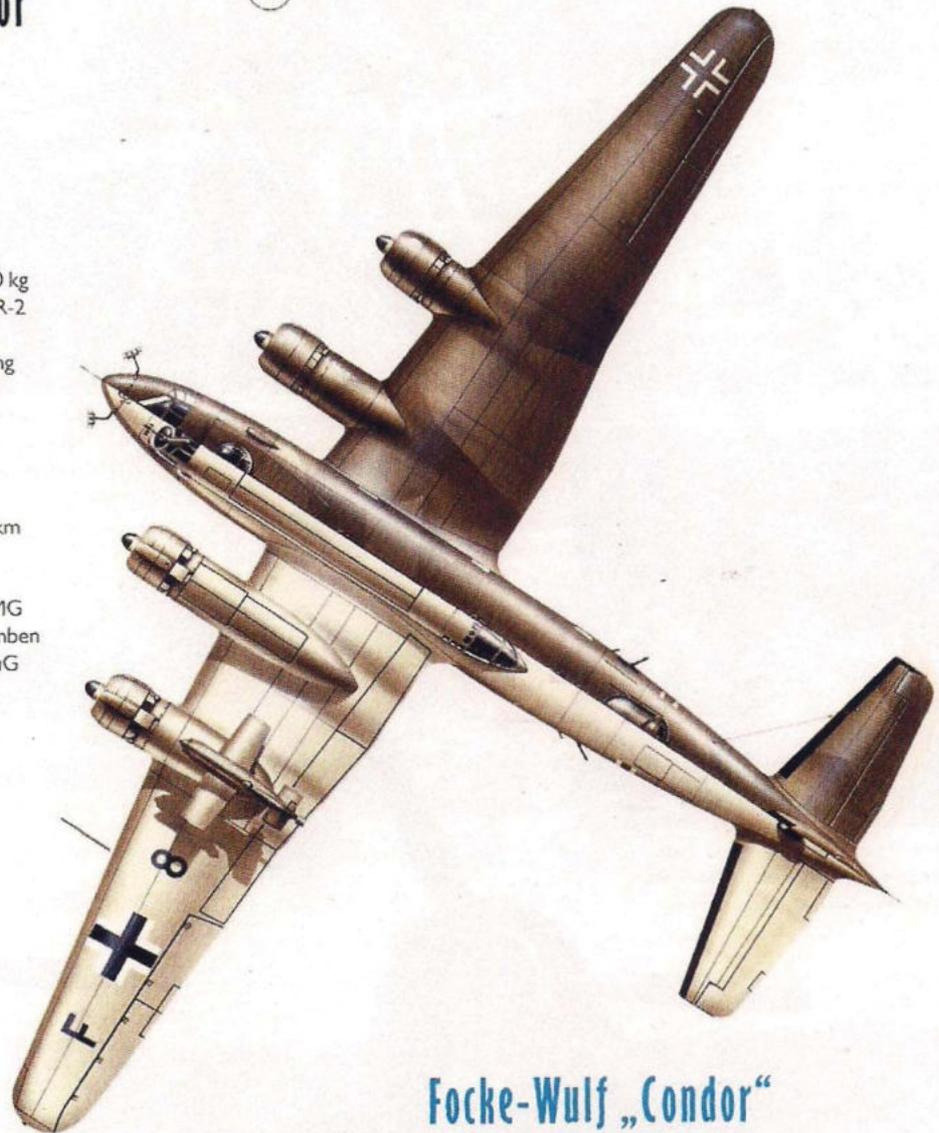
17 Stunden 30 Minuten

Bewaffnung: 4 x MG 131, 1 x MG

151/20, 1 x MG 15, 2 x Gleitbomben

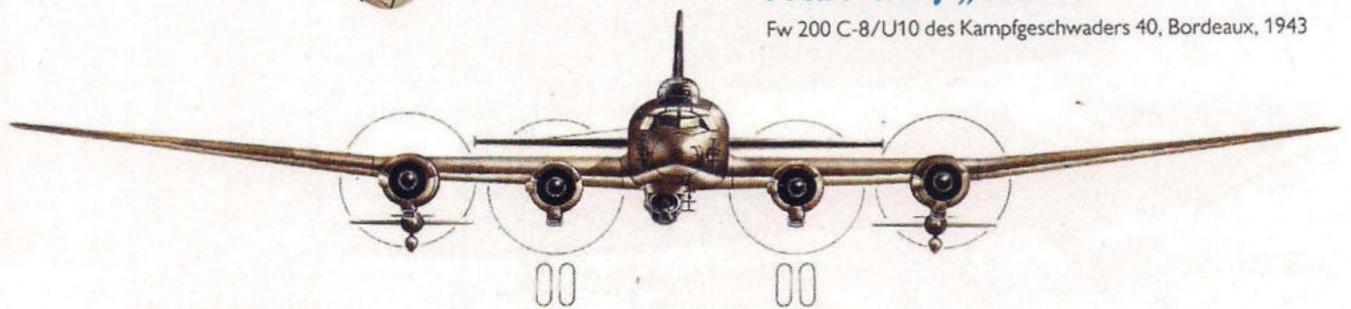
Hs 293 mit Nachsteuerung via FuG

203a Kehl 1



Focke-Wulf „Condor“

Fw 200 C-8/U10 des Kampfgeschwaders 40, Bordeaux, 1943



▪ Die Focke Wulf FW 200 Condor

Als die Lufthansa im Juni 1936, - Kurt Tank, dem Chefingenieur bei Focke-Wulf den Auftrag zum Bau der FW 200 erteilte, wollte sie ein leistungsfähiges Langstreckenflugzeug mit vier robusten, leicht auswechselbaren Motoren.

Die, nach dem besten Segler der Vogelwelt genannte „Condor“ hatte eine Spannweite von 32,84 m und war 23,85 m lang. Der Konstrukteur wies nach, dass das Flugzeug selbst bei Ausfall von zwei Motoren auf einer Seite noch ohne Höhenverlust flug- und manövrierfähig war. So hatte die FW 200 V1 (die erste Versuchsmaschine) am 27. Juli 1937 ihren ersten Flug. Die FW 200 war zu dieser Zeit das beste Langstrecken - Verkehrsflugzeug Europas, wenn nicht gar der Welt. In der Grundauslegung hatte die Maschine eine

vierköpfige Besatzung und in den Hauptkabinen war Raum für insgesamt 26 Fluggäste: Vorn für neun Raucher und hinten für 17 Nichtraucher.

Vom aerodynamischen Standpunkt aus war das Flugzeug hervorragend.

Das Tragflächenmittelstück war horizontal und nahm die vier Triebwerke auf, während die äußeren Flügel, V-Stellung hatten und sich verjüngten. Die Flächen hatten einen rechteckigen, extrem biegesteifen Kastenholm und zwei Hilfsholme. Wesentlich für die Gesamtfestigkeit war die