
Inge Marszolek

Der erste Nordatlantikflug von Europa nach Amerika. Transatlantische Aushandlungen über Helden, Ehre, Nation und Modernität

Im Zentrum von Bremen, nur durch eine kleine Gasse gegenüber dem Rathaus zugänglich, befindet sich eine der Hauptattraktionen Bremens: Die Böttcherstraße, eine Zeile von Gebäuden, in den 1920er Jahren im Auftrag des Bremer Kaffeehändlers Ludwig Roselius vom Bildhauer Bernhard Hoetger aus roten Ziegelsteinen gebaut.¹ Zu jeder Stunde drängen sich Touristen vor einem Glockenspiel. Auf geschnitzten Holztafeln rotieren hier zu den Klängen der Glocken bekannte Ozeanbezwinger. Unter ihnen befindet sich Charles A. Lindbergh, der 1927 den ersten Non-Stop-Flug von den USA nach Paris unternahm, sowie Ehrenfried Günther von Hünefeld, Hermann Köhl und der Ire James Fitzmaurice, denen ein Jahr später der erste Nordatlantikflug von Europa nach Nordamerika gelang. Abgebildet sind drei Männer, Köhl und Fitzmaurice mit der damals gebräuchlichen Fliegermütze, von Hünefeld hingegen in Zivil. Hinter ihnen sind Häuser einer Stadt zu sehen; links im Bild sind diese relativ niedrig, rechts unschwer als stilisierte Wolkenkratzer zu erkennen. Im oberen Drittel fliegt ein kleines Flugzeug, das aber das gesamte Bild dominiert. Gewidmet ist die Tafel, die erst 1934 eingefügt wurde, den drei Atlantikfliegern 1928.² Unterhalb des Glockenspiels befindet sich eine Schrifttafel aus Anlass des Non-Stop-Flugs des »Condor«, einem Flugzeug der Bremer Focke-Wulf-Werke, von Berlin nach New York im Jahre 1938.³ Hier werden die Flieger nicht genannt, aber die

-
- 1 Nicola Vetter, Ludwig Roselius. Ein Pionier der deutschen Öffentlichkeitsarbeit, Bremen 2002; Arn Strohmeier, Kunst im Zeichen der germanischen Vorfahren und der Wiedergeburt Deutschlands: Ludwig Roselius und Bernhard Hoetger, in: Arn Strohmeier/Kai Artinger/Ferdinand Krogmann, Landschaft, Licht und Niederdeutscher Mythos. Die Worpsweder Kunst und der Nationalsozialismus, Weimar 2000, S. 56 ff. Roselius hatte sich bereits 1924 durch eine Kapitalerhöhung an den Bremer Focke-Wulf-Flugzeugwerken beteiligt. Archiv der Böttcherstraße, Kasten Focke-Wulf Albatros, darin MS Historischer Überblick, ohne Autor.
 - 2 Die zehn Tafeln des Glockenspiels wurden erst 1930 von Ludwig Roselius in Auftrag gegeben, die Tafel zu den Atlantikfliegern ist die vorletzte, die letzte war den Zeppelinflügen gewidmet.
 - 3 Diese Tafel wurde 1938 angebracht. Mit dem Entwurf der Tafel wurde Ernst Gorsemann beauftragt: Gorsemann war ein Bremer Bildhauer und wurde 1934 zum Leiter der »Nordischen Kunsthochschule« in Bremen berufen.

Inschrift endet mit »und schuf damit den Völkern eine neue Brücke«, was angesichts des Datums, ein Jahr vor Beginn des Zweiten Weltkriegs, überrascht.



Abb. 1: Die drei Atlantikflieger im Glockenspiel der Böttcherstraße]

Diese Ehrungen der Ozeanflieger in der Böttcherstraße stehen im Fokus für diesen Aufsatz, der Ehrregimen in transnationaler Perspektive nachspürt und das komplexe Feld der Flieger-Ehrungen in der Zwischenkriegszeit beleuchtet: Zunächst konzentriere ich mich auf den Flug der drei »Luftmusketiere« von 1928, wie sich Köhl, Fitzmaurice und von Hünefeld selber in einem Buch nannten.⁴ Hierbei interessieren mich insbesondere die verschiedenen Ehrungen in den USA wie in Bremen nach ihrer Landung sowie die Rolle der Medien. In einem zweiten Schritt werde ich nach dem Bild des Fliegerhelden nach dem Ersten Weltkrieg fragen, zu einer Zeit also, als das überhöhte Bild des militärischen Helden partiell ins Wanken geriet. Drittens geht es um die Einschreibungen des Fliegerhelden in Diskurse über Nation und Modernität sowohl in den USA als auch in Deutschland. Hier konzentriere ich mich auf die Rolle der Medien in der Konstruktion des Fliegerhelden und bei der Performativität des Ehrens. Der Schwerpunkt liegt allerdings auf Bremen: Ich benutze die Literatur zu Lindbergh vor allem für eine Erkundung, wie und warum diese Flieger am Ende der 1920er Jahre zu transatlantischen Helden wurden, und frage, wie sie sich in ihre nationalen Kontexte einschrieben.

1. Die deutsche Luftfahrtindustrie und der Flug der »Bremen«

Die Lage der Luftfahrtwirtschaft in Deutschland war nach der Niederlage im Ersten Weltkrieg bis in die zweite Hälfte der 1920er Jahre höchst prekär. Der Versailler Vertrag erlegte der Flugzeugindustrie, der zivilen Luftfahrt sowie dem Flugsport strenge Verpflichtungen auf. Dadurch entwickelten sich allerdings in der Weimarer Republik die Hobby-Fliegerei und der Wiederaufbau des Flugwesens zu Symbolen einer nationalen Wiedererstehung.⁵ Trotz der Restriktionen des Versailler Vertrags wurden erfolgreich Flugzeuge konstruiert – zu nennen sind hier u. a. die Junkers-Werke, aber auch die Zeppelin-Werft in Friedrichshafen.⁶ Mit der Gründung der Luft Hansa 1926 begann zudem der Eintritt des Deutschen Reichs in die internationale zivile Luftfahrt.⁷ Im euro-

⁴ Hermann Köhl/James C. Fitzmaurice/Ehrenfried Günther von Hünefeld, Die drei Luftmusketiere: Die Geschichte des ersten Atlantikflugs von Ost nach West, New York 1928.

⁵ Peter Fritzsche, A Nation of Fliers. German Aviation and the Popular Imagination, Cambridge, Mass., London 1992, S. 103 ff.

⁶ Ebd., S. 138–146.

⁷ Die Luft Hansa war ein Zusammenschluss der Aero Lloyd und der Junkers Luftverkehr AG, an der Aero Lloyd wiederum war seit 1923 eine der größten Reedereien in Europa vor dem Ersten Weltkrieg beteiligt, der Norddeutsche Lloyd mit Firmensitz in Bremen. Vgl. Christian Ostersehle, 1918–1945. Zwischen den Zeiten, in: Dirk J. Peters (Hrsg.), Der Norddeutsche Lloyd. Von Bremen in die Welt. »Global Players« der Schiffahrtsgeschichte, Bremen 2008, S. 61–74.

päischen Wettbewerb musste die Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie wegen der Beschränkungen besonders unter Beweis gestellt werden, sodass Flugschauen, aber auch spektakulären Flügen der deutschen Sportflieger eine große Bedeutung zukam.

In dieser Situation entwickelte der eingangs erwähnte Hünefeld, seit 1923 Syndikus des Norddeutschen Lloyds (NDL) in Bremen und zuständig für Pressearbeit, den Plan, die Überquerung des Nordatlantik von Europa aus zu wagen. Unterstützt wurde er dabei durch den Direktor der Norddeutschen Luftverkehrsgesellschaft, ebenfalls Teil des NDL, Cornelius Edzard. Hünefeld und Edzard gelang es, die Bremer Kaufmannschaft für die Finanzierung des Unternehmens zu gewinnen. Eine wichtige Rolle spielte hierbei der Staatsrat Müllershausen als Mittler zwischen Hünefeld, den Vertretern der Wirtschaft und dem Bremer Senat.⁸ Ziel der Überquerung war nicht zuletzt eine Verbesserung der Handelsbeziehungen zu den USA.

