



*Die „Bremen“ am 12. April 1928 über dem offenen Meer auf dem Weg von Europa nach Nordamerika. Während Charles Lindbergh bei seinem Alleinflug im Jahr zuvor mit dem Wind von West nach Ost fliegen konnte, mussten die Piloten in ihrer Junkers W 33 in der Gegenrichtung teilweise extrem schlechtes Wetter und technische Schwierigkeiten überwinden. Alexander Kircher hat mit einer drohend dunklen Wand aus Wolken und Regen vor dem Flugzeug die Gefahren der Unternehmung dargestellt, doch hinter ihr deutet helles Licht den späteren Erfolg an.*



Das Gemälde des vielbeschäftigten Berliner Marine- und Landschaftsmalers Alexander Kircher (1867–1939) gelangte 1932 durch Schenkung ins Bremer Rathaus. Für den Ankauf des ohne Rahmen 116 x 197 cm großen Bildes war vom Bremer Kaufmann Paul Barckhan eine Sammlung veranstaltet worden. Dass Bremer Privatleute sich für ein Geschenk zur Ausstattung des Rathauses zusammenschließen, ist an sich nichts besonderes, aber der Anlass war mit dem dargestellten Flug der Junkers W 33 „Bremen“ eine gefeierte Weltsensation: Die erste Überquerung des Atlantiks per Flugzeug in ost-westlicher Richtung.

Die Maschine war am 12. April 1928 in Irland gestartet und nach 36-stündigem Flug auf der Insel Greenly Island im kanadischen Sankt-Lorenz-Golf gelandet. Zur dreiköpfigen Besatzung gehörten die Piloten Hermann Köhl und James C. Fitzmaurice und der Werbeleiter des Norddeutschen Lloyds, Ehrenfried Günther Freiherr von Hünefeld. Die Vorgeschichte des Erfolges hatte im Mai 1927 im Nachklang von Charles Lindberghs erstem Alleinflug über den Atlantik in West-Ost-Richtung



*Im Jahr vor dem Rekord vom April 1928 scheiterte der Doppelversuch mit zwei Maschinen am 14. August. Die „Bremen“ musste wegen zu schlechtem Wetter abbrechen und die „Europa“ (links) wegen Motorschadens. Bei ihrer nächtlichen Bruchlandung auf dem Neuenlander Feld wurde die „Europa“ schwer beschädigt. Das Fahrwerk brach zusammen, und sie verlor ihr Rumpffende samt Leitwerk.*



begonnen: Beeindruckt von der enormen weltweiten Begeisterung, die Lindbergh ausgelöst hatte, wollte von Hünefeld im August des Jahres mit zwei Flugzeugen die schwierigere Gegenrichtung bewältigen und auf diese Weise zugleich für die beiden geplanten Großschiffbauten seiner Reederei werben. Die bereits auf Kiel gelegten NDL-Ozeanriesen für den Transatlantikverkehr sollten „Bremen“ und „Europa“ heißen – und so wurden auch die beiden Flugzeuge benannt. Doch der zu großen Teilen von der Reederei finanzierte Rekordversuch scheiterte im August 1927: Die „Bremen“ (D-1167) musste wegen schlechten Wetters umkehren, und die „Europa“ (D-1197) entging nach einem Motorschaden und anschließender Bruchlandung mit noch vollen Treibstofftanks auf dem Bremer Flughafen nur knapp der Katastrophe. Es waren damals nicht die einzigen europäischen Fehlversuche, und die Begeisterung für das Projekt ging auch in Bremen zurück. Von Hünefeld hatte Mühen, den erneuten und dann erfolgreichen Pionierflug zu organisieren, diesmal aber nicht mehr mit zwei Maschinen, sondern nur noch mit der „Bremen“, die dann die Rekordstrecke meisterte.