glatte, tragende Außenhaut aus Dural mit versenkter Vernietung. Aus Gewichtsgründen blieben die Querruder stoffbespannt und ebenso die mehrteiligen Landeklappen, die sich über die gesamte Hinterkante von den Querrudern bis zu den Flächenwurzeln erstreckten. Für Stoffbespannung entschied man sich letztendlich auch bei den Höhenrudern, die außen neben dem Hornausgleich runde Endscheiben hatten. Die Seitenflosse und das Seitenruder hingegen waren vollauf metallbeplankt.

Duraluminium, auch **Dural** oder **Ergal** genannt, ist eine Aluminiumlegierung, die eine besonders hohe Festigkeit hat. Der Name stammt aus dem Lateinischen (*durus* = hart). Seine Legierung Al+3,5-5,5%Cu+Mg,Mn wurde zum Patent angemeldet, der Name DURAL ist geschützt.

Der lange stömungsgünstige geformte Rumpf der FW 200 war in Halbschalenbauweise gefertigt und hatte eine Innenraumaufteilung und Gestaltung, die bis heute üblich geblieben ist. Rechts vom Durchgang waren Doppelsitze und links Einzelsitze angeordnet; jeder mit einer Klapp - Platte zum Schreiben oder Essen und mit Kissen, mit einem Gepäckfach und mit individuellen Frischluftdüsen und Lampen. Der Komfort in der FW 200 war für damalige Maßstäbe mehr als mustergültig. Gesteigert wurde er noch durch die Toilette und den Wasch - und den Gepäckraum am hinteren Ende der Kabine. Zwischen den beiden Kabinenteilen hingegen war die Bordküche mit der Wirkungsstätte des Stewards und dort war auch noch zusätzlich Raum für Gepäck. Die Maschine hatte acht breite Plexiglas - Fenster an jeder Seite der Kabine.

