



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

Völkerverständigung oder Luftgeltung?

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 Transozean-

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 beobachten 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 Luftschiffahrt« (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 Woschech (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 offiziellem 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 Sonnabend 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«, wengleich 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. 6f.

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 Feierlokaltäten 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 Feuerwehrkapelle, 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 Hafelärm 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 Feuerwehrrkappelle 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-

komitee und im elften bis 15. Auto die Vertreter der Presse. Dahinter schlossen sich unter dem Oberbefehl des Brigadegenerals Otto Rosenbaum das 1. Marinebataillon, zwei Infanterieregimenter, ein Fliegerabwehr- und ein Artillerieregiment, zahlreiche Milizbataillone sowie weitere Einheiten an. Zwischen den Formationen marschierten in kurzen Abständen zwölf Musikkapellen. Die Menschenmenge stand auf dem Bürgersteig des Broadways 15 bis 20 Reihen tief. Aus allen Fenstern der 40 bis 50 Stockwerke hohen Geschäftshäuser ragten winkende Hände, drang heiteres Schreien und wurden Tausende Fahnen geschwenkt. Kaskaden von Konfetti aus zerschnittenen Telefonbüchern und die riesigen Ticker-Tape-Schlangen regneten auf den Festzug herab. Nicht weniger als zwei Millionen Menschen nahmen am direkten oder indirekten Verlauf der Parade teil. Angesichts der riesigen Teilnehmerzahl war die Polizei besonders gefordert. Mehr als 10.000 Polizisten zu Pferde, zu Fuß und auf Motorrädern führten die Absperrung durch. Extrazüge und U-Bahnen brachten immer 1.000-Mann-Einheiten von den Stellen, die die Parade gerade passiert hatte, in die nördlicher gelegenen Stadtgebiete, wo sie abermals eingesetzt wurden.

Die drei Flieger saßen freudestrahlend auf den Rückenlehnen des Autos, winkend nach allen Seiten. Unter den Klängen der amerikanischen Nationalhymne hielten die Wagen um 12:30 Uhr vor dem Rathaus. Im Blitzlicht der Kameras schüttelte Bürgermeister Walker den dreien die Hände und hieß sie herzlich willkommen. Nachdem die Plätze für die Fliegereskorte angewiesen waren, – die Tribünen waren schon eine Stunde vorher bis auf den letzten Sitz von den geladenen Ehrengästen eingenommen – wurden die Flieger durch Whalen offiziell dem Bürgermeister vorgestellt, wobei er ihm in kurzen Worten die große Leistung schilderte, die sie vollbracht hatten.⁸ Danach ergriff

8 Vgl. Fitzmaurice/Köhl/Hünefeld: Unser Ozeanflug (wie Anm. 1), S. 210–230.

Walker das Wort: »Ich glaube«, sagte der Bürgermeister, »Sie sind bereits überzeugt, daß ganz New York Ihnen den [sic!] herzlichsten Willkommen bereitete, dessen es fähig ist. Ihre Begrüßung war für New York Herzenssache. Wir wissen Ihre große Leistung zu schätzen, wissen, daß sie keinem Sensationsbedürfnis entsprang, sondern von dem Wunsche getragen war, zur Förderung des Flugwesens beizutragen. Um dieser Aufgabe willen, die Sie so glänzend erfüllten, feierten wir Sie. Niemals hat ein Volk für die Entwicklung dieser Stadt mehr geleistet als die Deutschen und die Iren. Deswegen ergreift die Bevölkerung heute die Gelegenheit, anlässlich Ihrer Ankunft ihrer Achtung und Freundschaft für beide Völker Ausdruck zu geben. Wenn Sie in Ihr Heimatland zurückkehren, werden Sie Zeugnis ablegen können für die große Verehrung und Zuneigung, die wir Deutschland und Irland gegenüber empfinden.« Walkers Rede folgte minutenlanger Beifall. Danach ergriff Generalmajor William N. Haskell, den der erkrankte Gouverneur Alfred E. Smith als persönlichen Vertreter entsandt hatte, das Wort und überreichte den Fliegern drei goldene Ehrenmedaillen, »die Sie an die hohe Achtung erinnern sollen, die wir für Sie und Ihre große Leistung empfinden«.⁹ Dann erfolgte die Eintragung ins Buch der Stadt. Von Hünefeld durfte beginnen. Er bedankte sich bei allen New Yorkern für den herzlichen Empfang. Nachdem der Applaus abgeklungen war, folgte Köhls Eintragung. Als letzter war Fitzmaurice dran. Er sprach am längsten, vermutlich auch, weil er sich in seiner Muttersprache Englisch komfortabler fühlte. Anders als seine beiden Kameraden, die zwar auch emotionale und herzliche, aber doch fliegerisch-knapp gefasste Worte fanden, gab er sich deutlich enthusiastischer und bildreicher. Er verglich etwa den Anblick vor dem Rathaus mit dem Anblick, den Massenver-

9 »Der Ehrentag der Atlantikflieger. Ganz New York feiert«, in: *Vossische Zeitung* Nr. 204 vom 1. Mai 1928, Morgenausgabe.



Parade im Madison Square Park, 30. April 1928.

anstaltungen im alten Rom geboten haben müssten. Wichtig war ihm, dass die New Yorker klar erkannt hätten, dass ihr Flug kein »stunt« war, »but rather a scientific endeavor«. Denn sowohl Transport, aber vielmehr noch die schnelle Kommunikation mit Flugzeugen über den Atlantik, ja alle Meere hinweg, sei ein zentraler Bestandteil der künftigen Entwicklung der Welt. Abschließend betonte er, dass der Flug auch zur Völkerverständigung beigetragen habe und die Bande zwischen den USA, Deutschland und Irland fester knüpfen helfe. Zum Abschluss des Empfangs wurden die Nationalhymnen gespielt.¹⁰

Unisono war sich die amerikanische Presse darüber einig, dass der Empfang der »Bremen«-Flieger einer der glänzendsten gewesen

10 NYMA, Mayor Walker Subject Files, box 50, folder 634.

sei, den die Stadt New York jemals veranstaltet habe. Die *New York World* schrieb, dass durch diesen Empfang die freudig erregte Menge den Beweis erbracht habe, dass nunmehr die Erinnerung an den Krieg geschwunden sei. Die Empfangsfeier sei ein »Fest vieler Rassen« gewesen, die sich an den Flaggen der verschiedenen Länder und an ihren Liedern und Nationalhymnen in gleicher Weise erfreuten. Die Zuschauerzahlen wurden sogar noch nach oben korrigiert und nun eher auf 2,5 Millionen geschätzt. Trotz dieser gewaltigen Menschenmengen gab es im Umfeld des Triumphzuges nur drei leichte Unglücksfälle und keinerlei Verhaftungen. Bemerkenswert war dieser Triumphzug nicht nur wegen des allgemeinen Enthusiasmus, sondern auch durch die 1.500 Tonnen Papierschnitzel, die an dem Tag über die Flieger ausgestreut wurden. Die Presse verglich die Bilder vom Umzug – auch in Karikaturen – mit dem arktischen Blizzard, den die drei Flieger während ihres Atlantikfluges zu überstehen hatten. Nach dem Papierkonsum gemessen, der in New York allgemein als guter Gradmesser öffentlicher Begeisterung diente, hatten die »Bremen«-Flieger sehr gut abgeschnitten: Lindbergh erhielt 1.800 Tonnen, am Waffenstillstandstag im November 1918 wurden 1.700 Tonnen ausgestreut, der Flieger Richard E. Byrd erhielt 700 und Gertrud Ederle 400 Tonnen. Die drei Flieger erklärten, dass ihre Eindrücke von dem Triumphzug und dem Empfang vor dem Rathaus alles hinter sich ließen, was sie bereits an Begeisterung bei der ersten Ankunft am Pennsylvania-Bahnhof erfahren hätten.¹¹

11 Für die Angaben der Papiermengen bei den Paraden vgl. »Triumphzug der Bremen-Flieger«, in: *Vossische Zeitung* Nr. 206 vom 2. Mai 1928, Abendausgabe. – Zur Einordnung der Parade für Lindbergh vgl. Howard F. McMains: *The Guest of the Nation. Politics and Charles Lindbergh's Return to the United States in 1927*, in: *New York History* 66 (1985), H. 3, S. 262–279.

Das Bankett des Bürgermeisters

Sicher zählten die Parade auf dem Broadway und das anschließende Willkommen im Rathaus zu den eindrucksvollen Höhepunkten der Festivitäten für die drei Ozeanflieger. Sie fanden eine Ergänzung in den Empfängen und Festmahlen, die sich in den Folgetagen wie auf einer Perlenschnur aneinanderreiheten. »Die Bankette waren unendlich zahlreich«, erinnerte sich von Hünefeld. »Sie waren außerordentlich gut. Es wurden Reden gehalten, die weit über den Durchschnitt des Täglichen hinausgingen und die uns zeigten, daß man unser Beginnen in den Vereinigten Staaten verstanden hatte. Das machte uns glücklich, unendlich glücklich.«¹² Insbesondere das Festessen am 1. Mai mit Bürgermeister Jimmy Walker, wie ihn die drei Flieger mittlerweile nannten, stach an Bedeutung und Aussagekraft unter den vielen anderen Ereignissen heraus, die auch in anderen US-amerikanischen Städten noch folgen sollten.