Hünefeld, geboren 1892 in Königsberg, gestorben 1929 in Berlin, war von Geburt an auf einem Auge blind, die Sehkraft auf dem rechten Auge war stark eingeschränkt: Er konnte nicht räumlich sehen und daher, trotz seiner Begeisterung fürs Fliegen, kein Pilot werden.⁹ Sein Markenzeichen war das Monokel. Nach einem studentischen Bohémienleben in Berlin – er studierte Kunst und Philosophie – vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs meldete er sich beim Freiwilligen Kraftfahrkorps. Als Meldefahrer an der Westfront machte er sich durch besonders waghalsige Fahrten einen Namen: Bereits im September 1914 wurde er verwundet. Er wurde in den diplomatischen Dienst übernommen und war ab 1916 Konsul in Maastricht. Hier freundete er sich mit dem 1918 dorthin exilierten Kronprinzen an. 1921 kam er nach Bremen, wo er 1923 seine Tätigkeit als Propagandachef des Norddeutschen Lloyd aufnahm. Für den geplanten Atlantikflug suchte Hünefeld nach einem erfahrenen Piloten und gewann schließlich Hermann Köhl. Köhl diente als Flieger im Ersten Weltkrieg, wurde 1916 abgeschossen und arbeitete seit 1926 als Nachtflugleiter für die Luft Hansa. Er war nationalistisch, trat früh der SA bei und machte Bekanntschaft mit Hermann Göring. Allerdings geriet er 1934 in Konflikt zu Göring, trat aus der SA aus und zog sich 1935 ins Privatleben zurück. 1938 starb er in Süddeutschland.

⁸ Staatsarchiv Bremen (STAB) 3-L-8 Nr. 347, 2 enthält verschiedene Briefe zwischen Müllershausen und Hünefeld nach dem gelungenen Flug, die ein äußerst vertrautes Verhältnis der beiden dokumentieren und Auskunft über die Finanzierung durch Gelder der Bremer Wirtschaft geben. Siehe Schreiben Hünefelds an Müllershausen v. 1. Juli 1928 und dessen Antwort v. 27. August 1928.

⁹ Das folgende aus diversen Zeitungsausschnitten v. a. in STAB 9-S 3, Zeitungsausschnittsammlung; weiterhin Luftmusketiere (wie Anm. 4), S. 245–381 sowie Heinz Conradis, Ehrenfried Günther von Hünefeld, in: Bremische Biographie 1912–1962, Bremen 1969, S. 249–250.

Aufgrund der Restriktionen der deutschen Luftfahrt nach dem Ersten Weltkrieg mussten Köhl und Hünefeld zunächst heimlich nach Irland fliegen. Dort stieß der Flugleiter des Flughafens in Baldonnel, James Fitzmaurice, spontan zu ihnen. Am Morgen des 12. April 1928 hob die Junkers W 33, getauft auf den Namen »Bremen«, vom irischen Baldonnel mit dem Ziel New York ab. Köhl war der Pilot. Die Junkers W 33 war ähnlich wie das Flugzeug von Lindbergh eine sehr leicht gebaute einmotorige Maschine. Nach einem gefährlichen Flug – die Maschine geriet in einen Sturm, der Treibstoff wurde knapp – landete Köhl nach 36 Flugstunden auf Greenly Island, eine Insel an der Südküste von Labrador, die zu Kanada gehörte. Da das Flugzeug bei der Notlandung schwer beschädigt wurde, mussten die Flieger zwei Wochen auf der Insel ausharren. Ein amerikanischer Flieger, Floyd Bennett, der ihnen zu Hilfe eilen wollte, starb auf diesem Flug an den Folgen einer Lungenentzündung. Versuche, die »Bremen« zu reparieren – es trafen Ersatzteile und Monteure des Lloyd ein –, waren vergebens. Erst am 26. April 1928 trafen die Flieger der »Bremen« in einem Flugzeug, das von Henry Ford persönlich zur Verfügung gestellt wurde, in New York ein.¹⁰

2. Der Flug der »Spirit of St. Louis« und die Ehrungen

Die drei Männer der »Bremen« orientierten sich vor allem an den Erfahrungen von Charles A. Lindbergh, der 1927 den ersten Non-Stop-Flug von New York nach Paris gewagt hatte. Er war der erste, der ohne Zwischenlandung und allein seinen Flieger, die »Spirit of St. Louis«, steuerte. Lindbergh, geboren in Minnesota, war zum Zeitpunkt des Flugs erst 25 Jahre alt und gehörte zu den etwa 1300 Flugbegeisterten, die nach dem Ersten Weltkrieg, oftmals ohne Ausbildung, in die USA flogen und auf »Tournee« gingen. Diese Kunstflieger unterhielten die Menschen durch spektakuläre Tricks in der Luft. Die Flugschauen waren sehr populär, allerdings war die Unfallrate extrem hoch. Dennoch begeisterten diese »flying gypsies« die Menschen für das Fliegen zu einer Zeit, als die Regierung in Washington noch jegliche Unterstützung für den Ausbau der Luftfahrtindustrie verweigerte.¹¹ Eine Folge der mangelnden politischen Unterstützung in den USA war die deutliche Überlegenheit der europäischen zivilen Luftfahrt in den 1920er Jahren, sowohl was den Ausbau der Fluglinien als

¹⁰ Zu den Jubiläen des Fluges erschienen diverse Broschüren und Bücher, so z. B. Andrea Hauser, Die Bremen – Geschichte eines Flugzeugs: ein historischer Exkurs, hrsg. vom Bankhaus Neelmeyer, Bremen 1998.

¹¹ Thomas Kessner, The Flight of the Century. Charles Lindbergh and the Rise of American Aviation, New York, Evanston, London 1964, S. 44.

auch was die technische Entwicklung betraf.¹² Daher setzte die amerikanische Industrie auch auf die Werbewirksamkeit des Kunstfliegerzirkus.¹³

Lindbergh hatte in der Nebraska Aircraft Corporation sowie in der Army eine Ausbildung als Pilot erhalten und darüber hinaus viele Flugstunden als Kunstflieger absolviert, um schließlich als Postflieger zu arbeiten. Bereits 1919 hatte der aus Frankreich stammende New Yorker Hotelbesitzer Raymond Orteig einen Preis für einen Nonstop-Flug von New York nach Paris ausgesetzt, der einige erfolglose Versuche zur Folge hatte. Orteig stiftete den Preis in der Hoffnung, dass sich aus der zivilen Luftfahrt heraus eine völkerverbindende Kraft entwickle, die Kriege wie den Ersten Weltkrieg in Zukunft verhindern werde. 1926 entschloss sich Lindbergh schließlich, den Flug zu wagen. Er entschied sich für eine kleine Firma in San Diego, die ihm eine einmotorige, sehr leichte Maschine baute. Zur Gewichtsreduzierung verzichtete Lindbergh auf Funkgerät und Sextanten. Industrielle aus St. Louis griffen Lindbergh bei der Finanzierung des Fluges großzügig unter die Arme, da sich die Stadt als Zentrum der Luftfahrtindustrie profilieren wollte. Lindbergh flog am 20. Mai 1927 von New York ab und landete nach dreiunddreißig Stunden auf dem Flughafen Le Bourget in Paris, wo ihn eine begeisterte Menschenmenge empfing.

Lindbergh wurde in Frankreich wie in anderen Ländern Europas frenetisch gefeiert. Offenbar nutzte der amerikanische Botschafter in Paris, der Lindbergh unter seine Fittiche nahm, die Gelegenheit zu einer PR-Kampagne für die USA und für die amerikanische Luftfahrtindustrie.¹⁴ Lindbergh brach wenige Tage nach seiner Landung in Paris zu einer Rundreise mit der »Spirit of St. Louis« auf, und er wurde überall mit höchsten Ehren empfangen. Die Zeitungen und das Radio auf beiden Seiten des Atlantiks berichteten ausführlich. Als er schließlich an Bord des Schiffes »Memphis« Washington erreichte, empfing ihn dort US-Präsident Coolidge. Bei diesem Empfang wurde Lindbergh eine eigens für diesen Anlass geschaffene Medaille, das »Distinguished Flying Cross«, überreicht. Alle Radiostationen der USA übertrugen die Dankesrede Lindberghs. Etwa 500 Fotografen hielten den Augenblick fest, während zahllose Autos darauf warteten, die Filme so schnell wie möglich in die Labors zu bringen, damit sie in die Welt verbreitet werden konnten.¹⁵ Lindbergh wurde außerdem zum Oberst befördert, überhaupt spielte das Militär bei den Begrüßungszeremonien und Ehrungen

12 Ebd., S. 25–28. Ausgesprochen unkritisch, aber typisch für viele »Fliegerbiografen« Walter S. Ross, *The Last Hero: Charles A. Lindbergh*, New York, Evanston, London 1964.