Als Motoren wurden beim Prototyp vier luftgekühlte Neunzylinder-Sternmotoren des Typs Pratt & Whitney Hornet S1E - G mit je 760 PS Startleistung eingebaut. Die späteren Motoren waren die einheimischen Bramo - BMW 132 Neunzylinder-Sternmotoren mit je 720 bis 850 PS Startleistung.

Die FW 200 V3 als D - 2600 wurde zunächst "Ostmark" getauft und war die Reisemaschine von Adolf Hitler und wurde später in "Immelmann III" umbenannt. Sie war die sog. "Führermaschine".

Am 10. August 1938 startete eine FW 200 S (Spezialausführung) von Berlin - Tempelhof aus, zu einem Aufsehen erregenden Nonstopflug gegen den Wind nach New - York, wo sie auf dem Flughafen Floyd - Benett landete. Die schätzungsweise 6 558 km lange Strecke hatte sie in 24 Stunden 55 Minuten zurückgelegt. Mit 330 km/h brachte es die Maschine damit auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit, die genau doppelt so hoch war wie die der typischen Landflugzeuge von Imperial - Airways.

Die Focke - Wulf FW 200 wurde in über 24 Varianten, je nach Einsatzart gebaut. So diente sie als Serienverkehrs-, Luftwaffentransport-, Marineaufklärungs-, bewaffnete Transportmaschine und Bomber mit Kanonen - MG (Maschinengewehr) - Radar - und Raketenausstattung.

Im Frühjahr 1940 waren die meisten Lufthansa „Condor FW 200“ in die Bestände der Luftwaffe übergegangen, die sie zum Truppentransport bei der Besetzung von Norwegen einsetzte. Einige davon gingen wieder zur Lufthansa zurück und die bei Piesenkofen abgestürzte D -ASHH führte am 14. April 1945 den letzten Lufthansaflug zwischen Berlin und Barcelona durch. Diese vorletzte Condor der Deutschen Lufthansa, die D - ASHH/FW 200 B - 2 „Hessen“ stürzte am 21. April 1945 bei Piesenkofen ab.

Nur eine einzige Maschine; die FW 200 B - 2 „Pommern“, überstand in Deutschland den II. Weltkrieg.

Quelle:

Aeroplane, das neue Sammelwerk, Heft 44, Die Geschichte der Lufthansa Teil 1, Seite 1218-1219. AERO Heft 102, Focke-Wulf Condor, Geißel des Atlantiks, Seite 2841-2848. Aircraft Heft 13. Die Geschichte der Lufthansa. Die neue Enzyklopädie der Luftfahrt, Seite 58-61. AERO 27/89 Y 9055 C Seite 746-749.

Internet: www.luftfahrtmuseum.com oder www.google.com: Condor FW200 oder www.google.com: D-ASHH.

Horst Becker: Fw 200 Condor Restaurierung. Condor Team Bremen. Dezember 2016 (Bernd Poppe).

Ein Bericht für das Condor Jahr 2016 (bei Peter Käser).



Generalkonsulat
der
Bundesrepublik Deutschland
São Paulo
Gerhard Lindenberg

São Paulo, den 7. Oktober 1952
Caixa Postal 9006

An die
Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft i.L.
M ü n c h e n 15
Pettenkoferstr. 21

Betr.: Unfall der FW 200 - D-ASHH am 21.4.1945.

Ihrem Wunsche, zu der oben erwähnten Angelegenheit Stellung zu nehmen, komme ich selbstverständlich gern nach, bitte jedoch, dabei zu berücksichtigen, dass diese Niederschrift lediglich aus der Erinnerung heraus - nach bestem Wissen und Gewissen - erfolgen kann.

