

Klaus Breiler

# VOM FLIEGEN UND LANDEN

Zur Geschichte  
der ostdeutschen  
Luftfahrt



Passage-Verlag





Dessau, 13. September 1919, Rekordflug einer Junkers-F 13



Friedrichshafen, 20. Oktober 1929, Rekordflug einer DoX mit 170 Passagieren (eine Flugstunde)

Flugkapitän Klaus Breiler erzählt in diesem spannenden Buch über die Geschichte der zivilen Luftfahrt im Osten Deutschlands seit ihren Anfängen und speziell über ihre Entwicklung in der DDR. Der Autor, selbst langjähriger Pilot und Fluglehrer, sieht die Gründung und den Niedergang der DDR-Luftfahrtgesellschaft INTERFLUG als wesentlichen Teil dieser Ära. Statt dem neuen Unternehmen die Chance zu geben, sich am globalen Markt zu behaupten, führte die Treuhandanstalt die INTERFLUG in den Jahren 1991 bis 2007 in die Liquidation.

In Gesprächen mit ehemaligen Mitarbeitern, Mitgliedern der Cockpit- und Kabinencrews, Technikern und Fluglotsen, erinnert er sowohl an die Anfänge als auch an die Aufgaben und Etappen dieses international agierenden Unternehmens. Im Fokus stehen der Flugbetrieb im In- und Ausland, die Ausbildung der Piloten sowie die Einsätze der Stewardessen. Klaus Breiler beleuchtet Hintergründe, redet Klartext, lässt Fakten sprechen.

Bei aller Brisanz vergisst der Autor nicht die Meilensteine der deutschen Luftfahrt, die Flugpioniere und Plätze, an denen sie ihre Ideen mutig und oft belächelt in die Tat umsetzten. Erinnert wird an Persönlichkeiten wie Lilienthal, von Hünefeld, Junkers und innovative Wissenschaftler, die nach dem Zweiten Weltkrieg eine funktionierende Luftfahrtgesellschaft in Ostdeutschland aufbauten und in Dresden sogar ein konkurrenzfähiges Flugzeug entwickelten. Vom Fliegen und Landen endet nicht ohne Ausblick – wird der Traum vom Fliegen doch vielerorts heute zum Alptraum, so dass die umfangreichen Aufgaben der Airlines in einer globalisierten Welt mit den individuellen Rechten der Bürger in den vom Fluglärm betroffenen Regionen auf einen Nenner gebracht werden müssen.



Diepensee, 13. März 1957, die erste DDR-Crew der Deutschen Lufthansa startet mit einer in Dresden gebauten IL-14P



Schönefeld, 3. Oktober 1990 am „Tag der Deutschen Einheit“, die INTERFLUG mit ihrem Airbus A 310-304



## ke off für die vatfliegerei

nd von Hünefeld auf  
Spuren seines  
ihmten Vorfahren

: Auf den Spuren seines  
hmten Vorfahren: Bernd  
Hünefeld ist „ready for  
off“ mit dem Ultraleicht-  
zeug Typ Ikarus C-42 der  
schule Zwickau

n: Landung nach einem  
nisreichen Flug in der  
e des Vulkanberges Ätna  
Sizilien.

**B**egeistert von den Taten der Flugpioniere, zu denen auch mein berühmt gewordener Vorfahre, Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld, zählt, wollte ich als junger Mensch ebenfalls in den Himmel aufsteigen, um frei von allen Zwängen meine Flugziele auszusuchen. Im Jahre 1963 in Zwickau geboren sah ich dafür vor 1989 allerdings keine reale Chance. Obwohl ein Flugplatz, an dem schon seit Jahrzehnten Piloten ausgebildet wurden, in meiner Nähe lag, hatte ich mir als Jugendlicher die Fliegerei aus dem Kopf geschlagen. Nach 1989 rückte die Privatfliegerei in greifbare Nähe. Erst 2002 war es dann aber soweit. Ich erwarb den Ultraleichtflugschein. Die UL-Flugschule in Zwickau war mir dabei eine große Hilfe. Flügen im Raum Sachsen, Thüringen und Brandenburg folgten bald anspruchsvollere Luftfahrten. Mit einem UL vom Typ Ikarus C-42 nahm ich mehrmals am Sachsenmarathon teil, einer jährlich organisierten Luftsportveranstaltung. Meine Flugstrecken führten mich über die französischen Seealpen nach Gap und von dort zum Mittelmeer. Danach nahm ich mir Italien und Kroatien mit dem Überflug der Alpen sowie eine Runde um den Ätna in Sizilien und zurück nach Zwickau vor. Bei einem Flug über die Ostsee nach Dänemark und über die Nordsee nach Helgoland spürte ich für



kurze Zeit das Gefühl meines Vorfahren, wie es wohl sein muss, wenn unter einem nur Wasser ist. Natürlich sind meine „Hüpfer“ nicht mit der Pionierleistung der ersten Ozeanflieger zu vergleichen. Die Teilnahme an Alpenflugeinweisungen, spezielle Flugwetterseminare und ständige Fortbildungen sind für Privatpiloten eine Voraussetzung für sicheres Fliegen. Frei sein wie ein Vogel bedeutet eben nicht, frei zu sein von Pflichten, Regeln und Selbstkontrolle. Mein Ahne hat bei seinem ersten Weltflug von Berlin nach Tokio fliegerisches Neuland mittels Luftbildern festgehalten – meine Aufnahmen sind fliegerische Erinnerungen eines Amateurs und ein Stück Freiheit zugleich.

*Bernd von Hünefeld*







oben: Glauchau mit Schloss und Kirche St. Georgen

unten: Dresdener Innenstadt mit Schloss, Hofkirche und Frauenkirche, Fotos Bernd von Hünefeld





„Wir müssen Flugzeuge benutzen, um die Völker einander näher zu bringen: mein schönstes Ziel ist, dazu beizutragen, in fruchtbarem Kampf zum Segen und zum kulturellen Fortschritt der Menschheit. Die Junkers-Flugzeuge sollen dann, wenn sie amerikanischen Boden berühren, Sendboten des Friedens sein, und wir hoffen, dass andere Nationen in dieser großen Sendung mit uns einig gehen.“

Prof. Hugo Junkers  
(Dessau, August 1927)



Die W 33 „Europa“ und „Bremen“ 1927 in Dessau

## Der Nordatlantikflug – die Familien von Hünefeld erinnern

Elke von Hünefeld erinnert sich im Jahr 2011 an ihren berühmten Vorfahren

„Selbstverständlich gibt es Schwierigkeiten. Aber Schwierigkeiten sind ja bekanntlich dazu da, um überwunden zu werden.“ Diesen Spruch prägte mein Vorfahre Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld in den 1920er Jahren. Ich möchte im Folgenden über ein Ereignis berichten, das nicht

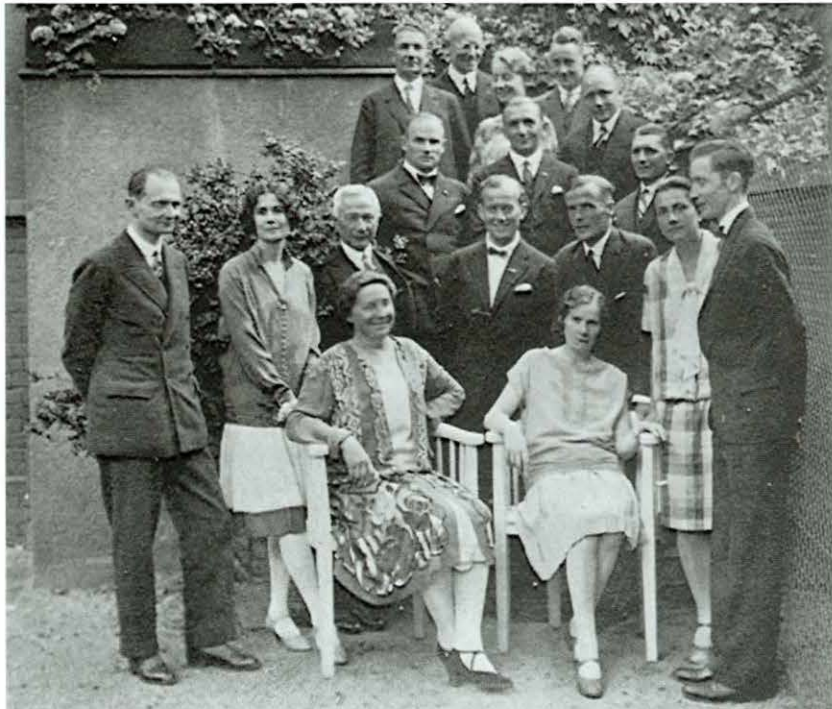
nur für die drei Flieger überwältigend war, sondern auch für uns heute tragende Bedeutung hat – der erste Nonstop Atlantikflug von Europa nach Amerika.

### Auf anderem Wege

Die Idee den „großen Teich“ zu überqueren schwirrte in den Köpfen der Menschen schon seit langem umher. Mit Schiffen wurde dies bereits ermöglicht. Doch mittlerweile hatte sich der Wunsch entwickelt, den Weg durch die Lüfte zu nehmen. Der erste Nonstopflug von Amerika nach Europa fand schon im Jahre 1919 statt. Die beiden britischen Offiziere John Alcock und Arthur Whitten-Brown flogen mit dem großen Doppeldecker „Eagle VIII“, einem „Vickers Viny-Flugzeug“, von Neufundland nach England. Einige Jahre später folgte dann der berühmte West-Ost Nonstop- und Alleinflug von Charles Lindbergh. Doch endlich sollte diese Leistung auch in der anderen Richtung realisiert werden. In ganz Europa hegten begeisterte Flugenthusiasten Pläne für dieses sehr schwierige Vorhaben. Drei von ihnen waren die beiden Deutschen Hermann Köhl und Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld sowie der Ire James Christopher Fitzmaurice. Jeder von ihnen hatte selbst eigene Pläne für die Atlantikbezwingung, die letztendlich aber zusammengeführt wurden.

