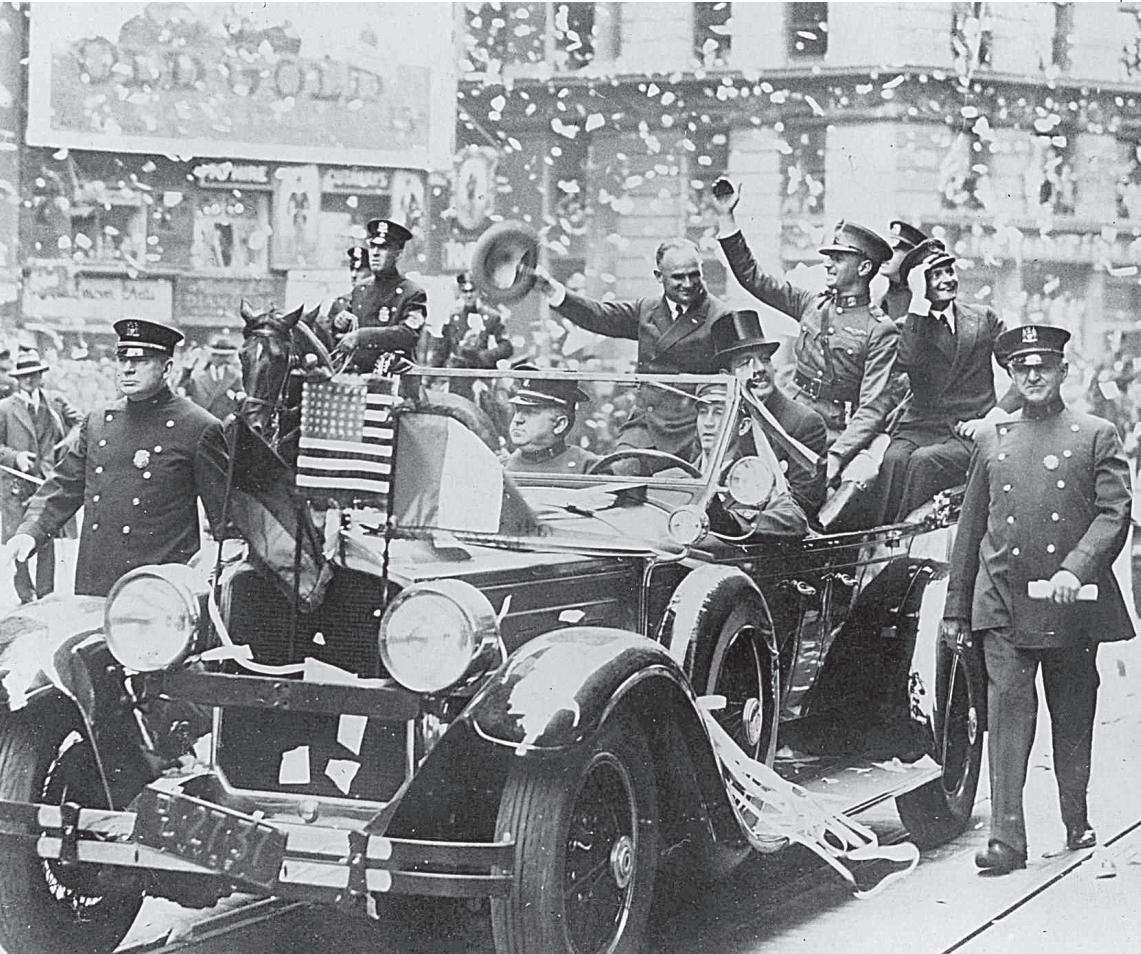




ERNST-REUTER-HEFTE

11

Völkerverständigung oder Luftgeltung?

Die Ehrungen der Transatlantikflieger
Köhl, von Hünefeld und Fitzmaurice
in New York und Berlin

von Sven Schultze

be.bra
wissenschaft verlag

ERNST-REUTER-HEFTE

Heft 11

Sven Schultze

Völkerverständigung oder Luftgeltung?

Die Ehrungen der Transatlantikflieger
Köhl, von Hünefeld und Fitzmaurice
in New York und Berlin

be.bra
wissenschaft verlag

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Alle Rechte vorbehalten.

Dieses Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist
ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Das gilt insbesondere
für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen, Verfilmungen
und die Einspeicherung und Verarbeitung auf DVDs, CD-ROMs, CDs, Videos,
in weiteren elektronischen Systemen sowie für Internet-Plattformen.

