

Bach

Liesel Bach

Die erfolgreichste Kunstflugpilotin von 1930 bis 1970 | von Hedwig Sensen

Eigentlich hieß sie Elisabeth Bach und erblickte das Licht der Welt am 14. Juni 1905 in Bonn. Wild und unbändig war sie und unbändig blieb sie.

Kein Baum war ihr zum Klettern zu hoch, neugierig probierte sie die Hebel am Auto ihres Vaters aus und rollte bis zum nächsten Baum, auch eine Fahrt auf einem Bierwagen ging gerade noch einmal glimpflich ab. Schon als Kind wurde sie Liesel genannt und das sollte so bleiben. Ihre Mutter starb, als sie 11 Jahre alt war. Ihr Vater, ein Maschinenfabrikant, schickte sie in ein Pensionat in der Hoffnung, dass sie dort zur Räson gebracht wird. Sie war eine gute Schülerin, aber ihre Wildheit blieb. Nach ihrem Abschluss ist es im Pensionat der Erzählung nach wieder ruhig geworden.

Liesel war sehr sportlich und errang Erfolge beim Schwimmen und Turnen. Nach der Schulzeit folgte sie dem Wunsch bzw. beugte sich dem Druck des Vaters und ging in die Schneiderlehre, die sie erfolgreich abschloss. Nach zwei Jahren als Schneiderin

obsiegte ihr sportliches Talent und sie bestand nach einigen Seminaren ihr Examen als Turn- und Sportlehrerin. Schon bald darauf wurde sie Deutsche Meisterin im Turmspringen.

Die Wende in Ihrem Leben fand nach dem Mitflug in einem Sportflugzeug statt – von da an wollte sie Pilotin werden. Davon abhalten konnte sie auch nicht der Absturz genau dieses Flugzeugs mit tödlichem Ausgang nur zwei Tage später. Liesel trat als erste Frau in die Segelfluggruppe Bonn-Hangelar ein, die zum Deutschen Leichtathletikverband gehörte.

Per Zufall lernte sie Jakob Möltgen kennen, Fluglehrer am nah gelegenen Kölner Flughafen, der sofort ihr fliegerisches Talent entdeckte. Wenig später erhielt sie vom Kölner Klub für Luftfahrt die Möglichkeit,

den Motorflugschein zu günstigen Bedingungen zu erlangen. Am 10. September 1929 ging es los, nach 14 Flugstunden stand der erste Alleinflug an und schon rund 6 Wochen später, am 26. November, erwarb sie den A2-Flugschein nach einem Streckenflug von Köln nach Frankfurt und

Liesel Bach als einzige weibliche Teilnehmerin bei der deutschen Kunstflug-Meisterschaft 1937

Alle historischen Aufnahmen © Scherl/SZ Photo (Süddeutsche Zeitung Photo)

*Liesel Bach 1931 (links)
bei Kunstflugmeisterschaften 1935
in Berlin-Tempelhof (rechts)*



Liesel Bach vor ihrem Flugzeug
1932

zurück. Keiner der anwesenden Flieger hatte ihr das zugetraut. Im rasanten Tempo ging es weiter. Im April 1930 hatte Liesel bereits den Kunstflugschein in der Tasche. Kunstflug war von nun an ihre große Leidenschaft. Mit einer geliehenen Klemm trat sie am 29. Mai 1930 in Bonn-Hangar bei der Deutschen Kunstflugmeisterschaft für Damen gegen acht Konkurrentinnen an und gewann den ersten Preis, einen funkelneuen Opel PK. Im Juni 1931 siegte Liesel bei den Europameisterschaften im Damenkunstflug, im August wurde sie die erste deutsche Fluglehrerin und im September 1931 gewann sie zum zweiten Mal die Deutsche Kunstflugmeisterschaft der Damen in Berlin Tempelhof. Diese Erfolgsserie flog sie bereits mit einer eigenen Klemm L26a, getauft auf den Namen Liesel Bach.

Bei allen Erfolgen blieben Rückschläge nicht aus. Ihren ersten Langstreckenflug nach Sardinien musste sie wegen schlechten Wetters kurz vor dem Ziel abbrechen und nahm Kurs auf Rom, aber auf dem Flug dorthin war mangels Treibstoffs eine Außen-

landung mit stehendem Motor unvermeidlich.

Liesel gewann in den nächsten Jahren noch weitere Kunstflugwettbewerbe. Der wichtigste war wohl die Internationale Damen Kunstflugmeisterschaft in Vincennes bei Paris. Diese ist vergleichbar mit späteren Weltmeisterschaften.

Während der Olympischen Spiele 1936 in Berlin gab es Flugwettbewerbe, bei denen Liesel mit ihrer schärfsten Flieger-Konkurrentin Vera von Bissing wechselweise die Erstplatzierungen erlangte. In dieser Zeit hat ihr ehemaliger Fluglehrer ihre geliebte Klemm bei einer Notlandung zerstört. Daraufhin kaufte sie dem bekannten Flugzeugkonstrukteur und Piloten Gerhard Fieseler dessen Raka Tigerschwalbe ab, mit der sie weitere Wettbewerbe bestritt.