### Die ersten Pläne

Am 13. Juni 1927 erreichte ein Schnelldampfer von Amerika kommend Bremerhaven. Es handelte sich hierbei um die „Columbus“ des Norddeutschen Lloyd. Zwei Männer tummelten sich in Mit- ten der Empfangsmenge – der Pressechef des



Prof. Hugo Junkers und seine Frau Hertha mit den Besatzungen der Flugzeuge W 33 „Europa“ und „Bremen“, ihren Gattinnen sowie Mitarbeitern des Hauptbüros



Norddeutschen Lloyd, Freiherr von Hünefeld, und der Direktor und Pilot der Norddeutschen Luftverkehrsgesellschaft Bremen, Cornelius H. Edzard. Auf dem Dampfer befanden sich die Frauen der beiden Ozeanflieger, Clarence D. Chamberlin und Charles E. Levine. Ihre Männer hatten in 42,5 Stunden den Atlantik in West-Ost-Richtung bezwungen. Die Begeisterung, ja Euphorie, die bei diesem Empfang aufkam, ermunterten von Hünefeld und Edzard in ihrem Plan, endlich auch den Ozeanflug von Europa nach Amerika zu wagen.



Die Flugrouten über den Nordatlantik

### Die Junkers W 33 L

Die Wahl, mit welchem Flugzeug das Unternehmen verwirklicht werden sollte, war schnell getroffen. Eine Weiterentwicklung der F 13, die W 33 L von den Junkers-Werken aus Dessau, wurde als die für dieses Unternehmen am besten geeignete Maschine ausgewählt. Um einen Ost-West-Flug durchführen zu können, waren unter anderem eine große Stabilität der Maschine und ein sehr zuverlässiger, leistungsstarker Motor nötig. Bevor aber überhaupt an eine Atlantiküberquerung zu denken war, forderte Hugo Junkers die Langstreckenerprobung dieses Modells. So war es zum Beispiel unbedingt notwendig, sich mit dem neu entwickelten „Askania“-Wendekreisler vertraut zu machen, der die Flugzeugführung im Blindflug ermöglichte.

### Weitere Schritte

Nachdem die Verbindung mit den Junkers-Werken in Dessau hergestellt war, konnte das Vorkaufsrecht für die W 33 erworben werden. Die Finanzierung des Unternehmens wurde im Wesentlichen von der Norddeutschen Lloyd gestützt. Da zwei Piloten für den Flug notwendig waren und von Hünefeld sich durch eine Erkrankung nicht in der Lage sah, zu fliegen, stellte Hugo Junkers von Hünefeld und Edzard den erfahrenen Luft-Hansa-Piloten Hermann Köhl vor. Köhl schloss sich dem Unternehmen an. Zudem konnte ein weiteres Flugzeug gleichen Typs durch den amerikanischen Hearst Pressekonzern zur Verfügung gestellt werden. Die beiden Maschinen wurden auf die Namen „Bremen“ und „Europa“ getauft. In der „Bremen“ sollten die beiden Piloten Edzard und Köhl und als Passagier von Hünefeld fliegen, in der „Europa“ die beiden Junkers Piloten Risticz und Loose sowie der Hearst Journalist Hugo R. Knickerbocker.

### Versuch Nr. 1

Am 14. August 1927 sollte es dann endlich so weit sein. Die Überquerung des „großen Teiches“ stand kurz bevor. Durch das Verabschiedungszeremo-

niell und den Presserummel am Startflughafen Dessau, konnten die Männer erst gegen Abend starten. Sie wurden bis zur Küste von einer Junkers G 31 mit Hertha Junkers und Frau Knickerbocker an Bord begleitet. Doch der Weiterflug ereignete sich nicht gerade glücklich. Die „Bremen“ gelangte trotz starker Stürme bis zur irischen West-Küste und sogar bis auf den Atlantik. Da die Wetterbedingungen sich aber mehr als schlecht gestalteten, beschlossen die drei, nicht ihr Leben unnütz aufs Spiel zu setzen, sondern wieder nach Dessau zurückzukehren. Köhl, Loose und von Hünefeld landeten wieder wohlbehalten in Dessau. Die Besatzung der „Europa“ hingegen erging es wesentlich schlechter. Sie hatte Motorstörungen und musste nach nur fünf Stunden Flug in Bremen notlanden. Den Insassen passierte glücklicherweise nichts, aber die Maschine wurde stark beschädigt. So knickte unter anderem das Fahrwerk weg, das Heck wurde abgerissen und der Propeller brach. Die Öffentlichkeit war nunmehr der Meinung, dass eine Atlantiküberquerung eine so waghalsige wie unsinnige Aktion sei. Unter diesem Druck stellte auch der Norddeutsche Lloyd seine Unterstützung ein.

### Neue Wege

Von Hünefeld hatte sich einen Satz von Johann Wolfgang Goethe als Leitspruch zu Eigen gemacht: „Denn ich bin ein Mensch gewesen, und es heißt ein Kämpfer sein!“ Mit ungebrochenem Willen verfolgte er sein Ziel, den Nordatlantik doch noch zu bezwingen. Er fand nach vielen Bemühungen elf finanzkräftige Männer, die vorwiegend aus Bremen kamen und zwischen 2 000 und 10 000 Mark zur Verfügung stellten. Nun konnte von Hünefeld die „Bremen“ für rund 80 000 Reichsmark erwerben. Edzard und Loose beteiligten sich aus beruflichen Gründen nicht mehr am Flug, weshalb Hermann Köhl die gesamte flugtechnische Vorbereitung übernahm. Doch die Stimmung gegenüber dem Vorhaben wurde in Deutschland immer schlechter. Man wollte nicht noch mehr

### Die „Bremen“

Spannweite	18,38 m (17,75)
Länge	10,90 m (10,50)
Höhe	3,50 m
Flügelfläche	46 m <sup>2</sup> (43)
Leergewicht	1350 kg (1220)
Zuladung	2335 kg (1280)
Abfluggewicht	3685 kg (2500)
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Reisegeschwindigkeit	160 km/h (150)
Landegeschwindigkeit	95 km/h
Gipfelhöhe	4300 m
Reichweite	7700 km (1000)
Kraftstoffverbrauch	50 kg/h
Ölverbrauch	3 kg/h

Motor	
Junkers L5, wassergekühlter	
Sechszylinder Reihenmotor	
Gewicht	325 kg
Bohrung	160 mm
Hub	190 mm
Verdichtung	1:7 (1:5,5)
Umdrehungen/min	1500
Leistung	360 PS (310 PS)

Die von Hermann Köhl vorgeschlagenen technischen Änderungen an der W 33 für den geplanten Flugversuch von 1928. Die Standard-Daten stehen in Klammern.



## Logbuch

12. April, 05:09 GMT (Greenwich Mean Time) Auf dem Flughafen Baldonnel, ca. 19 km südwestlich von Dublin, wird der Motor der „Bremen“ gestartet

12. April, 05:38 GMT Die „Bremen“ hebt in westlicher Richtung ab

12. April, 07:05 GMT Die „Bremen“ passiert den Leuchtturm „Slyne Head“ im County Galway und steuert „Mitchel Field“, Long Island, New York an – in einer Höhe von ca. 500 m und mit einer Geschwindigkeit von ca. 200 km/h.

12. April, 09:00 GMT Die Crew nimmt ihre erste Mahlzeit ein – heiße Suppe und Sandwiches

12. April, 13:45 GMT Die „Bremen“ kreuzt den dreißigsten Längengrad; Geschwindigkeit über Grund über 170 km/h

12. April, 16:00 GMT Die „Bremen“ steigt auf 600 m. Eine Nebelwand tut sich auf, doch die „Bremen“ weicht ihr nicht aus, sondern behält den Kurs bei. Sie sinkt wieder auf 100 m, dann sogar auf 150 m unter dem Meeresspiegel (barometrisch verstanden). Die Crew sieht nun die Wasseroberfläche. Die „Bremen“ wird von Windböen erfasst und herumgerissen. Sie befinden sich in einem fürchterlichen Orkan, knapp über dem aufgewühlten Meer und dicht unter der Nebeldecke. Sie kämpfen eine Stunde lang bis der Sturm aufhört, dann bricht die Dämmerung herein

12. April, 21:00 GMT Die Crew macht ihre letzte Driftberechnung. Als die Sonne untergeht und die Wolken die Sterne verdecken, steigt die „Bremen“ auf 1800 m. Köhl schätzt, dass sie etwa drei Stunden vom Festland entfernt sind. Wenn sie auf Kurs geblieben wären, hätte diese Schätzung gestimmt. Doch sie können sich – ohne die Hilfe des Polarsterns – lediglich auf den Kompass verlassen und driften deshalb weit ab vom Kurs in Richtung Norden. Die „Benzinuhren“ (Kraftstoffanzeiger) versagen

13. April, 06:50 GMT Sie sehen den Polarstern wieder. James Fitzmaurice schätzt, dass der Kompass um 40 Grad falsch anzeigt. Köhl dreht sofort südwestlich, um der Ostküste Nordamerikas in Richtung „Mitchel Field“ zu folgen, das sich ca. 1500 Meilen südlich der „Bremen“ befindet. Sie fliegen zwischen den Torngat Mountains von Labrador hindurch und dann – ohne eine Landmarke zu erkennen – den Georg River entlang. Um den Gegenwindeffekt des starken Südwestwindes zu verringern, sinkt Köhl hinab ins Georg River Valley und fliegt in einer Höhe von nur 10 m.

13. April, 14:00 GMT Die „Bremen“ überfliegt die Seen und die Quelle des Georg Rivers. Die Crew sieht niemanden am Boden, doch die „Bremen“ wird von einigen Personen gesichtet

13. April, 15:00 GMT Die „Bremen“ wird gesehen, als sie über den North West River am Ufer von Lake Melville fliegt.

13. April, ca. 17:50 GMT Mit einem Rest Treibstoff für etwa neun Stunden und einer nur ungefähren Kenntnis ihres Standortes entdeckt die Crew einen Leuchtturm auf einer Insel; dann eine Meute Hunde; dann vier Personen. Es ist Greenly Island in der Meeresenge von Belle Isle. Sie trennt Neufundland von Labrador auf dem Festland. Greenly Island gehört zur Provinz Quebec. Die Crew sucht einen geeigneten Landeplatz und entdeckt einen kleinen, zugefrorenen Weiher in der Nähe des Leuchtturms. Landeanflug, die „Bremen“ setzt auf, die Eisfläche bricht – das Flugzeug steht auf dem Kopf. Hermann Köhl reißt die Zündung heraus, dennoch wird der Propeller beschädigt. Die Bewohner des Leuchtturms nehmen die Ozeanflieger auf. Sie helfen die „Bremen“ zu bergen



Die Bergung der W 33 „Bremen“ nach ihrer Notlandung



Die W 33 Bremen vor dem Start in Baldonnel 1928

verunglückte Piloten betrauern. Somit musste ein neuer Startflughafen festgelegt werden. Die Wahl fiel auf den kleinen Militärflugplatz Baldonnel in der Nähe von Dublin.