© be.bra wissenschaft verlag GmbH
Berlin-Brandenburg, 2019
KulturBrauerei Haus 2
Schönhauser Allee 37, 10435 Berlin
post@bebra-wissenschaft.de
Redaktion der Reihe: Michael C. Bienert
Lektorat: Matthias Zimmermann, Berlin
Bildredaktion: Michael C. Bienert
Umschlag und Satz: typegerecht, Berlin
Schrift: DTLRomulus 10/13,8pt
Druck und Bindung: Elbe-Druck, Wittenberg
ISBN 978-3-95410-238-9
ISSN 2194-5810

www.bebra-wissenschaft.de
--

Der Charme des Transozeanfluges

Es war Freitag, der 13. April 1928, als die einmotorige Junkers W 33 mit dem Namen »Bremen« als erstes Flugzeug im Nonstopflug den Atlantik in Ost-West-Richtung überquerte. Nach 36 Stunden und 35 Minuten landete es auf Greenly Island, einer winzigen Insel zwischen Neufundland und Labrador. Zwar wollten die drei Flieger Hermann Köhl, Günther Freiherr von Hünefeld und der irische Major James Fitzmaurice das Ziel New York erreichen, aber außerordentlich widrige Wetterverhältnisse hatten ein erhebliches Abweichen vom ursprünglichen Kurs bewirkt. Bei der Landung war das Fahrwerk der Maschine gebrochen. Es noch vor Ort zu reparieren, stellte sich schnell als unmöglich heraus. Doch trotz aller Widrigkeiten – die drei Flieger hatten es geschafft. Und zwar als Erste.

Dem Flug waren längere Vorbereitungen vorausgegangen, bei denen Pionierarbeit geleistet werden musste, um überhaupt an ein solches Unternehmen ernsthaft denken zu können. Dazu gehörte etwa die Beherrschung des Langstreckennachtfluges über offener See und die Schaffung eines einwandfrei funktionierenden Wendezeigers für den Blindflug. Hinzu kam, dass die recht bedächtig agierende Lufthansa den Piloten eher Steine in den Weg legte, als das Projekt zu befördern. Von Hünefeld begann deshalb schon beinahe die Lust am Vorhaben zu verlieren. Dann aber setzte 1927 »die Saison der Ozean-Flüge« ein. In einem Buch, das nach dem erfolgreichen Flugunternehmen entstand, beschrieb von Hünefeld die vorangegangenen Ereignisse: »Nungesser und Coli verschwanden, Lindberghs weltgeschichtlicher Flug in seiner mit Worten nicht auszudrückenden Großartigkeit gelang, Chamberlin kam nach Deutschland, Byrd landete an der französischen Küste, die Amerikaner flogen nach Honolulu, Brock und Schlee umkreisten die Erde, Miß Elder und ihr treuer Begleiter Haldemann erwischten einen

Die bei der Landung auf Greenly Island beschädigte »Bremen«, 20. April 1928.



Dampfer nach den Azoren. Viele verschwanden leider Gottes in den Wellen oder in den eisigen Regionen des Nordens.«¹ Damit erfasste er zugleich die Gefühls- und Spannungslage, mit der viele Menschen, nicht nur Flieger und Flugbegeisterte, die Entwicklung der zivilen Luftfahrt nach dem Ende des Ersten Weltkriegs verfolgten. Charles Lindbergh gelang im Mai 1927 der erste Nonstopflug von New York nach Paris. Das Unternehmen Köhls, von Hünefelds und Fitzmaurice von Irland nach Neufundland über den Nordatlantik erfolgte hingegen auf der meteorologisch schwierigeren Ost-West-Strecke. Ihr Flug wurde in Amerika und in Deutschland ebenso gefeiert wie zuvor der große Erfolg Lindberghs. Dennoch sind die Empfänge der Transocean-

¹ James Fitzmaurice/Hermann Köhl/Ehrenfried Günther von Hünefeld: Unser Ozeanflug. Lebenserinnerungen, Berlin 1929, S. 38.

flieger in New York und Berlin heute in Vergessenheit geraten. Auch die historische Forschung hat sich ihnen bislang kaum gewidmet.²

