

Die Bremen in Baldonnell

Der erste Ost-West Atlantikflug von Irland

Gegen 4 Uhr am Morgen des 12. April 1928 schoben etwa fünfzig Soldaten und freiwillige Helfer ein recht wacklig aussehendes einmotoriges Flugzeug, auf dessen silbrigem Wellblech der Name *Bremen* und die Registrier-Nummer D1167 aufgepinselt waren, aus dem Hangar, um es auf dem Flugfeld von Baldonnell - zwischen Dublin und Kildare gelegen - in Startposition zu bringen. Versammelt zu diesem historischen Ereignis der ersten nonstop Atlantiküberquerung von Europa nach Amerika waren auch der Präsident des irischen Freistaates, Cosgrave, und der deutsche Generalkonsul. Alle waren sehr aufgeregt, 'but well behaved, many of them had rosary beads, and some of them were shaking holy water at the plane and crew.' Die 'crew' bestand aus den beiden Deutschen Baron von Hünefeld und Hermann Köhl und dem Iren James 'Fitz' Fitzmaurice, die an diesem Tag als erste den Atlantik in Ost-West Richtung erfolgreich überfliegen sollten.

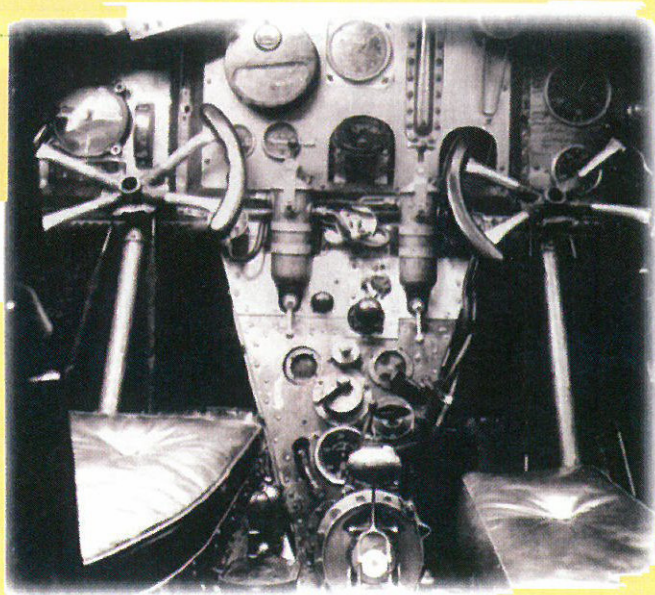
Die entgegengesetzte Richtung war schon 1919 von den beiden Briten John Alcock und Arthur Whittton Brown in ihrer Vickers *Vimy* gemeistert worden, die dann im Moorgebiet von Derrygimla bei Clifden niederging. Ein Denkmal erinnert heute an diese Stelle, ein Hotel in Clifden trägt den Namen der beiden Piloten.



Lage-sprechung der Bremen-Freunde vor Ort. In einer Halle der Luthansa-Werft in Bremen wird das alte Wellblechflugzeug restauriert. The old corrugated metal airplane at present still hidden away in a Luthansa hangar in Bremen will be on view to the public in June.

Staatsmännischer Gruß der drei Flugpioniere, in Deutschland nach der Rückkunft mit dem Schiff





Das Cockpit der BREMEN war mit Spezialinstrumenten ausgerüstet.

1927 hatte Charles Lindbergh den Atlantik in derselben Richtung solo und mit dem Wind im Rücken überflogen, wobei er den europäischen Kontinent zum ersten Male über den Blaskets und Dingle sah.

Frankreich, Deutschland, Großbritannien und auch die USA wetteiferten gegeneinander, als erste diese Ost-West Passage erfolgreich hinter sich zu bringen, jede Nation vermutete von der anderen, daß sie kurz vor dem erfolgreichen Abschluß stünde. Fehlgeschlagene Versuche mit Todesopfern hatte es auf allen Seiten gegeben, selbst Lindbergh hielt das Unterfangen wegen der meteorologischen Bedingungen, der Stürme bei längerem Flug und der Positionierungsprobleme für kaum durchführbar. Die deutsche Regierung hatte sogar offiziell eine Zeitlang alle Versuche als zu gefährlich verboten.

Hermann Köhl stammte aus Neu-Ulm, war untersetzt und resolut, ein im ersten Weltkrieg hochdekoriertes Bomberpilot, der später für Junkers als Testpilot zwischen Berlin und Warnemünde arbeitete. Nachtflüge waren seine Spezialität. Junkers wurde dann von der sich neu bildenden Lufthansa geschluckt, und Köhl war interessiert an neuen wagemutigen Projekten.