Ganz im Stile eines Conférenciers, für den Walker weithin beliebt war, eröffnete der Mayor die Veranstaltung. Das Organisationskomitee war bestens vorbereitet und hatte keinen Aufwand gescheut, um den Gästen eine besondere Überraschung zu präsentieren: Zunächst wurde, offenbar insbesondere für Köhl unerwartet, eine Komposition seines Onkels August Joseph Köhl, der in die USA ausgewandert war, mit dem Titel »Sky Birds« vom Orchester der New Yorker Feuerwehr gespielt. Auf dem Bankett sahen sich beide seit Köhls Hochzeit im Jahr 1922 das erste Mal wieder. Dann folgte eine weitere Komposition von »Uncle Joe«, wie Walker ihn scherzhaft nannte, mit dem Titel »Mitchel Field or Heaven«. Nach einem stillen Gebet zum Gedenken an

12 Fitzmaurice/Hünefeld/Köhl: Unser Ozeanflug (wie Anm. 1), S. 220.

Kranzniederlegung
am Eternal Light
Flagpole im Madison
Square Park,
30. April 1928.
V.l.n.r. James J.
Walker, Hermann
Köhl, Günther
Freiherr von Hü-
nefeld und James
Fitzmaurice. Am
rechten Bildrand
Grover A. Whalen.



Floyd Bennett hielt Walker eine lange und bewegende Rede. Er stellte den Flug der drei in eine Reihe großer Heldentaten, betonte, dass Kosmopolitismus ein essenzieller Bestandteil New Yorks sei und dass die Flieger sehr zu diesem Geiste beigetragen hätten. Dadurch seien die drei ins Herz eines jeden New Yorkers aufgenommen worden.¹³ Damit machte Walker den Erfolg und das Anliegen des Fluges auch zu dem seiner Stadt. Er ließ sogar Utopien anklingen, dass es durch die transkontinentale Fliegerei möglich, ja angebracht sein werde, ganz auf Ländergrenzen zu verzichten. Zu so weitgehenden Äußerungen brachte ihn nicht zuletzt der Besuch der drei Flieger am Monument für die

13 Stenografisches Protokoll des Banketts zu Ehren der deutsch-irischen Ozeanflieger im Hotel Commodore in New York am 1. Mai 1928, in: NYMA, Mayor Walker Subject Files, box 50, folder 634. Übersetzung durch den Verf.

im Weltkrieg gefallenen amerikanischen Soldaten, der bei vielen Politikern großen Eindruck hinterließ.

Danach sprachen weitere Honoratioren und Politiker, wie z. B. der deutsche Botschafter Friedrich von Prittwitz und Gaffron. Von Prittwitz, der 1927 von Gustav Stresemann als Botschafter in die USA entsandt worden war und als weltoffen und den Demokraten nahestehend galt,¹⁴ nahm in seiner Rede nochmals das Bild von den antiken Triumphzügen auf, um die New Yorker Gefühlswelten besser nachvollziehen zu können, die einen solchen grandiosen Empfang ermöglicht hätten. Er betonte aber auch, dass der Erfolg der Ozeanüberquerung nur immer im Zusammenhang mit denen gedacht werden könne, die ihr Leben beim Versuch gelassen hätten, wie Nungesser und Coli sowie Hinchcliffe und Mackay. Im Anschluss nahm er Bezüge zur deutschen Geschichte auf, indem er den Namen des Flugzeuges »Bremen« in den Kontext von Hanse, Fernhandel und Entdeckerfahrten stellte, um die Flieger zu Entdeckern zu erklären. Damit wollte es der Diplomat nicht bewenden lassen. Er zeichnete die Flieger nicht als eine Art Eroberer oder gar Kolonialisten, sondern deren Flug als ein Symbol der Freundschaft. Diese sei umso wichtiger, da die drei Flieger noch zehn Jahre zuvor gegeneinander im Weltkrieg gekämpft hätten. Danach hätten sie sich, so von Prittwitz, die Hände gereicht und gemeinsam einen Kampf für die Menschheit begonnen. Für diesen Satz erhielt der Botschafter lang anhaltenden Beifall. Er schloss seine Rede mit der Betonung der Völkerfreundschaft: »Es ist auch ein Symbol der Freundschaft zwi-

14 Vgl. hierzu Peter Grupp: »Prittwitz, Friedrich von«, in: Neue Deutsche Biographie. Hrsg. von der Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, Bd. 20, Berlin 2001, S. 732f.; Michael Wala: Weimar und Amerika. Botschafter Friedrich von Prittwitz und Gaffron und die deutsch-amerikanischen Beziehungen von 1927 bis 1933 (=Transatlantische historische Studien, Bd. 12), Stuttgart 2001.

schen der Alten Welt und der Neuen Welt. Es wird eine neue Verbindung zwischen den Ländern, aus denen diese drei Männer stammen, und Ihrem großartigen Land hier in Amerika sein.«

Nach mehreren weiteren Rednern übergab Walker das Wort mit einem ironischen Augenzwinkern an die »three Musketeers of the Air – Portos Koehl, Aramis von Huenefeld, and D'Artagnan Fitzmaurice«. Als erstes sprach von Hünefeld. Da er nur wenig Englisch beherrschte, hielt er seine Rede so kurz wie möglich. Man merkte es seinen Worten dennoch an, wie überwältigt er von dem Empfang der New Yorker war. Seine Aufgabe sei es, hiervon nach der Rückkehr nach Deutschland allen zu erzählen. Er schloss seine Ausführungen, die wohl nicht länger als zwei Minuten gedauert haben dürften, mit den Worten: »Ich denke, New York City ist die großartigste Stadt auf der Welt. (Applaus.) Und wenn New York die großartigste Stadt der Welt ist, so ist ihr Bürgermeister der großartigste Bürgermeister auf der ganzen Welt.« Von Hünefeld war von dem tosenden Beifall gerührt. Er meinte, dass unter normalen Umständen die drei Flieger in einem Jahr gewiss vergessen wären. Aber Bürgermeister Walker und die amerikanischen Zeitungen würden wohl dafür sorgen, dass dies nicht geschehen werde. Walker griff diesen Ball eloquent auf: Dass von Hünefeld den gefährlichen Flug überlebt habe, gereiche dazu, diesen Tag zu seinem Geburtstag zu erklären und ihn hiermit zu feiern. Walker lud dazu ein, das alljährlich in New York zu tun. Nach dieser kurzen Überleitung kam Hermann Köhl zu Wort. Er konnte noch weniger Englisch als von Hünefeld und hielt sich äußerst kurz. Er sagte, dass seine Gefühle schon von Hünefeld bestens auf den Punkt gebracht worden seien, und bedankte sich für den freundlichen Empfang. Man merkte den Äußerungen an, dass sie einstudiert waren. Nach nur sechs Sätzen schloss er: »We are going forward in our new work to bring about the developement of civilization through aviation. Thank you.«

Die Überleitungen und Zwischenmoderationen Walkers waren allesamt länger als die Reden der beiden deutschen Flieger. Nun kam James Fitzmaurice an die Reihe. Abermals sprach er, dessen Muttersprache Englisch war, von den dreien auch am längsten und elaboriertesten. Er dankte nicht nur den New Yorkern für den außergewöhnlichen Empfang, sondern erklärte aus der Sicht des Fliegers die Rationalität des Unternehmens. Der Erfolg des Fluges sei kein reiner Glücksfall, sondern er beruhe auf solider Technik, gründlicher Vorbereitung und Erfahrung. Er betonte, dass der technische und wissenschaftliche Fortschritt der letzten 50 Jahre diesen Flug ermöglicht habe. Die beiden wichtigsten wissenschaftlich-technischen Errungenschaften waren in seinen Augen die drahtlose Telegrafie und die Luftfahrt. Beides, so Fitzmaurice, leiste einen enormen Beitrag zur Völkerverständigung und einem Geist der Zusammenarbeit, denn sie ließen Entfernungen zusammenschrumpfen. Diese neue Raumwahrnehmung sei ihm besonders nach der Landung auf Greenly Island bewusst geworden. Von dieser abgelegenen Insel habe er in alle Welt telegrafieren können, wodurch Entfernung nur noch von der Art der Kommunikation abhängt. Die Reise vom Leuchtturm auf Greenly Island zum nächsten Dorf, das nur 1,25 Meilen entfernt war, habe ungefähr eine Stunde mit dem Hundeschlitten gedauert. »Und nun«, forderte Fitzmaurice seine Zuhörer auf, »vergleichen Sie das mit dem Flugzeug, das mit 100 Meilen in der Stunde fliegen kann. Und das ist nur das Flugzeug von heute. Lassen Sie uns nicht in den Bahnen moderner heutiger Flugzeuge stehenbleiben. Denken wir an Flugzeuge in 20 oder 50 Jahren von heute. Wir haben gerade erst begonnen. Luftfahrt ist gerade einmal 23 Jahre alt. Was wird wohl in 30 Jahren sein?« Mit der Würdigung vorausgegangener – erfolgreicher wie in Tragödien geendeter – Flüge endete Fitzmaurice seine Ansprache auf dem Bankett. Nach einer Schweigeminute verließen die drei die Veranstaltung, um den Zug nach Washington zu erreichen.