Die spanische Regierung hatte verfügt, dass die letzte Landung der planmässigen Strecke am 17. April 1945 in Barcelona erfolgen sollte. Als am 20. April ein Funk - spruch aus Berlin bei der Funkstelle Madrid eintraf, dass die FW 200 D-ASHH in Richtung Spanien starten würde, holte ich beim damaligen spanischen Luftfahrtminister, General Vigon, die Genehmigung ein, dass dieses Flugzeug als zum Liniendienst der Strecke Deutschland-Spanien über den Zeitpunkt der Verfügung der spanischen Regierung hinaus in Spanien landen dürfe. Diese Genehmigung wurde vom spanischen Luftfahrtministerium erteilt.

Am 21. April erhielt die Funkstelle Barcelona die Startmeldung der D-ASHH über die Funkstelle München. Die Funkstelle München gab nach einer den normalen Verhältnissen entsprechenden Zeit an Funkstelle Barcelona die Meldung, dass die FW 200 - D-ASHH München überflogen habe und nach Barcelona direkt fliegen würde. Funkstelle BL und Funkstelle München standen in periodischer Verbindung.

Nach einer gewissen Zeit erhielt die Funkstelle Bl. von der D-ASHH über die Funkstelle München die Meldung: "Fliegen direkt nach Barcelona".

Dies war die letzte Nachricht über die D-ASHH. Die verschiedenen Funkanfragen Madrid und Barcelona bis in die späten Nachtstunden in München über den Verbleib der Maschine wurden laufend mit "NIL" beantwortet. Ich erinnere mich, dass der letzte, vergebliche Versuch, über das Flugzeug etwas zu erfahren, um 2⁰⁰ früh des 22.4.45 gemacht wurde. Die Funkstelle Bl. hat einen direkten Verkehr mit dem Flugzeug nicht gehabt.

Dies ist der Tatbestand, der mir als damaligen Bevollmächtigten der DLH für Spanien durch die Funkstelle Bl. über den ganzen Vorgang bekannt geworden ist.

Ich habe über diesen Fall nicht mehr nach Berlin oder München berichten können, da weder Funkverbindung noch eine Möglichkeit, schriftliche Berichte abzusenden, bestand. Die Dienststellen der DLH in Spanien waren von diesem Zeitpunkt ab ohne jede Verbindung mit Deutschland.

Nach meiner Rückkehr aus Spanien am 12.3.1946 wurde ich vom Schiff in Hamburg aus, direkt von der englischen Besatzungsbehörde, in das Internierungslager Neuengamme befördert und dort am 26.7.1946 entlassen.

Sie teilten mir mit, dass Herr Wronsky sen. in einem Schreiben an Frau Schlenstedt folgendes zum Ausdruck gebracht habe :

"Auf Grund der Äusserungen des Herrn Lindenberg dürfte wohl mit der Wahrscheinlichkeit zu rechnen sein, dass das vermisste Flugzeug noch über deutschem Gebiet infolge einer Kampfhandlung zur Landung gezwungen und hierbei verunglückt ist."

Zu dieser angeblichen Äusserung habe ich folgendes zu sagen:

Wie aus dem oben dargelegten hervorgeht, befand ich mich zur Zeit des Unfalls und weiter bis zum 2.3.1945 in Madrid.

Ich konnte also weder zu dem Unfall gehört werden, noch war ich in der Lage, darüber in irgendeiner Form zu berichten. Wenn ich eine Äusserung in diesem Sinne getan habe, so kann sie erst mehr als 16 Monate nach dem Unfall erfolgt sein.

Ich möchte mit aller Entschiedenheit klar stellen, dass es sich keinesfalls um eine Feststellung handeln kann.

Aus dem vorstehend dargelegten dürfte genügend ersichtlich sein, dass ich niemals eine solche Feststellung treffen konnte, sondern diese Äusserung als eine reine Vermutung anzusehen ist, ohne jede sachliche Begründung.

Meine ersten Erinnerungen an die Absturzstelle im Wald (Frauenhaselbach-Piesenkofen-Jesenkofen) dürften aus dem Jahr 1948 stammen.

In den Trichtern an der Unglücksstelle steckten noch eine Menge Flugzeugteile. Die Absturzstelle war für uns Kinder ein beliebter Ort zum sammeln von Altmetall, was wir an einen Aufkäufer aus Hörbering für Pfennigbeträge verkauften. Einmal haben wir auch Kinderschuhe an der Absturzstelle gefunden. Das Grab im Wald war mit einem Aluminiumkreuz aus Flugzeugteilen geschmückt.

