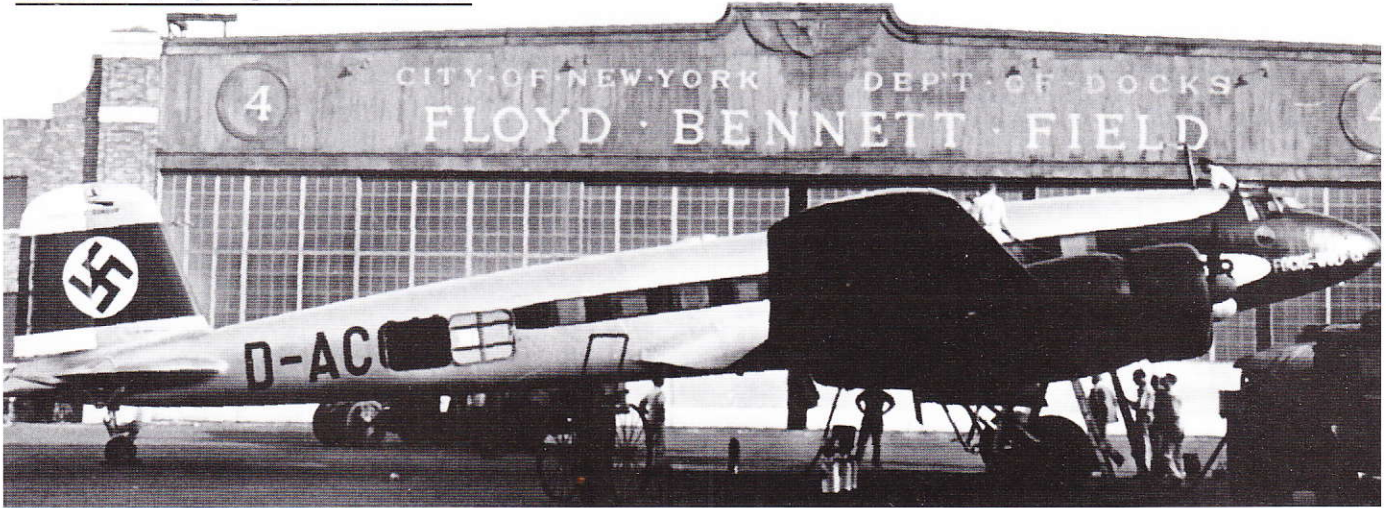


## Vor 70 Jahren:



Die Fw 200 V1 D-AERE „Brandenburg“ hatte erst am 1. Juli 1938 für den geplanten Weltflug das einprägsame Kennzeichen D-ACON erhalten.

## Focke-Wulf Fw 200 „Condor“ fliegt nonstop von Berlin nach New York

Geplant hatten die Bremer Focke-Wulf Flugzeugwerke eigentlich, mit der Fw 200 V1 D-ACON im August oder September 1938 einen Weltumrundungsfahrt in West-Ost-Richtung durchzuführen - Start und Ziel in Berlin, mit Zwischenlandungen in Bagdad, Karachi, Hanoi, Tokio, Nome/Alaska, San Francisco und New York. Doch der amerikanische Milliardär Howard Hughes war diesem Vorhaben Mitte Juli 1938 mit seiner erfolgreichen Weltumrundung in einer Lockheed 14 zuvor gekommen.

Am 29. Juli 1938 beantragte das Flugzeugwerk daraufhin die Einholung von Überflug- und Landegenehmigungen für einen Nonstopflug von Berlin nach New York und wieder zurück, angeblich um Kraftstoffverbrauch und Reichweite zur Vorbereitung auf den Weltflug zu erproben. Die D-ACON sollte am 1. August flugklar sein, so dass der Flug nach New York schon für die nächsten Tage vorgesehen war. Kommandant des Flugzeuges sollte auch hier wieder Flugkapitän Dipl.-Ing. Alfred Henke sein. Als Flugtechnischer Referent in der Atlantik-Flugbetriebsleitung der Lufthansa war er die treibende Kraft für den inzwischen abgesetzten Weltumrundungsfahrt gewesen. Umgehend hatte er allen Einfluss geltend gemacht, stattdessen mit der Fw 200 und der von ihm zusammengestellten Besatzung einen Flug über den Nordatlantik ausführen zu können. Zweiter Flugzeugführer war Rudolf Freiherr von Moreau, Hauptmann im RLM und Henkes Fliegerkamerad in Spanien 1936. Mit Oberflugzeugfunken Paul Dierberg und Oberflugzeugfunken Walter Kober, beide von der Lufthansa und im Atlantikdienst erfahren, war die Besatzung komplett.

Henkes Wagemut und persönlicher Ehrgeiz spielten sicher eine Rolle, aber ausschlaggebend war wohl, dass die Lufthansa schon im dritten Jahr einen reibungslosen, nichtkommerziellen Versuchsluftverkehr über den Nordatlantik durchführte ohne von der U.S. Regierung eine Konzession zur Aufnahme des zunächst angestrebten Luftpost-Liniensverkehrs erhalten zu haben. Es war Henkes Idee, die Fw 200 im Rahmen des genehmigten Versuchsluftverkehrs nach New York zu fliegen. Mit der Verwendung eines seit kurzem im europäischen Liniensverkehr der Lufthansa eingesetzten Landflugzeuges für diesen Überseeflug sollte öffentlichkeitswirksam für das Anliegen der Fluggesellschaft geworben werden.