13 Da die amerikanische Luftfahrtindustrie sich von der Teilnahme von Frauen eine erhöhte Attraktivität versprach, boten, anders als in Europa, die Flugschauen auch Frauen eine Möglichkeit, sich zu Pilotinnen ausbilden zu lassen. Evelyn Zegenhagen, »Schneidige deutsche Mädels«. Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945, Göttingen 2007, S. 41–47.

14 A. Scott Berg, *Lindbergh*, New York 1998, S. 127–164.

15 Ebd., S. 144–145.

eine große Rolle. Lindbergh startete anschließend zu einem Rundflug in verschiedene Städte der USA, um am Ende in New York zu landen, wo ihm zu Ehren eine Parade veranstaltet wurde. Vier Tage lang war die Stadt im Lindbergh-Fieber.

3. Der Lindbergh-Flug als Modell für die Propagandastrategie des Norddeutschen Lloyds

Zweifellos kannte man in Bremen alle Einzelheiten des Lindbergh-Fluges. Vor allem aber scheint die Junkers W 33 der »Spirit of St. Louis« gegliedert zu haben. Notwendig war, möglichst viel Treibstoff unterzubringen. Und auch hinsichtlich der Zeremonien und ihrer medialen Vermarktung nahmen Hünefeld und der NDL sich den Lindbergh-Flug als Vorbild: Offenbar plante man mit Hilfe des New Yorker Büros – den geglückten Flug vorausgesetzt – einen sehr ähnlichen Ablauf der Ehrungen für die deutschen Flieger in den USA.¹⁶ Leider lassen sich die Hintergründe nicht mehr detailliert rekonstruieren, da die Akten des NDL nicht erhalten sind. Aber es ist mehr als wahrscheinlich, dass der Empfang der drei Flieger in New York und anderen amerikanischen Städten insgesamt minutiös von Bremen aus geplant worden war. Allerdings verzögerten sich die feierlichen Empfänge aufgrund der Notlandung der »Bremen« auf Greenly Island. Als die Flieger endlich am 26. April 1928 in New York ankamen, wurden sie von einer begeisterten Menschenmenge und vom Bürgermeister James »Jimmy« Walker begrüßt. Wie Hünefeld in seinen Erinnerungen schreibt, war im Rathaus eigens ein für die Feierlichkeiten zuständiges Komitee gegründet worden.¹⁷ Nach einer Parade, an der auch das amerikanische Militär beteiligt war, besuchten die drei Flieger das Denkmal für die gefallenen amerikanischen Soldaten im Ersten Weltkrieg. Schließlich flogen sie nach Washington und wurden dort von Präsident Coolidge begrüßt, der sie mit der gleichen Medaille ehrte, die erstmalig Lindbergh überreicht worden war. Auf dem Washingtoner Militär-Flugplatz erwartete sie dann auch Charles Lindbergh höchstpersönlich. Anschließend führte sie ein Rundflug in verschiedene Städte, u. a. nach Detroit, wo Henry Ford sie empfing, sowie nach Quebec und Montreal. Überall waren Presse und Radio gegenwärtig, die Bildagenturen sandten Fotografien nach Europa, besonders natürlich nach Bremen. Sowohl die Begeisterung der Massen wie die der Medien war durch Lindberghs Flug bereits entzündet, und der Flug der »Bremen« fachte das Medieninteresse weiter an.

16 Der NDL verfügte bereits in den 1920er Jahren über eine Agentur mit Sitz in New York, die auch für die Öffentlichkeitsarbeit des NDL zuständig war.

17 Luftmusketiere (wie Anm. 4) S. 356ff.

Am 18. Juni trafen die drei Flieger an Bord des Ozeanschiffes des NDL, der »Columbus«, in Bremerhaven ein. Der Ankunft in Bremen vorausgegangen war ein Tauziehen mit der Reichsregierung in Berlin, ob die Flieger zuerst in Bremen oder in Berlin feierlich empfangen werden würden. Von Hünefeld sprach sich in einem Telegramm an den Bremischen Senat deutlich für Bremen aus. Staatsrat Müllershausen konnte hierdurch den Konflikt um die Ehrung im Sinne Bremens beilegen.¹⁸ Damit war grünes Licht für eine minutiöse Planung gegeben.¹⁹ Das Programm bestand aus dem Empfang in Bremerhaven und der Fahrt im Automobil nach Bremen am darauffolgenden Tag, in Begleitung von einer Motorradstaffel der Polizei und ca. 3000 Automobilen von ADAC-Mitgliedern aus dem gesamten Reich. In Bremen erwartete die Flieger eine riesige Menschenmenge auf den Straßen; der Arbeitgeberverband hatte seinen Mitgliedern empfohlen, ihren Arbeitern und Angestellten an diesem Tag einige Stunden freizugeben. Die Flieger frühstückten im Rathaus mit dem Bürgermeister, den Senatoren und der politischen und wirtschaftlichen Elite, vor allem mit den Finanziers des Unternehmens, unter ihnen Ludwig Roselius. Anwesend war auch der amerikanische Konsul. Am Nachmittag ging es zu einer öffentlichen Veranstaltung im Stadion, wo u. a. die Bremer Sportvereine, der Vorsitzende des Bremer Vereins für Luftfahrt und natürlich die Flieger selbst Ansprachen hielten. Beteiligt waren sowohl der rechtsnationale »Stahlhelm« als auch das sozialdemokratische »Reichsbanner« – wohl die einzige Veranstaltung, bei der beide Verbände gemeinsam aufmarschierten. Im Rathaus überreichte Bürgermeister Donandt den Fliegern eine eigens für diesen Zweck angefertigte Medaille, und auch der NDL ehrte die Flieger mit einer Medaille. Die Bedeutung des Fluges und die herausragende Ehrerbietung werden umso deutlicher, wenn man sich vor Augen hält, dass es in Bremen bis heute eine besondere Tradition ist, keinerlei Medaillen, Orden oder ähnliches zu verleihen. Auch wurde – auf Anregung des Bremer Senats – eine Gedenkmünze in der Größe eines Fünfmärkstücks geprägt.²⁰ Den ganzen Tag war die Presse anwesend, aus dem Rathaus sendete die Norag (Norddeutsche Rundfunk AG) live.²¹

18 STAB 3-L-8 Nr. 347–2. Das Tauziehen, ob die Flieger zuerst in Berlin oder in der Hansestadt Bremen empfangen werden sollten, ist durch mehrere Briefe dokumentiert. Bürgermeister Donandt telegraphierte den Fliegern, die daraufhin dem Senat dankten und die Einladung annahm. Staatsrat Müllershausen informierte sofort die Presse (4. 5. 1928). Handschriftlicher Vermerk.

19 Das Folgende nach STAB 3-L-8 Nr. 347–2.

20 STAB 3-L-8. Nr. 347–8. Auf der Rückseite der Münze sind die Namen der drei Flieger, das Flugzeug »Bremen« sowie die Inschrift: »Ein Wille, eine Tat, ein Sieg« eingepreßt, die Vorderseite zeigt ein Porträt von Köhl mit der Umschrift »Erster Ost-West-Ozeanflug, 13. April 1928.«

21 Der Senat maß der Anwesenheit der Presse große Bedeutung zu, wie die detaillierte Anweisung für die Behandlung der Medienvertreter in der Akte zeigt.

Am nächsten Tag brachen die Flieger nach Berlin auf und unternahmen nach der Ehrung durch die Reichsregierung einen Rundflug in verschiedene Städte des Reichs. Hünefelds Besuch bei Wilhelm II. in seinem Exil in Doorn am 5. Juli 1928 entfachte eine Kontroverse in den Medien, insbesondere denen der Arbeiterbewegung. Die Bremer Volkszeitung (SPD) kritisierte, dass der Besuch in Doorn die Bedeutung der Tat der Flieger verdunkelte, da dieser »Zwietracht säe«.²² Der Besuch bei Wilhelm II. erschien der SPD als Provokation, da er die Einigkeit des »deutschen Volkes« zugunsten eines nationalen, ja revanchistischen Triumphes aufs Spiel setze. Auch über die SPD hinaus hatte dieser Besuch Folgen. Der Kölner Oberbürgermeister Konrad Adenauer sagte einen geplanten Empfang der Flieger durch die Stadt Köln ab. Die drei besuchten lediglich eine Feier anlässlich des 90. Geburtstages von Graf Zeppelin auf dem Flugplatz in Köln.²³ Ob diese Absage aufgrund internationalen Drucks erfolgte oder ob Adenauer hier als rheinischer Zentrumspolitiker agierte, kann wegen der schwierigen Quellenlage heute nicht mehr geklärt werden.

