

Der Abschuss der Focke Wulf FW 200 Condor „Friesland“ am 29.11.1944 und die abenteuerliche Reise einer Postkarte aus der Schweiz nach Algerien

Roland Herzog, Kirchberg

Am 27. Juli 1937 fand der erste Probeflug der Focke Wulf FW 200 Condor in Bremen statt. Nach erfolgreichen Tests wurden 10 Vorserienmaschinen gebaut. Die FW 200 war als Verkehrsflugzeug für eine Besatzung von 4 Mann und 26 Passagieren vorgesehen. Nach weiteren positiven Tests kam schnell der Wunsch nach Langstreckentauglichkeit auf. Die ersten Maschinen wurden bereits bei der Lufthansa im Streckenerprobungsverkehr eingesetzt, und beim Stammwerk in Bremen arbeitete man bereits an der Fertigstellung des ersten Serienflugzeugs.



Focke Wulf FW 200 Condor „FRIESLAND“

Ernst Udet, der neue Generalluftzeugmeister der Luftwaffe, tauchte immer häufiger in Bremen und in Berlin-Staaken auf, um die Fortschritte der Entwicklung der FW 200 zu beobachten. Niemand dachte in dieser Zeit daran, dass dieses Flugzeug im Krieg eine erhebliche Rolle spielen würde.

Die Probeflugphase erbrachte immer mehr überzeugende Ergebnisse, so dass alsbald die Maschine mit Zusatztanks ausgerüstet wurde, um damit Interkontinentalflüge nach New York und Tokio zu absolvieren.

Am 10.8.1938 startete Kapitän Henke mit der Maschine von Berlin-Staaken zu ihrem 6370 km langen Non-Stop-Flug über Hamburg, Glasgow, Neufundland und Halifax nach New York. Das Ziel wurde bei einer durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 255 km/h nach 24 Std. und 56 Min. erreicht. Der Rückflug am 13. 8.1938 dauerte sogar nur 19 Std. und 55 Min. Als die Maschine in Berlin-Tempelhof eintraf, wurde sie von einer begeisterten

Menschenmenge empfangen. Bereits am 28. November flog die gleiche Besatzung in 34 Stunden nach Hanoi. Der Weiterflug nach Tokio bedeutete eine weitere Rekordleistung, so wurde die japanische Hauptstadt in nur 46 Std. und 18 Min. angefliegen. Nach diesen guten Erfolgen der FW 200 wurden die Maschinen auch von der Luftwaffe bestellt und in Dienst gesetzt.

Der Typ FW 200 Condor „Friesland“ D-ARHW, von dem dieser Artikel handelt, wurde Mitte 1939 in die Flotte der Deutschen Lufthansa aufgenommen und bis zum Kriegsbeginn auf verschiedenen Routen eingesetzt. Später wurde sie der Luftwaffe überstellt und nach entsprechender Umrüstung als Transporter in Norwegen eingesetzt. Im Juli 1944 wurde die FW 200 „Friesland“ wieder der Lufthansa zurückgegeben, wo sie im Liniendienst auf der Spanienstrecke unterwegs war. Ab Ende Oktober wurde die „Friesland“ auf der Linie zwischen Berlin-Tempelhof und Stockholm-Bromma eingesetzt.

Die abgebildete Bildpostkarte wurde am 12. November 1944 in Zürich als Luftpostkarte aufgegeben mit dem Ziel Monsieur et Madame André Delorme in Algier, Algerien. Die Karte konnte nicht direkt von Zürich aus mit Luftpost abgeleitet werden und wurde mit der Bahn nach Berlin gesandt. In Berlin wurde die Karte durch die Auslandsbriefprüfstelle zensiert, bevor sie mit der Luftpost weiter nach Schweden transportiert werden konnte.



1944 (12.11.) Zürich, Luftpostkarte nach Algier, Algerien. Leitweg via Schweden. Die Postkarte wurde durch die ABP Berlin und in London zensiert. Hinweisstempel der schwedischen Post: „**Damaged through an air / plane accident in cours of conveyance**“ und britischer Stempel O.A.T. (Onward Air transmission).

