



Nur eine Handvoll Wind unter den Flügeln

Deutsche Pilotinnen und die kommerzielle Luftfahrt bis 1933 von Evelyn Crellin, geb. Zegenhagen

Wie frei war die "Freiheit über den Wolken" für die deutschen Fliegerinnen wirklich? Evelyn Crellin untersuchte, welche Rolle die frühen deutschen Fliegerinnen in der kommerziellen Luftfahrt vor 1945 spielten, welche Möglichkeiten ihnen offenstanden und welche Hindernisse ihnen im Wege waren. In diesem Artikel wird die Zeit bis 1933 betrachtet.

Thea Rasche, Deutschlands erste Fliegerin nach dem Ersten Weltkrieg, hatte den Nagel auf den Kopf getroffen: „Dadurch, dass man der deutschen Fliegerin nur den Sportfliegerschein gibt“, schrieb sie 1932, „werden ihre Erwerbsmöglichkeiten sehr erheblich eingeschränkt. Sie darf sich damit wohl an Flugtagen und Wettbewerben beteiligen, auch Reklameflüge ausführen und sich dadurch wenigstens – bei einigem Glück – teilweise die Mittel für den immerhin noch recht kostspieligen „Sport“ verschaffen, doch sind diese Erwerbsquellen

infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Not nahezu gänzlich versiegt. Es ist ferner der deutschen Fliegerin wohl erlaubt, Passagiere in ihrer Maschine mitzunehmen – man vertraut ihr also zwar das Leben von Passagieren an – aber sie darf dafür kein Geld nehmen, wie es dem männlichen Sportflieger ohne weiteres erlaubt wird. [...] Deshalb geht unser größter [...] Wunsch dahin, dass man unsere Lage [...] gebührend berücksichtigt, um den an sich so teuren Sport mehr Fliegerinnen zugänglich zu machen und ihnen damit eine – wenn auch nur sehr bescheidene – erweiterte Existenzmöglichkeit zu schaffen.“

Die deutsche Fliegerin und Flugzeugkonstrukteurin Amelie "Melli" Beese (1886–1925) arbeitet am Reißbrett (1914). Melli Beese war im Jahre 1911 die erste Frau in Deutschland, die einen Flugschein erhielt.

Mit Elly Beinhorn, Liesel Bach und Marga von Etdorf erhielten 1935 erstmals drei weibliche Piloten das goldene Sportfliegerabzeichen des Deutschen Luftfahrerverbandes. Elly Beinhorn erhielt die Auszeichnung für ihren Flug Berlin–Portugiesisch-Westafrika, Liesel Bach für ihre Leistungen im Damen-Kunstfliegen und Marga von Etdorf für ihren Flug nach Konstantinopel und zu den Kanarischen Inseln.

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

Thea Rasches Worte verhallten ungehört. Dabei hatten vor 1914, als die Fliegerei noch Abenteuer und nicht Broterwerb war, deutsche Fliegerinnen ganz andere Chancen gehabt: Melli Beese, Deutschlands



Liesel Bach bei der Olympia-Flugveranstaltung des Kunstflug-Wettbewerbs 1936 um den Preis der Nationen auf dem Flughafen Rangsdorf bei Berlin.

erste Fliegerin überhaupt, hatte ihre eigene Flugschule, konstruierte und baute Flugzeuge und setzte sich in Fachgremien wie dem Bund Deutscher Flugzeugführer für die Verringerung von Flugrisiken ein, indem sie zum Beispiel schonungslos die unsicheren Flugzeuge und Ausbildungsmethoden mancher Flugschulen offenlegte – Einfluss und Stärke, die ihre Nachfolgerinnen nach dem Ersten Weltkrieg nicht mehr erreichen sollten.

Der Erste Weltkrieg stellte die Weichen für die künftige Beteiligung von Frauen an der Luftfahrt. Während der Kriegsjahre waren Frauen von der fliegerischen Ausbildung ausgeschlossen, zudem entwuchs das Flugzeug in diesen Jahren seinen Kinderschuhen und versprach eine künftige kommerzielle Nutzung. Nach 1918 gab es Tausende männlicher Militärpiloten, die zwar nun arbeitslos, aber aus Kriegsjahren mit einem hervorragenden männerbündischen Netzwerk ausgestattet waren.

Als sich Anfang der 1920er Jahre die ersten kommerziellen Fluglinien etablierten und eine allmähliche Nachfrage nach Berufspiloten einsetzte, funktionierte dieses Netzwerk tadellos – für Frauen war kein Platz darin. Und gerade zur richtigen Zeit, 1924, legte die Internationale Kommission für Luftfahrtnavigation (CINA) fest, dass Piloten „männlichen Geschlechts“ sein müssten. Deutschland war das einzige Industrieland der Welt, das sich eisern an diese Regel klammerte. Hier durften Frauen nur den A-Schein erwerben, der sie zur Führung ein- und zweiseitiger Sportflugzeuge berechnete, nicht aber zur Beförderung von Passagieren gegen Entgelt. Der B-Schein für die Führung von Verkehrsflugzeugen blieb männlichen Piloten vorbehalten und konnte nur an der 1925 gegründeten Deutschen Verkehrsflieger-Schule (DVS) erworben werden, die Frauen nicht offenstand.

Zwar konnte Marga von Etdorf 1928/1929 einen Vertrag mit der Deutschen Luft Hansa abschließen, der sie berechnete, 10.000 Kilometer als Kopilotin zu fliegen.