Der Absturz des Flugzeuges war für uns Kinder immer ein interessantes Thema. In Treidlkofen gab es einen Bauern (Hofname Lumer) der angeblich kurz nach dem Unglück an der Absturzstelle war. Er erzählte immer, daß einer der Passagiere noch schwer verletzt lebte. Der Verletzte gab angeblich an, daß 21 Personen (Männer, Frauen und Kinder) an Bord gewesen sind. Das Flugzeug sei angeblich bereits über Sachsen beschossen worden und als Zielflughafen sei Salzburg vorgesehen gewesen.

Herzliche Grüße und nochmals vielen Dank

Übergeben bei der Führung am 17.05.2014: - K. H. KUPLENT



Der Heimatforscher und Autor Peter Käser bei einer Führung am 12. September 2020
Foto: Josef Aigner, Vilsbiburg

Die interessante Wehrkirche von Piesenkofen



Bei der Kirche von Piesenkofen beginnen die Führungen

Quellen zum Absturz:

- OMGUS-Handbuch. Die amerikanische Militärregierung in Deutschland 1945-1949. Herausgegeben von Christoph Weisz. Quellen und Darstellung zur Zeitgeschichte. Herausgegeben vom Institut für Zeitgeschichte, Band 35. R. Oldenbourg Verlag München 1994. Nr. 16: Die Organisation der lokalen Militärregierungsstellen (Field Operations Division) 1946-1949.
- Friedrich Herold, 8540 Schwabach: Der letzte Flug der D-ASHH ein fast vergessenes Schicksal. Bericht der Geschehnisse. Text: „Vom Start der D-ASHH am 21. April 1945 bis September 1957 – vom Tage des spurlosen Verschwindens des Flugzeuges kurz vor der Landung in München-Riem, dann das Aufspüren des Absturzortes bis zur letzten Verhandlung vor dem Bundessozialgerichtes in Kassel – über 12 Jahre war ich in den so unglücklich endenden Fall verstrickt, der dann nach langem Ringen um eine angemessene Versorgung der Hinterbliebenen gegen eine sich schäbig verhaltende Berufsgenossenschaft doch noch zu einem guten Ende geführt werden konnte“.
- Der Storchenturm, 31. Jgg. 1996, Heft 59, 2. Teil. Geschichtsblätter für die Landkreise um Dingolfing, Landau und Vilsbiburg. Seite 139 bis 143: „Der letzte Flug“. Peter Käser.
- Höchtl Martin, Egglkofen: 03.02.1997: Facharbeit aus dem Fach Geschichte. Thema: Das Kriegsende in meiner Heimatgemeinde Egglkofen – dargestellt auf Grund einer Umfrage und von zeitgenössischen Quellen. Seite 10 Flugzeugabsturz in Piesenkofen am 21. April 1945.
- Vilsbiburger Zeitung, 21.04.2000: Der letzte Flug der Lufthansa „Hessen“. Mysteriöser Flugzeugabsturz vor 55 Jahren im Wald bei Piesenkofen. Peter Käser.
- Vortrag am 7.11.2002 im Gasthof Schober in Egglkofen von Maria Huber aus Neumarkt St. Veit: „Zahl der Toten Passagiere bleibt ungeklärt. Absturz der Lufthansa-Maschine Hessen 1945“. Bericht in der Vilsbiburger Zeitung am 14.11.2002.
- Heimatbund Mühlrad: Das Mühlrad. Beiträge zur Geschichte des Inn- und Isengaues. Band XLV (45), Jahrgang 2003. Peter Käser. „Der Absturz der D-ASHH Hessen am 21. April 1945 in Piesenkofen“.
- Schwäbisches Tagblatt, 26. März 2005: Im orkanartigen Sturm scheiterte bei Landshut. Der geheimnisvolle Absturz des Pfrondorfer Piloten August Künstle vor 60 Jahren: Wie im Nichts verschwunden. Von Hans Joachim Lang.
- Vilsbiburger Zeitung, 16.04.2005: Wie im Nichts verschwunden. Absturz des Pfrondorfer Piloten Künstle vor 60 Jahren bei Piesenkofen, Peter Käser.
- Neumarkter Zeitung, 20.04.2005: Ein schon fast vergessenes Schicksal. Vor 60 Jahren stürzte in Piesenkofen/Egglkofen die viermotorige Focke Wulf Condor „Hessen“ ab. Peter Käser.
- Vilsbiburger Zeitung, 21.04.2005: Mysteriöser Absturz vor 60 Jahren. Letzter Flug der Lufthansa aus Berlin endete in Waldstück bei Piesenkofen, Peter Käser.
- Schwäbisches Tagblatt, Nr. 104, 7. Mai 2015: Die Nachforschungen von Otto Künstle.
- Süddeutsche Zeitung, Nr. 100, Samstag/Sonntag 2./3. Mai 2015: Der letzte Flug der Condor „Hessen“ – von Hans Kratzer.
- Passauer Neue Presse, 21. April 2015, Neue Altöttinger Zeitung: Dr. Ernst Deubelli: Flug in den Tod – am Tag nach Führers Geburtstag
- Rosa Theresia Arenz: Roman: »RIA eine starke Frau«. 2014, 1. Auflage. „Die letzte Chance“, Seite 123-129.
- Heinz J. Nowarra: Focke Wulf Fw 200 Condor. Die Geschichte des ersten modernen Langstreckenflugzeuges der Welt. Seite 128, - der Absturz der Fw 200 D-ASHH »Hessen«.