Im Triumph durch Nordamerika

Der Besuch in der Hauptstadt der USA wurde ebenfalls von großen Empfangsfeierlichkeiten begleitet. Noch bedeutender war hier aber eine besondere Form der Ehrung, die den dreien zuteilwurde, als man sie dazu einlud, das »Grabmal des unbekanntenen Soldaten« offiziell zu besuchen. Umgehend kabelte Botschafter von Prittwitz an den Staatssekretär in der Berliner Reichskanzlei, um über die bemerkenswerte Nachricht zu informieren. Denn »verschleierte Feststellungen hierzu haben ergeben«, so hieß es in dem als »ganz geheim« gekennzeichneten Telegramm, dass dieser Vorschlag vom War Department selbst gekommen sei und »als höchste Ehrung für Transatlantik Flieger unter Gleichstellung mit Lindberg [sic!] gedacht ist«. Prittwitz hoffte sehr, dass die drei der Einladung folgen würden, weil sie die »höchste Auszeichnung für prominente fremde Besucher dieses Landes [darstelle], die bisher keinem Deutschen angeboten wurde«. Prittwitz wusste noch mehr Vorteile einer solchen Ehrung nach Berlin zu berichten. Denn »Vollzug würde Beseitigung letzter Schranke zwischen beiden Ländern und in gewissem Sinne Parallele zur Vermögensfreigabe darstellen«. ¹⁵

Auch wenn die drei Flieger in zahlreichen Städten und Orten Station machten, so blieb New York ein fester Bezugspunkt, den sie während ihres Amerikaaufenthaltes immer wieder aufsuchten. Von Hünefeld, Köhl und Fitzmaurice kehrten am Donnerstag den 3. Mai mit einer Junkers F. 13 aus Washington zurück und landeten auf dem Millers Airfield auf Staten Island. Anschließend waren die drei Lunchgäste der New Yorker Handelskammer im Hotel Astor und nahmen an einer großen Gala in der Metropolitan Opera zu ihren Ehren teil, die von

¹⁵ Telegramm von Friedrich von Prittwitz und Gaffron an Staatssekretär Carl von Schubert vom 20. April 1928, in: BArch, R 43-I Reichskanzlei, Nr. 735, Bl. 227 f.



Köhl, Fitzmaurice
und von Hünefeld während der
Rückfahrt nach
Europa, 1928.

den deutschen Verbänden in New York ausgerichtet wurde.¹⁶ Dann genossen die Flieger ein paar Tage Ruhe, bevor am 8. Mai die Empfänge und Ehrungen für sie mit einem Bankett der deutsch-amerikanischen Handelskammer weitergingen. Daran nahm auch der Unternehmer Hugo Junkers teil, der am Tag zuvor mit einem Dampfer aus Deutschland angereist war. Auf dem Bankett betonte der amerikanische Staatssekretär Herbert Hoover, dass von dem ersten Flug der Brüder Wright bis zu dem Flug der »Bremen« eine stetige aufsteigende Linie führe, und dass man nach den Erfahrungen, die man bis jetzt gewonnen hätte, in absehbarer Zeit mit Transozeanflügen rechnen könne. Ihm antwortete Hünefeld. Er erinnerte insbesondere an die Arbeit des von Hoover

16 »Die »Bremen«-Flieger wieder in New York«, in: *Vossische Zeitung* Nr. 209 vom 4. Mai 1928, Morgenausgabe.

geleiteten Hilfswerks, das nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland einen wichtigen Beitrag zur Nahrungsmittelversorgung geleistet hatte.¹⁷

Unter den wichtigsten Stationen in den USA befanden sich neben vielen weiteren Städten Chicago, Cleveland, Detroit und Milwaukee. Hier prägte der Gouverneur Fred R. Zimmerman in seiner Ehrenrede das besonders in Deutschland viel beachtete Bonmot, dass eben auch »der Friede Helden hervorbringe«.¹⁸ Die Reise ging weiter nach Albany und Montreal, um dem »kanadischen Volk für die Hilfe anlässlich der Landung auf Greenly Island zu danken«. Im Anschluss an die 16-tägige Rundfahrt kehrten die drei Flieger wieder zurück nach New York. Dort kamen sie am 25. Mai an und wollten in aller Stille bis zur Rückkehr nach Europa an ihrem Buch »Drei Musketiere der Luft« arbeiten, das ein US-amerikanischer Verlag zu veröffentlichen beabsichtigte.

17 »Ehrungen für die Bremen-Flieger und Junkers. Bankett der Handelskammer«, in: *Vossische Zeitung* Nr. 216 vom 8. Mai 1928, Abendausgabe.

18 Vgl. *Vossische Zeitung* Nr. 226 vom 14. Mai 1928, Abendausgabe.

Clarence Chamberlin und Charles Levine in Berlin 1927

Der Empfang der drei Ozeanflieger in Berlin wäre in seiner ganzen Tragweite nicht zu ermessen, würde man jene Ereignisse außer Acht lassen, die sich ein knappes Jahr zuvor anlässlich der Feierlichkeiten zweier anderer Helden der Lüfte in der Stadt zugetragen hatten. Der Amerikaner Clarence Duncan Chamberlin war der erste Flieger, der im Sommer 1927 mit einem Passagier an Bord im Nonstopflug den Atlantik überquerte. Er startete mit seinem Flugzeug »Miss Columbia«, einer Bellanca W.B. 2, am 4. Juni in New York und landete zwei Tage später in Eisleben bei Halle an der Saale, was einer Strecke von 6.294 Kilometern entsprach. Dann setzten er und sein Passagier, der Millionär Charles A. Levine, ihren Flug fort und landeten, über Cottbus kommend, am Vormittag des 7. Juni auf dem Tempelhofer Feld. Dort wurden sie von Bürgermeister Arthur Scholtz willkommen geheißten.¹⁹ Vorbereitende Planungen für das weitere Procedere hatte es seitens der Berliner Stadtverwaltung bis dahin nicht gegeben. Erst nach der Ankunft der beiden Amerikaner fand eine Besprechung bei Oberbürgermeister Gustav Böß statt, in der Klarheit darüber gewonnen werden sollte, in welcher Art und in welchem Umfang die Stadt sie begrüßen wolle. Ausdrücklich entschloss man sich, von besonderen Ehrungen wie der Verleihung der Ehrenbürgerschaft oder der Benennung einer Straße Abstand zu nehmen.²⁰ Zum abendlichen Empfang im Berliner Rathaus für Chamberlin und Levine, der gleichwohl stattfand, waren unter anderem Vertreter der Stadt, des Auswärtigen Amtes, der ame-

19 Vgl. Fitzmaurice/Hünefeld/Köhl: Unser Ozeanflug (wie Anm. 1), S. 38 f.

20 Notiz über eine Besprechung am 7. Juni 1927, 12.15 Uhr beim Herrn Oberbürgermeister, in: Landesarchiv Berlin (LAB), A Rep. 001-02 Generalbüro, Nr. 454, o. Bl.

rikanische Botschafter, Vertreter der Deutschen Lufthansa sowie des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung eingeladen. Für die Rede des Oberbürgermeisters wurden in aller Eile die wichtigsten Fakten und Zusammenhänge zusammengetragen. So wurde etwa erläutert, dass der Name von Chamberlins Flugzeug »Columbia« sich auf den Namen des Distrikts beziehe, in dem die Hauptstadt Washington liege. Neben einigen weiteren knappen Informationen wurde der Blick auf die Erfolge deutscher Luftfahrt gelenkt: »Die Ausarbeitung der Motorflugzeuge und die Durchkonstruierung der Tragflächenanlage ist insbesondere auf deutsche Technik zurückzuführen. Die ersten Motorflugzeuge wurden in Deutschland ausgeführt. Die Durcharbeitung der Motorenanlagen ist jetzt verfeinerter in Amerika, weil die deutschen Werke durch den Friedensvertrag in der Entwicklung gebunden waren. Es fehlen hier die Erfahrungen.«²¹ Über diese Einschätzungen aus deutscher Sicht dürfte Chamberlin recht überrascht gewesen sein.

In den folgenden vier Tagen fanden weitere Termine zu Ehren der beiden Flieger statt. Chamberlin und Levine wurden vom Reichspräsidenten Paul von Hindenburg, in der Reichskanzlei, vom amerikanischen Botschafter sowie im Auswärtigen Amt empfangen. Trotz höflicher Worte hielt sich das Interesse des politischen Berlins an den Fliegern aber zunächst in Grenzen. Zum festlichen Empfang des Aero-Clubs in dessen Flugverbandshaus am 9. Juni ließen sich die Mitglieder des Reichskabinetts entschuldigen, um stattdessen lieber einer Einladung des sowjetischen Botschafters zu folgen. Dem Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium, Ernst Brandenburg, war es deshalb »sehr unangenehm, wenn die Reichsregierung am heutigen Abend nur

21 Aktennotiz: Herr Stadtbaurat Dr. Adler teilt für die Ansprachen noch folgendes mit, o.D. [7. Juni 1927], in: ebd., o.Bl.



Empfang von Clarence D. Chamberlin und Charles A. Levine im Garten der Reichskanzlei in Berlin, 7. Juni 1927. V.l.n.r. US-Botschafter Jacob G. Schurman, Levine, Reichskanzler Wilhelm Marx, Chamberlin, Reichsaußenminister Gustav Stresemann.

durch ihn, als Gastgeber vertreten sein sollte«. ²² Brandenburg, ein ehemaliger Berufsoffizier, Bomberpilot und Mitgründer der Lufthansa, der bis 1933 an der Spitze der zivilen Luftfahrtverwaltung stand, verfolgte das Konzept einer leistungsfähigen Luftfahrtindustrie, das sowohl militärischen als auch zivilen Zwecken diente. ²³

Offenkundig hatte die Berliner Seite das öffentliche Interesse an dem Flug der »Columbia« anfänglich unterschätzt, sodass sich im Laufe des viertägigen Aufenthalts eine gewisse Eigendynamik Bahn brach: Die anfängliche Zurückhaltung von Böß war schnell vergessen, als er den Wert der Veranstaltungen für das Bild der Stadt und das

22 Vermerk betreffend Abendessen beim Reichsverkehrsminister zu Ehren der beiden amerikanischen Flieger vom 9.6.1927, in: BArch, R43-I, Nr. 735, Bl. 192.