## Auf nach Baldonnel

Zu Beginn des Jahres 1928 reisten dann Köhl und von Hünefeld nach Irland, um die örtlichen Begebenheiten zu besichtigen. Sie wurden mit großer Zuvorkommenheit von den irischen Behörden empfangen. Auch war schnell der Kontakt zu dem dortigen Flugplatzkommandanten James Christopher Fitzmaurice hergestellt. Später sagte von Hünefeld: „Wir gingen nach Irland um einen Kameraden zu suchen und fanden einen Freund!“ Nun musste nur noch die W 33 L nach Baldonnel geschafft werden, was nicht so einfach zu bewerkstelligen war. Da in Deutschland die Stimmung gegenüber dem Flug immer noch negativ war und die „Bremen“ keine Starterlaubnis für längere Flüge bekommen hätte, ersannen beide eine List: Am 26. März 1928 meldete Köhl einen Testflug von Berlin nach Dessau an, so wie er es auch die Tage zuvor immer getan hatte. Diesmal sollte er aber nicht alleine fliegen. Hünefeld versteckte sich zwischen den Tanks im Laderaum des Flugzeuges und beide flogen nicht zum angemeldeten Ziel, sondern direkt nach Irland. In Baldonnel angekommen begannen intensivste Vorbereitungen. So wurde zum Beispiel die Startbahn durch den Abbau einer Mauer verlängert, damit die extrem beladene „Bremen“ überhaupt starten konnte. Von der Hilfsbereitschaft und dem Enthusiasmus von Major Fitzmaurice waren Köhl und Hünefeld überwältigt. Sie entschlossen sich, ihn als zweiten Piloten mitzunehmen. Er ersetzte damit den Junkers-Piloten Paul Spindler, der aus beruflichen Gründen nicht mehr teilnehmen wollte. Fitzmaurice ging sofort freudig auf dieses Angebot ein. Nun galt es nur noch, auf besseres Wetter zu warten. In dieser Zeit wurde Fitzmaurice mit der W 33 L vollends vertraut gemacht.



## Der Flug

Am 11. April 1928 prognostizierte der britische Wetterdienst günstige Entwicklungen auf dem Nordatlantik. Die Startfestlegung erfolgte auf den nächsten Morgen. Bereits der Start stellte sich als die erste große Herausforderung heraus. Die Maschine war so schwer mit Treibstoff beladen, dass sie kaum vom Boden loskam. Plötzlich rannte auch noch ein Schaf auf die Startbahn. Fitzmaurice zog geistesgegenwärtig die Steuersäule. Die „Bremen“ kam frei, das Schaf überlebte und der Steigflug in Westrichtung begann. Die erste Etappe des Fluges verlief so ruhig, wie es sich jeder Flieger erträumt. Sie folgten dem geplanten Kompasskurs und warfen gelegentlich Rauchfackeln ab, um die Windrichtung zu bestimmen. Die Aufgaben waren klar verteilt: Köhl und Fitzmaurice wechselten sich an der Steuersäule ab, Hünefeld sorgte für das leibliche Wohl. Doch das Glück blieb den drei Männern nicht den ganzen Flug über wohl gesonnen. Der Wind wurde immer stärker. Sie mussten so tief wie möglich über der Wasseroberfläche fliegen. Jede Minute bedeutete Kampf. Allmählich trat die Nacht ein. Doch plötzlich war es nicht nur Draußen dunkel, sondern auch im Flugzeug. Die Innenbeleuchtung war ausgefallen. Die Piloten konnten die Instrumente nur noch mit Hilfe von Taschenlampen ablesen. Unter diesen Umständen schien es unmöglich, den Kurs exakt einzuhalten. Und dann reichte mit entsetztem Gesicht Fitzmaurice einen Zettel an Köhl – zum Sprechen war es zu laut im Flugzeug und um an Gewicht zu sparen, hatte man auf jegliche Funkausrüstung einschließlich Bordfunk verzichtet. Auf dem Zettel stand die Hiobsbotschaft des Passagiers Hünefeld aus der Kabine: „Gehen Sie an Land, solange das noch möglich ist. Unser Öltank ist anscheinend leak.“ Glücklicherweise stellte sich heraus, dass dieser Ölverlust keine größeren Konsequenzen haben sollte. Es war nämlich nur ein kleines Leck an der Tachometerwelle. Dennoch waren die bangen Stunden noch nicht vorbei. Die Navigation wurde immer schwieriger. Die Piloten waren über starke Erdmagnetfelder geflogen. Durch Beobachtung der Sternbilder stellten sie bald fest, dass der Kompasskurs um etwa 30 Grad abwich. Sie hatten weitestgehend die Orientierung verloren. Doch „verbissen steuerten sie das Flugzeug weiter durch die Finsternis. Sie wollten, dass der Flug gelingt, um dem transatlantischen Verkehrsflug den Weg zu ebnen.“ Langsam erhellte sich der Himmel. Die drei Ozeanflieger erlebten den ersehnten Sonnenaufgang. Doch sie sahen Land voller Schnee und Eis unter sich. Waren sie etwa in Richtung Nordpol abge-



Hertha Junkers und ihr Flugzeug wurden bei der Ankunft 1928 auf dem Mitchell Flugfeld in New York irrtümlich zuerst für die erwarteten Bremen-Flieger gehalten.

driftet? Stundenlang ging der Flug nun über ödes, weißes Land ohne Anzeichen von menschlichem Leben. Die Situation war Besorgnis erregend und warf Fragen auf: Würden sie nach einer Notlandung überleben können? Würde hier je ein Mensch nach ihnen suchen? Die Hoffnung auf ein erfolgreiches Gelingen blieb stets gegenwärtig. „Die beiden Piloten reichten sich zuweilen die Hände, um sich gegenseitig Mut zu machen, um sich so zu geloben, dass sie das Ringen um die erfolgreiche Vollendung des Fluges nicht aufgeben wollten. Menschen verschiedener Völker werden nicht durch Worte, sondern durch Taten Gefährten und Freunde.“ Diese Feststellung verewigte Hünefeld in seinen Notizen. Nach bangen Stunden über der ewigen Einöde entdeckte Fitzmaurice plötzlich etwas im Eis. War es ein Schiff? Nein, bei näherer Betrachtung stellte sich heraus, dass es ein Leuchtturm war. Sie landeten auf einer nicht tragfähigen Eisfläche in seiner Nähe. Dabei wurden das Fahrwerk und die Luftschrabe beschädigt, doch sie hatten als erste Menschen nach 36,5 Stunden Flugzeit den Nordatlantik bezwungen und den Kontinent Amerika erreicht.

Die Rettung der Ozeanflieger James Christopher Fitzmaurice, E. Günter von Hünefeld und Herrmann Köhl auf Greenly Island. Eine dreimotorige Ford-Maschine brachte die Ozeanflieger über Kanada nach den USA.





1  
Charles Lindbergh gratuliert  
Herrmann Köhl



2  
Auch von Hünefeld spricht zu  
den New Yorkern



3  
Das erste Foto der Ozeanflieger  
in Deutschland, veröffentlicht  
im Berliner Extrablatt



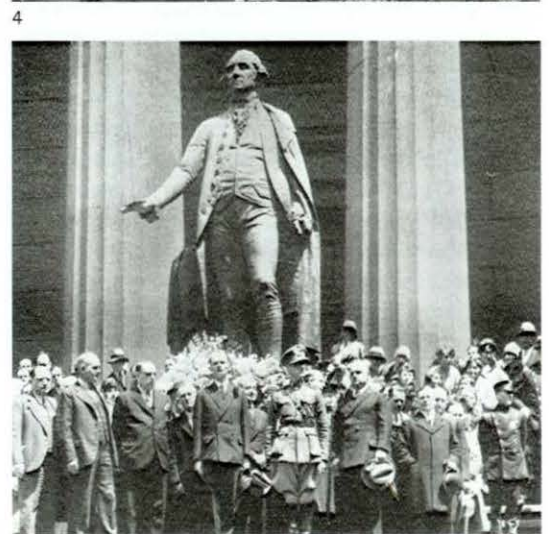
4  
Empfang beim Präsidenten der  
USA, Calvin John Coolidge (l.),  
anlässlich der Verleihung der  
höchsten Fliegerauszeichnung