4. Die Flieger als Helden der Lüfte

Fliegerhelden, so Bernd Hüppauf, gab es in der zivilen Luftfahrt sowohl in den USA wie in Europa seit der Jahrhundertwende. Ihr Bild war eng verbunden mit Techniquephorie und Fortschrittsoptimismus.²⁴ Im Ersten Weltkrieg wurde durch Metaphern wie »Flieger-As« und »Ritter der Lüfte« der Heroismus des einsamen Kämpfers in der Luft stilisiert. Die Flieger galten im Krieg als Ausnahmegehaltn, sie waren allein in ihren Maschinen und kämpften »Mann gegen Mann«, auch wenn die Gegner jeweils in anderen Fluggeräten saßen. Insofern boten sie andere Projektionsflächen als etwa die Mannschaften in den U-Booten, die nur gemeinsam kämpfen und sterben konnten, wie es der berühmte-berühmte Film »Morgenrot« von Gustav Ucicky (Erstaufführung 31. Januar 1933) zeigte. Kaum als Helden eigneten sich die Soldaten in den Schützengraben, da deren massenhaftes Leiden und Sterben zu anonym und zugleich zu schrecklich war. Die Flieger hingegen trugen selbst zu ihrer My-

22 Bremer Volkszeitung, Ein sinnloser Besuch, 06. 07. 1928. Der kurzen Notiz beigelegt war eine Karikatur, auf der Wilhelm II. in Uniform hoch über den Fliegern steht, die er quasi »entsandt« hatte. Die Zeitung zitierte hier im wesentlichen das Kölner sozialdemokratische Blatt. Interessant ist, dass offenbar beide Blätter die Flieger als »Kulturpioniere« bezeichneten.

23 Bremer Nachrichten, 08. und 09. 07. 1928: Hünefeld rechtfertigte den Besuch, indem er betonte, er sei als Privatmann in Doorn gewesen, und fuhr fort, er habe nicht aus außenpolitischen Gründen auf diesen Besuch verzichten wollen: »er verbitte es sich [...] zur Gesinnungslumperei herausgefordert zu werden« (09. 07. 1928).

24 Bernd Hüppauf, Fliegerhelden des Ersten Weltkriegs. Fotografie, Film und Kunst im Dienst der Heldenbildung, in: Zeitschrift für Germanistik, NF XVIII, 2008, S. 575–595, hier S. 575.

thenbildung bei. Bernd Hüppauf sieht hierin die Basis für die spätere Anpassung des eigentlich vormodernen Mythos des Helden an die Moderne: Der Flieger als Dandy ermöglicht eine Feminisierung des Helden, die visuellen Symbole und Bezüge zur Technik zelebrieren die Modernität.²⁵ Dank dieser Anpassung an die Moderne behielten die Flieger auch nach dem Kriegsende in den Medien und damit im Bewusstsein der Öffentlichkeit eine gewisse Ausnahmeposition bei. Die mediale Aufmerksamkeit verstärkte sich eher in der Zwischenkriegszeit – und anders als zu Kriegszeiten konnten die Fliegerhelden auch zu transatlantischen Medienikonen werden.²⁶

Zur Figur des Helden gehört indes auch das Charisma, das nach Max Weber die einzige Legitimation des Helden ist.²⁷ Daraus folgt, dass der Held erst dann zum Helden wird, wenn er die Anerkennung der Gesellschaft genießt. Diese öffentliche Anerkennung wurde in der Zwischenkriegszeit medial produziert. Aufgrund neuer Medientechnologien konnte dies erstmalig auf beiden Seiten des Atlantiks in »Echtzeit« passieren. Charles Lindbergh – und das mag ein Faktor seines Potenzials als fliegerischer Held sein – stand für den Typus des neuen Helden im amerikanischen Kontext: Er war zu Beginn des 20. Jahrhunderts geboren, hatte den Krieg lediglich als Junge im ländlichen Minnesota erlebt. Er sah blendend aus; der Körper spielt in der Visualisierung des Helden insgesamt bis heute eine herausragende Rolle. Gleichzeitig aber erfüllte Lindbergh die Sehnsucht nach einem Helden, der aus dem »alten« ländlichen Amerika stammte. In einer Zeit der Verunsicherung nach dem Krieg durch eine verbreitete Landflucht, durch Veränderungen der Werte und Normen vor allem in den Städten, durch verstärkte Immigration und das sich verbreitende Bedrohungsgefühl des »white male« erschien der jugendlich aussehende, männliche Lindbergh als ein zeitgemäßes Ideal: Der Junge, der bereits auf dem Land mit Flugmaschinen gebastelt hatte, der seine Leidenschaft mit Konsequenz und Disziplin verfolgte, der seine Mutter verehrte und damit auch das Familienideal in einer Zeit der »flappers«²⁸ verkörperte, schien die geeignete Projektionsfläche für das verunsicherte Amerika, das sich gegen den »Werteverfall« stemmte:²⁹

»To those who feared that the new urban industrial order was promoting regimentation, threatening to grind down individualism and creativity in favor of bland, corporate orthodoxy, Lindbergh offered eloquent reproach. He reminded the nation, in the historians Leo Braudy's words, that »nineteenth-century America was not dead«, that it

25 Ebd., S. 586–590.

26 Ebd., S. 588–589.

27 Max Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, Neu Isenburg 2005, S. 170–189, nach Hüppauf, *Fliegerhelden* (wie Anm. 24), S. 582.

28 Als »flappers« wurden die modernen Frauen der 1920er Jahre in den Großstädten bezeichnet.

29 Kessner, *The Flight* (wie Anm. 11), S. 204–205.

could thrive even in the new technological age. Standing in America's past he embodied its future.«³⁰

Genau dieses Bild verbreiteten die Medien, die insbesondere seitens der Pressekonzerne den »celebrity cult« entdeckt hatten. Portraits bekannter Persönlichkeiten wurden mit dem »human interest« unterfüttert, und die Gründe, die Medienaufmerksamkeit auf sich zu ziehen, waren vielfältig. Oftmals stand hinter den Konstruktionen von »celebrity« eine wohl durchdachte und gut finanzierte PR-Maschine. Für Lindbergh galt das allerdings nur partiell: Sein medialer Ruhm war zumindest in Europa eher ungeplant und spontan, wenngleich auch er bereits vor seinem Flug einen Vertrag mit der *New York Times* für das erste Interview unterzeichnet hatte. Aber in den USA war die mediale Aufmerksamkeit wohl mit befeuert durch die Reaktionen jenseits des Atlantiks. Nur die Medien im Deutschen Reich, das er aus seinem Rundflug ausgespart hatte, berichteten eher zurückhaltend. Gleichwohl diente er grenzüberschreitend als Projektionsfläche für jung und alt, für Männer wie für Frauen.

Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld war eine völlig andere Persönlichkeit, viel ambivalenter, aber vielleicht deswegen ebenfalls geeignet, als Projektionsfläche zu dienen.³¹ Mit seinem Namen, dem Monokel und seiner monarchistischen Überzeugung verkörperte er eher einen Helden der Vergangenheit, einen aristokratischen romantischen Helden, der für Kaiser und Vaterland zu kämpfen bereit war. Dem heroisierten Bild des »Flieger-Asses« widersprach, dass er eher schmal und klein und von diversen Behinderungen und Krankheiten gezeichnet war.³² In seinem Auftreten hatte er durchaus etwas Dandyhaftes. Hünefeld, so meine Deutung, verband den aristokratischen vormodernen Helden mit dem modernisierten, dessen Facetten Hüppauf beschreibt. Wie ich noch ausführen werde, spielte er in seiner Selbstdarstellung sehr geschickt auf dieser Klaviatur und inszenierte den Flug zu einem Gemeinschaftsprojekt: als »Luftmusketier« war er nur einer von dreien, d. h. dieser Nordatlantikflug war Teamwork. Zugleich verweist der Titel des Buches »Die drei Luftmusketiere« darauf, dass er wie die beiden anderen im übertragenen Sinne Soldat des Königs war, bereit, sein Leben zu opfern – der Bezug zu dem weltberühmten Roman war sicher gewollt.³³ Zum feminisierten Helden passt, dass Hünefeld ledig war und

30 Leo Braudy, *The Frenzy of Renown: Fame and its History*, New York 1986, S. 19, zitiert nach Kessner, *The Flight* (wie Anm. 11), S. 204.