Es war ein nasskalter Tag, dieser 29. November 1944 am Flughafen Berlin-Tempelhof, wo die Focke Wulf FW 200 Condor „Friesland“ für ihren Flug nach Stockholm bereitgemacht wurde. Die besagte Karte wurde in einem von 60 Postsäcken, die hauptsächlich Feldpost beinhalteten, im Heck der Maschine verstaut. An Bord der Maschine befanden sich nebst den vier Besatzungsmitgliedern, den Flugkapitänen Gutschmid und Breitenbach, dem Maschinist Brauner und dem Funker Lenz, drei deutsche, zwei schwedische und ein japanischer Passagier. Die Maschine startete pünktlich von Berlin-Tempelhof und meldete sich ca. eine Stunde später von der Leitstelle Stettin ab und in der Leitstelle Malmö an. Es war geplant, dass die „Friesland“ um ca. 23.00 Uhr in Malmö zwischenlandet. Kurz nach der letzten Funkpeilung brach der Kontakt mit der Maschine ab.

Kapitän Gutschmid entschied sich aufgrund des zunehmend schlechten Wetters kurz vor der Zwischenlandung in Malmö, die Maschine unter die Wolkendecke in tiefe Höhe (ca. 200 Meter) zu drücken und so den Anflug auf Malmö über den Sund einzuleiten. (Über die folgenden Ereignisse gibt es verschiedene Theorien, wovon keine zu 100 % belegt ist. Meine Version entspricht der Quintessenz dieser verschiedenen Theorien und nimmt nicht in Anspruch, die einzig Richtige zu sein.) Unter der Maschine lag in einem Fjord der deutsche Dampfer „Nordsturm“ der zur Sicherung der Aussengrenze des deutschen Reichs mit Flak-Geschützen bestückt worden war. Diese Vorpostenboote hatten den Auftrag, von den fast ungehindert eindringenden alliierten Bomberverbänden, die sich nach Abwurf der Bomben über den deutschen Städten über den nordischen Ländern sammelten und den Heimweg antraten, so viele wie möglich abzuschiessen.

Als die Geschützmannschaften an Deck der „Nordsturm“ die Motorengeräusche hörten, und weil die ihnen entgegenkommende Maschine mit ihren 4 Motoren sehr an einen englischen Liberator Bomber erinnert, eröffneten sie sofort das Feuer auf die „Friesland“.

Die Maschine fing sofort Feuer und stürzte, einen feurigen Schweif hinter sich her ziehend, nach nur kurzer Zeit südlich von Maklappen ins Meer. Augenzeugen, die das Geschehen vom naheliegenden Leuchtturm von Falsterbö beobachteten, alarmierten sofort die Seerettung und andere Marineeinheiten. Mehrere Patrouillenboote, Trawler und Yachten liefen aus Trellerborg und Skanor in den Falsterbö-Kanal aus, um nach Überlebenden zu suchen. Eine F10 der Luftaufklärung fand das Wrack südlich von Maklappen noch schwimmend im Meer. Alle Besatzungsmitglieder und Passagiere fanden beim Absturz den Tod. Der Fischer Arthur Berggren war der erste an der Absturzstelle. Er fand nebst ein paar Stühlen und anderen persönlichen Habseligkeiten auch mehrere Postsäcke. Die aufgefundenen Gegenstände wurden an das Auswärtige Amt in Stockholm weitergeleitet.