Neben Vera von Bissing erwuchs ihr 1938 und 1939 als weitere große Konkurrentin bei Zuverlässigkeitsflugwettbewerben die berühmte Ingenieurpilotin Melitta Schenk Gräfin von Stauffenberg, geborene Schiller. Melitta wurde 1938 und Liesel 1939 Siegerin dieser Wettbewerbe.

In den 30er Jahren nahm der aufstrebende Nationalsozialismus in Deutschland die Jugend für sich ein. Den flugsportbegeisterten jungen Menschen wurden vielfach fliegerische Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt, die gerne aufgenommen wurden. So soll Liesel bei der deutschen

Luftwaffe als Kunstfluglehrerin tätig gewesen sein und auch Überführungsflüge verschiedener Militärflugzeuge durchgeführt haben – bis hin zur Junkers Ju 87, das von Melitta als Testpilotin erprobte Sturzkampfflugzeug, auch Stuka genannt. Die Überführungsflüge wurden zum Ende des 2. Weltkrieges immer gefährlicher. Einmal flog Liesel mit einer Ju 87 im Nebel in eine deutsche Fesselballonsperre und konnte sich nur durch halsbrecherischen Kunstflug daraus und aus dem einsetzenden deutschen Flakfeuer retten, bis man sie schließlich als eigenes Flugzeug erkannt hatte.

Kurz vor Kriegsende gelang es Liesel, sich von Berlin zum Fliegerhorst Leck in Schleswig-Holstein abzusetzen. Ihre so geliebte Fliegerei fand damit ein vorläufiges Ende.

Ihr Ruf als außergewöhnliche Pilotin ist weltweit in Erinnerung geblieben und so bekam sie 5 Jahre später eine Einladung des indischen Aero-Clubs. Weihnachten 1950 kam sie in Kalkutta an und, statt vorgesehener weniger Monate, verbrachte sie rund 3 Jahre in Indien. Sie erwarb eine indische Pilotenlizenz und nahm Anfang 1951 am Asiatischen Kunstflugwettbewerb auf dem Flugplatz Kanpur teil – und wurde Siegerin. Der damalige indische Präsident Rajendra Prasad gratulierte ihr persönlich zu diesem Erfolg. Davon hörte auch Sir Govind Ballabh Pant („GBP“), Chief Minister der Region Uttar Pradesh. Flächenmäßig ist Uttar Pradesh etwas kleiner als Deutschland und mit 240 Mio.



Einwohnern eine der am dichtesten besiedelten Regionen der Welt, Stadtstaaten ausgenommen. Sir GBP besaß eine „Beech Model 18“, nicht nur zu der Zeit ein Traum von Flugzeug! Für 6 bis 8 Personen mit zwei Pratt & Whitney Sternmotoren – man kommt aus dem Schwärmen gar nicht mehr heraus. Also Sir GBP überließ Liesel sein Flugzeug. Es wurde nirgendwo berichtet, ob mit oder ohne Piloten. Auf jeden Fall flog sie mit der Beech 18 von Haldwani, nahe der Grenze zu Nepal gelegen, in Richtung Himalaya Gebirge. Nach rund zweieinhalb Stunden landete sie wieder und berichtet wurde dann vom „ersten Flug einer Frau über den Himalaya“ Für Liesel Bach ein ganz herausragendes Erlebnis, genauso wie die Platzrundenflüge in einer Spitfire der indischen Luftwaffe.

Auf Ceylon, dem heutigen Sri Lanka, trat sie 1952 in einem reinen Herrenkunstflugwettbewerb an, wurde Zweitplatzierte und als Pilotin natürlich Erstplatzierte. Vor

ihrer Abfahrt im Jahr 1953 mit einem Ford auf dem Landweg nach Deutschland dankte ihr der damalige indische Premierminister Nehru anlässlich eines Empfangs zur Festigung der deutsch – indischen Beziehungen.

Nachdem 1955 das Fliegen in Deutschland wieder erlaubt wurde, erwarb Liesel eine Klemm 35 mit einem 160 PS statt 105 PS Motor, mit der sie erfolgreich an mehreren Deutschlandflügen und Kunstflugwettbewerben teilnahm. 1963 gewann sie die Europameisterschaft für Damen.

1975 hat Liesel Bach ihre Karriere als Pilotin im Alter von 70 Jahren beendet und widmete sich wieder dem Sport. Tennisspielen war jetzt wieder angesagt, dem sie sich in Ihrer neuen Heimat Bandal, einem

wunderschönen Ort an der südfranzösischen Mittelmeerküste, widmete. Am 21. Januar 1992 verstarb sie dort im Alter von 86 Jahren.



Die berühmtesten deutschen Kunstfliegerinnen der 1930er Jahre auf dem Flugplatz Berlin-Staaken V.l.n.r. Liesel Bach, Thea Rasche und Elly Beinhorn

Liesel Bachs Klemm im Technikmuseum Berlin