31 Ich beschränke mich hier auf Hünefeld, da er zweifellos im Vordergrund stand, auch wenn er das Flugzeug nicht selbst steuerte.

32 Selbstironisch nannte Hünefeld sich »Hünerbein«, u. a. in Briefen an Müllershausen (wie Anm. 8).

33 Der Roman von Alexandre Dumas, *Die drei Musketiere*, erschien 1844 in Paris, zwei Fortsetzungen folgten. 1845 bereits erschien die deutsche Übersetzung, 1921 gab es zwei Stummfilme, einer von Douglas Fairbanks.

ein sehr enges Verhältnis zu seiner Mutter hatte, was er öffentlich zur Schau stellte. Seine Leidensfähigkeit und sein zäher Wille, seinen Körper zu bezwingen, verweisen wiederum auf den aristokratisch-soldatischen Helden der Vergangenheit.

Eigentlich hätte sich eher Hermann Köhl als Figur des Helden angeboten: Er galt als »Flieger-Ass« des Ersten Weltkriegs, selbst wenn er im Vergleich zu den bekannteren wie Baron von Richthofen, Oswald Boelcke u. a. nie eine eigene »Ass-Legende« hatte aufbauen können. Köhl war mit einer ausgesprochen gutaussehenden jungen Frau verheiratet, die das Flugabenteuer ihres Mannes unterstützte. Insofern kann man nur vermuten, warum Köhl letztlich hinter Hünefeld in der medialen Aufmerksamkeit zurückstand; zum einen wohl fehlte ihm ein gewisser Glamour, zum anderen verfügte er nicht über ein lässiges Auftreten, wie man auf den Fotos erkennen kann. Darüber hinaus stellte die enge Verbindung zwischen Hünefeld und dem NDL den Helden der Vergangenheit sehr viel stärker in den Mittelpunkt des medialen Interesses.

5. Modernität – Nation

Peter Fritzsche hat überzeugend nachgewiesen, wie die fliegerische Sicht auf das Land eine neue geopolitische Perspektive eröffnete:

»The question was whether the aviator's globalism anticipated a coming world federation which would make nationalism obsolescent (just as a few railroads had eroded nineteenth century localism), or whether it foresaw ever more brutish and autarkic nationalisms striving to encompass the entire globe. What kind of political order did people dream about when they considered air routes [...]?»³⁴

Zweifellos führte bei vielen Fliegern die Erfahrung von der Grenzenlosigkeit des Luftraums dazu, dass sie selber das wirkmächtige Narrativ vom Knüpfen engerer, friedvoller Verbindungen zwischen den Ländern und Kontinenten durch die technischen Möglichkeiten der Fliegerei übernahmen. Das war umso naheliegender, als dies ihren eigenen Seh-Erfahrungen entsprach, ließ doch der Blick aus der Vogelperspektive Länder und Kontinente zusammenrücken. Die Erfahrungen des Weltkriegs verstärkten bei vielen die Hoffnung auf das Entstehen eines globalen Internationalismus. Zugleich aber waren sie Teil eines generellen Diskurses über Fortschritt und Technik: So entstanden immer dann, wenn ein neues technikbasiertes Medium auftauchte, wie der Telegraf vor dem Ersten Weltkrieg und das Radio in den zwanziger Jahren, Hoffnungen, dass die Medien aufgrund ihres Potenzials zur Überwindung von Zeit und Raum der

34 Fritzsche, Nation (wie Anm. 5), S. 173.

Völkerverständigung dienen könnten. Diese utopischen Diskurse schienen durch die Erfahrungen und Wahrnehmungen des Alltags gesättigt. Darüber hinaus scheinen sich die (männlichen) Flieger als eine Art verschworene Gemeinschaft jenseits nationaler und geografischer Grenzen verstanden zu haben, die die Leidenschaft für das Fliegen und die Maschinen verband. Das Treffen von Hünefeld, Köhl und Fitzmaurice mit Lindbergh ist nur ein Indiz hierfür.³⁵

Aber das war nur die eine Seite: Das Überfliegen von Grenzen bedeutete nicht für alle, das Fliegen als Beitrag zur Völkerverständigung zu verstehen. Peter Fritzsche argumentiert, dass im Gegenteil für junge Deutsche, die national gesinnt waren, dies auch der Anstoß gewesen sein mag, das Territorium der deutschen Nation, ihren »Lebensraum« erweitern zu wollen.³⁶ Darüber hinaus war die Frage, wer den Luftraum beherrschte und welche Industrie die leistungsfähigeren Maschinen baute, ein weites Feld nationaler Konkurrenz. So wurde in den USA der Flug Lindberghs als Kick-off der politischen Unterstützung der amerikanischen Luftfahrtindustrie und damit des Aufstiegs der amerikanischen Luftfahrt euphorisch gepriesen. Im Deutschen Reich waren die nationalistischen Kodierungen der Luftfahrt bzw. der Fliegerei sowohl in der Alltags- als auch in der politischen Kultur besonders vehement, vor allem hinsichtlich des Zeppelins.³⁷ Bis zu dem dramatischen Unglück 1937, als sich die »Hindenburg« bei ihrer Landung über Lakehurst, New York entzündete und das Luftschiff abstürzte, galt der Zeppelin gerade auch aufgrund seiner Größe als ein Symbol avancierter deutscher Technik. Nach dem verlorenen Krieg war der Wiederaufbau der deutschen Luftfahrtindustrie eine Frage der nationalen Ehre. Auf Flugschauen³⁸ wurden »deutsche Arbeit« und »deutsche Technik« gefeiert. Alf Lütke hat in diesem Kontext daraufhin hingewiesen, wie die Aufladung von Arbeit als deutsche Tugend zu einem Einfallstor der nationalsozialistischen Ideologie insbesondere in der Facharbeiterschaft werden konnte.³⁹

Hünefelds Reden, soweit sie in der Presse und den Akten überliefert sind, dokumentieren sein Anliegen, den Flug der »Bremen« sowohl in das Feld der Völkerverständigung als auch in das Nationale einzubetten. Interessant ist, welche Rolle dabei seine Kriegserfahrungen spielen, die offenbar für ihn – trotz oder wegen der Kürze seiner eigenen Zeit als Soldat – höchst prägend waren. Der

35 Luftmusketiere (wie Anm. 4), S. 367.

36 Fritzsche, Nation (wie Anm. 5), S. 133–184.

37 Ebd., S. 9 ff.

38 In den ersten Jahren der Weimarer Republik machte der Segelflug, der nicht von den Restriktionen des Versailler Vertrags betroffen war, Flugschauen besonders populär.

39 Alf Lütke, Deutsche Qualitätsarbeit. Ihre Bedeutung für das Mitmachen von Arbeitern und Unternehmern im Nationalsozialismus, in: Aleida Assmann/Frank Hiddennau/Eckhard Schwarzenberger (Hrsg.), Firma Topf und Söhne – Hersteller der Öfen für Auschwitz. Ein Fabrikgelände als Erinnerungsort? Frankfurt am Main 2002, S. 123–138.