Baron von Hünefeld, ein hochgewachsener, schlanker preußischer Aristokrat aus Königsberg, blind auf seinem linken Auge, trug ein randloses Monokel im rechten Auge, 'a most unlikely chap for that undertaking' wie die Iren glaubten. Er brachte aber für ein solches Unternehmen die finanzielle Unterstützung des Norddeutschen Lloyds mit, in dessen Werbeabteilung er arbeitete und derentwegen er das Flugzeug nach einem der Ozeandampfern gleichen Namens nannte. (Unter der Flagge des Norddeutschen Lloyd fuhr auch das Schwesterschiff *Europa*).

Mehr oder minder heimlich mußten sie vorgehen bei den Vorbereitungen, wobei die Einbeziehung Irlands von vornherein als unerlässlich eingeplant war. Köhl und v. Hünefeld überzeugten ihre Geldgeber und auch das eingeweihte technische Personal, daß Irland die logische Basis für den Start sei. Dort brauchten sie die Unterstützung irischer Stellen wie des *Irish Army Air Corps* und einen erfahrenen dritten Mann an Bord, den sie in Fitzmaurice fanden.

Fitzmaurice war in Portlaoise, damals noch Maryborough, geboren. Als Junge hatte er begeistert in Aldritt's Motor Garage gespielt, mit anderen hatte er ein kleines Flugzeug gebaut, das auch wirklich einige Meter flog, bevor es zu Bruch ging. Im ersten Weltkrieg hatte Fitz in der britischen Armee gedient.

Ab 1927/28 arbeiteten Köhl, von Hünefeld und der Flugzeugbauer Hugo Junkers in Dessau mit erhöhter Intensität an dem Projekt, eine leistungsfähige Maschine zu konstruieren und zu bauen, mit der man solch einen Flug erfolgreich durchführen konnte. Verbindungsmann in Irland war ein gewisser Waldemar Klose, der dort als Repräsentant des Norddeutschen Lloyds tätig war. (Deren Ozeandampfer gingen regelmäßig in

Helden der Lüfte: von Hünefeld, Köhl und Fitzmaurice, links die BREMEN

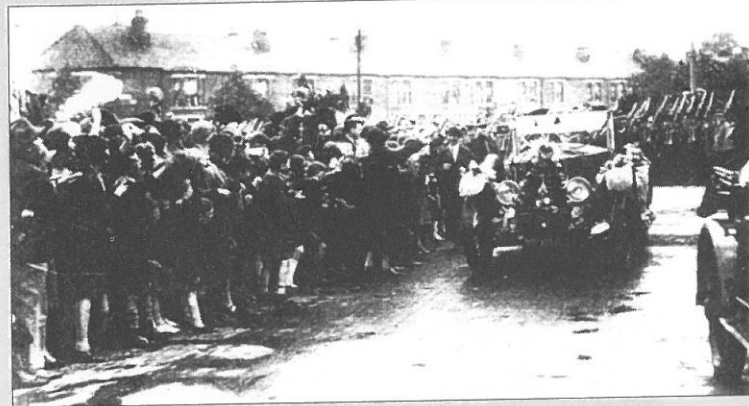


Cobh und auch in der Galway Bay vor Anker.) Klose arbeitete eng mit Fitzmaurice zusammen, immer darauf bedacht, daß die konkreten Pläne nicht zu sehr an die Außenwelt drängen. Fitz schrieb dennoch für den *Irish Independent* und für die *Irish Times*, wie wichtig das Unternehmen für Irland sei.

Köhl und von Hünefeld fuhren mit dem Dampfer Dresden Anfang 1928 nach Irland, um die Eignung von Flugfeldern zu untersuchen. Oranmore bei Galway wurde wegen seiner strategisch günstigen Lage im Westen ins Auge gefaßt, aber die Landebahn als zu kurz angesehen, so daß man sich für Baldonnel entschied. Die beiden Deutschen kehrten darauf kurz in ihre Heimat zurück. Am 26. März, einem Montagmorgen, meldete Köhl in Tempelhof - die Flugleitstelle bewußt falsch informierend - einen Flug nach Dessau an. Neun Stunden später landete die Bremen in Baldonnel. Die Deutschen, die übrigens nur sehr gebrochen Englisch sprachen, machten sich dort wegen der Sicherheit ihres Flugzeuges Sorgen, deckten es deswegen nachts mit einer Zeltplane ab, die sie vorsorglich plombierten.