5  
Die Konfettiparade der  
Bevölkerung

6  
Die Ozeanflieger vor dem  
George-Washington-Denkmal  
in der New Yorker Wall Street

7  
Kranzniederlegung der  
Ozeanflieger mit dem  
Bürgermeister von New York



5

7



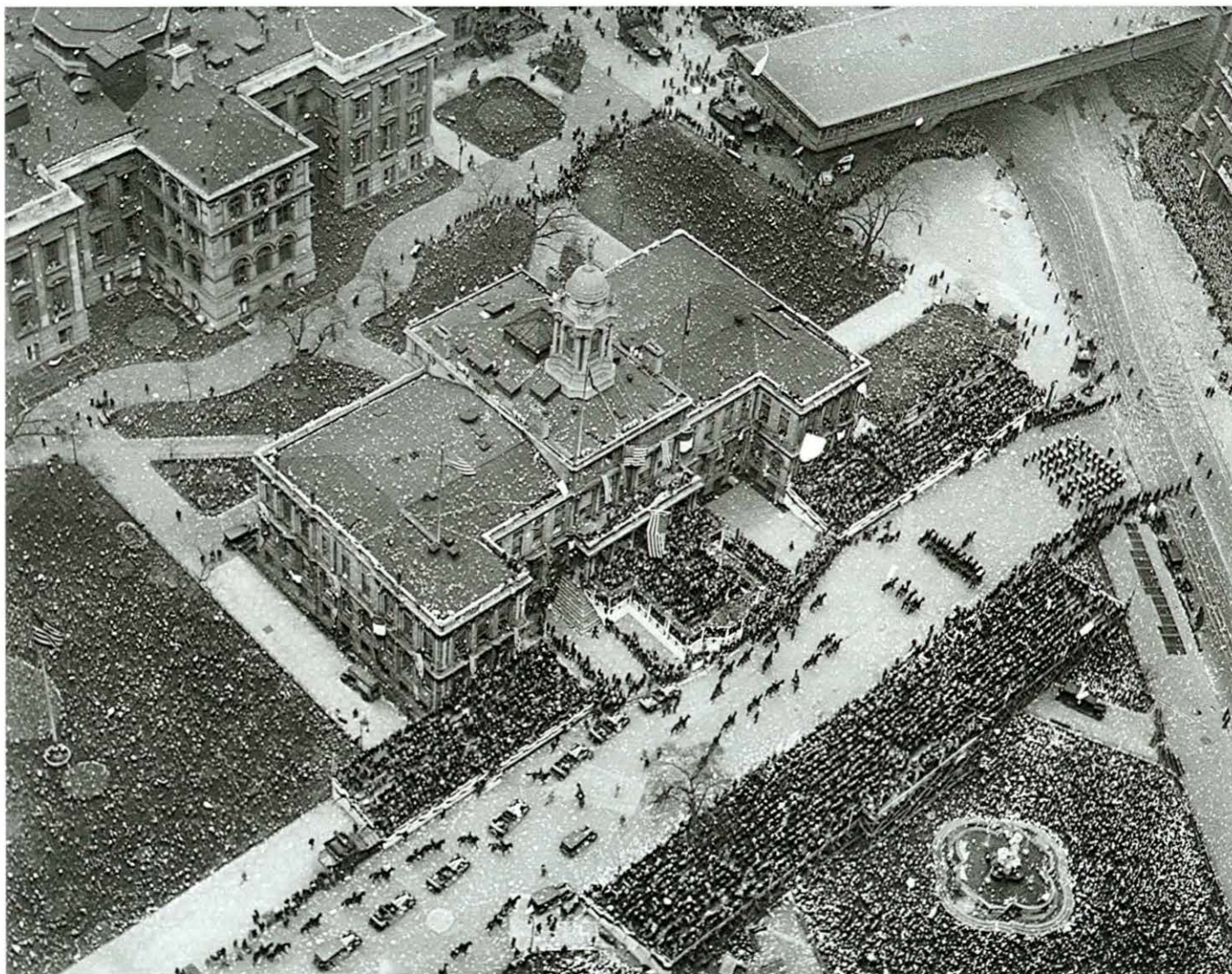
### Ankunft und Empfänge in der „Neuen Welt“

New York, das eigentliche Flugziel, hatten sie zwar verfehlt, doch waren sie erfolgreich in Amerika gelandet. Greenly Island, die kleine Insel, auf der sie landeten, befindet sich in der Nähe von Labrador. Nach der Landung empfingen sie sofort und vor allem herzlich der Leuchtturmwart Mr. Templier mit seiner Familie. Telegramme wurden abgesetzt, um die Welt zu informieren. Von Hünefeld schrieb später: „... und als wir am anderen Tage die ergreifende Botschaft des Präsidenten der Vereinigten Staaten als Begrüßung in den Händen hielten, wussten wir: Jenseits des Ozeans hatte man den Sinn unseres Unternehmens verstanden.“ Nach einiger Zeit kamen Piloten vom kanadischen Festland, um bei der Bergung und

der Reparatur des Flugzeuges zu helfen, was auf Grund fehlender Ersatzteile letztendlich aber nicht gelang. Als tragisches Unglück muss man an dieser Stelle den Tod von Floyd Bennet erwähnen. Dieser amerikanische Pilot ließ sich trotz schwerer Erkrankung nicht davon abbringen, auf Greenly Island zu helfen. Er verstarb noch auf dem Flug zur Insel an einer Lungenentzündung. Sein Name ist unvergessen: Ein Flughafen von New York erhielt seinen Namen. Nach zwei Wochen auf Greenly Island verließen die Ozeanflieger die Insel. Als Gäste flogen sie mit einer dreimotorigen Fordmaschine nach Kanada und dann weiter in die USA. Dort erlebte das Trio eine unerwartete, triumphale Begrüßung. Stationen ihrer Empfänge waren unter anderem Quebec, Montreal und New York. In



Amerikanisches Ansteckabzeichen für den Empfang der Ozeanflieger



Luftaufnahme von der Konfettiparade in New York



Mit einer Parade durch das Brandenburger Tor feiern Berliner und Gäste die Besatzung der „Bremen“.



Geschwader der Verkehrsfliegerschule Schleißheim bei München begrüßen die Flieger der „Bremen“ auf dem Dampfer „Columbus“.

New York zum Beispiel fand auf der 5th Avenue die berühmte Konfettiparade statt. Hermann Köhl schrieb über die emotionsgeladenen Momente folgendes: „Ich freue mich von Herzen, dass es uns gelungen ist, über den Ozean zu kommen. Ich hätte nie geahnt, dass wir von der amerikanischen Bevölkerung mit solchem Jubel empfangen würden. Ich danke dafür auch im Namen des deutschen Volkes und hoffe, dass es weitere glückliche Flüge über den Ozean geben wird und dass es uns bald vergönnt sein wird, über den Ozean innerhalb eines regelmäßigen Flugverkehrs zu gelangen.“ In Washington begrüßte sie der amerikanische Kon-

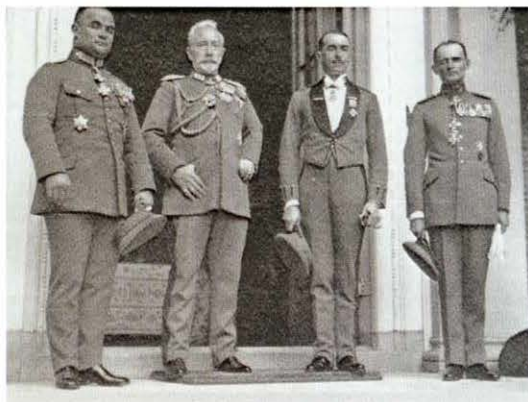
gress. Im Weißen Haus verlieh man ihnen die höchste amerikanische Fliegerauszeichnung, das „Distinguished Flying Cross“. Für diese Ehrung war extra eine Verfassungsänderung beschlossen worden, nach der auch ausländische Flieger eine derartige Auszeichnung erhalten konnten. Es folgte anschließend eine nicht minder triumphale Rundreise durch die USA. Ab dem 8. Juni 1928 kehrten sie mit dem Ozeandampfer „Columbus“ zurück nach Deutschland, wo sie ebenfalls überschwängliche Begrüßungen und Ehrungen erfuhren. Danach begann eine Rundreise durch Deutschland und Europa.

Die folgenden Zitate verdeutlichen, dass es über die gewaltige Pionierleistung hinaus noch um anderes, ebenso Wichtiges ging.

Freiherr von Hünefeld: „Gute Feinde können gute Freunde und Kameraden werden, wenn die Schlacht zu Ende ist. Die Bremen-Crew darf wohl den Anspruch darauf erheben, den praktischen Beweis dieser Worte erbracht und gezeigt zu haben, dass nach dem Friedensschluss alte Soldaten Seite an Seite für gemeinsame Ziele eng verbunden fechten können.“

Staatssekretär von Schubert: „Was wir Diplomaten in zwei Jahren nicht fertig bringen, das erreichen Sie Flieger in zwei Tagen.“

*Elke von Hünefeld*



Kaiser Wilhelm II. empfängt die Flugpioniere in seiner Exilresidenz in Doorn in Holland.



## Die ersten Ideen

Der Atlantik war nunmehr in Ost-West-Richtung bezwungen, da reiften in Hünefelds Kopf schon wieder neue Pläne. Er musste sich nach der Europarundreise zum zwölften Mal in seinem Leben einer Operation unterziehen. Schon im Krankenhaus schmiedete er neue „fliegende“ Ideen. Nach dem Erwerb der „EUROPA“ D 1198, dem Schwesternflugzeug der „BREMEN“ D 1167, war der Weg für weitere Unternehmungen geebnet.

Schon seit längerem zeigte Hünefeld Interesse für eine Luftverbindung von Deutschland nach Japan. Dabei fasste er aber nicht die Strecke über Sibirien ins Auge. Diese hatten einige Jahre zuvor bereits Junkers Großflugzeuge unter der Leitung der Deutschen Luft Hansa bewältigt. Seine Aufmerksamkeit galt der Route über den Nahen Osten. Auf der Rückreise mit dem Schnelldampfer Columbus skizzierten die drei Ozeanflieger bereits erste Vorstellungen für einen Ostasienflug. Auch Hünefelds Freund Alexander Röchling und der Junkers-Mitarbeiter Kaumann beteiligten sich dabei. Köhl und Fitzmaurice sahen ihre Zukunft eher in der technischen Weiterentwicklung der Luftfahrt. Kaumann machte Hünefeld mit dem schwedischen Pilot Karl Gunnar Lindner bekannt. Nach einem kurzen Briefwechsel besuchte Karl Gunnar Lindner Hünefeld im Berliner Westsanatorium, in dem er sich zu dieser Zeit befand. Die beiden Männer verstanden sich auf Anhieb und legten noch vor Ort eine Route für den Flug von Deutschland nach Japan fest. Dabei wollten sie auf keinen Fall die nördliche Strecke über Sibirien nehmen, sondern wählten Städte im Nahen Osten und in Indien als Zwischenlandeplätze. Dieser Weg erschien ihnen aus Gründen des Klimas und vor allem in völkerverbindender Hinsicht für einen späteren regelmäßigen Flugverkehr am besten geeignet.