Flug über den Atlantik war, wie er es in den »Luftmusketieren« schildert, orientiert an soldatischen Werten, vor allem an einer Überhöhung des eigenen Todes als Dienst für die Mission. Diese Werte werden für ihn in Überwindung der ehemaligen Feindschaft zu dem irischen Mitflieger bewahrt:

»Was auch kommen mag, Sieg oder Ende, wir werden als Kameraden sterben oder als Kameraden siegen und das Band, das zwischen Deutschland und Irland als ein Symbol dafür geknüpft ist, dass Vergangenes vergangen ist und dass neues Leben erwachte, wird im Leben wie im Sterben unzerreißbar werden.«⁴⁰

Ähnliches formuliert er in seinem Bericht über die Parade der amerikanischen Truppen ihnen zu Ehren in New York, wo er betont:

»Fitzmaurice hat Seite an Seite im Kriege mit der diesseitigen Wehrmacht gefochten. Wir jenseits der Schützengräben. In diesem Augenblick [während eines Sturms, I.M.] einte uns ein einziger Gedanke. Der Glaube an die eigene Heimat und die Liebe zum Vaterland.«⁴¹

Selbst die Präsentation der amerikanischen Luftwaffe auf dem Militärflugplatz in Washington gerät in Hünefelds Deutung zu einer Mischung zwischen seiner militaristischen Grundhaltung und den Hoffnungen auf Frieden: Während er den Staatssekretär Kellogg zustimmend zitiert, der von den Segnungen der Völkerverständigung und des Friedens spricht, lobt Hünefeld zugleich die Demonstrationen der amerikanischen Luftwaffe, die bereit sei, »für neue Ziele zu kämpfen und zu streiten.«⁴²

Lindbergh hingegen verrät in seinem Buch »The Spirit of St. Louis« keinerlei größere Ambitionen, als sein Flugzeug erfolgreich in Paris zu landen.⁴³ Die beispiellose Popularität und mediale Präsenz scheinen ihm eher suspekt gewesen zu sein, nicht aber die militärischen Ehren. Dem entspricht auch, dass er sich auf die Entwicklung der amerikanischen Luftfahrt konzentrierte und Berater der US-Regierungsbehörde für Aeronautik wurde.⁴⁴ Das hatte wohl unter anderem mit seinem jugendlichen Alter und einer gewissen Unbedarftheit zu tun: Für ihn konzentrierte sich alles auf seine Maschine und auf die Möglichkeit zu fliegen. Ganz anders sah das vor allem der amerikanische Botschafter in Paris, der die potenzielle Wirkung der Persönlichkeit Lindberghs und der medialen Konstruktion als »Fliegerheld« erspürt hatte. Aber es war vermutlich gerade seine

40 Luftmusketiere (wie Anm. 4) S. 320.

41 Ebd., S. 357.

42 Ebd., S. 367.

43 Charles Lindbergh, *The »Spirit of Saint Louis«*, New York 1955.

44 Es würde zu weit gehen, wenn ich hier die spätere problematische Nähe Lindberghs zum Nationalsozialismus einbeziehen würde, die in seiner isolationistischen Haltung begründet war, vgl. u. a. Wayne S. Cole, *Charles A. Lindbergh and the Battle against American Intervention in World War II*, New York, London 1974.

gewisse Jugendlichkeit und damit verbundene Naivität, die dazu beitrug, dass Lindbergh zum Fliegerhelden der Moderne wurde.

6. Ehrungen in Bremen zwischen Transnationalität, Nation und Lokalität

Bürgermeister Donandt, bis 1929 der DNVP zugehörig, bis 1933 Bürgermeister von Bremen, hielt die Begrüßungsrede für die drei »Luftmusketiere« im Rathaus. Er gehörte zweifellos zu denjenigen Politikern der Weimarer Republik, die eine radikale Revision des Versailler Vertrages anstrebten: Er stand dem preußisch-deutschen Militarismus nahe und pflegte offenbar enge Verbindungen zu Offizieren der Reichswehr, die mehrheitlich der Weimarer Republik ablehnend bis skeptisch gegenüberstanden. Zugleich aber war er Hanseat und vertrat die Interessen der Kaufmannschaft, die sich hier mit den Interessen des NDV verbanden. In seiner Rede bettete Donandt den Flug der »Bremen« folglich in das Bemühen Deutschlands um »Weltgeltung« ein:

»Für uns aber [...] für uns Deutsche hat der glorreiche Flug der »Bremen« noch eine andere, uns näher berührende Bedeutung. In dem blutigen Völkerringen, das hinter uns liegt, ist die frühere Weltstellung Deutschlands zusammengebrochen. Sie kann in friedlichem Wettbewerb der Völker nur durch deutschen Geist, deutsche Arbeit und deutsche Tatkraft wieder errungen werden. In diesem Sinne war der Bau und der Flug der »Bremen«, vom deutschen Standpunkt aus gesehen, eine vaterländische Tat.«⁴⁵

Zugleich unterstrich er, dass dieser Flug dazu beitrage, dass ein »sicherer Flugverkehr die Schranken von Raum und Zeit in ungeahnter Weise zurückdrängen und die Völker des Erdballs als Nachbarn zusammenrücken« würden. Er betonte insbesondere die Bedeutung der Freundschaft zwischen der »großen amerikanischen Nation und dem deutschen Volke, die vorübergehend, man möchte fast sagen, durch ein Versehen der Weltgeschichte zerstört war«,⁴⁶ und endete mit der besonderen Aufgabe des deutschen Volks, »der Menschheit neue Wege zu bahnen.«⁴⁷ Die Betonung der besonderen Freundschaft zwischen den USA und dem deutschen Volk entsprach zum einen der lokalen Tradition der Hansestadt, die immer um gute Handelsbeziehungen mit den USA bemüht war. Zum anderen kann man den vielen Glückwunschschriften aus den USA an den Bremer Senat entnehmen, dass der Flug der »Bremen« gerade bei den Vereinen der Deutschamerikaner auf große Resonanz stieß.⁴⁸

45 STAB 3-L-8-Nr. 347-2, Bl. 4.

46 Ebd.

47 Ebd., Bl. 5.

48 STAB 3-L-8 Nr. 347-1: In Chicago wurde ein Scheinwerfer der Nachtbeleuchtung des Flug-

Diese Mischungen von nationalem und bremischen Diskursen durchzieht letztlich alle Reden, mit geringen Akzentverschiebungen: Der Vorsitzende des Bremer Vereins für Luftfahrt, Landgerichtsdirektor Dr. Wilckens, betonte beispielsweise voller Stolz auf die technische Leistung und die »deutsche Arbeit«, dass die »Bremen« eine Maschine sei, die in Deutschland produziert worden sei. »Ja, deutsche Maschine! Denn deutsche Erfinder haben Flugzeug und Motor erdacht und berechnet, fleissige geschickte Hände gewissenhafter deutscher Arbeiter haben beide hergestellt und zu einem Wunderwerk der deutschen Technik vereinigt.«⁴⁹ Wilckens betonte, dass die Finanzierung Ausdruck »bremischen Hanseatengeists« gewesen sei, hatten doch ausschließlich Bremer Kaufleute und Unternehmer den Flug unterstützt.

Wie die Äußerungen von Hünefelds und die der bremischen Vertreter zeigen, ist das diskursive Feld, das sich um den Flug der »Bremen« bildete, ebenso fluide wie flexibel. Je nach Sprecherposition, aber auch je nach Anlass und Ort konnten einzelne Versatzstücke unterschiedlich betont werden. So wurden sie mit den Personen der Flieger, hier insbesondere mit von Hünefeld, verbunden und medial transportiert. Diese Diskurse waren Teil der durchaus erfolgreichen Marketingstrategien des NDL. Zugleich aber standen sie in Kontinuität zu hegemonialen Diskursen über Technik und deren nationalistische Rahmung. Indem sie den Wert deutscher Arbeit betonten, verwiesen sie auf die Janusköpfigkeit der Moderne.

7. Die Atlantikflieger, die Medien und das Feld der Ehre

Die Konstruktionen des Fliegerhelden in der Zwischenkriegszeit schufen ein vielschichtiges Feld von Ehre bzw. Ehrregimen. Zwischen den beiden hier untersuchten Protagonisten und den Aushandlungsprozessen über die Figur des Fliegerhelden sind große Unterschiede festzustellen, die vor allem mit den Biografien, aber auch mit der Geschichte der zivilen Luftfahrt in den USA und im Deutschen Reich verbunden sowie im jeweiligen historischen Kontext verankert sind. Dennoch gibt es in den Diskursen über Fliegerhelden und Ehre Ähnlichkeiten. Das gilt in hohem Maße auch für die jeweiligen Ehrregime, zumal, wie deutlich wurde, die Ehrungen ja auf beiden Seiten des Atlantiks stattfanden. Im Fall der Flieger der »Bremen« diente das Ehrregime für Lindbergh als Modell bzw. als Prototyp, um in der Fliegersprache zu bleiben.

hafens von den Ozeanfliegern auf dem Namen »Bremen« getauft, was als Symbol dieser Freundschaft dienen sollte. STAB 3-L-8 Nr. 347–7.