Dabei bieten sie ein beachtliches Erklärungspotenzial zu einem tieferen Verständnis der Zwischenkriegszeit: Neben der unbestreitbar großen öffentlichen Begeisterung auf beiden Seiten des Atlantiks für die Geschichten von den wagemutigen Himmelsstürmern und dem Glauben an die scheinbar unbegrenzten Möglichkeiten des technischen Fortschritts sollten auch die wirtschaftlichen Interessen nicht vergessen werden. Sie spielten bei der Erschließung des Transatlantikverkehrs zunächst die Hauptrolle, denn der wichtigste Vorteil des Flugzeuges, seine allen anderen Verkehrsmitteln überlegene Geschwindigkeit, kam in erster Linie auf langen Strecken zur Geltung. Als bald aber trat ein weiteres, ein politisches Argument hinzu: der internationale Luftverkehr war bestens dazu angetan, dem im Ersten Weltkrieg militärisch besiegten Deutschland wieder zu internationaler Anerkennung – über den Weg der »Luftgeltung« – zu verhelfen.

2 Vgl. Lutz Budrass: Adler und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926–1955, München 2016, bes. S. 157–189 u. 547–551; Inge Marszolek: Der erste Nordatlantikflug von Europa nach Amerika. Transatlantische Aushandlungen über Helden, Ehre, Nation und Modernität, in: Dietmar von Reeken/Malte Thießen (Hrsg.): Ehrregime. Akteure, Praktiken und Medien lokaler Ehrungen in der Moderne, Göttingen 2016, S. 69–88.

Städte der Aviatik und der Fliegerhelden

New York und Berlin waren in den späten 1920er Jahren *die* Zentren der internationalen Luftfahrt und Ziele bzw. Ausgangspunkte ehrgeiziger und kühner Fernflugunternehmungen. Insbesondere New York stellte als eines der Wahrzeichen des stürmischen Jahrzehnts das Traum- und Reiseziel vieler Europäer dar; gleichsam fern wie utopisch glitzernd. Flugvorhaben von Ost nach West wählten in der Regel deshalb die Stadt am Hudson River als – entweder offiziellen oder heimlichen – Zielort. Zudem hatte sich die Metropole im Laufe der Jahre Routine bei repräsentativen Empfängen und glänzenden Feierlichkeiten erworben. Zweifellos lag New York hier weit vor den europäischen Großstädten und damit auch vor Berlin.

Dennoch strahlte die deutsche Reichshauptstadt gleichfalls eine besondere Attraktivität auf die Flugpioniere aus. Aufgrund der umfangreichen Eingemeindungen im Jahr 1920 wurde Berlin nicht nur nach Los Angeles die flächenmäßig zweitgrößte Stadt der Welt, sondern es besaß nach London und New York die drittgrößte Bevölkerung. Die Zukunftshoffnungen und der Fortschrittsoptimismus der Berliner waren riesig. Es wurde vom Aufstieg zur »Weltstadt« geredet. Dazu gehörte natürlich auch ein entsprechend moderner Luftverkehr. Tatsächlich ist die Geschichte der Luftfahrt in besonderer Weise mit der Stadtgeschichte Berlins verknüpft. In den sieben Jahrzehnten zwischen der Reichsgründung 1871 und dem Beginn des Zweiten Weltkriegs gingen von hier wesentliche Impulse für die Entwicklung des Fliegens sowie des Luftverkehrs aus. Schließlich war der Deutsche Otto Lilienthal der erste Mensch, der mit dem von ihm entwickelten Flugapparat erfolgreich Gleitflüge durchführte. Der älteste Flugplatz der Welt, wenn man so will, befand sich unweit vor den Toren Berlins in Stölln/Rhinow. Außerdem war Lilienthal Besitzer einer Maschinenfabrik, in



In Berlin beobachteten Schaulustige den Überflug des Luftschiffs LZ 126 (ZR III »U.S.S. Los Angeles«), September 1924.

der auch die weltweit erste Serienfertigung eines Flugzeugs, des Normalsegelapparates, stattfand. Erinnert sei ebenso an die Gründung des »Deutschen Vereins zur Förderung der Luftschifffahrt« (1881) und an die Einrichtung des weltweit ersten Flugliniendienstes (1919). In Tempelhof entstand 1922/23 der wohl älteste Verkehrsflughafen Deutschlands. Am 6. Januar 1926 wurde im Hotel Kaiserhof die »Deutsche Luft Hansa AG« gegründet. Der erste Nonstopflug von Tempelhof nach New York mit einer Passagiermaschine vom Typ Focke-Wulf 200, wenn auch noch ohne Passagiere an Bord, brauchte im August 1938 etwas mehr als 24 Stunden für die Reise.