23 Vgl. Budrass, Adler und Kranich, bes. S. 98–103.

Stadtmarketing erkannte. Entgegen der zwei Tage zuvor getroffenen Entscheidung ließ er am 9. Juni bei den Magistratsmitgliedern anfragen, ob Einverständnis darüber bestehe, dass man eine Straße in Berlin in »Columbia-Straße« benennen werden könne.²⁴ Der Magistrat war einverstanden, und seitdem trägt ein großer Straßenzug nördlich des Tempelhofer Feldes den Namen Columbiadamm. Unter großem Zeitdruck musste die städtische Verwaltung die rasch zunehmende Zahl an Veranstaltungen planen und durchführen. Die Gelder in der knappen Stadtkasse waren schnell bewilligt, und die steigenden Ausgaben wurden zunächst nicht hinterfragt. Mit dem wachsenden Interesse der Öffentlichkeit am Aufenthalt des Fliegers und seines Passagiers in Berlin nahmen die Planungen für weitere Empfänge und damit natürlich auch deren Kosten zu. Das spiegelte sich beispielsweise darin wider, dass nach einem Rundflug über Berlin, Potsdam und die Havelseen spontan noch eine Paradedfahrt im Aussichtswagen als krönender Abschluss ergänzt wurde.

Der Ausschuss für städtische Verwaltungsgebäude, der zentrale Elemente der Empfänge zu organisieren hatte, musste sich schon kurze Zeit nach der Abreise von Chamberlin und Levine vor dem Magistrat wegen der entstandenen Kosten rechtfertigen.²⁵ Der Ausschuss hielt jedoch dem Magistrat den Spiegel vor: In dem Maße, wie für die Stadt solche Veranstaltungen immer wichtiger für die eigenen Ziele würden, müssten die Planungen kurzfristiger, chaotischer und damit letztlich auch teurer ausfallen. Der zuständige Mitarbeiter erläuterte, dass »die festlichen Veranstaltungen der städtischen Behörden zu Ehren der amerikanischen Flieger [...] insofern gänzlich aus dem Rahmen der

24 Aktenvermerk vom 9. Juni 1927, in: LAB, A Rep. 001-02, Nr. 454, o. Bl.

25 Etatskontrolle des Generalbüros des Magistrat vom 30. Juni 1927, in: ebd., o. Bl. Verfügung des Stadtkämmerers Georg Lange vom 30. Juni 1927, in: ebd., o. Bl.

üblichen Empfänge herausgefallen [waren], als sie erst in der Magistratssitzung vom 8. Juni beschlossen und bereits am darauffolgenden Freitag [der 10. Juni, Anm. d. Verf.] stattgefunden haben.«²⁶ Letztlich habe der Magistrat sogar gegen eigene Beschlüsse verstoßen, denn im November 1926 war die Entscheidung getroffen worden, zur Vorbereitung künftiger größerer Empfänge einen Festausschuss zu bilden. Dahinter hatte die Hoffnung gestanden, durch eine Professionalisierung die chronisch knappe Stadtkasse zu schonen.²⁷ Hier prallten innerhalb der Berliner Verwaltung also sehr unterschiedliche Perspektiven und Interessen aufeinander. Diese Diskussionen sollten auch ein knappes Jahr später beim Empfang der deutsch-irischen Flieger eine Rolle spielen.

26 Bericht des Ausschusses für städtische Verwaltungsgebäude, gez. Wege, vom 18. Juli 1927, in: ebd., o. Bl.

27 Vgl. Die Stadtverordneten-Versammlung für 1927, Berlin 1926, S. 20.

Öffentlichkeitsarbeit für die Hauptstadt

Bereits etwa sechs Stunden, nachdem bekannt geworden war, dass der Ozeanflug von Köhl, Hünefeld und Fitzmaurice gelungen war, sandte Oberbürgermeister Böß am Abend des 13. April 1928 ein Telegramm an die Chefredaktion des *Abendblatts*. Darin bat er darum, einen Gruß an die deutschen Flieger – der Ire blieb unerwähnt – und den Ausdruck der Freude über das Gelingen »dieser deutschen Großtat« abzudrucken.²⁸ In vielen Berliner Zeitungen wurden die Bewohner der Reichshauptstadt über die erfolgreiche Atlantiküberquerung informiert. Allerdings bestand zunächst Unklarheit darüber, wohin man genau die Glückwünsche telegrafieren sollte. Deshalb gingen die nächsten Grüße des Oberbürgermeisters an die drei Flieger am Vormittag des 14. April erneut über die Presse. Dieses Mal wurde die Leistung nicht mehr nur national betrachtet, sondern vielmehr stand der Geist einer welt-offenen Hauptstadt im Mittelpunkt: »Stadt Berlin beglückwünscht die kühnen Flieger zum Gelingen des Ozean-Ost-West-Fluges. Die gesamte Bevölkerung nimmt Anteil an der mit Umsicht und Klugheit vorbereiteten sportlichen Leistung. Ein neuer Schritt ist getan, das Luftreich dem Verkehr zu erschließen.«²⁹ Dem nun folgenden Telegrammverkehr mit anderen Institutionen, Personen und Dienststellen im In- und Ausland konnte man anmerken, wie sehr die Berliner Seite darum bemüht war, Bestandteil des großen Ereignisses zu werden. Es galt, die Glückwünsche der Stadt möglichst schnell und öffentlichkeitswirksam zu übermitteln. Keinesfalls durfte man im Rahmen der internationalen politischen Bedeutung dieser Pioniertat hintanste-

28 Telegramm von Gustav Böß vom 13. April 1928, in: LAB, A Rep. 001-02, Nr. 456, Bl. 9.

29 Verfügung vom 14. April 1928, in: ebd., Bl. 10.

hen. Das Generalbüro brachte weitere Glückwünsche des Oberbürgermeisters in Umlauf, die an das deutsche Generalkonsulat in New York gekabelt wurden.³⁰ Noch am selben Tag, es war immer noch der 14. April, sandte das Berliner Büro der *New York World* über den Telegrafendienst des Magistrats die Anfrage an die drei Flieger, ob sie nicht ein paar Zeilen für die Zeitung schreiben würden, die zum Ausdruck bringen sollten, »was dieser Triumph für die Förderung der Freundschaft zwischen Deutschland und Amerika bedeutet. Ihre Botschaft wird geeignet sein, dem heroischen Ereignis Beifall zu zollen.«³¹ Böß ließ es sich nicht nehmen und kabelte seinerseits ein paar Zeilen an *New York World*, in denen er seinen Blick und den der Hauptstadt auf das fliegerische Ereignis und die Verbundenheit beider Staaten wie folgt zusammenfasste: »Heldenmütige Tat Köhls, Hünefelds, Fitzmaurice vollendet, was kühner Wagemut Lindberghs, Chamberlins, Breyds [gemeint ist der Luftschiffer Richard Byrd, der Verf.] begonnen [hatte]. Amerikanische und deutsche Flieger überquerten als erste nach beiden Richtungen den Atlantik. In unvergleichlichem Heroismus über [das] Weltmeer hinweg, [sind] beide Kontinente näher gerückt. Gemeinsames großes Erlebnis zweier befreundeter Nationen im Ringen um [den] Fortschritt der Menschheit bleibt nicht ohne Eindruck [auf die] bestehende Freundschaft beider Nationen.«³²

Durch diese rührige Tätigkeit der Hauptstadt und ihres Oberbürgermeisters ist es wohl auch zu erklären, dass wenige Tage nach der Landung der drei Flieger bereits die ersten Glückwünsche aus dem Ausland in Berlin eintrafen, obwohl die Stadt mit dem eigentlichen

30 Vermerk vom 14. April 1928, in: ebd.

31 Telegramm von Gustav Böß vom 14. April 1928 (Übersetzung), in: ebd., Bl. 12.

32 Abschrift eines Telegramms an die *New York World* vom 17. April 1928, in: ebd., Bl. 13. Rechtschreibung und Interpunktion des Telegrammstils vom Verf. angepasst.

Flug so gut wie nichts zu tun hatte. Es gab keine direkte Verbindung der drei Flieger und ihres Fluges zur Stadt. Der Flug von Berlin nach Bardonnell-Field, der dem Wagnis der Ozeanüberquerung vorausgegangen war, wurde kaum wahrgenommen. Er hatte »in aller Stille« stattgefunden.³³

Dass die drei Ozeanflieger die folgenden Wochen mit Reisen und Empfängen in den USA verbrachten, gab Berlin die Möglichkeit zu längeren und besseren Vorbereitungen als zuvor bei Chamberlin und Levine. Doch genau zu diesem Zeitpunkt kam ein weiterer Pionierflug dazwischen: Nur einen Tag nach der Landung von Köhl, von Hünefeld und Fitzmaurice auf Greenly Island war der australische Polarforscher Georg Hubert Wilkins zusammen mit dem Amerikaner Carl Ben Eielson in Alaska zum ersten Motorflug in die Arktis aufgebrochen. Die Leistung fand international höchste Beachtung und Anerkennung. Nach insgesamt 20 Stunden Flug kam ihre Lockheed Vega im Sturm nach Spitzbergen und musste auf der Halbinsel Daudmannsodden am Eisfjord landen. Erst nach fünf Tagen konnte sie auf die andere Seite des Fjords zur Bergbausiedlung Green Harbour übersetzen. Nur ein Jahr nach Charles Lindberghs Flug über den Atlantik hatten Wilkins und Eielson damit den ersten transarktischen Flug von Amerika nach Europa absolviert und dadurch festgestellt, dass es zwischen Nordamerika und dem Nordpol kein unbekanntes Land mehr zu entdecken gab.