## Vorbereitungen

Die „EUROPA“ D 1198 wurde auf Bitten von Hünefeld für den Ostasien-Flug speziell vorbereitet. Das Wichtigste war ein zusätzlicher Tropenkühler, der sich während des Unternehmens noch als lebensnotwendig herausstellen sollte. Zudem bauten die Techniker einen Motor mit dem Verdichtungsverhältnis 1:5 ein, weil dieser kein spezielles Benzolgemisch mehr benötigte, es war ja keine Vereisungsgefahr zu erwarten. Als Besatzung planten sie Karl Gunnar Lindner als ersten, Hünefeld als zweiten Pilot. Der Junkers-Monteur Paul Längerich, der schon in Baldonnel mit dabei war, sollte ebenfalls mitfliegen. Um diese Pläne überhaupt umsetzen zu können, musste von Hünefeld allerdings in den vierzehn Tagen zwischen Klinikauf-

enthalt und geplantem Start die notwendige Ausbildung für einen Flugschein absolvieren, um Lindner als Pilot überhaupt zur Seite stehen zu können. Aufgrund der kurzen Flugschulung in Böblingen bei Stuttgart erhielt er allerdings vorerst nur einen Zwischenflugschein.

## Der Flug beginnt

Der Start für den Flug fand am 19. September 1928 in Berlin-Tempelhof statt. Zu den Gästen, die sich nachts 1 Uhr auf dem Flugplatz versammelten, gehörte unter anderem auch der deutsche Kronprinz Wilhelm, mit dem Hünefeld in den Jahren 1918 bis 1920 im niederländischen Exil lebte. Die Zeitungen berichteten folgendermaßen über den Beginn des Fluges:

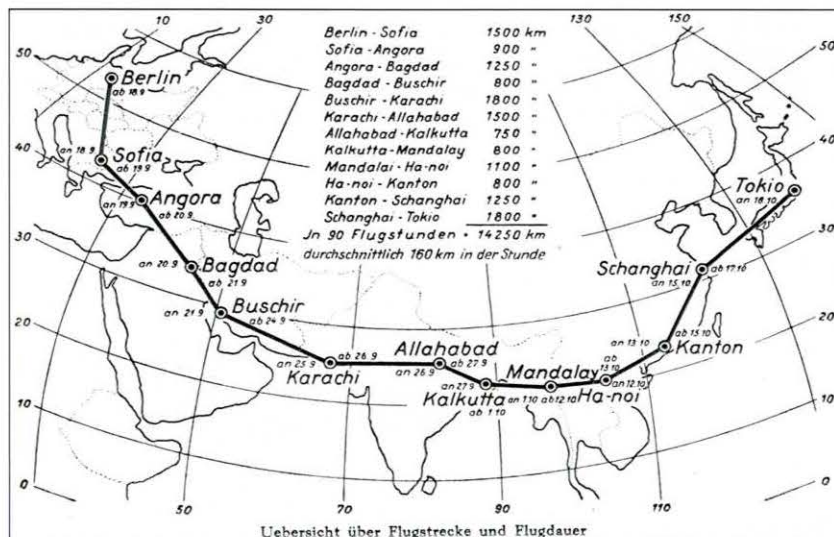
„Das Junkers Flugzeug EUROPA, die Schwesternmaschine des Ozeanflugzeuges BREMEN, mit dem Hauptmann Köhl, Freiherr von Hünefeld und der irische Flieger Fitzmaurice den Atlantic überquert haben, ist in der vergangenen Nacht vom Tempelhofer Feld, mit Freiherrn von Hünefeld, dem Chefpiloten der Aktiengesellschaft Aero-Transport, K. G. Lindner, und dem Monteur Paul Längerich an Bord zu einem Langstreckenflug nach dem Fernen Osten gestartet. Die vorgesehene Route führt über Sofia, Konstantinopel, Bagdad, Karachi, Kalkutta, Bangkok, Nanking nach Tokio. Die Frage, welcher Weg dann eingeschlagen werden soll, wird erst nach der Ankunft in Japan entschieden werden.“

Damit der geplante Flug möglichst reibungsfrei ablaufen konnte, beschaffte sich die Crew die Überflugs- und Landegenehmigungen bereits zuvor von Deutschland aus.

## Der erste Flug der Welt von Berlin nach Tokio – von Hünefeld wird zur Legende



Die Ostasienflieger Freiherr Ehrenfried Günter von Hünefeld und Karl Gunnar Lindner, Chefpilot der Aero-Transport (Schweden)

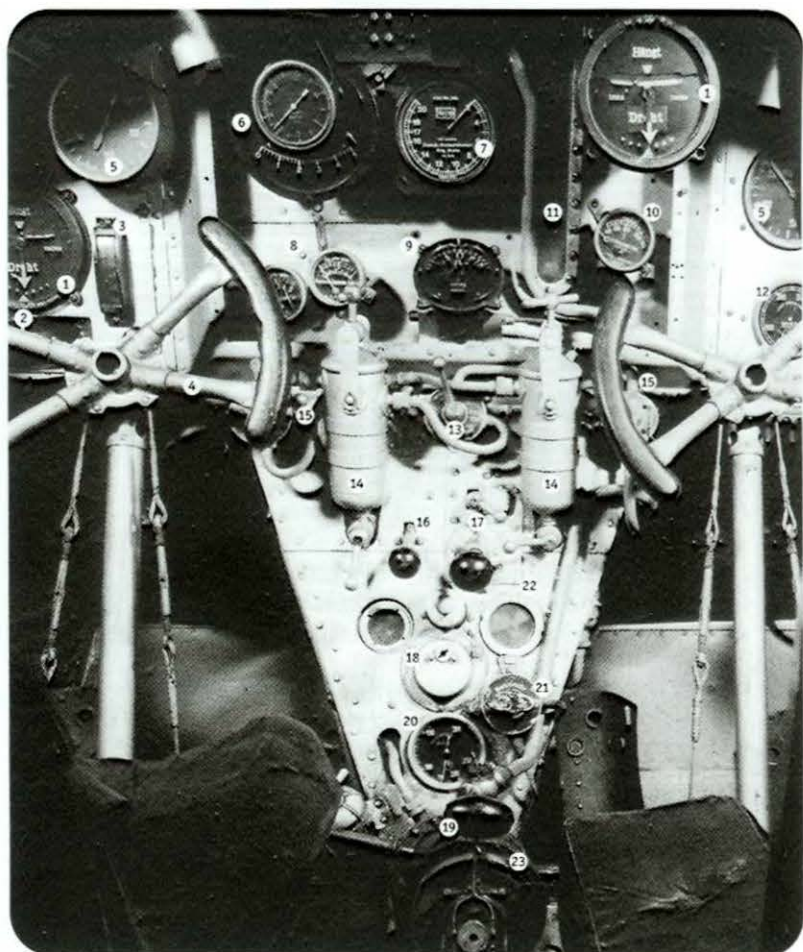


Auf dieser Route sollte der Ostasien-Flug von Berlin nach Tokio führen.



links: Zwischenlandung in Shanghai auf dem Ostasienflug von Hünefelds

rechts: Nach der Landung in Kanton



Das Instrumentenbrett der „Bremen“:

- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| 1 Askania Wendeanzeiger                        | 10 Thermometer für Motorkühlmittel  | 15 Tankwahlschalter beim Anlassen  | 20 Kraftstoff-Vorratsanzeige. Zeigt die in jeder Tragfläche verfügbare Menge an Kraftstoff an |
| 2 Askania Kompaß                               | 11 Kraftstoffanzeige-Schauglas  | 16 Gemischregler   | 21 Kraftstoff-Tankschalter  |
| 3 Variometer                                   | 12 Kraftstoffvorratsanzeige   | 17 Gashebel  | 22 Kraftstoff-Durchflußanzeige  |
| 4 Askania Neigungsmesser (nur schwer zu sehen) | 13 Kraftstofffilter   | 18 Magnetschalter, Bedienung durch Schlüssel   | 23 Wobbelpumpe. Im Notfall konnte damit Kraftstoff in den Fallbenzintank gepumpt werden       |
| 5 Geschwindigkeitsanzeige                      | 14 Kraftstofffilter-Kraftstoffentnahme aus dem linken oder rechten Tank durch einen der beiden Filter | 19 Kraftstoff-Transferpumpe. Kraftstofftransfer von einer Tragfläche zur anderen. Erreichen von Querstabilität |   |
| 6 Höhenmesser                                  |   |  |   |
| 7 Drehzahlmesser                               |   |  |   |
| 8 Druckmesser                                  |   |  |   |
| 9 Askania Kurskreiselbediengerät               |   |  |   |

## Sofia

Der Nachtflug nach Sofia in 9,5 Stunden verlief völlig problemlos. Nach der Landung empfing die Besatzung unter andern das in Sofia stationierte Zivilflieger-Corps mit großer Freundlichkeit. Auch hier wurde von Hünefeld als einer der Ozeanflieger erkannt. Er genoss das herzliche Entgegenkommen. Dabei betonte er stets, wie wichtig es ihm sei, durch dieses sportliche Vorhaben politische Fäden zu spinnen und auf diese Weise den Hass zu besiegen, der durch den Ersten Weltkrieg entstanden war. Der erste Ostasienflug ging am 20. September 1928 Richtung Türkei weiter.

## Weiterflug und Landung in Angora

Angora, die heutige Stadt Ankara, war das nächste Etappenziel. Um in das Herz der Türkei vordringen zu können, musste die EUROPA starke Winde über der asiatischen Küste überstehen. Sie flogen über kahle Gebirgslandschaften, ausgetrocknete Flussbetten und dünnbesiedelte Gegenden. Der Überflug verlief problemlos. Doch als sie sich Angora näherten, konnten die Piloten in dieser Stadt keinen Flugplatz finden. Lediglich eine Rennbahn schien für eine Landung geeignet. Oder war das die Landebahn? Eine Leuchtrakete signalisierte die Landeerlaubnis. Die Landung klappte trotz aller Widrigkeiten und Abweichungen von sonst üblichen, europäischen Standards. Zur Begrüßung der Besatzung hatten sich selbst Vertreter der örtlichen Junkers-Werke eingefunden. Um den Weiterflug am nächsten Tag zu sichern, wurden schnellstens Benzin und Öl beschafft. Zudem musste extra für die EUROPA ein Zaun am Ende der Startbahn entfernt werden, damit die schwer beladene Maschine am nächsten Morgen wieder starten konnte.