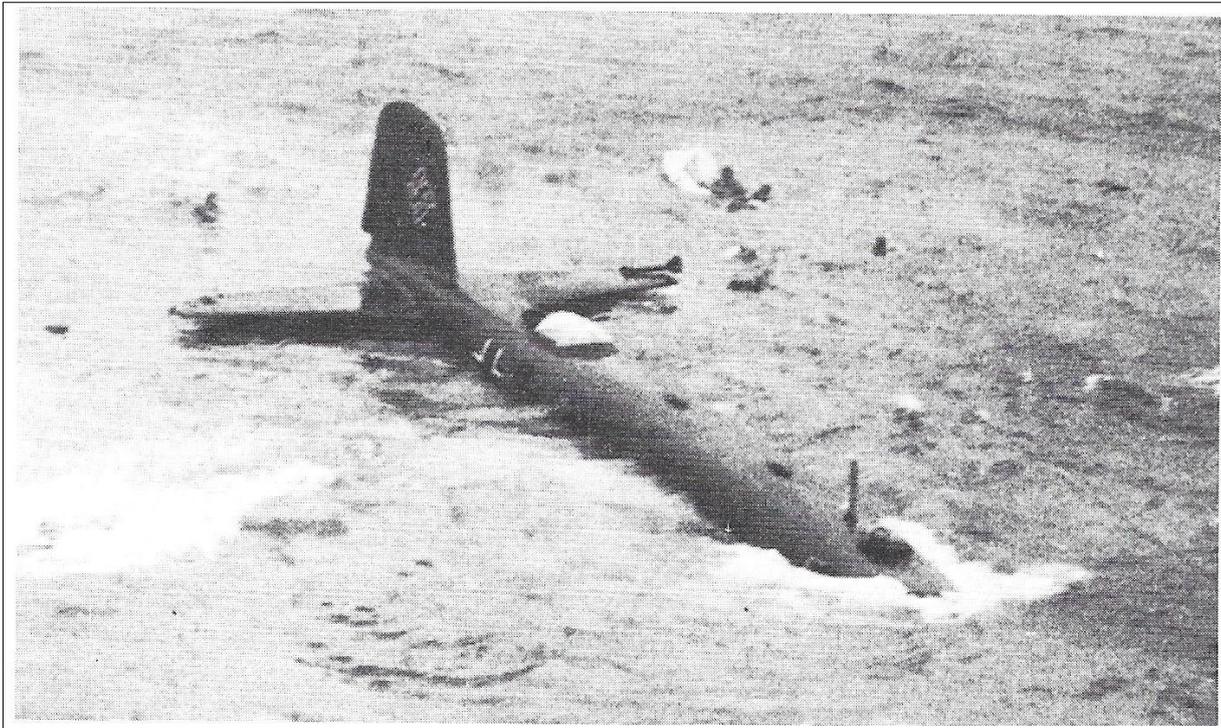
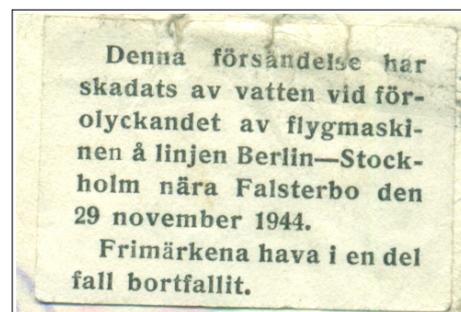
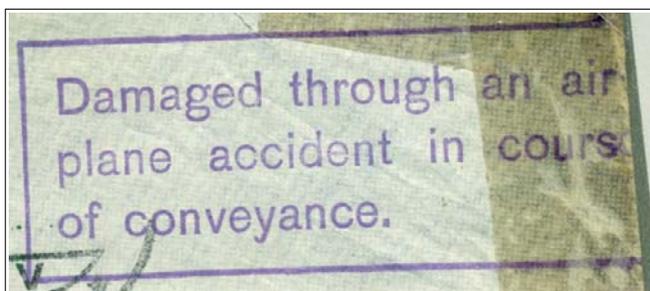


Bild einer abgestürzten Focke Wulf FW 200 „Condor“

Die Schweden bargen bis zum 4. Dezember 1944 zwei Leichen, 29 Postsäcke, 10 Schwimmwesten, eine Fahrwerkshälfte und sonstige Teile des Wracks. Bei der Untersuchung der Wrackteile fanden sie Splitter und Geschosspuren von 20mm-Leuchtschmuckmunition. Das Wrack der FW 200 „Friesland“ wurde bis heute nie gefunden. Die deutsche Besatzung des Dampfers „Nordsturm“ hat wohl nie vermutet, ein eigenes Flugzeug über Falsterbö abgeschossen zu haben.

Die geretteten Postsäcke, 29 an der Zahl, wurden im Auswärtigen Amt in Stockholm getrocknet und sortiert. Post, die nach Schweden adressiert war erhielt einen achtzeiligen, in Schwedisch geschriebenen Verschlusszettel mit dem Hinweis auf den Absturz. Post ins weitere Ausland wurde mit einem rechteckigen violetten Stempel mit der Inschrift „Damaged through an airplane accident in course of conveyance“ versehen. Dieser Stempel wurde bereits im gleichen Jahr bei dem Flugzeugunfall vom Kinnekulleberg verwendet. Und erlangte so einen zweiten traurigen Einsatz.