Bevor es losging, packten sie Verpflegung, Ausrüstung und Treibstoff an Bord, u.a. für jeden sechs mit Roastbeef belegte Brote, fünf Thermosflaschen mit Tee und Kaffee, zwei Dutzend geschälte(!) Apfelsinen, 20 Gallonen Öl and 500 Gallonen Gemisch aus Petrol und Benzol. Fitz, der rechts im Cockpit saß, hatte ein vierblättriges Kleeblatt in seine Rocktasche gesteckt. Als weiteren Talisman hatten sie ein kleines hölzernes Kreuz aus Connemara *bog oak* dabei, das Herr Klose von einem früheren Trip aus Connemara mitgebracht hatte.

Der Start klappte nach Augenzeugenberichten nur so gerade, fast hätten streunende Schafe und eine Steinmauer die überschwer beladene Maschine doch noch am erfolgreichen Abheben gehindert. Der leichte Morgennebel lichtete sich bald und nach anderthalb Stunden sahen sie Galway unter sich, dann den Leuchtturm von Slyne Head, dessen Wächter sie an diesem herrlich klaren Morgen voller Optimismus zuwinkten, bevor es auf das ungewisse Abenteuer über dem weiten Atlantik hinausging.



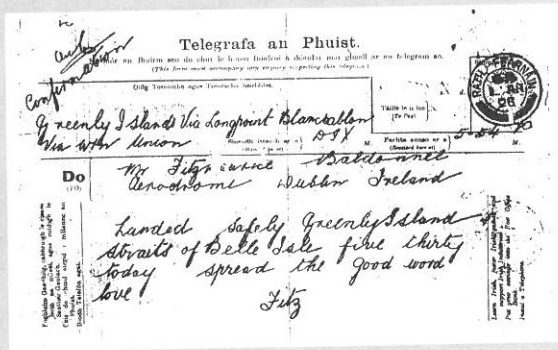
Fitz' Empfang in Dublin nach der Atlantiküberquerung

Mehr als 36 Stunden waren die drei Pioniere in der Luft. Eingezwängt in ihrer Kabine mußten sie neben eisiger Kälte, ohrenschmerzdem Lärm und Öl-Lecks höchst gefährliche Situationen wie einen gewaltigen Orkan überstehen. Aber Maschine und Mannschaft hielten durch und landeten - vorzeitig wegen Benzinmangel - auf Greenly Island, einer kleinen unwegsamem Insel im St. Lawrence Golf zwischen Labrador und Neufundland. Auch in der Neuen Welt war der erste Mensch, der sie sah, ein Leuchtturmwächter: der Franko-Kanadier Johnny Letemplier.

Die sensationellen Neuigkeiten wurden sofort um die Erde gefunkt, Zeitungen kamen mit Sondermeldungen heraus. In New York gab es für die drei einen triumphalen Empfang, mit der berühmten Konfettiparade. Die in Amerika lebenden Iren und Deutschen feierten einen gemeinsamen Erfolg, die britischen Zeitungen waren dementsprechend bemerkenswert zurückhaltend in ihrem Enthusiasmus. Grenzenloser Jubel auch in Deutschland, und trotz der ursprünglichen Bedenken schrieb von Hindenburg ein Glückwunschtelegramm.

Anfang Juli wurden die Drei in Irland groß gefeiert. 'Every kind of vehicle

- motor cars, motor cycles, buses, jaunting cars, bicycles - moved towards the aerodrome in Baldonnel', schrieb der *Irish Independent*. In der O'Connell Street außerhalb des GPO er-



Dieses Telegramm schickte Fitz an seine Frau von Greenly Island.

richtete man eine große Tribüne, während der Feier fielen zwanzig Leute in Ohnmacht und mußten von der St John's Ambulance versorgt werden. Allen drei wurde die Ehrenbürgerschaft der Stadt Dublin verliehen bei einer Feier in *Clery's Festsaal*, und Frau Fitzmaurice war Ehrengast bei einem Ball im *Metropole*.