Im Gegensatz zu späteren Annahmen war öffentliche Aufmerksamkeit von Anbeginn durch-

aus erwünscht. So berichtete beispielsweise die National-Zeitung in Essen bereits am 9. August 1938 in großer Aufmachung und Ausführlichkeit, dass in wenigen Tagen ein deutsches Verkehrsflugzeug von Berlin nach New York starten würde. Schlagzeile: „Neuer deutscher Atlantikflug. Deutsche Lufthansa im Dienste der größten Verkehrsaufgabe“. Im Text dann folgende bemerkenswerte Feststellung: „Auch die Verwendung einer Landmaschine für den Flug Berlin-New York kann heute kaum noch als Sensation bezeichnet werden. Sie deutet vielmehr eine Entwicklung an, die der deutsche Atlantikdienst möglicherweise in der Zukunft gehen wird.“

Pressevertretern wurde vertraulich mitgeteilt, dass der Start auf dem Zentralflughafen Tempelhof für den 11. August 1938 um 20:20 Uhr angesetzt worden sei und in Anwesenheit von Luftfahrtminister Göring und dessen gerade in Berlin weilenden italienischen Ministerkollegen Italo Balbo erfolgen würde. Doch dazu kam es nicht. Während bei der Lufthansa-Werft in Staaken noch Vorbereitungen für den großen Flug liefen, war nach einer Vorhersage der Deutschen Seewarte in Hamburg vom Nachmittag des 10. August eine besonders günstige Wetterlage auf dem Nordatlantik für die nächsten 24 Stunden zu erwarten. Mit Zustimmung Görings wurde auf den großen Bahnhof in Tempelhof verzichtet, um noch am selben Abend von Staaken nach New York abzufliegen. Um 19:53 Uhr (MEZ), war es so weit. Nach dem Start nahmen Henke und von Moreau zunächst Kurs auf Hamburg, dann ging es über Glasgow auf einer Großkreislänge auf den Atlantik hinaus. Geflogen wurde in einer mittleren Flughöhe von 2000 Metern.

Während die beiden Piloten sich in der Führung des Flugzeuges stündlich abwechselten, setzte Kober im gleichen Zeitabstand Positionsmeldungen ab, die von der Seefunkstelle Quickborn und Norddeich Radio aufgenommen wurden. Dierberg überwachte den zuverlässigen Lauf der Motoren sowie den Treibstoffverbrauch und nahm die erforderlichen Tankumschaltungen vor. Um 13:40 Uhr MEZ kam die Küste Neufundlands in Sicht, die 20 Minuten später an der Notre Dame Bay erreicht wurde. Von dort wurde der Flug in einer Höhe von 600-700 Metern mit Kurs auf das nordamerikanische Festland fortgesetzt, doch erst um 16:15 Uhr MEZ nahm Kober direkten Funkkontakt mit dem Zielflughafen Floyd Bennett Field in New York auf. Als die Fw 200 dort nach einer Flugzeit von knapp 25 Stunden um 20:50 Uhr



Von rechts: Alfred Henke, Rudolf von Moreau, Paul Dierberg und Walter Kober.

MEZ (15:50 Uhr Ortszeit) aufsetzte, hatte die Besatzung eine Strecke von 6.370 km mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 255 km/h zurückgelegt. 600 Liter Kraftstoff befanden sich noch in den Tanks, was für weitere zwei Flugstunden ausgereicht hätte.

In Interviews, die über Kurzweile auch von allen deutschen Rundfunksendern übertragen wurden, hob Henke hervor, dass der gesamte Flug nach den bei der Lufthansa für den Liniensverkehr geltenden Regeln ausgeführt worden war - also Routine und Professionalität auch über dem Nordatlantik. Nicht vergessen wurde, immer wieder den Flottennamen „Brandenburg“ zu erwähnen, den dieses Flugzeug bei der Lufthansa führte und der sich damit in der amerikanischen Presse und Öffentlichkeit stärker einprägte als die Typenbezeichnung Fw 200 „Condor“. Auf einen künftigen Passagierluftverkehr zwischen Deutschland und den USA angesprochen, räumte Henke ein, dass er kaum mehr als zwei weitere Personen hätte mitnehmen können; aber ein Anfang auf diesem Weg sei mit dem Flug gemacht.

Der Rückflug von New York wurde am 13. August 1938 angetreten und nach einer Flugzeit von nur 19 Stunden und 54 Minuten landete die D-ACON am nächsten Morgen um 09:57 Uhr MEZ in Tempelhof. Hin- und Rückflug wurden als Versuchsflüge Nr. 8 und 9 des Jahres 1938 in der Statistik des Nordatlantik-Dienstes der Lufthansa verzeichnet.

Der damalige amerikanische Außenminister Cordell Hull hatte den Flug der „Brandenburg“ am 13. August 1938 zwar als beachtliche Leistung öffentlich gewürdigt und eine glückliche Rückreise gewünscht, aber die erhoffte Genehmigung zur Aufnahme eines Luftpostverkehrs in die USA blieb der Lufthansa damals versagt. Von der Condor-Besatzung sollte 1955 nur Walter Kober den Eintritt der neuen Lufthansa in den Nordatlantikluftverkehr erleben - mit viermotorigen Landflugzeugen des amerikanischen Modells Lockheed Super Constellation.

Günther Ott (ADL)