Nach der Landung von Wilkins und Eielson übermittelte der international bekannte Polarforscher und Präsident der Aero-Arktischen Gesellschaft (Aeroarctic) Fridtjof Nansen seine Glückwünsche an die beiden Flieger. Daraufhin beschloss am 2. Mai 1928 die deutsche

33 Fitzmaurice/Hünefeld/Köhl: Unser Ozeanflug (wie Anm. 1), S. 185.



Pressefotografen umringen die Nordpolfieger, Mai 1928. Im Vordergrund George H. Wilkins.

Abteilung der Aeroarctic³⁴, den amerikanischen Botschafter in Berlin Jacob Gould Schurman zu bitten, die Flieger in die Reichshauptstadt einzuladen. Schurman stellte sich prompt hinter das Vorhaben. Gemeinsam mit der Aeroarctica, dem Amerikanischen Club sowie der Associated Press und mit Unterstützung der Reichsregierung lud Schurman Wilkins und Eielson nach Berlin ein. Der Magistrat, der zunächst noch hoffte abwarten zu können, geriet nun zusehends unter Handlungszwang. Als Wilkins sein Kommen für Anfang Juni ankündigte, blieben dem Reichsinnenministerium und dem Magistrat etwa

34 Ihr vollständiger Name lautete »Internationale Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschiff« bzw. später dann »mit Luftfahrzeugen«. Ihre Gründung geht hauptsächlich auf Initiativen des Luftschiffers und späteren Generalsekretärs der Gesellschaft Walther Bruns zurück.

drei Wochen Zeit für die Vorbereitungen, womit der Planungsdruck entsprechend groß war.

Der Empfang, den die Stadt Berlin den beiden Polarfliegern dann bereitete, war einer Weltstadt angemessen. Die amerikanische Botschaft, das Reichsinnenministerium und die Aeroarctic beschlossen, die Junkers G24 mit dem Kennzeichen »D 1000« – einer bei der Lufthansa zugelassenen, aber dem Reichsverkehrsministerium gehörenden modernen dreimotorigen Verkehrsmaschine – mit dem Luftschiffer Walther Bruns und Professor Arthur Berson (bis 1931 Halter des Höhenweltrekordes für Ballone) an Bord Wilkens und Eielson entgegenzuschicken. Am 30. Mai traf die Maschine in Kopenhagen ein und holte die beiden dort ab, um sie nach Berlin zu fliegen. Ab Warnemünde bekam die »D 1000« ein Ehrengelitt von sechs »Schulflugzeugen«³⁵, zu denen sich vor Berlin ein weiteres Geschwader aus sieben Maschinen gesellte.³⁶ In Tempelhof selbst gratulierte Ernst Brandenburg den Fliegern, und die Lufthansa veranstaltete abends zusammen mit dem Aeroklub von Deutschland und der Wissenschaftlichen Gesellschaft für Luftfahrt einen großen Teeempfang in den Räumen des Flugverbandshauses Blumeshof. Am folgenden Tag wurden die Flieger vom Reichspräsidenten empfangen, anschließend gab es ein Frühstück bei Ernst Brandenburg und am Abend fand der große festliche Empfang der Internationalen Studiengesellschaft zur Erforschung der Arktis mit dem Luftschrift e. V. statt. Dort sprachen die Flieger über ihre Erlebnisse und Eindrücke, was auf größtes Interesse der Berliner stieß.

35 Ob diese »Schulflugzeuge« von der Lufthansa gestellt wurden, ist unklar. Vgl. das Schreiben des Reichsministers des Innern an den Oberbürgermeister der Stadt Berlin vom 22. Mai 1928, in: LAB, A Rep. 001-02, Nr. 456, Bl. 23.

36 »Berlin begrüßt die Polarflieger. 13 Flugzeuge geleiten Wilkins und Eielson nach Berlin«, in: *Deutsche Allgemeine Zeitung* vom 1. Juni 1928.

Die Ozeanflieger in Berlin

Just an dem 31. Mai 1928, als die Polarflieger bei Hindenburg waren und ihren vielbeachteten Abendvortrag hielten, wurde bekannt, wann die drei Ozeanflieger Köhl, Hünefeld und Fitzmaurice in Berlin ankommen würden.³⁷ Noch während die drei in den USA weilten, wurden bereits Feste zu ihren Ehren gegeben. So veranstaltete beispielsweise der American Club of Berlin am 2. Mai im Hotel Kaiserhof ein »Dancing Diner«.³⁸ Köhl, von Hünefeld und Fitzmaurice kamen mit dem Dampfer »Columbus« nach Europa zurück. Bereits in Plymouth wurde ihnen durch den dortigen Bürgermeister das erste Willkommen in Europa gegeben, in Cherbourg erschien Legationsrat Schumburg von der deutschen Botschaft in Paris und überreichte den Fliegern ein Blumengebinde. Dort erhielten sie auch das Ehrenzeichen des Deutschen Rings der Flieger überreicht. Das Schiff legte dann in der Nacht zum 18. Juni 1928 in Bremerhaven an, der ersten Station der drei Flieger in Deutschland.

Das Vorhaben, die drei Ozeanflieger mit einem Geleit aus Bremen nach Berlin zu eskortieren, erwuchs aus der erfolgreichen »Abholung« der Polarflieger. Am 20. Juni 1928 startete die Junkers W33 »Europa«, das Schwesterflugzeug der »Bremen«, früher als vorgesehen in der Stadt an der Weser, da noch kurzerhand eine Zwischenlandung in Hamburg ins Programm aufgenommen wurde. Es war ein beeindruckendes Bild: 21 Flugzeuge standen poliert und startbereit auf dem Flugplatz, um für den Flug nach Hamburg und Berlin in Formation

37 Niederschrift betreffend den Empfang der Ozeanflieger Köhl, von Hünefeld und Fitzmaurice vom 31. Mai 1928, in: LAB, A Rep. 001-02, Nr. 456, Bl. 24 f.

38 »Die Feier in Berlin«, in: *Vossische Zeitung* Nr. 206 vom 2. Mai 1928, Abendausgabe.

zu starten. Bestandteil des Geschwaders war auch eine neue dreimotorige Junkers G31, die den Namen »Hermann Köhl« trug – wohl auch ein Signal der Lufthansa, die Köhl zuvor entlassen hatte, zur Versöhnung. Der Einsatz des damals größten Passagierflugzeugs der Welt zeigte nicht nur Platz und Komfort³⁹ in bis dahin ungekannter Weise, sondern war vielmehr eine Werbebotschaft. Hugo Junkers nutzte jede sich ihm bietende Gelegenheit, um die Überlegenheit seiner Firma zu präsentieren. Dass dieses Flugzeug die Angehörigen der Transozeanflieger nach Berlin brachte, war als Reklame bestens geeignet. Die G31 »Hermann Köhl« startete am linken Flügel der Formation und die W33 »Europa« in der Mitte. In der Formation befand sich auch die »B.Z. III«, eine für den Zeitungsdienst umgebaute Albatros L 72 des einflussreichen Ullstein-Verlages.⁴⁰ Das mächtige Medienunternehmen zählte zu den ersten, die das Flugzeug zur schnellen Zustellung von Zeitungen nutzten. Nun konnte der »Flugberichterstatter« der *Vossischen Zeitung* an Bord der »B.Z. III« bereits während des Fluges seinen exklusiven Bericht verfassen.

Als die drei Flieger um 14:15 Uhr in Tempelhof landeten, überschlugen sich die Berichterstattungen geradezu in einer Mischung aus Begeisterung, die schon fast an Hysterie grenzte, Patriotismus, Heldenkult und der Euphorie über die Völkerverständigung. Die *Vossische Zeitung* schrieb über die Stimmung des Tages: »Zwei Deutsche und

39 Geschichte schrieb die Junkers G31 »Hermann Köhl« D-1310 auch, weil in ihr der erste Steward der Lufthansa, Hubert Seeger, auf der Flugstrecke Berlin-Paris Dienst tat.

40 Weiterführend hierzu Günter Frost/Günther Ott: Das Lasten- und Verkehrsflugzeug Albatros L 72, in: Arbeitsgemeinschaft Deutsche Luftfahrthistorik 2015, unter: http://adl-luftfahrthistorik.de/dok/Albatros_L72_Endfassung_corr.pdf (letzter Zugriff: 30. Januar 2019).