Foto Staatsarchiv

*Die „Bremen“ beim Start vom irischen Flughafen Baldonnel am 14. April 1928.*





*Die drei Flieger im Konfetti- und Papierbandregen auf dem Broadway 1928.*

Schon bei ihrer Ankunft in New York und noch Wochen später in weiteren Städten der USA wurden die drei „Ozeanflieger“ begeistert mit Konfettiparaden gefeiert. Auf ihrer Rückreise an Bord des NDL-Liners „Columbus“ kamen Tausende am 18. Juni zur Bremerhavener Kaiserschleuse um die Rückkehrer zu begrüßen. Am nächsten Tag ging die Fahrt in einem offenen Achtzylinder des Bremer Autoherstellers „Hansa Lloyd“ durch die von Schaulustigen breit gesäumten Bremer Straßen der Innenstadt bis zum Marktplatz. Überall standen die Menschen dicht gedrängt und bejubelten die drei Männer auf ihrem Weg zum Senatsempfang in der Oberen Halle des Alten Rathauses.



Foto: Wir holen die „Bremen“ nach Bremen e.V.

*Blick vom Alten Rathaus durch die Obernstraße am 19. Juni 1928: Dicht gedrängt versuchen die Wartenden, die drei „Ozeanflieger“ im ihrem offenen Achtzylinder zu Gesicht zu bekommen. Mit zur Festfahrt gehören eine Motorrad- und eine Reiterstaffel sowie jede Menge weitere Autos.*





Foto Staatsarchiv

*Senatsempfang in der Oberen Halle des Alten Rathauses. Auf dem Teppich im Eingang des Ratsgestühls stehen Hermann Köhl, James Fitzmaurice und Günther Ehrenfried von Hünefeld, die nach einer Ansprache von Bürgermeister Donandt im Namen des Senats geehrt werden.*



*Am Haus des Glockenspiels in der Böttcherstraße erinnert eine von zehn zur vollen Stunde gezeigten Holztafeln an die drei „Ozeanflieger“. Ludwig Roselius, Inhaber von „Kaffee Hag“ und Bauherr der Böttcherstraße, hatte zum Sponsorenkreis des Fluges gehört und beauftragte später seinen Architekten Bernhard Hoetger mit der Gestaltung der Tafeln für das 1934 in Betrieb genommene Glockenspiel. Das Andenken von Hünefelds, der bereits 1929 verstorben war, ehrt auch eine Schrifttafel links neben dem Eingang des Neuen Rathauses.*





*Nach ihrem Rekordflug sollte die bei der Landung auf Greenly Island beschädigte „Bremen“ repariert und nach New York geflogen werden. Der Versuch endete kurz nach dem Start mit einer Bruchlandung. Per Schiff wurde das Flugzeug von Kanada nach Bremerhaven gebracht und in verschiedenen deutschen Städten präsentiert so wie hier im Freibad hinter der Südtribüne des Bremer Weser-Stadions. 1929 brachte der NDL-Dampfer „Columbus“ die Maschine nach New York, wo sie ein halbes Jahr lang in der Grand Central Railway Station ausgestellt war. Nach einer weiteren Station gelangte sie 1936 in die Dauerausstellung des Henry Ford Museums nach Dearborn bei Detroit.*