49 STAB 3-L-8 Nr. 347–2, enthält Text der Rede Wilckens auf der öffentlichen Kundgebung im Stadion, Bl. 1.

Fragt man nach dem Eigenanteil der Flieger bei der Gestaltung des »neuen Helden«, so ist festzuhalten, dass Lindbergh selber wohl von der Massenbegeisterung in Europa wie in den USA eher überrascht war und sich relativ wenig bemühte, an dem entstehenden Lindbergh-Mythos mitzuwirken. Kessner konstatiert, dass Lindbergh nach seiner Landung die Freiheit über seine Person verloren hatte – er war nunmehr die Projektionsfläche für ganz Amerika, er war Amerika.⁵⁰ Wenn aber der »New York Evening« schreibt, dass sein Flug »the greatest feat of a solitary man in the history of the human race« gewesen sei,⁵¹ so wird deutlich, dass mit Lindbergh ein neuer Held geschaffen wurde, der zugleich in den beginnenden Starkult adaptiert werden konnte. Lindbergh selbst hielt sich indes zurück und zeigte sich in erster Linie an der Fliegerei interessiert. Die gestaltenden Akteure in diesem Prozess waren andere: der Botschafter der USA in Paris, der Präsident der Vereinigten Staaten, Calvin Coolidge, der Bürgermeister von New York u. a., die den neuen Helden als Aushängeschild für Amerika in der Krise der 1920er Jahre instrumentalisierten.

Das war zweifellos anders im Fall der drei Flieger der »Bremen«, insbesondere von Hünefelds. Alle drei hatten als Soldat gedient, Köhl und Hünefeld auf Seiten des Kaiserreichs, Fitzmaurice in der britischen Armee. Insbesondere Hünefeld arbeitete sehr aktiv daran mit, das Bild des militärischen Fliegerhelden nunmehr in die zivile Luftfahrt einzuschreiben. Der Kampf gegen den Feind in der Luft wurde zum Kampf des Menschen gegen die Widrigkeiten des Wetters und mit der Flugmaschine. Die drei Männer fochten einen gemeinsamen soldatischen Kampf aus – in dessen Verlauf aus ehemaligen Feinden Freunde wurden. Zweifellos spielen bei Hünefeld männerbündische Vorstellungen eine große Rolle. Hünefeld, der mehr oder minder als Sprecher der »drei Musketiere« fungierte, war nicht nur in der Vorbereitung des Flugs und der Ehrungen in New York und im Reich, sondern auch während der Ehrungen selbst ein eigenständiger Akteur in den Aushandlungsprozessen, auch gegenüber den politischen Akteuren, wie unter anderem aus den Briefwechseln mit Staatsrat Müllershausen hervorgeht. Auch zeigt sich an Hünefelds Reden und an seinen Erinnerungen sehr deutlich, wie er die Komplexität des diskursiven Feldes der Ehre auslotet. Ehre steht als normativ aufgeladener Begriff in Beziehungen zu anderen. Die Ehre der Nation ist ebenso wie Vaterland, Fliegerheld etc. ein »umbrella term«⁵², ein Begriff also, der auf situative Anpassungen ebenso verweist wie auf gesellschaftliche, kulturelle Transformationsprozesse und dessen Kompatibilität mit den Interessen unterschiedlicher Akteure in den »Ehrregimen« immer wieder neu verhandelt wird. So war die Wiederherstellung der nationalen Ehre ein

50 Kessner, *The Flight* (wie Anm. 11), S. 205.

51 Zitiert nach ebd., S. 201.

52 Vgl. Alon Confino, *The Local Life of Nationhood*, in: *National Identities* 4 (1), S. 7–24.

durchgängiger Diskursstrang in der Weimarer Republik, der für die Interessen der zivilen Luftfahrt argumentativ ebenso zu nutzen war wie für den Bremer Bürgermeister Donandt und andere konservative Politiker oder für die Reichsregierung.

Für die Bremer Ehrungen ist in diesem Zusammenhang zu betonen, dass Politik wie Kaufmannschaft als traditionelles Sprachrohr der bremischen Wirtschaft die Diskurse zur Völkerverständigung bzw. zur Vertiefung des transatlantischen Verhältnisses in ihre wirtschaftlichen und politischen Interessen einbetteten. Hünefeld, der aus seiner monarchischen Gesinnung nie einen Hehl machte, konnte aufgrund seiner biografischen Prägung die alten Diskurse um den soldatischen Flieger des Ersten Weltkriegs mit dem neuen, auch medial konstruierten Bild vom Bezwingen des Luftraums in seiner Person verbinden. Das gleiche gilt für die Betonung des Fliegens im Dienst der Völkerverständigung. Auch hier knüpfte Hünefeld eine Verbindung des Soldatischen mit den Interessen der zivilen Luftfahrt, in diesem Fall des NDЛ, in dessen Dienst er ja als Pressechef stand.

Die Ehrung und Popularisierung der Fliegerhelden auf beiden Seiten des Atlantiks wiederum hatten immens mit deren Medialisierung zu tun. Der Luftraum war Ende der 1920er Jahre nicht länger der einzige grenzenlos erscheinende Raum, sondern technisch basierte Massenmedien hatten eine immense Verdichtung von Raum und Zeit bewirkt. Das Radio sendete in den Äther, Texte wurden telegraphiert, Bildagenturen hatten längst für die schnelle Versorgung der Printmedien durch Bilder diesseits und jenseits des Atlantiks gesorgt. Die Filmindustrie Hollywoods hatte die europäischen Kinos erobert. In den USA hatten die Massenmedien bereits den Helden durch den Star ersetzt, wenngleich Lindbergh von einigen noch als »last hero« bezeichnet wurde. Die Medienoffensive des NDЛ, der durch einen erfolgreichen Flug und dessen Vermarktung auch seine Geschäftsbeziehungen zu den USA zu verbessern trachtete, war offenbar erfolgreich. Zumindest gelang es dem NDЛ, auch die amerikanischen Medien zu gewinnen. So bewertete Generaldirektor Stimming, dass der Flug propagandistisch ein großer Erfolg gewesen sei.⁵³ Zu diesem Erfolg entscheidend beigetragen hatte offenbar das Büro des NDЛ in New York mit seinen schon weiter oben geschilderten detaillierten Planungen.⁵⁴ Insofern stellt sich am Beispiel des Flugs der »Bremen« und der Ehrungen der Flieger die Frage, inwieweit die Konstruktion des Fliegerhelden auf Marketingstrategien zurückzuführen sein kann. Zu berücksichtigen ist, dass Bremer Unternehmer dabei auf

53 Georg Bessell, Norddeutscher Lloyd 1857–1952. Geschichte einer bremischen Reederei, o.O. o. J., S. 152.

54 So dankte Hünefeld ausdrücklich dem Leiter des New Yorker Büros, J. Schroeder: Luftmusketiere (wie Anm. 4), S. 381.

Erfahrungen und Modelle, wie sie bereits in den USA üblich waren, zurückgriffen. Inwieweit auch Hünefeld sich damit beschäftigt hatte, muss offen bleiben.

Erfolgreich waren diese Strategien auch, weil der Resonanzboden in der Öffentlichkeit bestand. Nicht nur waren in Deutschland die Flieger-Asse des Ersten Weltkriegs weiterhin präsent. Die Flugschauen auf der einen, aber auch der Zeppelin auf der anderen Seite waren für viele, meist Männer, attraktiv und beflügelten Träume vom Fliegen. Flugzeuge und ihre Piloten waren wie Rennwagen und ihre Lenker bereits zu Ikonen der Moderne geworden, und sie wurden von vielen in einen nationalen Diskurs eingebettet.⁵⁵ Zugleich aber waren die Flieger und ihre Fluggeräte eine gemeinsame Projektionsfläche für Teilhabe an der Moderne, die von allen Schichten der Bevölkerung und allen politischen Parteien geteilt werden konnte, wie der gemeinsame Aufmarsch von Stahlhelm und Reichsbanner im Bremer Stadion zeigt. Hierfür hat kein geringerer als Siegfried Kracauer in seinen Miniaturen über das Alltagsleben in Berlin viele Beispiele gegeben.⁵⁶ Dieser Grundkonsens der Weimarer Republik war jedoch von der Janusköpfigkeit der Moderne konturiert und daher ausgesprochen fragil.

Performative Ehrbezeugungen waren im Fall der Flieger auf beiden Seiten des Atlantiks nicht zuletzt Teil von alltäglichen Praktiken wie dem Besuch von Flugschauen oder Automobilausstellungen, die ihrerseits medial verhandelt wurden. Gleichwohl kann man feststellen, dass das diskursive Feld in Deutschland bereits ausdifferenzierter und etablierter als das in den USA und zugleich nationaler konturiert war.