Die Transozeanflüge der Jahre 1927 und 1928 trugen zu einem Gefühl der immer enger werdenden transatlantischen Verbundenheit bei. Sie fanden in einer Welt statt, in der die Plausibilität des technisch Möglichen die öffentliche Wahrnehmung bestimmte. Die Stimmung der Zeit war geprägt von der Begeisterung für den technischen Fortschritt, an dem breite Kreise der Bevölkerung potenziell teilhaben konnten. Die Weimarer Republik galt als technikaffin und »Fortschrittsmotor«.³ Auch die Geschlechterfrage gewann in diesem Kontext an Bedeutung: Ganz klar war die Fliegerei zwar noch eine Männerdomäne, aber immer mehr Frauen drängten als Pilotinnen in die Cockpits. Über die Ozeanflugvorbereitungen von Thea Rasche sowie der Schauspielerin Lilli Dollenz mit dem Piloten Ristiz von Rudolstadt berichteten deutsche und amerikanische Medien ausführlich. Auch die Ehefrau Hermann Köhls sowie Herta Junkers standen stark im Fokus des öffentlichen Interesses.

3 Vgl. Daniel Brandau: Die Plausibilität des Fortschritts. Deutsche Raumfahrtvorstellungen im Jahre 1928, in: Uwe Fraunholz/Anke Woschek (Hrsg.): *Technology Fiction. Technische Visionen und Utopien in der Hochmoderne (= 1800–2000. Kulturgeschichten der Moderne*, Bd. 10), Bielefeld 2012, S. 65–91.

Ankunft in New York

Die ersten Planungen in New York zu Ehren der drei deutsch-irischen Flieger begannen unmittelbar nach Bekanntwerden ihrer Landung auf Greenly Island. Unter Leitung von Grover A. Whalen, in dessen Händen die Organisation von offiziellen Empfängen in der Stadt lag, wurde ein »Mayor's Reception Committee for the German [sic!] Flyers« gebildet. Zunächst war beabsichtigt, dass die drei Flieger noch am selben Tag (13. April) auf dem Mitchel Field, dem Ort, an dem ein Jahr zuvor auch Charles Lindbergh empfangen worden war, von Bürgermeister James J. Walker und einem offiziellen Komitee begrüßt würden. Sodann wollte man sie im Nobelhotel Ritz-Carlton unterbringen. Danach waren für jeden weiteren Tag der folgenden Woche bis zum 19. April Festivitäten und Empfänge vorgesehen. Als dann bekannt wurde, dass von Hünefeld, Köhl und Fitzmaurice mit einem Schaden auf der kleinen Insel im Sankt-Lorenz-Golf festsaßen, sollten der berühmte amerikanische Pilot Floyd Bennett und sein Navigator Bernt Balchen den Gestrandeten zur Hilfe entgegen fliegen und sie sicher nach New York bringen. Doch Bennett verstarb auf dem Flug an den Folgen einer Lungenentzündung. Daraufhin mussten die deutsch-irischen Flieger mehrere Tage auf dem abgeschiedenen Eiland ausharren.

Der New Yorker Bürgermeister James Walker erließ am 28. April 1928 eine Proklamation an die Bevölkerung seiner Stadt, in der es u. a. hieß: »Wir haben jetzt die amtliche Nachricht erhalten, dass die drei kühnen Flieger des Flugzeugs »Bremen«, [...], am Sonabend in New York eintreffen werden. Es wird ein Vorzug der New Yorker sein, als erste diesen großen Fliegern [...] Ehren zu erweisen. Damit wir diese tapferen Männer in der Weise empfangen, die ihrem großen Geiste gerecht wird, fordere ich die Bevölkerung New Yorks auf, mir mit dem herzlichsten Willkommen zu helfen, denn, indem New York die Flieger

ehrt, ehrt es sich selbst. [...] Laßt unser Willkommen für diese Männer, die um der Wissenschaft so viel gewagt, und deren Erfolg die Banden des guten Willens zwischen ihren Ländern und uns so gestärkt hat, von typischer Gastfreundschaft sein, für die New York so berühmt ist.«⁴