Zwischenlandung
der Ozeanflieger
Köhl, von Hünefeld
und Fitzmaurice in
Hamburg, 20. Juni
1928.

ein Irländer, deren Namen und Ruhm seit vielen Wochen die Welt erfüllen, sind heute in die Hauptstadt des Reiches gekommen. Die beiden Völker, zu denen sie ihr tapferer Flug über den Ozean brachte, in Kanada und in den Vereinigten Staaten, haben ihren Enthusiasmus über die sportliche Leistung und ihre Freude an den kühnen Männern in Jubel und Ehrungen gezeigt. Wer es in Amerika miterlebte, [...] der weiß, dass die Begeisterung, die diese deutsche Friedenstat Köhls und Hünefelds drüben auslöste, echt und herzlich war. Und umgekehrt: dass es gerade diese beiden Deutschen waren, die als erste nach dem Kriege auf dem amerikanischen Nationalfriedhof bei Washington einen Kranz mit den deutschen Farben am Grab des amerikanischen ›Unbekannten Soldaten‹ niederlegten, soll dem Volk der Vereinigten Staaten ein Beweis sein, dass sie als Boten der Völkerfreundschaft in seiner Mitte sich fühlten. Als solchen haben wir in Deutschland sie angesehen, so

Empfang der
Ozeanflieger auf
dem Flughafen
Tempelhof,
20. Juni 1928.



haben wir ihren Flug verfolgt, ihre Landung drüben bejubelt und ihrer Ehrungen uns gefreut.«⁴¹

Nach der Landung rollte das Flugzeug vor das Empfangspodium, exakt nach zuvor ausgearbeitetem Plan: »Propeller nach Osten, Flugzeugtür nach Norden, dem Publikum zugewandt.«⁴² Der Festakt fand vor dem Verwaltungsgebäude des Flughafens Tempelhof statt. Auf dem Podium befanden sich Vizekanzler Oskar Hergt (DNVP), ein preußischer Minister, der Oberbürgermeister Berlins, je ein Vertreter Bayerns, Württembergs und Bremens, der britische und amerikani-

41 »Der Deutschland-Flug der Ozean-Flieger«, in: *Vossische Zeitung* Nr. 288 vom 20. Juni 1928, Abendausgabe. Die Berichterstattung erstreckte sich über drei Seiten.

42 Schreiben des Generalbüros des Magistrats zu Berlin an die Schutzpolizei vom 15. Juni 1928, in: LAB, A Rep. 001-02, Nr. 456, o. Bl.

sche Botschafter sowie »ein Kind, welches Blumensträuße überreicht«. Daneben waren die Plätze für die Ehrengäste und die der Presse, eine seitliche Bühne war mit Fotografen und »Kinooperateuren« voll besetzt. Davor spielte eine Reichswehrkapelle Musik, und die Luftpolizei hatte hier die Schutzfunktion, während die Berliner Schutzpolizei nur außerhalb dieses Bereiches für die Sicherheit zuständig war.

Ehrensallut empfing die Flieger. Sie wurden auf das Podium geleitet, wo als erster Vizekanzler Hergt sie im Namen des Reichspräsidenten und der Reichsregierung begrüßte. Die Ansprachen wurden per Lautsprecher auf dem ganzen Tempelhofer Feld und auch in Bereiche außerhalb des Flughafens übertragen. Hergt betonte in seinem Grußwort neben dem Anteil aller Deutschen an diesem Flug die vermeintlich deutschen Tugenden und stellte diese in den Kontext der Überwindung des »vom Schicksal getroffenen« Deutschland, womit subtil die Luftgeltung anklang: »Je tiefer wir vom Schicksal getroffen sind, um so höher schlagen unsere Herzen, wenn tapfere Pioniere des Deutschtums vor der Welt beweisen, dass wir ungebeugt im Völkerwettbewerb um die großen Kulturfortschritte unseren Mann zu stehen wissen.«

Botschafter Schurmans Rede, der nach ein paar Worten des Willkommens von Gustav Böß das Wort ergriff, ist hier insofern bedeutungsvoll, als er auch den Begriff der »Rasse« in den Diskurs einbrachte: »Lasset uns große Taten und berühmte Männer preisen, ja und auch ihre Vorfahren. Ich möchte jedenfalls, indem ich diese Helden ehre, der deutschen und irischen Rasse huldigen, die in so großem Maße zum Blut des amerikanischen Volkes und zur Macht und Größe der amerikanischen Nation beigesteuert haben.« Interessanterweise endete hier die Berichterstattung der meisten deutschen Zeitungen.⁴³

43 Vgl. etwa die *Vossische Zeitung* Nr. 288 vom 20. Juni 1928, Abendausgabe.

Schurman führte aber noch weiter aus: »Die deutsche und die jüdische Rasse haben viel zur Macht und Größe der amerikanischen Nation beigesteuert.«⁴⁴ Damit spielte der Baptist Schurman⁴⁵ auf den Transozeanflieger Charles Levine an, der Jude war. Hünefeld nahm diesen Gedanken Schurmans später auf und erklärte, dass, wenn das Sternenbanner wehe, es keinen Unterschied zwischen den Rassen und den Parteien gebe. Er sei stolz, an einem Werk mitgewirkt zu haben, das auch außenpolitische Bedeutung habe.⁴⁶ Hermann Köhl sagte: »Das, was wir getan haben, haben wir im Vertrauen auf unser deutsches Volk und unser deutsches Vaterland getan.« Er bedankte sich nochmals für die amerikanische Gastfreundschaft und drückte seinen Stolz auf Deutschland aus. Daraufhin waren viele Jubel- und Hochrufe aus der Menge zu hören, spontan stimmte sie das Deutschlandlied an.⁴⁷ Major Fitzmaurice dankte ebenfalls für den wundervollen Empfang in Berlin. Es sei eine große Ehre für ihn, mit zwei Deutschen auf dem Flug verbunden zu sein. »Vielen, vielen herzlichen Dank«, verabschiedete er sich auf Deutsch. Dann bestiegen die drei Ozeanflieger geschmückte Autos und fuhren eine Ehrenrunde um den Flughafen, bestürmt von Zehntausenden Menschen. In diesem Augenblick wurden »japanische Bomben« in die Luft geschossen, die einen bunten Regen von Flaggen, Ketten und Ballons über dem Publikum niedergehen ließen. Nach der Rundfahrt begaben sie sich in die Flughalle, um einen Imbiss zu sich

44 Tonmitschnitt der Ansprachen beim Empfang der Ozeanflieger [...] auf dem Tempelhofer Feld am 20. Juni 1928, in: Deutsches Rundfunkarchiv Frankfurt am Main (DRA), Nr. 2590011, TC 00:00:00-00:04:18 (Rede von Jacob G. Schurman).

45 Vgl. Detlef Junker: Botschafter Jacob Gould Schurman und die Universität Heidelberg, in: Heidelberger Jahrbücher Online 1 (2016), S. 146–166, bes. S. 148–151.

46 Vgl. DRA, Nr. 2590011 (wie Anm. 44), TC 00:12:03-00:17:30 (Rede von Hünefeld).

47 Ebd., TC 00:04:18-00:10:39 (Rede von Köhl und Reaktionen des Publikums).



Die Ozeanflieger
im Ehrenhof des
Reichskanzlerpalais
in der Wilhelm-
straße, 20. Juni
1928.

zu nehmen und mit hochrangigen Vertretern und Spitzen der Behörden und Unternehmen zusammenzutreffen. Dabei brandete der Jubel der Berliner auf, und die Gesänge, die die etwa 3.000 Schulkinder anstimmten, klangen zur Flughalle hinüber. Sie machten sichtlichen Eindruck auf die Flieger.

Pünktlich um 16 Uhr erfolgte die Abfahrt der aus zehn Wagen bestehenden Kolonne vom Tempelhofer Flughafen durch ein gesondertes Tor über die vorab festgelegte Route hin zur Reichskanzlei in der Wilhelmstraße. In den Stunden vor Fahrtbeginn sammelten sich Zehntausende Menschen, vor allem an den Ecken und Kreuzungen der Haupteinzugswege, bis sich schließlich gegen 15:30 Uhr eine fast ununterbrochene Schlange vom Tempelhofer Feld bis ins Regierungsviertel zog. Gegen 16:50 Uhr kam die Wagenkolonne vor der Reichskanzlei an, über der eine Fliegerstaffel Ehrenformation flog. Langsam bogen

Lichtreklame am
Berliner Warenhaus
Hermann Tietz zur
Begrüßung der
Ozeanflieger, Juni
1928.



die Wagen in den Vorhof ein, wo bereits die Fotografen warteten. Im Nu waren Köhl, von Hünefeld und Fitzmaurice umringt. Bayerische Frauen in ihrer Heimattracht reichten Bierkrüge. Kurzerhand beugte sich unvermittelt von Hünefeld vom Auto und gab einer Bayerin einen lauten Kuss. »Versöhnung zwischen Bayern und Preußen!«, rief er lachend in die Menge.

Dem Teeempfang bei Reichskanzler Wilhelm Marx (Zentrum) wohnten neben den Fliegern und ihren Ehefrauen insgesamt 200 geladene Gäste bei. Im Anschluss wurden die drei unter dem Jubel der immer noch vor der Reichskanzlei wartenden Schaulustigen ins nahe gelegene Hotel Kaiserhof gefahren, wo sie als Gäste der Reichsregierung für die Dauer der Empfänge wohnten. Am gleichen Abend um 20 Uhr stand der nächste, vom Reichsverkehrsminister gegebene Empfang in den Festsälen der Krolloper am Platz der Republik mit 450 Teil-

nehmern auf dem Programm. Reichsverkehrsminister Wilhelm Koch (DNVP) würdigte nochmals die Leistung der drei Ozeanflieger und trank auf »das Gedeihen des deutschen Vaterlandes«. Zeitgleich mit dem Empfang startete auf dem Tempelhofer ein großes Feuerwerk, das bei schönstem Wetter Tausende Menschen anzog und »wahre Volksfeststimmung« erzeugte. Ab 23 Uhr veranstalteten die Luftfahrtfachverbände, Luftfahrtunternehmen und Studentenabordnungen »mit Zapfenstreich und Gebet« einen Fackelzug von der Kaserne in der Seydlitzstraße kommend zur Krolloper und von dort auf anderem Weg wieder zurück. Der Reichsminister des Innern genehmigte dafür eigens den Durchzug durch den Bannkreis des Reichstagsgebäudes.⁴⁸

In den Folgetagen dauerten die Feierlichkeiten und Empfänge in Berlin weiter an. So wurden die Flieger am 21. Juni 1928 mittags im Rathaus empfangen, wo sich bereits zuvor eine große Menschenmenge eingefunden hatte. Oberbürgermeister Böß dankte seinem New Yorker Kollegen für den dortigen herzlichen Empfang und überreichte den dreien im Anschluss die Ehrenplakette. Zudem trugen sich Köhl, Hünefeld und Fitzmaurice ins Goldene Buch der Stadt ein. Am Nachmittag folgte ein Teempfang beim Reichspräsidenten. Diese regelmäßig stattfindenden Veranstaltungen galten als ein wichtiger Treffpunkt der führenden Köpfe aus Verwaltung, Politik, Militär und öffentlichem Leben.⁴⁹ Doch bereits nach 20 Minuten war der Besuch wieder vorbei, die Flieger zeigten sich der wartenden Menge und präsentierten dabei das Geschenk, das sie von Hindenburg erhalten hatten: ein silbergerahmtes Bild von ihm mit seiner Unterschrift.