## Über das Zweistromland

Im Morgengrauen erfolgte der Start zur nächsten Etappe. Die Maschine flog in etwa 4000 Metern Höhe Richtung Euphrat und Tigris. Ein 1000 Kilometer langer Wüstenüberflug rief bei von Hünefeld Erinnerungen an die Atlantiküberquerung wach. Zum Beispiel mussten endlose Gebiete ohne ein menschliches Lebenszeichen und bizarre Na-





links: Die Luft-Hansa-Maschinen auf ihrer Ostasienexpedition nach der Landung 1926 in Peking. Sie flogen die Nordroute (s. S. 42)

rechts: Studienrat Hellwig mit Quartanern und Quintanern der Kaiser-Wilhelm-Schule in Shanghai

turschauspiele wie zwei Kilometer hohe Sandwirbel überflogen werden. Dann schwebten sie über die zwei heiligen Ströme Euphrat und Tigris hinweg, näherten sich Bagdad und landeten am Nachmittag auf dem Zivilflugplatz der Imperial Airways Ltd., der für einen regelmäßigen Flugverkehr bestens geeignet schien.

### Verkehrsbehinderungen im Orient

In Bagdad besorgte sich die Crew die nötige Tropenkleidung für die Weiterreise. Am nächsten Morgen sollte die Tour pünktlich um 4 Uhr weitergehen. Doch der Plan wurde vereitelt. Eine mehrere tausend Tiere umfassende Kamelkarawane zog durch Bagdad und machte eine Fahrt zum Flugplatz unmöglich. Der Start verzögerte sich erheblich. Mit der Aufstellung eines neuen Flugplans erwies sich eine Zwischenlandung in Buschir am Persischen Golf als notwendig. Der Flug führte über die Ruinen von Babylon hinweg in Richtung der alten Hafenstadt.

Kaum waren die Flieger in Buschir gelandet, erhielten sie eine schlechte Nachricht: Die EUROPA fiele nicht unter den mit Persien abgeschlossenen Junkers-Vertrag. Vor dem Weiterflug musste also erst eine Starterlaubnis von Teheran eingeholt werden. Untätig saß die Mannschaft in Buschir fest. Von Hünefeld rief die deutsche Botschaft in Teheran um Hilfe.

Am Abend des 24. September 1928 traf endlich die Startfreigabe ein. Zur Verwunderung der einheimischen Bevölkerung startete die EUROPA

noch in der Nacht. Den Persern war bis zu diesem Zeitpunkt der Nachtflug noch völlig unbekannt. Zum Glück zeigte sich das Wetter hervorragend, der Motor lief ohne Probleme. Lindner und von Hünefeld flogen, der völlig erschöpfte Monteur Längerich ruhte sich verdientermaßen aus. Nach einiger Zeit zog sich der Himmel zu, die Nacht wurde pechschwarz. Der Flug konnte nur noch mit Instrumenten weitergehen, was ohne Probleme zu bewältigen war. Nach zwei Stunden klarte der Himmel wieder auf, die Sterne waren wieder zu sehen und langsam kündigte sich die Morgendämmerung an. Nach zurückgelegten 1800 Kilometern und 11,25 Stunden Flugzeit landeten sie die Maschine wohlbehalten in der pakistanischen Stadt Karachi auf dem Flugplatz der Royal Air Force. Von Hünefeld hätte es nicht für möglich gehalten, aber selbst hier im fernen Indien wurde er als Ozeanflieger erkannt. Nach herzlicher Begrüßung durch die Briten und einen eintägigen Aufenthalt in der Stadt begann bereits am nächsten Morgen der Weiterflug.

### Über Indien

Zuerst mussten sie einige Nebelzonen durchqueren, dann wurde der Flug immer abwechslungsreicher und exotischer. Unter ihnen lagen scheinbar nicht enden wollende Wüstenlandschaften, tropische Wälder und der gewaltige Flusslauf des Ganges. Der nächste anzusteuende Platz war der englische Zentralflughafen in Allahabad. Weil die Piloten aber diesen Flughafen nicht auf Anhieb

Ein überwältigender Empfang wurde der Crew in Shanghai bereitet.

1. Dr. Chui, Minister des Auswärtigen
2. Dr. Crull, deutscher Konsul
3. Bordmonteur Längerich
4. Pilot Lindner
5. Freiherr von Hünefeld
6. Frau Lund
7. General Chang, Leiter des Arsenal
8. Herr Lund, Leiter der Kanton-Niederlassung der Firma Siemssen & Co.
9. General Li Ching, Chef des Stabes
10. Chan Hing Wan, Comander of Cheung Chan Fort







Die möglichen Flugrouten für die Schaffung einer transkontinentalen Flug- und Postlinie zwischen Deutschland und dem Fernen Osten

### Naher, Mittlerer und Ferner Osten

Die Schaffung und der Ausbau einer transkontinentalen Flug- und Postlinie zwischen Deutschland und dem Fernen Osten, zwischen Berlin und Shanghai oder Tokio, gehören von Anfang an zu den erklärten Zielen der deutschen Zivilluftfahrt. Drei mögliche Strecken wurden in den zwanziger und dreißiger Jahren erprobt: Die Strecke über Rußland und Sibirien (die kürzeste); die zentralasiatische über Kabul und den Pamir (die schwierigste); die südliche über Indien und Thailand (die längste und deshalb unwirtschaftlichste). Die politischen Spannungen in der Welt, vor allem der offene chinesisch-japanische Konflikt, zwangen die Lufthansa schließlich bei ihren ersten beiden Tokioflügen 1939, die südliche Route über Bangkok zu benutzen. Auch die 1930 von der Lufthansa und der chinesischen Regierung gegründete Luftverkehrsgesellschaft „Eurasia Aviation Corporation“, die 1931 den Flugbetrieb in China aufnahm, mußte wegen politischer Schwierigkeiten den Luftpostdienst Richtung Sibirien schon nach kurzer Zeit aufgeben. Stattdessen organisierte die „Eurasia“ ein innerchinesisches Flugnetz, das immer wieder den veränderten Verhältnissen in China angepaßt werden mußte. Es hatte 1937, als die ersten in Deutschland geschulten chinesischen Piloten flogen, eine Länge von 6760 km. Besonders die Linien nach Hongkong und Hanoi waren von beträchtlicher Bedeutung. Bis Ende 1940, als der Flugbetrieb endgültig eingestellt werden mußte, hatte die Eurasia mehr als 50000 Passagiere und über 1000 Tonnen Fracht, Post und Gepäck befördert.

finden konnten, mussten sie wegen der schon einbrechenden Dunkelheit auf einem Polospielfeld landen. Sie rechneten mit heftigen Beschimpfungen von Seiten der Polospieler. Doch das Gegenteil trat ein: Der Empfang war herzlich und freundschaftlich. Von Hünefeld notierte: „Ich glaube, dieses sportliche und kameradschaftliche Verhalten des englischen Brigadegenerals und seiner Offiziere bewies wieder einmal, dass es leichter ist, von Kameraden zu Kameraden, vom alten Frontkämpfer zum alten Frontkämpfer, vom Sportsmann zum Sportsmann Fäden zwischen den Nationen zu knüpfen, als am grünen Tisch zu sitzen und Verhandlungen zu führen.“ Nach dieser außergewöhnlichen Außenlandung wollten sie eigentlich nach Mandalay weiterfliegen, aber auf Grund von Überschwemmungen war der Platz

dort nicht benutzbar. Als neuer Zielflugort kam das 750 Kilometer weit entfernte Kalkutta infrage. Und so flog die EUROPA entlang des Ganges und des Brahmaputras, über riesige Regenwälder bis hin zur angesteuerten Millionenstadt. Leider erwies sich der vorgesehene Flugplatz ebenfalls als überschwemmt und so musste die W 33 L auf einem Exerzierplatz in Mitten der Metropole landen.

### Wohin geht die Reise?

Das nächste Ziel sollte eine Stadt nördlich von Bangkok sein. Die Crew flog über das große Delta des Ganges und über den bengalischen Meerbusen. Da bemerkte von Hünefeld einen Ölverlust des Flugzeuges. Sie beschlossen, so schnell wie möglich zurück nach Kalkutta zu fliegen. Dort wurde am nächsten Tag der Schaden am Ölmanometer behoben und als nächstes Ziel die Stadt Hanoi auserwählt. Die Himalaya-Ausläufer überflogen sie problemlos, stellten aber über dem Königreich Birma ein neues Problem fest: Die Flügeltanks waren komplett leer! Die restliche Spritmenge erlaubte es unmöglich bis nach Hanoi zu kommen. Sie mussten irgendwo im Königreich Birma notlanden. Über Mandalay wurde vergeblich ein Flugplatz gesucht. Erst ein scheinbar brachliegendes Feld bot sich zur Landung an, die Lindner exzellent meisterte. Später stellte sich heraus, dass sie auf einem Anpflanzungsversuchsfeld der Landwirtschaftlichen Hochschule angekommen waren. In Mandalay hatten die Menschen noch nie zuvor ein Flugzeug gesehen. Und so setzte eine regelrechte Völkerwanderung ein, um den großen „silbernen Vogel“ zu bestaunen. Die Hilfsbereitschaft der Einheimischen war gewaltig. In wenigen Tagen wurde das Versuchsfeld zum „richtigen“ Flugplatz umfunktioniert. Doch Monsunregen vereitelten den Start. Nach elf Tagen Wartezeit mit fürchterlichen Regenschauern und Stürmen gelang es Lindner am 12. Oktober, die Maschine nach einem spektakulären Start auf dem durchweichten Untergrund wieder in die Lüfte zu bekommen.