Die *Bremen* mußte in der Zwischenzeit vom Eis und auf das Festland gebracht werden, da sie auf dem Eisplateau nicht wieder starten konnte. Im September wurde sie auf einer Internationalen Luftschau in Berlin gezeigt, im folgenden Jahr von von Hünefeld den New Yorker Bürgern als Dank für den überwältigenden Empfang zum Geschenk gemacht. So hing die *Bremen* ab 1929 von der Decke der Eingangshalle in New York's Central Station, bis sie auf Umwegen ins Henry-Ford-Museum in Dearborn bei Detroit gelangte. Dort würde sie noch heute vor sich hindämmern, wenn nicht der Bremer Juwelier Volker Schmidt es geschafft hätte, sie mit seinen gleichgesinnten Freunden vom Verein 'Wir holen die *Bremen* nach Bremen', auch wirklich dorthin zu bringen - zwar nur als Leihgabe für sieben Jahre, aber immerhin. Zu bestaunen ist die in mühseliger Kleinarbeit nach alten Konstruktionsplänen blitzblank restaurierte Maschine für absehbare Zeit auf dem Dach der Flugschule am Bremer Flughafen. Am 19. Juni, dem 70. Jahrestag der Ankunft der drei Flieger in Bremen, wurde das Flugzeug beim Roland aufgestellt. Der Propeller wurde noch einmal angeworfen, nur abheben kann der Blechvogel nicht mehr.

Nachlaß fand man folgende, im Anklang an Yeats' bitteres Gedicht *September 1913* geschriebenen Zeilen auf der Innenseite eines Buchrückens:

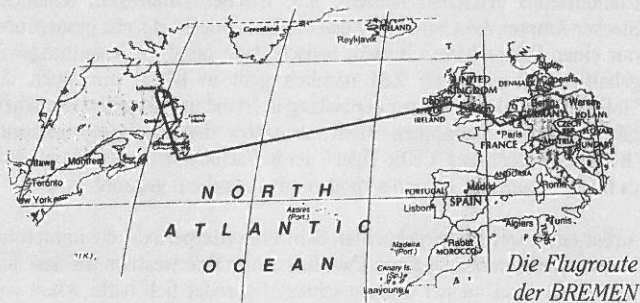
*Was it for this the wild geese sped
The grey wings upon everytide?
Was it for this the Bremen sped,
for this Fitzmaurice almost died?*

*Still fumbling in the greasy till
Begrudging thanks they only gave;
Romantic Ireland's dead and gone
It's with O'Leary in the grave.*

Nur bei seinem Tode erfuhr er ein wenig offizielle Anerkennung durch ein Staatsbegräbnis.

50 Jahre nach dem Osteraufstand hat man in der irischen Republik alle Bahnhöfe, Kasernen, öffentlichen Gebäude und Anlagen nach dessen Anführern umbenannt. Baldonnell heißt seitdem z.B. Casement Aerodrome. Es wäre besser gewesen, Casements Namen mit etwas Angemessenem zu verbinden, da er überhaupt keine Beziehung zur Luftfahrt hatte. Hier wäre eine Möglichkeit gewesen, Fitz ein bleibendes Andenken zu schaffen. Bis heute trägt auch keine Straße, kein Platz seinen Namen. Nur in Baldonnell erinnert eine Inschrift auf einer Bronzeplakette, die zum fünfundvierzigsten Jahrestag des Fluges 1973 angebracht wurde, und ein Granitstein, der genau an der Stelle in den Boden eingelassen ist, von wo die *Bremen* startete, an dieses epochale Ereignis. An Post hat zum 70. Jahrestag eine Gedenmarke im Wert von 32p herausgebracht. Inzwischen hat sich auch ein Freundeskreis gebildet, der anstrebt, den Dubliner Flughafen in Zukunft als *James Fitzmaurice Airport* zu bezeichnen, zumindest aber - bevor das geschieht - den jeweiligen Regierungs-Jet nach ihm zu benennen.

Hermann Rasche



Am Bremer Rathaus ist eine Gedenktafel angebracht und in der nahegelegenen Böttchergasse kann man beim Erklängen des Glockenspiels am Roselius-Haus zur vollen Stunde die Konterfeis der Drei sehen.

Fitz, nahezu vergessen, halb erblindet, starb am 26. September 1965, er liegt auf dem Friedhof in Glasnevin begraben. In seinen letzten Lebensjahren war er völlig desillusioniert - in seinem

Weiterführende Literatur:

Teddy Fennelly: *Fitz - And the Famous Flight*
Arderin Publishing, Portlaoise/Ireland, 1998.

James C. Fitzmaurice: *BREMEN Silver Jubilee - The Story of the First East-West Atlantic Flight*, Parkside Press, Dublin, o.J.