Bei ihrer Ankunft am 29. April morgens um 6 Uhr in New York warteten Tausende jubelnde Menschen an der Pennsylvania Station auf sie und versuchten einen Blick auf die drei zu erhaschen. Am Bahnsteig wurden sie von Bürgermeister Walker empfangen und ins Ritz-Carlton begleitet, wo eine ganze Zimmerflucht bereitgestellt war. Das aber war es erst einmal mit der Promi-Schau: Da der folgende Sonntag ein Ruhetag war, konnten die offiziellen Empfangsfeierlichkeiten erst am Montag stattfinden. Den restlichen Samstag verbrachte die Besatzung der »Bremen« damit, die Trauerfeier für Bennett auf dem Arlingtoner Ehrenfriedhof zu besuchen. Am Grab erwiesen sie dem verstorbenen Flieger die letzte Ehre. Zuerst legte Köhl einen grünen Lorbeerkranz nieder. Daraufhin entfaltete von Hünefeld die mitgeführte deutsche Flagge, womit er die linke Seite des Grabhügels bedeckte. Nach ihm trat Fitzmaurice vor, der die andere Seite mit einer großen, seidenen grün-weiß-orangen Flagge Irlands schmückte.

Im Jahr zuvor war es beim Besuch des Jazz-Mayors Walker in Berlin zu einem regelrechten »Flaggenstreit« zwischen den Berliner Behörden und dem Verband der örtlichen Hotelbesitzer gekommen. Mehrere deutschnational gesinnte Hoteliers hatten sich geweigert, anlässlich der Festivitäten an ihren Häusern das republikanische Schwarz-Rot-Gold

4 Proklamation von James J. Walker vom 28.4.1928, in: New York Municipal Archives (NYMA), Grover A. Whalen Collection, Mayor's Committee on Receptions to Distinguished Guests, 1912–1933, box 31, folder 10. Die Übersetzung ist abgedr. in: *Vossische Zeitung* Nr. 202 vom 28. April 1928, Abendausgabe.

neben dem Star-Spangled Banner zu hissen.⁵ Ein ähnlicher »Flaggenstreit«, wenngleich unter völlig anderen Vorzeichen, ereignete sich nun auch beim Empfang der Flieger in New York. Bei deren Ankunft und Aufbruch zur Begräbnisfeier Bennetts kam es offenbar zu Irritationen, denn nicht alle New Yorker wussten, welche Flagge nun die »richtige« deutsche sei. Hünefeld, der eigentlich an diesem Tag keine Interviews geben wollte, äußerte sich zur Verwirrung um die Landesfarben dann aber doch wie folgt: »[I]n New York, für den Überseeflug sei die Handelsflagge mit der schwarz-rot-goldenen Gösch korrekt gewesen. Dagegen sei es ihm gänzlich gleichgültig, welche Flagge in Amerika wehe, wenn es nur eine deutsche sei. Im Auslande sollte jeder gute Deutsche grundsätzlich über allen innenpolitischen Hader hinwegsehen. Ob nun schwarz-weiß-rot oder schwarz-rot-gold, jede Flagge, die heute in den amerikanischen Straßen gezeigt werde, betrachte er als eine Ehre für Deutschland; jede Flagge beglücke ihn von ganzem Herzen.«⁶

5 Vgl. Michael C. Bienert: Reisen in die Zukunft. Die USA-Besuche des Berliner Magistrats 1929 (= Ernst-Reuter-Hefte, H. 4), Berlin 2014, S. 6 f.

6 »Die »Bremen«-Flieger in New York, in: *Vossische Zeitung* Nr. 203 vom 29. April 1928.

Ticker Tape Parade und Empfänge

Am Montag, den 30. April wurde es dann ernst. New York hatte in den wenigen Tagen zuvor gezeigt, wie schnell und effektiv die Stadtverwaltung große Massenevents zu organisieren vermochte: Sämtliche Feierlokalitäten waren zu bestimmen, zu buchen und zu schmücken. 10.000 Soldaten verschiedener Regimenter sollten die Ehrengarde bilden, Politiker, Industrielle, Honoratioren und Gäste aus dem ganzen Land mussten eingeladen und untergebracht werden. Schließlich galt es, die Route für die Parade vorzubereiten und abzusichern.⁷