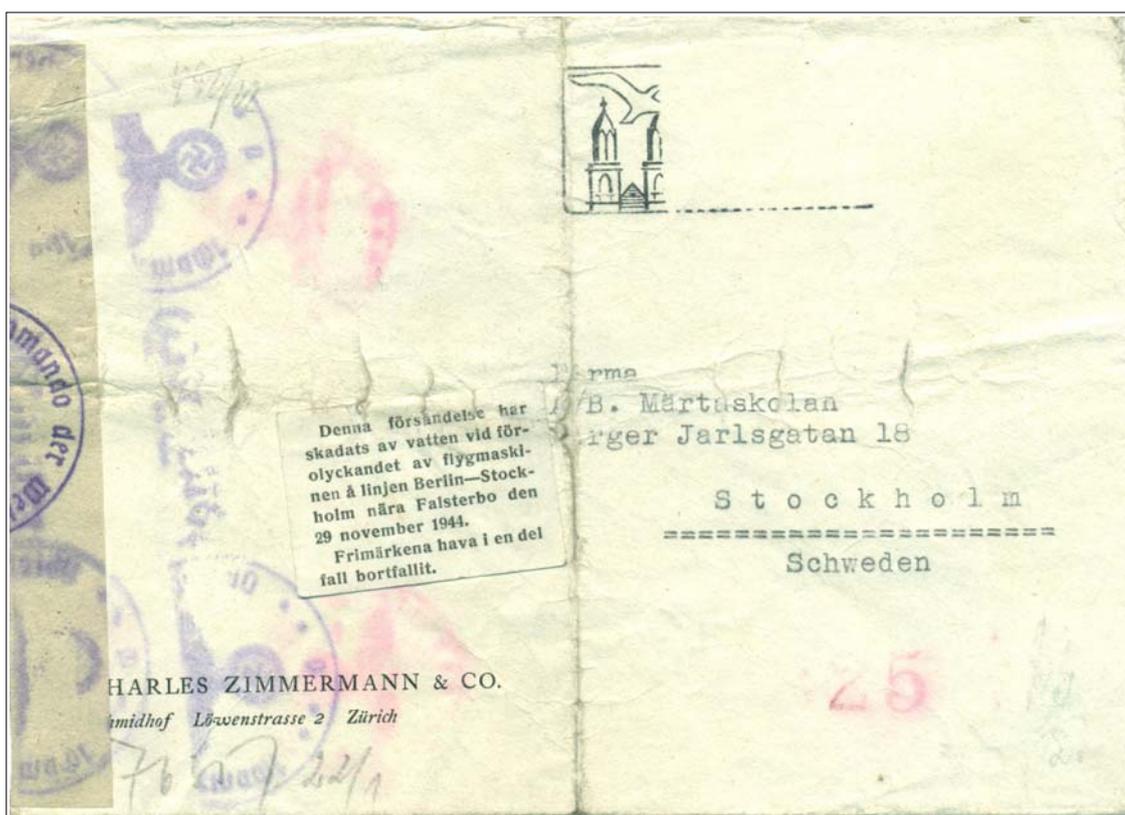


Die schwedische Post brachte für Transitpost einen Hinweisstempel in englischer Sprache und für Post nach Schweden einen Aufkleber in schwedischer Sprache auf den aufgefundenen und beschädigten Belegen an

Unsere voran beschriebene Bildpostkarte nach Algerien befand sich ebenfalls in einem der geretteten Postsäcke. Die Karte wurde mit dem violetten Kastenstempel „Damaged through an air / plane accident in cours / of conveyance.“ versehen und mit einiger Verspätung Richtung England auf die Weiterreise geschickt.

In London angekommen, wurde die Karte noch einmal zensuriert und hatte das Glück, die oberste in einem Briefbündel von ca. 60 Briefen und Karten zu sein, welche alle Richtung Algerien, mittels Flugzeug, weitergeleitet werden sollten. Diesem Umstand verdankt unsere Karte den O.A.T. Stempel Typ 1 (Onward Air Transmission) in rot, welcher nur auf den obersten Brief oder die oberste Postkarte des Bündels gestempelt wurde. Der zweite grosse Zufall, dass unserer Karte nach dem Abschuss und dem glücklichen Auffinden auch noch diesen Stempel abgeschlagen bekam.

Wann genau unsere Karte in Algerien angekommen ist, bleibt leider mangels Ankunftsvermerken dahingestellt. Durch diesen Beleg wird deutlich, dass auch die neutrale Schweiz als „Insel“ im Weltkriegsgeschehen bezüglich der schriftlichen Kommunikation mit dem Ausland erheblichen Problemen ausgesetzt war.