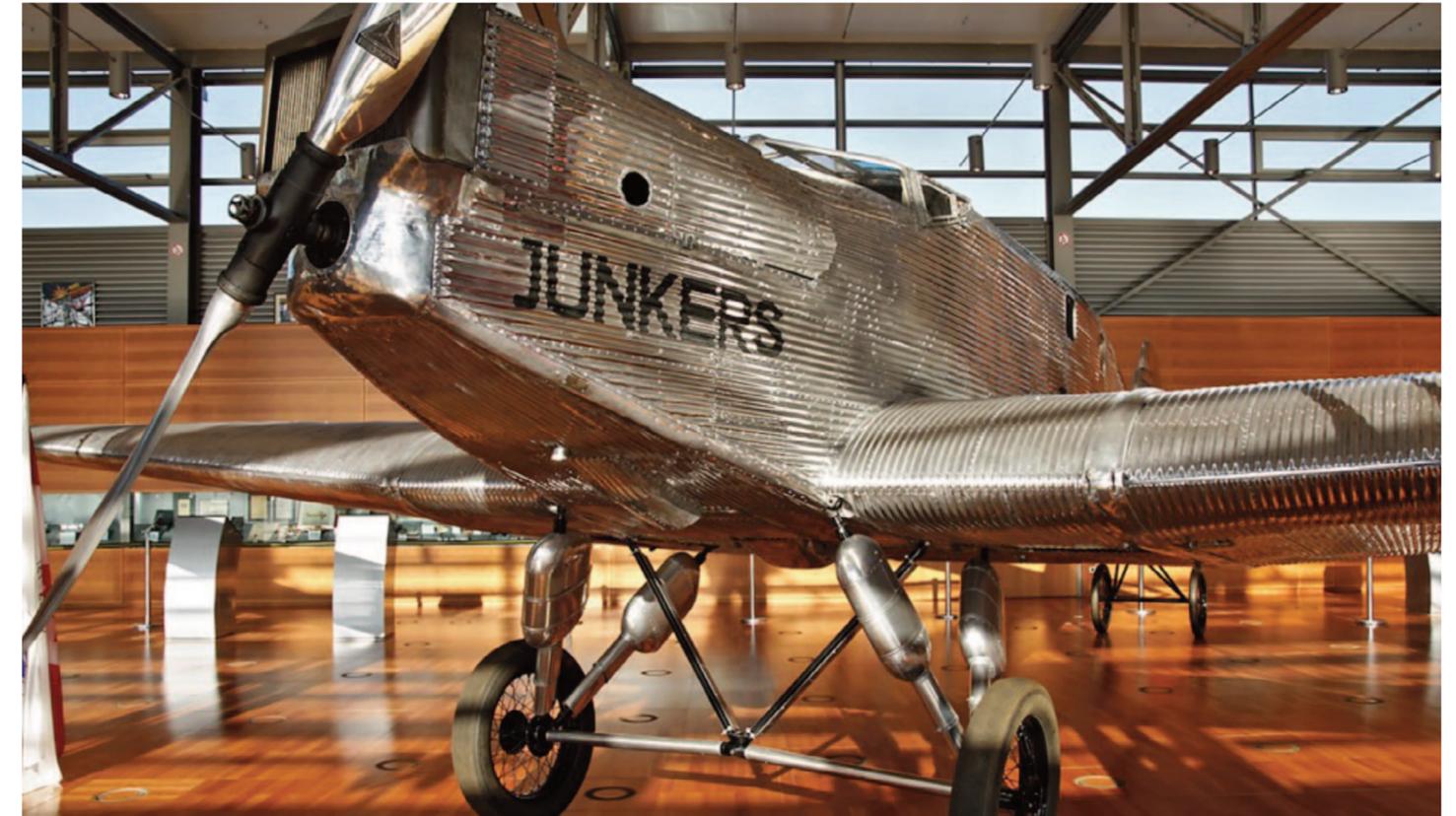


Foto [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Junkers\\_W33.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Junkers_W33.jpg)

*1995 gründete eine Gruppe von sieben Bremer Luftfahrtbegeisterten den Verein „Wir holen die ‚Bremen‘ nach Bremen“. Nach zwei Jahren intensiver Vorbereitung war es ihnen gelungen, einen großen Sponsorenkreis und die Leihgabe des Henry Ford Museums nach Bremen zu organisieren: Mitte April 1997 wurde die Junkers W 33 zum Transport vorbereitet und in zwei Transall-Maschinen der Bundeswehr nach Bremen geflogen. Im Juni 1998 erfolgte die Präsentation der in einjähriger Arbeit vollständig restaurierten Maschine. Seit August des Jahres ist sie die Hauptattraktion in der Bremen-Halle am „Bremen Airport Hans Koschnick“.*