Internet: WEB Seiten zum Absturz

- <http://schmiede-scheidhammer.de/2014/04/22/letzter-flug-aus-berlin/>
 - http://de.wikipedia.org/wiki/Absturz_der_Fw_200_%E2%80%9EHessen%E2%80%9C_1945
 - <http://www.sueddeutsche.de/bayern/mysterioeser-absturz-im-jahr-1945-der-letzte-flug-der-condor-hessen-1.2460293>
 - <http://flughafen-muenchen-riem.de/history/fw-200-condor-sturzt-bei-flug-von-tempelhof-nach-riem-ab/>
- Video Josef Aigner, Vilsbiburg: <https://www.youtube.com/watch?v=8zn3Q3BdZgo>

Radiobericht:

März 2005: Südwestfunk (Stuttgart): Peter Käser im Interview durch Berthold Schwarz, mit Katharina Habberger aus Piesenkofen und der ehemaligen Lehrerin Maria Huber aus Neumarkt St. Veit über den Absturz.

Filmberichte:

- Pohlmann Dirk: »NAZIS und FASCHISTEN im Auftrag der CIA« (2013). Pohlmann ist Autor und Regisseur. Er recherchiert in den US-National-Archiven. – 24.10.2012 Filmaufnahmen zum Absturz.
- TV-Autor und Filmemacher Dirk Pohlmann: Meine Doku „**Dienstbereit- Nazis und Faschisten im Auftrag der CIA**“ ist im November 2013 in Arte ausgestrahlt worden, das ZDF kommt noch.
 - Der Dokumentarfilm rekonstruiert eine bisher unbekannt Dimension des Bündnisses zwischen Nazis und der CIA im Kalten Krieg. Anhand jüngst freigegebener Akten skizziert er zum ersten Mal ein perfides, weltumspannendes Netzwerk, das weit in die Machtstruktur der Bundesrepublik reicht.
- BR Fernsehen „Schwaben&Altbayern – Absturz der Condor Hessen. - BR 3, Sonntag den 10.02.2019.
- Bergwinkl Caroline und Stephanie, Vilsbiburg: Doku-Film: »Vom Vergessen und Erinnern«. 02.2020. Filmvorführung im Museum Vilsbiburg am 9.02.2020. Beitrag von Peter Käser über den Flugzeugabsturz.
- Video von Josef Aigner, Vilsbiburg, (03.2020).

Fotobuch, erstellt von Otto Künstle, 72827 Wannweil, 2014. - „Flugkapitän August Künstle“.

Internet:

- www.museum-vilsbiburg.de
- www.arlan.de



Foto P. Käser: 21.04.2014



Foto: P. Käser: 25. März 2017
© Peter Käser (überarbeitet Oktober 2020)
▪ ENDE