Nachdem tagelange Stürme das Wetter über New York bestimmt hatten, begrüßten jetzt strahlende Sonne und milde Frühlingsluft am Morgen die Atlantikflieger. Ganz New York war in festlicher Stimmung. Die Schulkinder waren frühmorgens auf ihrem Schulweg mit deutschen und irischen Kokarden und Fliegermedaillen geschmückt. Der Broadway und die 5th Avenue glichen einem einzigen Flaggenmeer. Polizeikräfte und Soldaten in ihren Paradeuniformen füllten frühzeitig die Untergrundbahnen, um zeitig Aufstellung für den großen Umzug zu nehmen. Der erste Akt der Feierlichkeiten begann mit der Abfahrt des Begrüßungsbootes, das Frau Köhl, Frau Fitzmaurice und deren Tochter Patritia von Bord der »Dresden« an der Quarantänestation abholte und zur Battery am südlichen Ende des Broadway brachte. Die Ehefrauen waren erst kurz zuvor mit dem Schiff aus Europa angekommen. Beide Frauen sprachen am Pier der Battery ein paar

7 Für die folgende Darstellung siehe NYMA, Grover A. Whalen Collection, Mayor's Committee on Receptions to Distinguished Guests, 1912–1933, box 31, folder 5, 10 u. 12; NYMA, Mayor Walker Subject Files, box 50, folder 634; *Vossische Zeitung* Nr. 204 vom 1. Mai 1928, Morgenausgabe.

Worte ins Mikrofon. Die Kapelle stimmte den Tannhäuser-Marsch im Jazztempo an.

Kurze Zeit vorher, pünktlich nach Plan um 10.30 Uhr, hatten die »Bremen«-Flieger nach einem Frühstück das Rizz-Carlton Hotel in mehreren Autos verlassen, begleitet vom Chef des städtischen Empfangskomitees Grover Whalen und flankiert von einer großen Zahl Polizisten auf Motorrädern. Vom Hotel bis zum Hudson Pier 84, wo die Flieger den kleinen Dampfer »Macom« bestiegen, der von der Stadt für solche offiziellen Anlässe genutzt wurde, drängte sich eine begeisterte Menge Kopf an Kopf. Am Pier stand eine Feuerwehrcapelle, die einen Tusch spielte. Das Gedränge war bereits lebensgefährlich geworden, da gleichzeitig die beiden Passagierschiffe »Leviathan« und »Deutschland« festmachten.

Die Flieger bestiegen die »Macom«, die dann den Hudson River abwärts durch die Schiffsparade der Battery zustrebte. Alle Schiffe im Hafen waren über den Toppen geflaggt und die Sirenen ertönten. Ein deutscher Korrespondent schrieb: »Dieser furchtbare Hafenlärm der New Yorker ist einfach eine Vorbedingung für ihre Feststimmung und drang über ganz Manhattan.« Den Dampfer begleiteten zahlreiche Feuerlöschboote, die fortwährend Wassergarben in die Luft schossen. Die »Macom« umrundete die Freiheitsstatue, an Bord unterhielt eine Feuerwehrcapelle die Ehrengäste. Schließlich legte das Schiff, genau nach Zeitplan, um 11.45 Uhr an der städtischen Pier an der Battery an, wo bereits eine große Eskorte Aufstellung genommen hatte: die Ehrengarde, 100 berittene Polizisten, Marinetruppen, die Armee, die Nationalgarde und zahlreiche Formationen von Boy Scouts – insgesamt über 10.000 Mann. Die Frauen von Köhl und Fitzmaurice waren inzwischen zum Rathaus gefahren worden, wo sie der Frau des Bürgermeisters ihren Besuch abstatteten. Danach wurden sie zur Battery zurückgebracht, um ihre Männer in die Arme zu schließen.

Ticker Tape Parade
auf dem Broadway,
30. April 1928.



»Auf dem Batteryplace herrschte ein unbeschreiblicher Lärm«, hieß es in einem deutschen Zeitungsbericht, der für die Leser in der Heimat gedacht war. »Viele Geschwader Marine- und Militär-Flugzeuge fliegen über Manhattan auf und ab, umkreisen den Batteryplace und mischen das Dröhnen der Propeller in die ekstatische Empfangsmusik der Sieben-Millionenstadt.« Inzwischen hatte sich der Himmel bewölkt und es begann zeitweise leichter Nieselregen zu fallen, während sich die Parade zu formieren begann. Der Feststimmung aber tat dies keinerlei Abbruch. Dann begann der Aufmarsch durch den Broadway in Richtung des Rathauses: Vorneweg berittene Polizei und eine Polizeimusikkapelle. Dann folgten in dem ersten Auto Köhl, Fitzmaurice, von Hünefeld und Whalen, im zweiten Auto Viktor Ridder als Repräsentant der deutschen Verbände, Herta Junkers, der Vertreter des Norddeutschen Lloyd Schüngl; im dritten bis zehnten Auto das Empfangs-