### Auf in den fernen Osten

Der Flug nach Hanoi verlief verhältnismäßig gut. Die Deutschen wurden in dieser fernöstlichen Stadt sehr freundschaftlich begrüßt. In geringer Höhe ging es weiter nach Kanton, da es nicht mehr so unerträglich heiß war. Dabei machte die Mannschaft seltsame Beobachtungen: Menschen sprangen aus den Booten in den Fluss, als die W 33 L über sie hinweg flog. Später erfuhren die Flieger, dass sich die Fischer vor dem großen, silbernen „Raubvogel“ retten wollten. Nach der



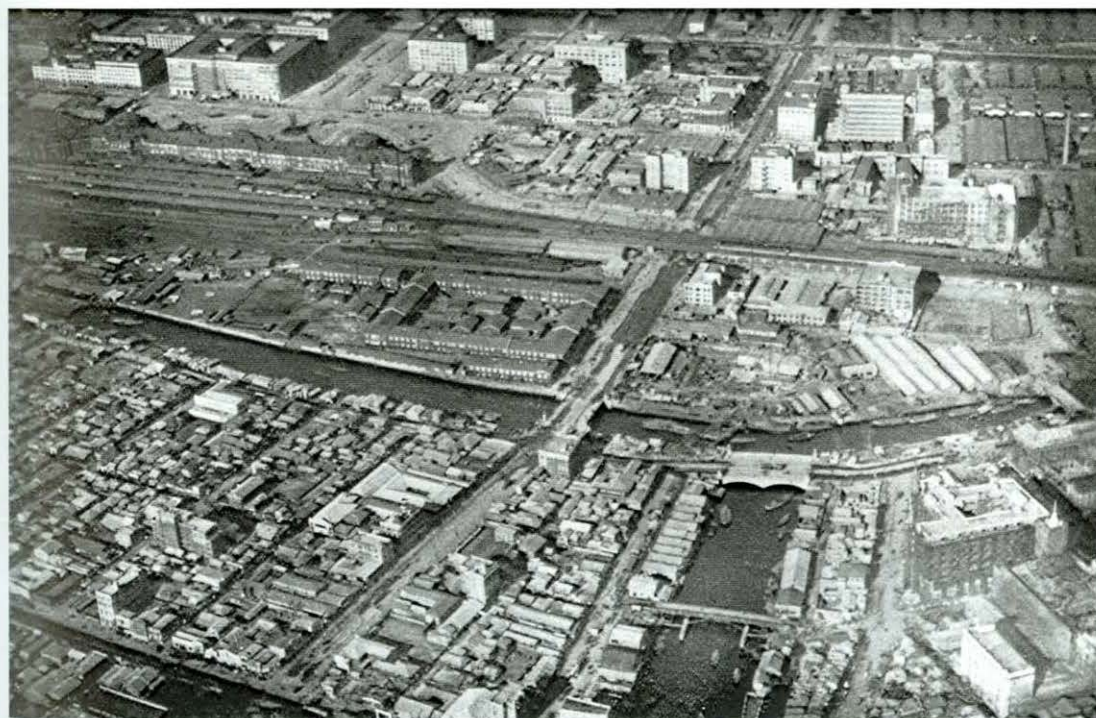
Landung in Kanton folgte ein triumphaler öffentlicher Empfang mit Jagdfliegern und Militärkapelle. Die Chinesen zeigten sehr großes Interesse, das Flugwesen weiter zu fördern. Von Hünefeld betonte abermals die friedlich gewollte, politische Zusammenarbeit. Am übernächsten Tag setzten sie ihren Flug nach Shanghai fort. Von dort aus sollte die Reise zum Endziel Japan führen.

#### Dem Wetter voraus

Als die Flieger die Nachricht erhielten, dass ein starker Taifun Richtung Tokio ziehen würde, sahen sie ihre Chance darin, dem Unwetter voraus zu fliegen. Nur so konnten sie zeitnah nach Japan kommen. Also machten sich Lindner, von Hünefeld und Längerich schleunigst zum Start bereit, abends gegen neun Uhr hoben sie in Shanghai ab. Kurz nach dem Start notierte von Hünefeld auf einem Zettel: „Entschuldige, ich bin heute außergewöhnlich schlapp.“ Lindner erkannte, dass sein Freund auf Grund der vielen Strapazen und des wechselnden Klimas Tropenfieber bekommen hatte, und übernahm das Steuer. Das Wetter verschlechterte sich. Nach Stunden des Blindfluges entdeckten sie unten Lichter. Japan war erreicht. Doch die tief hängenden Wolken machten eine genaue Orientierung unmöglich. Wegen der schlechten Sicht mussten sie auf einer Sandbank im Tama-Kawa-Fluss notlanden. Die Landung ging glimpf-

lich aus, das Flugzeug wurde nur leicht beschädigt. Aber sie waren glücklicherweise heil auf japanischen Boden gelandet, in der Nähe des kleinen Dorfes Yaguchi, unweit von Tokio. Schweren Herzens ließen sie ihre liebgewordene EUROPA zurück und fuhren mit dem Auto nach Tokio. Elf Tage verbrachten die Besatzungsmitglieder in Japan, in denen sie zahlreiche Besuche und Empfänge erlebten und die japanische Flugverdienstmedaille erhielten. Von Hünefeld ist damit der einzige Mensch, der mit dem „Distinguished Flying Cross“ die höchste amerikanische und zugleich die höchste japanische Fliegerauszeichnung, die „Flugverdienstmedaille“ erhalten hat. Verschiedenen Zeitungen berichteten über den Flug und gingen dabei auch

Hanoi, damals die Hauptstadt der französischen Kolonie Tonking (Indochina)



Blick auf den Hauptbahnhof von Tokio, einst die drittgrößte Stadt der Welt





Mitglieder der Crew 1928 als Gäste der Zeitung „The Tokyo Asahi“ bei einem japanischen Essen in Tokio

Seiner Exzellenz  
Dem Herrn Präsidenten des Kaiserlichen Aero-Clubs Tokio

Hochverehrter Herr Präsident!

Eurer Exzellenz bitte ich ergebenst folgendes unterbreiten zu dürfen.

Unser Flug von Berlin-Tempelhof nach Tokio ist von Anfang an als Sportflug gedacht und, wie wir hoffen, auch als solcher ausgeführt worden.

Mein schwedischer Kamerad und treuer Freund K. G. Lindner, dessen vollendeter Führung es in allererster Linie zu danken ist, daß unser Plan glückte, und ich wollten den Weg fliegen, der zu allen Jahreszeiten unserer Ansicht von Europa nach dem fernen Osten offen steht. Wir haben aus diesem Grund selbst Verzögerungen und Schwierigkeiten in Kauf genommen, die wir vielleicht hätten vermeiden können, aber wir glaubten damit für spätere Fälle den Weg öffnen zu können.

Die Hilfe und Freundlichkeit, die wir von seiten aller Regierungen, deren Länder wir berührten, erfahren haben, war über jedes Lob erhaben.

Geradezu überwältigt waren wir aber über den Empfang, den wir beide seitens der Kaiserlichen Japanischen Regierung und der Fliegerkreise Tokios erlebten.

Tief bewegt über diese Aufnahme in Japans Hauptstadt, die mit so bewunderungswürdiger Energie alle Folgen der großen Erdbebenkatastrophe überwunden hat und in immer blühenderem Aufschwung steht, habe ich mich entschlossen, das mir gehörige Flugzeug „Europa“, Type W 33 Land der Junkerswerke in Dessau, dem Kaiserlich Japanischen Aeroklub in Tokio als bescheidenes Zeichen des Dankes zum Geschenk anzubieten.

Keinen günstigeren Zeitpunkt für das Anerbieten dieser Gabe konnte ich mir denken, als den Augenblick, da die erhabene Person Seiner Kaiserlichen Majestät die feierlichen Krönungszeremonien zu vollziehen im Begriff stehen.

Möge der symbolische Name, den diese Schwestermaschine der alten „Bremen“ trägt, in Tokio dafür wirken, daß die Brücken, die von dem Westen nach dem Osten führen, immer stärker und fester gefügt werden, um so den guten Willen aller Nationen als bequemer Pfad zu dienen.

In diesem Sinne habe ich die Ehre, Ew. Exzellenz zu begrüßen.

In ausgezeichnetster Hochachtung und tiefer Dankbarkeit  
als Ew. Exzellenz ganz ergebener

E. G. Baron v. Hünefeld

Die „Europa“ wird Japan geschenkt  
Tokio, den 1. November 1928

Donnerstag, 24. Januar 1929  
abends 8 Uhr  
im großen Saale der Union:

Unten  
Nr. 323 ✱  
Preis 2.— Mark

Vortrag  
F. G. Freiherr von Hünefeld  
Der erste Flug Berlin-Tokio

Bremer Konzertbureau Praeger & Meier, Wall-Theaterplatz. 64. Winter

auf von Hünefelds Vorstellungen über die weitere Entwicklung zwischen Europa und Asien ein. Der Freiherr war der Meinung, dass die Flugstrecke von Deutschland aus über den Nahen Osten, Indien und China die vielversprechendste für einen regelmäßigen Flugverkehr mit Südostasien sei. Sie wäre die ganze Zeit über befliegbar und nicht wie in Sibirien durch schlechte Schnee- und Nebelverhältnisse gefährdet. Es war von Hünefelds Wunsch, auch noch den Pazifik mit der EUROPA zu überqueren, doch das Wetter ließ einen Flug zu dieser Jahreszeit nicht zu. Der Flugpionier fühlte sehr wohl, dass er nicht mehr lange zu leben hatte und schenkte die EUROPA dem Land Japan. Mit den folgenden Worten beschrieb er seine Absicht: „Möge der symbolische Name, den diese Schwestermaschine der alten BREMEN trägt, in Tokio dafür wirken, dass die Brücken, die von dem Westen nach dem Osten führen, immer stärker und fester gefügt werden, um so den guten Willen aller Nationen als bequemer Pfad zu dienen.“

Mit der transsibirischen Eisenbahn kehrten die drei Männer zurück nach Deutschland. Am 18. November 1928 erreichten sie Berlin. Von Hünefeld fuhr gleich zu seiner geliebten Mutter und gab am Abend noch einige Interviews. Lindner musste aus beruflichen Gründen sofort zurück nach Schweden. In den folgenden Wochen hielten beide Vorträge in verschiedenen deutschen Städten und in Schweden.

### Der letzte Flug

Anfang Februar 1929 plagten von Hünefeld wiederholte starke Schmerzen in der Magengegend. Er musste zurück nach Berlin, um sich einer erneuten Operation zu unterziehen. Es sollte die mittlerweile 13. Operation in seinem Leben sein. Den Krankenhausaufenthalt verheimlichte er, um niemanden zu beunruhigen. Bereits wenige Tage nach der

*Für die junge Generation  
will ich nur die Stufe sein,  
über die sie zu einer neuen,  
lichteren Zukunft emporschreitet.*

*F. G. Freiherr v. Hünefeld*



Eisernes Kreuz  
1914 (2. Klasse)



Flying Cross  
(höchste Flieger-  
auszeichnung  
der USA)



Höchste  
japanische  
Fliegeraus-  
zeichnung  
mit Smaragd



Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld war der einzige Deutsche, der sowohl die amerikanische als auch die japanische Auszeichnung erhielt, verliehen für die erste Ozeanüberquerung und den ersten Ostasienflug.