48 Schreiben des Reichsministers des Innern an den Reichsverkehrsminister vom 19. Juni 1928, in: BArch, R 43-I, Nr. 735, Bl. 256.

49 Einladungen des Reichspräsidenten zu Essen und Empfängen, in: BArch, R 601 Präsidialkanzlei, Nr. 137.

Auch wenn die Empfänge in Berlin von Herzlichkeit und Gastfreundschaft geprägt waren, so schwang bei allen Veranstaltungen im Hintergrund ein Moment mit, das aus den innenpolitischen Spannungen der Weimarer Republik resultierte. Während des Empfangs bei Gustav Böß im Rathaus sprach Hünefeld diesen Zusammenhang an. Man habe ihm übelgenommen, dass er auch eine Einladung des »Stahlhelms«, dem paramilitärischen Arm der demokratiefeindlichen DNVP, angenommen habe. Er würde aber genauso einer Einladung des SPD-nahen »Reichsbanners« Folge leisten, versuchte er den Vorwurf zu entkräften, da sein Flug ein Ereignis gewesen sei, das ganz Deutschland angehe. Einige Tage später, am 26. Juni, folgte dann die Kundgebung des »Stahlhelms« mit den drei Fliegern. Im trotz hoher Eintrittspreise ausverkauften Berliner Sportpalast präsentierten sich Köhl, Hünefeld und Fitzmaurice den etwa 9.000 »Stahlhelmern«. Bei dem anschließenden Aufmarsch kam es zu einigen Rangeleien mit dem Publikum. An der Ecke Pallasstraße hatte sich eine Anzahl junger Männer auf einem Gerüst aufgestellt und brüllte »ironische Kommentare« auf die »Stahlhelmer« herab, die ihrerseits zurückbrüllten. Die Berliner Polizei, die mit mehreren Hundertschaften vor Ort war, musste eingreifen, um die Straße wieder passierbar zu machen.⁵⁰ Hier war ein kritischer Wendepunkt in der ungebremsten Begeisterung für die drei Flieger als Personen – nicht aber für ihre Pioniertat – auszumachen, der sich bald noch verstärken sollte.

50 »Die Ozeanflieger beim Stahlhelm«, in: *Vossische Zeitung* Nr. 297 vom 26. Juni 1928 Morgenausgabe.

»Doorn oder Deutschland«

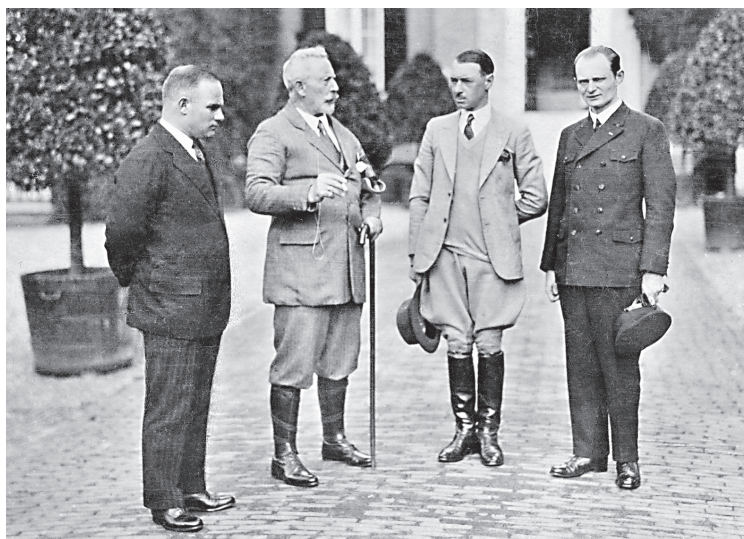
Stimmen der Ablehnung oder negative Äußerungen gegenüber den Ozeanfliegern, ihren Flug und seine Bedeutung hatte es während der unzähligen Ehrungen, Paraden und Empfänge in Amerika und Deutschland nur sehr vereinzelt gegeben. Ein frühes Zeichen des Protests gegen den Flug zeigte sich beim Empfang in der Bremischen Bürgerschaft, als die kleine Fraktion der KPD als einzige demonstrativ auf ihren Stühlen sitzen blieb, während die übrigen Mitglieder des Stadtparlaments den Fliegern stehende Ovationen entgegenbrachten. Mit dieser symbolischen Geste wollten die Kommunisten keineswegs »die große fliegerische Leistung« in Abrede stellen, sondern sie protestierten gegen die mit »dieser ›Ehrung‹ konform gehenden künstlich erzeugten Begeisterungswelle für den erstarkenden neudeutschen Imperialismus« und den »Geist des Chauvinismus«. ⁵¹

Die monatelange Euphorie ob der drei Flieger endete dann aber ziemlich abrupt. Für den 8. Juli war ihr Besuch in Köln vorgesehen. Auf dem Weg dorthin entschieden sich die Flieger dazu, vorab einen Abstecher ins niederländische Doorn zu machen, um am 7. Juli dem exilierten deutschen Kaiser Wilhelm II. einen Besuch abzustatten. In der regionalen wie überregionalen Presse brach daraufhin mehrheitlich ein Sturm der Entrüstung aus. Die *Kölnische Volkszeitung* bedauerte den Entschluss, »der nur Zwietracht hervorrufen könne«. Der feierliche Empfang in Köln war für den nächsten Tag auf 12 Uhr festgesetzt worden. Die drei Flieger kamen, wohl nicht zuletzt aus Protest über die in ihren Augen unfaire Reaktionen auf ihren Besuch in Doorn, erst um

51 Erinnerungen und politischer Lebenslauf von Heinke Heinks vom 10. September 1960, in: SAPMO-BArch, SgY 30, Nr. 364, Bl. 111 f.

17 Uhr mit ihrem Flugzeug in Köln an. Sie hatten der Stadt Köln keine Antwort gegeben und diese nicht über ihre Verspätung informiert. Der offizielle feierliche Empfang fiel daraufhin aus. Als die Flieger schließlich eintrafen, fand sich nur ein Beigeordneter auf dem Flugplatz ein, um sie im Namen der Stadt Köln willkommen zu heißen. Dabei rechtefertigten sie ihre Fahrt nach Doorn als Privatbesuch. Auf der anschließenden Zeppelin-Gedenkfeier auf dem Kölner Flugplatz sprach von Hünefeld, als einziger der drei Ozeanflieger anwesend, nochmals über den umstrittenen Entschluss. Er verbat sich »in aller Entschiedenheit [...] zu einer Gesinnungslumperei sich herausfordern zu lassen«. Und während seines öffentlichen Abendvortrages in den Kölner Messehallen äußerte er: »Wenn zwei oder drei Privatleute einen Besuch machen, zu dem ihr Herz sie treibt, so ist es unanständig, ihnen daraus einen Vorwurf zu machen.« Dass die drei Piloten durch ihren historischen Flug aber keine Privatleute mehr waren, wollte oder konnte Hünefeld nicht realisieren. Er schloss dann mit den trotzigsten Worten: »Wir haben es satt, gefeiert zu werden.«

Die *Vossische Zeitung* kommentierte hierzu unter der Überschrift »Doorn oder Deutschland!«, dass Köhl und Hünefeld auf einem »Rundflug, den sie, durch ihre Tat und die Umstände dazu gemacht, als Repräsentanten der deutschen Fliegerei, und damit der deutschen Nation ausführten, in den Niederlanden einem Mann offiziell ihre Aufwartung machten«, der immer noch durch Kundgebungen in das Staatsleben des Deutschen Reichs sich einzumischen trachtet. Der in seiner Person nicht nur den Gegensatz zum heutigen deutschen Staat sichtbar verkörpert [...], sondern der keine Gelegenheit vorübergehen lässt, seiner verbissenen Abneigung gegen diesen Staat Ausdruck zu verleihen.« Jemand, so der Kommentator, der »mit der Sichtbarkeit« von Köhl und von Hünefeld »diesem Mann in Doorn »seine Aufwartung macht«, der »mag sich dann noch von den Parteigängern dieses



Besuch beim
abgedankten
Kaiser Wilhelm II.
in Doorn, 7. Juli
1928.

Mannes in Deutschland feiern lassen, auf die Verehrung, Begeisterung und Begrüßung des Gesamtvolkes hat er dann keinen Anspruch mehr«. ⁵² In ihrem Buch *Wir von der Bremen*, das im Oktober 1928 erschien, wurden die grandiosen Empfänge in den USA detailliert berichtet, aber über die Veranstaltungen in den deutschen Städten schwiegen sie sich weitgehend aus.