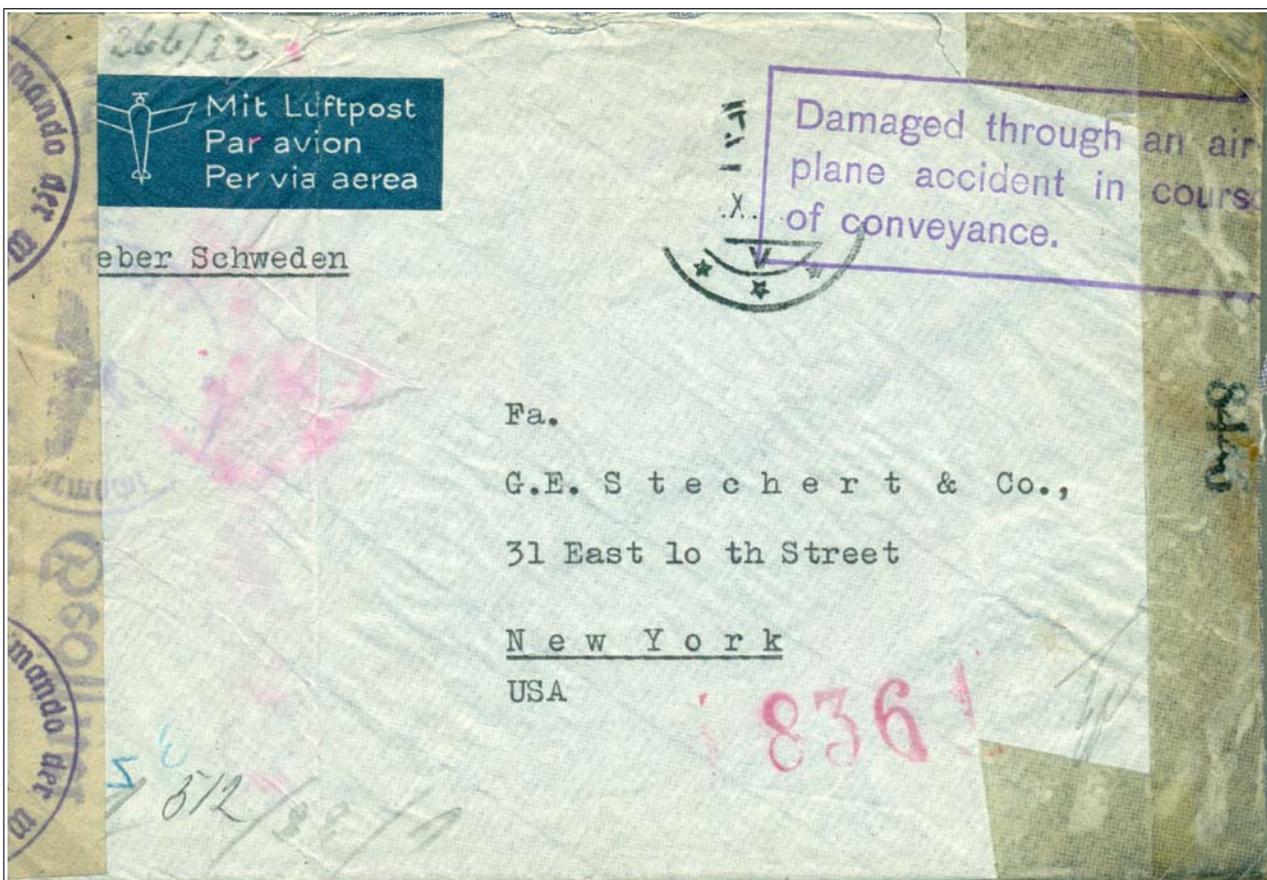


1944, Luftpostbrief nach Stockholm, Schweden. Der Brief wurde mit der Bahn über München (Zensur) nach Berlin speditiert. In Berlin wurde der Brief mit dem Nachtflug Berlin - Stockholm befördert, welcher am 29.11.1944 in der Nähe von Falsterbo abgeschossen wurde.