Anders als Lindbergh, dessen Heroisierung noch heute anhält, konnten die drei Flieger der »Bremen« dessen Starpersona nie erlangen. Begründet ist dies zum einen im frühen Tod von Hünefeld. Darüber hinaus schien er den Nationalsozialisten, die offenbar der Person Hünefelds ebenso wie der Beteiligung Fitzmaurices gegenüber höchst skeptisch eingestellt waren, wenig kompatibel mit ihrem eigenen rassistisch konnotierten Heldenideal zu sein. Der Versuch des Bremer Senats, die etablierten Ehrregime auch nach 1933 für sich zu nutzen, war wenig erfolgreich. Anlässlich des fünften Jahrestages versuchten der Bremer Senat und die Kaufmannschaft, Floyd Bennett in den Mittelpunkt der Ehrung zu stellen – den amerikanischen Flieger, der bei seinem Versuch, den dreien auf Greenly Island zu Hilfe zu kommen, ums Leben gekommen war. Explizit erhoffte sich der Senat hierdurch eine Verbesserung der deutsch-amerikanischen Be-

55 Uwe Day, Mythos ex machina. Medienkonstrukt »Silberpfeil« als massenkulturelle Ikone der NS-Modernisierung, Diss. Bremen 2004. Grundsätzlich: Detlev J. K. Peukert, Die Weimarer Republik, Frankfurt am Main 1987.

56 Z. B. Siegfried Kracauer, Sie sporten, in: Schriften 5.2, Aufsätze 1927–1931, Frankfurt am Main 1990, S. 14–18.

ziehungen nach dem Boykott jüdischer Geschäfte am 1. April 1933 auch in Bremen. Zwar wurde die Tafel mit der Ehrung Bennetts am Rathaus angebracht, aber alle Versuche, Hitler oder Göring nach Bremen einzuladen, scheiterten. Diese Konflikte und andere verweisen darauf, wie sehr die Ehrregime im Kontext gesellschaftlicher Konstellationen zu sehen sind. Zum einen sind sie als Teil der Aushandlungen um die Implementierung und Stabilisierung der nationalsozialistischen Herrschaft in Bremen zu lesen. Ebenso wie die eingangs erwähnte Einfügung der Tafel der Atlantikflieger in das Glockenspiel 1934 und die Anbringung der Tafel zu Ehren der Condor 1938 verweisen sie auf die Ambiguität des Nationalsozialismus zwischen Moderne und völkischer Ideologie. In Bremen verkörperte Ludwig Roselius in seiner Person beide Versatzstücke der nationalsozialistischen Idee – er hatte Ende der zwanziger Jahre lange Zeit in den USA verbracht, was ihn jedoch nicht hinderte, den völkischen Ideen um »Germania« anzuhängen. Hier ging es also nicht zuletzt um einen Interessenkonflikt zwischen Bremer Kaufmannschaft, die vor allem an der Durchsetzung ihrer Handelsinteressen auch im Nationalsozialismus interessiert war, und dem rassistischen Primat der NS-Politik.⁵⁷ Die folgenden Jahrestage des Fluges wurden in Bremen zwar bis 1998 begangen, gerieten aber immer mehr zur Darstellung der Bedeutung der Luftfahrtindustrie für die Hansestadt.

Heute sind die Erinnerungen an den Atlantikflug zwar noch Teil der Memorialkultur der Stadt Bremen. Doch nur wenige Bremer wissen, wer die drei Flieger auf der Tafel in der Böttcherstraße sind. Auch die Tafel am Rathaus, mittlerweile geschwärzt von der Luftverschmutzung, wird von den Passanten wohl kaum wahrgenommen. 1998 holte eine Gruppe flugbegeisterter Männer die »Bremen«, das Flugzeug, das bislang im Henry-Ford-Museum in Detroit stand, zurück nach Bremen, wo es in einer Ausstellung im Flughafen Bremen besichtigt werden kann. In unmittelbarer Nähe der Ausstellung befindet sich auch die Hünefeldstraße, die heutzutage indes fast ausschließlich von Autos befahren wird.

Dietmar von Reeken / Malte Thießen (Hg.)

Ehrregime

Akteure, Praktiken und Medien lokaler Ehrungen
in der Moderne

Mit 24 Abbildungen

V&R unipress

⁵⁷ Zur Haltung der bremischen Kaufmannschaft vgl. Inge Marszolek/René Ott, Bremen im 3. Reich. Anpassung – Widerstand – Verfolgung, Bremen 1986, S. 131–144.

Formen der Erinnerung

Band 63

Herausgegeben von
Jürgen Reulecke und Birgit Neumann

Gedruckt mit freundlicher Unterstützung des Niedersächsischen Ministeriums für Wissenschaft und Kultur.



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.

ISSN 2198-6169
ISBN 978-3-8471-0578-7

Weitere Ausgaben und Online-Angebote sind erhältlich unter: www.v-r.de

© 2016, V&R unipress GmbH, Robert-Bosch-Breite 6, D-37079 Göttingen / www.v-r.de
Alle Rechte vorbehalten. Das Werk und seine Teile sind urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung in anderen als den gesetzlich zugelassenen Fällen bedarf der vorherigen schriftlichen Einwilligung des Verlages.

Printed in Germany.

Titelbild: Umbenennung des Berliner Kaiserdamms zu Ehren des verstorbenen Bundeskanzlers Konrad Adenauer im April 1967. © bpk / Klaus Lehnartz

Druck und Bindung: CPI buchbuecher.de GmbH, Zum Alten Berg 24, D-96158 Birkach

Gedruckt auf alterungsbeständigem Papier.

Inhalt

I. Einführung

Dietmar von Reeken / Malte Thießen Ehrregime. Perspektiven, Potenziale und Befunde eines Forschungskonzepts	11
---	----

II. Heldenfiguren

Yvonne Robel Ernst Thälmann zur Ehre. Öffentliche Deutungskämpfe in Hamburg . . .	33
--	----

Peter M. Quadflieg General Gerhard Graf von Schwerin als der »Retter von Aachen«. Konstruktion einer Heldenfigur nach dem Zweiten Weltkrieg	51
---	----

Inge Marszolek Der erste Nordatlantikflug von Europa nach Amerika. Transatlantische Aushandlungen über Helden, Ehre, Nation und Modernität	69
--	----

Ulf Morgenstern / Christian Wachter Wie der Bismarck-Mythos in die Landschaft kam. Bismarck-Ehrungen im öffentlichen Raum: Entstehung, Kartierung und Interpretationsansätze	89
---	----

III. Milieus

Kerstin Thieler Der lange Weg zur Briefmarke. Vergangenheitspolitische Ehrzuschreibungen an die emigrierten Physiker Max Born und James Franck	115
---	-----

Lena Elisa Freitag Im Spannungsfeld zwischen akademischen Ehrvorstellungen und Wissenschaftspolitik. Ehrungen an der Universität Göttingen im Nationalsozialismus	137
--	-----

Daniel Schmidt Industrielle Herrlichkeit. Bürgerliches Ehrregime in Gelsenkirchen 1875–1928	157
---	-----

Marcus Weidner Neue Namen für die »Neue Zeit«. Straßenbenennungen in Westfalen und Lippe im Nationalsozialismus und in der Nachkriegszeit	175
---	-----

Hansjörg Buss Lorbeer, Eichenlaub und Dornenkranz. »Kriegerehrungen« der Lübecker Landeskirche in der Weimarer Republik	201
---	-----

Nina Fehrlen-Weiss »O Tilly, leicht hast Du es nicht, zu der Ehre zu kommen, die Dir schon lange gebührt!«. Der steinige Weg zum Denkmal für einen katholischen Kriegshelden in Altötting	221
--	-----

IV. Internationale Perspektiven

Susanne Lang Wenn die Ehre endet. Das Nelson-Denkmal in Dublin und seine Wahrnehmung	241
--	-----

Stephan Scholz »What's the good of that?« Deutsche Friedhöfe als städtische Ehrungsräume für Kriegstote nach 1870/71	263
--	-----

Markus Wurzer Wem gehört Sepp Innerkofler? Zur Tradierung, Transnationalisierung und Differenzierung von Ehrregimen im Spiegel materieller Ehrungen . .	285
---	-----

V. Bilanz

Winfried Speitkamp Verlorene Ehre. Ehrungen im politischen Streit um Vergangenheit und Gegenwart	311
--	-----

Ehre, wem Ehre gebührt: Danksagung 343

Autorinnen und Autoren des Bandes 345