Insbesondere von deutschnationalen Kreisen wurden Köhl und Hünefeld für ihren Besuch in Doorn und ihre nationalistische Gesinnung gefeiert. Als Hünefeld im Februar 1929 starb, erhielt er ein feier-

52 »Doorn oder Deutschland! Der Fliegerbesuch in Köln«, in: *Vossische Zeitung* Nr. 321 vom 10. Juli 1928 Morgenausgabe.

Anlässlich der Einführung des interkontinentalen Linienflugverkehrs durch die »neue« Lufthansa posieren Hans Bongers (1. Vorstand der Lufthansa AG), Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm und James C. Fitzmaurice (v.l.n.r.) für die Presse, 8. Juni 1955.



liches Begräbniszeremoniell im Berliner Dom. Neben Fliegerkollegen waren auch Vertreter von Reichsregierung und Reichstag erschienen, außerdem Abgesandte des einstigen Kaisers und des Kronprinzen sowie der japanische Botschafter. Der »Stahlhelm«, zu dem von Hünefeld stets ein enges Verhältnis unterhalten hatte, stellte die Ehrenwache sowohl im Dom als auch bei der späteren Beisetzung auf dem Friedhof in Berlin-Steglitz.

Ein paar Jahre später wurde die Luftgeltung im eigentlichen Sinne, also die Wiedergewinnung nationaler Bedeutung nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg durch die Eroberung der Luft, von den Nationalsozialisten für ihre Zwecke instrumentalisiert. Insbesondere in der Anfangszeit des Regimes versuchten sie, die historische Pioniertat von 1928 für ihre politischen Ziele auszunutzen. Hermann Köhl ließ sich anfangs noch zögerlich dafür »einspannen«, ging dann aber später

auf Distanz zum »Dritten Reich«. ⁵³ Auch nach 1945 stellte sich die schwierige Frage der Tradition und Traditionspflege in der deutschen Luftfahrt. Am 1. März 1955 begann die Lufthansa dank einer Ausnahmegenehmigung der Alliierten Hohen Kommission mit einem Probebetrieb, der am 15. Mai 1955 – zehn Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs – in den europäischen Luftverkehr mündete. Kaum einen Monat später eröffnete die Fluggesellschaft den transatlantischen Luftverkehr. Es war nicht nur bezeichnend, dass beim Wiederbeginn zum Teil dieselben Personen an der Wiege der Lufthansa standen wie schon 1925/26. Indem zum ersten Linienflug über den Atlantik mit James Fitzmaurice der einzige noch lebende Flieger der »Bremen« mitgenommen wurde, knüpfte das Unternehmen bewusst an die Pioniertat von 1928 an. »Die Analogie war schräg«, so urteilt der Luftfahrthistoriker Lutz Budraß, »da die erste Ost-West-Überquerung allenfalls ein Ärgernis für die Lufthansa gewesen war«. ⁵⁴

53 Vgl. »Gespräch zwischen Hauptmann Hermann Köhl und Major Ruff anlässlich des 5. Jahrestag des Ost-West-Ozeanflugs (12./13. April 1928)«, im Rundfunk gesendet am 7. April 1933, in: DRA, Nr. 2935568.

54 Budraß: Adler und Kranich (wie Anm. 1), S. 507f.

Weiterführende Quellen und Literatur

- Michael C. Bienert: Reisen in die Zukunft. Die USA-Besuche des Berliner Magistrats 1929 (= Ernst-Reuter-Hefte, H. 4), Berlin 2014.
- Daniel Brandau: Die Plausibilität des Fortschritts. Deutsche Raumfahrtvorstellungen im Jahre 1928, in: Uwe Fraunholz/Anke Woschech (Hrsg.): Technology Fiction. Technische Visionen und Utopien in der Hochmoderne (= 1800–2000. Kulturgeschichten der Moderne, Bd. 10), Bielefeld 2012, S. 65–91.
- Lutz Budrass: Adler und Kranich. Die Lufthansa und ihre Geschichte 1926–1955, München 2016.
- James Fitzmaurice/Hermann Köhl/Ehrenfried Günther von Hünefeld: Unser Ozeanflug. Lebenserinnerungen, Berlin 1929.
- Peter Kuckuk: Der Trans-Atlantikflug mit der »Bremen« durch Köhl, Fitzmaurice und v. Hünefeld im Jahr 1928, in: ders./Hartmut Pophanken/Klaus Schalipp (Hrsg.): Ein Jahrhundert Luft- und Raumfahrt in Bremen. Von den frühesten Flugversuchen zum Airbus und zur Ariane, Bremen 2016, S. 301–318.
- George J. Lankevich: New York City. A Short History, New York u. a. 2002.
- Howard F. McMains: The Guest of the Nation. Politics and Charles Lindbergh's Return to the United States in 1927, in: New York History 66 (1985), H. 3, S. 262–279.
- Dietmar von Reeken/Malte Thießen (Hrsg.): Ehrregime. Akteure, Praktiken und Medien lokaler Ehrungen in der Moderne, Göttingen 2016.
- Michael Wala: Weimar und Amerika. Botschafter Friedrich von Prittwitz und Gaffron und die deutsch-amerikanischen Beziehungen von 1927 bis 1933 (=Transatlantische historische Studien, Bd. 12), Stuttgart 2001.

Bildnachweis

- bpk-Bildagentur** S. 27/Umschlagseite hinten rechts: Nr. 20002547;
S. 41: Nr. 20002544 (J. Schorer); S. 46: Nr. 20013887; S. 51: (Ge-
heimes Staatsarchiv, SPK, Bildstelle GStA PK).
- Deutsches Technikmuseum Berlin** S. 52: Nr. VI.1.003.05201.
- Getty Images** S. 6: Nr. 516525102 (Bettmann).
- Hermann-Köhl-Museum, Pfaffenhofen** Umschlagseite vorn: Al-
bum 1, Nr. 32; S. 16: Album 1, Nr. 33.
- Landesarchiv Berlin, FRep. 290** S. 9: Nr. II1306; S. 45: Nr. 0212025.
- Stiftung Ernst-Reuter-Archiv, Sammlung Paul F. Schwarzer** S. 19/
Umschlagseite hinten links: Nr. 4; S. 22: Nr. 2.
- ullstein bild** S. 31: Nr. 02641834 (A. Gross); S. 37: Nr. 06534114
(Süddeutsche Zeitung Photo/Scherl); S. 42: Nr. 00261801.

Der Autor

Sven Schultze, Dr. phil., geboren 1977, Studium der Geschichte und Germanistik an der Universität Potsdam. Wissenschaftlicher Mitarbeiter in der Gedenk- und Begegnungsstätte Leistikowstraße Potsdam und Dozent für Wirtschaftsgeschichte an der Technischen Universität Berlin. Veröffentlichungen zur deutschen Zeit-, Wirtschafts- und Wissenschaftsgeschichte.

STIFTUNG
ERNST-REUTER-ARCHIV

Die Stiftung Ernst-Reuter-Archiv wurde am 26. März 2010 gegründet. Sie ist dem Gedenken an den ersten Regierenden Bürgermeister von Berlin, Ernst Reuter (1889–1953), gewidmet. Wie kaum eine andere Persönlichkeit hat er nach dem Zweiten Weltkrieg die Geschichte Berlins und Deutschlands geprägt. Seine Rolle als wichtigste Stimme für Freiheit, Demokratie und Selbstbestimmung während der sowjetischen Blockade 1948/49 ist legendär. Bis zu seinem Tod im September 1953 setzte sich Ernst Reuter mit allen Kräften dafür ein, dass die Belange West-Berlins und der Menschen auf der östlichen Seite des »Eisernen Vorhangs« im politischen Geschehen der Bundesrepublik Deutschland gebührend berücksichtigt wurden.

Zugleich weist die Arbeit der Stiftung über die historische Person von Ernst Reuter hinaus. Sie richtet sich auf die wissenschaftliche Erforschung der Zeitgeschichte. Modernen Fragestellungen und interdisziplinären Ansätzen aufgeschlossen, sucht die Stiftung Ernst-Reuter-Archiv nach neuen Perspektiven auf die Geschichte Berlins und Deutschlands im 20. Jahrhundert.

Mehr Informationen unter www.ernst-reuter.org



Im April 1928 flogen die Deutschen Hermann Köhl und Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld sowie der Ire James Fitzmaurice von Irland nach Neufundland. Sie überquerten erstmals den Nordatlantik auf der Ost-West-Strecke. Ihr Flug erregte weltweit großes Interesse. In den USA und in Deutschland wurden sie als »Helden der Lüfte« gefeiert. Den Höhepunkt der Ehrungen bildeten die triumphalen Empfänge in New York und Berlin.

Am Beispiel der Feierlichkeiten für die Ozeanflieger beleuchtet die elfte Ausgabe der Ernst-Reuter-Hefte ein besonderes Kapitel der Zwischenkriegszeit, das weitgehend in Vergessenheit geraten ist. In ihm verbanden sich kühne Flugunternehmungen mit der Begeisterung für den technischen Fortschritt und dem Glauben an die Überwindung nationaler Grenzen. Zugleich stellte sich aber auch die Frage nach der politischen Dimension des Fliegens.

ISSN 2194-5810
ISBN 978-3-95410-238-9



€ 5,- |D|

STIFTUNG

ERNST-REUTER-ARCHIV

www.bebra-wissenschaft.de