Aufkleber der schwedischen Post: „Denna försändelse har / skadats av vatten vid för- / olyckandet av flygmaski- / nen a linjen Berlin -.Stock- / holm nara Falsterbo den / 29. November 1944. / Frimärkena vava i en die / fall bortfallit.“

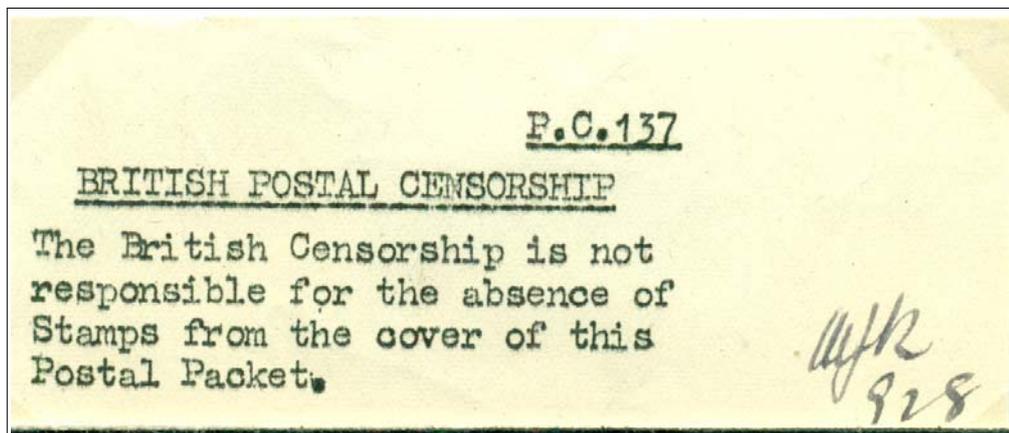
Die genauen Flugdaten der „Friesland“ sind leider nicht mehr zu eruieren. Der letzte Flugplan der Deutschen Lufthansa wurde am 21.9.1944 herausgegeben. Eine direkte Linie Berlin – Stockholm ist eingezeichnet, und offensichtlich war bei diesem Schicksalsflug der „Friesland“ eine Zwischenlandung in Malmö vorgesehen. Seit 1942 hatte man in den Flugplänen der Lufthansa keine Abflugzeiten mehr angegeben, um den feindlichen Jägern keine Anhaltspunkte zum Abschuss zu liefern. Es kam leider während des ganzen II. Weltkriegs zu zahlreichen Abschüssen von Zivilflugzeugen auf allen Seiten.

Unter den Passagieren an Bord der abgeschossenen „Friesland“ taucht der Name von Vikar Erik Perwe auf. Durch diesen Namen erhält die Geschichte der FW200 „Friesland“ noch eine zusätzliche, tiefgründigere Bedeutung. Erik Perwe war Pfarrer der schwedischen Viktoriagemeinde in Berlin. In seiner Funktion half er Juden, ausser Landes zu kommen. In dem Buch von Maria Gräfin von Maltzan „Schlag die Trommel und fürchte dich nicht“ schrieb sie: Erik Perwe, der im Herbst 1944 einen grösseren Transport von Juden nach Schweden vorbereitete, flog, um Pässe und Geld zu besorgen, von Tempelhof aus Richtung Heimat. Über der Ostsee wurde die Maschine jedoch abgeschossen. Es ist klar, dass es sich hierbei um den Flug der FW 200 „Friesland“ handelt.



1944 (?10.) Olten, Luftpostbrief nach New York, USA. Leitweg via Schweden. Der Brief wurde durch die ABP Berlin und in New York zensiert.

Hinweisstempel der schwedischen Post: „**Damaged through an air / plane accident in course of conveyance**“.



Einlagezettel der britischen Zensur



1944 (11.10.) Kreuzlingen, Luftpostbrief nach London, Grossbritannien. Leitweg via Schweden. Der Brief wurde durch die ABP Berlin und in London ([Einlagezettel P.C. 137](#), [Die britische Zensur ist nicht verantwortl. für das Fehlen der Marken auf dem Umschlag](#)) zensiert. Hinweisstempel der schwedischen Post: „**Damaged through an air / plane accident in course of conveyance**“.

Quellen:

Heinz J. Nowarra, Focke Wulf FW 200 „Condor“, Bernard & Graefle 1993

Hans-Ulrich Schulz, Berlin, Das Ende der FW 200 Condor D-AHRW Friesland, Bulletin der Forschungsgemeinschaft Berlin e.V.

Internetrecherche:

Skanska Dagbladet
 Forum Marinearchiv
 Wikipedia