Operation plante er wieder eine Reise nach Schweden, um dort Vorträge zu halten. Auch hegte er schon wieder Pläne für neue fliegerische Vorhaben wie eine Pazifiküberquerung sowie Flüge nach Südamerika und San Francisco. Dass diese Operation die schwerste seines Lebens werden würde, war ihm bewusst. Zu seinen besten Freunden am Krankenbett sprach er noch folgende Worte: „Ich habe keine Zeit jetzt zu sterben.“ Leider kam es anders. Das schwache Herz siegte über den eisernen Willen. Und so starb dieser Mann, dessen Wille es war, durch fliegerische Leistungen die Völker zu verbinden, am 5. Februar 1929.

Kurz nach seinem Ableben trafen Beileidstelegramme aus aller Welt in Berlin ein. Fahnen von sämtlicher Nationen säumten den Sarg. In der ersten Reihe der Totenwache standen seine Ozeanflugfreunde Hermann Köhl und James Fitzmaurice. 5000 Menschen trauerten im Berliner Dom, tausende weitere auf dem Domplatz. Auch Flugzeuge stiegen zum letzten Gruß auf. Seine Abschiedsreise führte über die Straße Unter den Linden und unter dem Brandenburger Tor entlang bis zur letzten Landung in Berlin-Steglitz.

*Elke von Hünefeld*



Erinnerungsabzeichen von Horst von Hünefeld, Potsdam, an seinen Onkel Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld, der den Flug organisierte und als Co-Pilot begleitete

Deutschland besaß nach dem Kriege wenig Sympathien in der Welt. Hünefeld wurde einer derjenigen, die es sich zur Aufgabe machten, das zurückzugewinnen, was sein Vaterland an Achtung, Freundschaft und Sympathie verloren hatte. Er setzte dafür sein Leben aufs Spiel, er opferte dafür seine Gesundheit, sein Vermögen, seine Ruhe, kurz alles, was überhaupt einen persönlichen Wert haben konnte. Und er siegte und erreichte das unmöglich scheinende: das Prestige Deutschlands wuchs durch ihn in der Welt. Zum ersten Mal nach dem Kriege wurden Deutsche in Amerika und Asien als Helden gefeiert und als Freunde begrüßt. So ist sein Vaterland durch seinen Tod am schwersten getroffen, aber auch die ganze übrige Welt ist von tiefster Trauer erfüllt über dieses tragische Ikarus-Schicksal, das den Namen Hünefeld in heiligem Andenken in den Blättern der Weltgeschichte weiterleben lassen wird.

*K. Lindner*

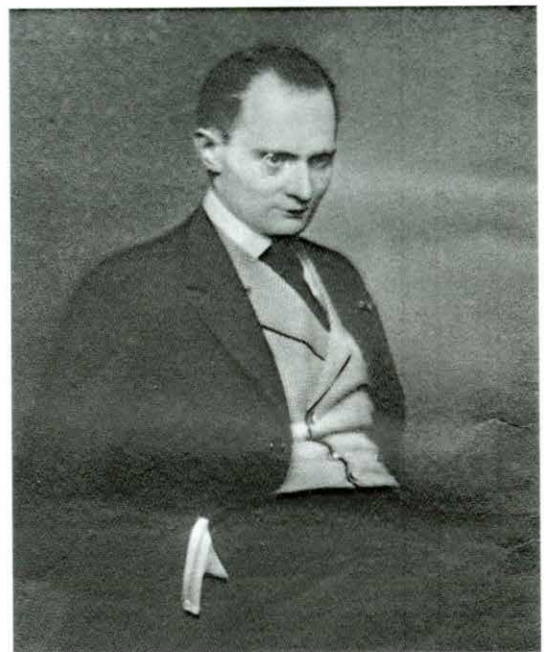
Nachruf auf Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld von Gunnar Lindner, dem schwedischen Kommandanten des Ostasienfluges



## Numismatische Sammelerstücke und Geschichts- dokumente

**H**erausragende Pionierleistungen und besondere Ereignisse in der Geschichte der Luftfahrt- und Raumfahrt sind auf zahlreichen Münzen, Medaillen, Plaketten und Abzeichen festgehalten. Als vergegenständlichte Geschichtsdokumente, häufig auch aus Edelmetall geprägt, sind sie begehrte Sammelobjekte. Besonders umfangreich sind die Medaillen und Plaketten, die dem völkerverbindenden Erstflug von Europa nach Amerika gewidmet wurden. Die Abbildungen zeigen eine Auswahl dieser wertvollen Sammlerraritäten. Auf der Vorderseite (Avers) und Rückseite (Revers) hat der Künstler, der den Prägestempel herstellte, das jeweilige Ereignis und die Personen verewigt. So wurde die Leistung der drei Ozeanflieger auf einigen Medaillen aus Silber und in geringer Anzahl aus Gold mit den Worten zusammengefasst: „Ein Wille – eine Tat – ein Sieg.“ Die Nachwelt steht diesen Worten heute kritisch gegenüber, aus damaliger Sicht sollte ausschließlich die fliegerische Leistung des Trios gewürdigt werden. Detaillierte Angaben zur jeweiligen Prägung sind in entsprechenden Katalogen erfasst.

Wie bereits ausgeführt ist die Stadt Bremen in besonderer Weise mit historischen Atlantikflügen verbunden. Und so findet man beim Besuch der Stadt neben Ehrungen mit Orden, Ehrenzeichen, auf Medaillen, Plaketten und Briefmarken auch Gedenktafeln. Eine am Bremer Rathaus erinnert an die Leistungen des Freiherrn von Hünefeld, an die Besatzung und an das Flugzeug mit den Namen BREMEN.



*E. G. Freiherr v. Hünefeld*

rechts: Ehrenfried Günther  
Freiherr von Hünefeld



Postkarte der W 33 „Bremen“  
mit Bildern der Piloten





Die in verschiedenen Prägeanstalten hergestellten Medaillen gibt es sowohl mit 36 mm als auch 60 mm Durchmesser in Gold, Silber oder Bronze.





1 Traueranzeigen der Familie von Hünefeld und des Norddeutschen Lloyd zum Tod Ehrenfried Günther von Hünefelds

2 Ehrenfried Günther von Hünefeld wenige Jahre vor seinem Tod

3 Nachruf von James Christopher Fitzmaurice

4 Grabstein Ehrenfried Günther von Hünefelds auf dem Friedhof Steglitz

5 Gedenktafel am Rathaus der Hansestadt Bremen

2

Sein letzter Flug im Herbst 1928 von Berlin nach Tokio mit der „Europa“, wovon dieses Buch handelt, war ein zweiter Triumph Hünefelds im Interesse seines Landes und der Entwicklung der Luftfahrt für Verkehrszwecke, einer Entwicklung, die durch Verminderung der Entfernungen zwischen den einzelnen Orten der Erde die verschiedenen Nationen einander näher bringt, zu einem freien Gedankenaustausch führen und an der Beseitigung der Unwissenheit mithelfen wird, die in der Vergangenheit der hauptsächlichste Grund für den Haß und die Kriege zwischen den Völkern gewesen ist. Das war Hünefelds Ehrgeiz und daraus entstand sein Werk, und aus diesem Grunde wird sein Tod von der ganzen Menschheit doppelt schwer empfunden. Immerhin steht sein edles und selbstloses Beispiel vor unseren Augen. Dieses soll unser Banner sein, um das Werk fortzusetzen, das er begonnen.

Ruhe in Frieden, mein lieber Freund und Kamerad!

James Christopher Fitzmaurice  
Colonel

3



4

Eine weitere Tafel, gewidmet der legendären CONDOR, wurde in der Böttcherstraße am Marktplatz angebracht. Beide erinnern an die völkerverbindenden Flugleistungen. Nach dem ersten Ost-West-Flug über den Nordatlantik folgten im August 1938 die ersten Direktflüge von Berlin-Tempelhof zum Floyd-Bennett-Flughafen in New York und zurück nach Tempelhof. Das in Bremen gebaute Verkehrsflugzeug FW 200 CONDOR (D-ACON) absolvierte am 10. August 1938 im ersten Nonstopflug eines Landflugzeuges von Berlin-New York in 24 Stunden und 54 Minuten. Der Rückflug erfolgte am 13. August in exzellenten 19 Stunden und 54 Minuten. Die Flugkapitäne Henke und Freiherr von Moreau, der Funker Kober und der Bordmechaniker Dierberg bildeten die Erstflugbesatzung dieses neuen viermotorigen Verkehrsflugzeuges der Lufthansa. Der von den Focke-Wulf-Werken in Bremen unter Leitung von Prof. Kurt Tank entwickelte Tiefdecker verfügte über vier BMW-Motoren von je 720 PS mit 330 Stundenkilometern



5





Reisegeschwindigkeit, ein einziehbares Fahrwerk und eine elegante Innenausstattung für insgesamt 26 Passagiere, davon neun Plätze im Raucher- und siebzehn im Nichtraucherabteil. Die Maschine ermöglichte eine sichere Atlantiküberquerung selbst für den Fall, dass zwei Triebwerke ausfallen sollten. Die Erinnerung an das Leben und Wirken von Hermann Köhl wird heute durch den Förderkreis Ozeanflieger Köhl e.V. und deren Vorsitzende Dr. Elisabeth Haug, Köhls Nichte, gepflegt. Die Erinnerung an Freiherrn von Hünefeld hält Elke von Hünefeld, derzeit Studentin für Geoecologie an der TU Bergakademie Freiberg, wach.



1 Nordatlantik-Flug der Focke-Wulf FW 200 Condor am 11. August 1938

2 Eine Gedenktafel in Bremen erinnert an deutsche Luftfahrtgeschichte

3 Die FW 200 der Lufthansa war ein Qualitätssprung im Passagierflugverkehr

4 Ersttagsbrief mit Sonderstempel zum 60. Jubiläum des 1. Transatlantikfluges, 1988