Den notwendigen Lehrstoff für die Zulassung zur Prüfung musste Marga sich allerdings daheim aneignen. Als ihr Vertrag endete, war die Karriere der ersten deutschen Linienpilotin vorüber – erst 1988 sollte wieder eine Frau an das Steuer eines deutschen Linienflugzeugs kommen.

Die Begründung für den Ausschluss der Frauen aus der kommerziellen Luftfahrt reflektierte nichts anderes als nebulöse Vorbehalte und Vorurteile: Fliegen könnte die Reproduktionsfähigkeit von Frauen gefährden, Frauen wären nicht an allen Tagen des Monats gleich einsatzfähig und zuverlässig, sie würden den starken physischen und psychischen Beanspruchungen des Fliegens nicht standhalten. Konkreter waren die praktischen Auswirkungen dieses Berufsverbots: Frauen wurden nicht zu Konkurrenten der Männer in der kommerziellen Luftfahrt. Da keine gesicherte berufliche Zukunft zu erreichen war, wurde weiblicher Nachwuchs an den Sportfliegerschulen massiv gedrosselt. So wurden Frauen nicht nur gehindert, die umstrittenen fliegerischen Fähigkeiten ihres Geschlechts auf einer repräsentativen Basis nachzuweisen, sondern gleichzeitig wurde ihnen eine sichere Ausgangslage verwehrt, von der aus ein weiteres, stärkeres Vordringen in die Luftfahrt möglich gewesen wäre.

Ohnehin war die deutsche zivile Luftfahrt im Ergebnis der Sanktionen des Versailler Vertrages stark gedrosselt und die militärische gänzlich verboten.

Nichtsdestotrotz begann man schon 1924 mit einer planmäßigen geheimen Militärfliegerausbildung, was den alliierten Siegermächten keineswegs entging. Im Pariser Luftfahrtabkommen von 1926 wurde Deutschland deshalb verpflichtet, den Motorflugsport nicht mehr aus öffentlichen Mitteln zu subventionieren; die „Sportflug-GmbH“ wurde 1927 durch die offiziell rein privat finanzierte „Deutsche Luftfahrt G.m.b.H.“ ersetzt. Zur Tarnung waren Frauen von nun an als Schülerinnen willkommen – und hatten in der Regel höhere Ausbildungsgebühren zu zahlen als Männer. So bezuschusste der Deutsche Luftfahrt-Verband (DLV) 1929 die Ausbildung männlicher Flieger an der Sportfliegerschule in Böblingen und reduzierte damit die Ausbildungskosten bis zum A-Schein auf 1.000 Mark; die Ausbildung für nicht bezuschusste Mitglieder, „auch für Damen“, betrug hingegen 2.500 Mark.

Fliegerinnen blieb, um ihren Traum vom Fliegen zu verwirklichen, nur ein schmaler Freiraum: die Sportfliegerei und der Kunstflug. Zwischen den beiden Weltkriegen gab es in Deutschland etwa 100 Motorfliegerinnen und zweifellos ein Vielfaches an Segelfliegerinnen. Die Leistungen, die diese Frauen trotz ihrer ökonomischen Einschränkungen erbrachten, sind bemerkenswert.



Doch trotz aller äußeren Erfolge waren selbstbewusste oder gar emanzipatorische Äußerungen deutscher Fliegerinnen rar. Selbst Elly Beinhorn sprach sich auf den Höhepunkt ihrer Karriere, Anfang der 1930er Jahre, regelmäßig gegen eine Karriere junger Frauen in der Fliegerei aus, da diese keine beruflichen Chancen hätten.

Der Wunsch von Frauen zu fliegen, widersprach traditionellen weiblichen Rollenmustern. Ihre Ausnahmestellung unter den Fliegern und ihr Verlassen traditioneller weiblicher Lebensräume verliehen einigen Fliegerinnen in den späten 1920er und frühen 1930er Jahren einen Wert, den Wirtschaft und Politik wohl zu nutzen verstanden – deutsche Zeitungen und Illustrierte der Zwischenkriegszeit bordeten nahezu über von Berichten über die Aktivitäten der Sportfliegerinnen. Dabei warben Fliegerinnen für weit mehr als Fotokameras, Hautcreme oder Taschenbücher.



Marga von Etzdorf mit Charles Lindbergh in Tokio, 1931; Marga von Etzdorf (Mitte) mit Familie Lindbergh (v.li.) nach dem Abschluss von Etzbergs Rekordflug nach Tokio in der japanischen Hauptstadt bei einem Treffen.

Hermann Köhl, der mit Baron von Hünefeld und Major Fitzmaurice als erster non-stop den Atlantik von Ost nach West überflog, lobte 1931 das Wirken deutscher Fliegerinnen in den höchsten Tönen: „Sie haben durch ihre Taten der Flugsportbewegung einen Auftrieb gegeben, wie es sonst kein anderes Moment fertiggebracht hat. Sie haben

Aufbahrung von Marga von Etzdorf in einer Flugzeughalle der Deutschen Levante-Linie. Die Ehrenwache bilden links SS-Männer und rechts SA-Angehörige. Pilotin Marga von Etzdorf nahm sich in Syrien das Leben und wurde nach Deutschland überführt.



Thea Rasche bei ihrer Maschine,
Jahr unbekannt



im flotten Schwunge einer Welt gezeigt, dass Fliegen ja gar keine so große Kunst und gar nicht so gefährlich ist, dass Fliegen uns die weite Welt öffnet und sie uns erobern hilft. Ihre Taten haben mehr dazu beigetragen, das Vertrauen des Publikums in die Fliegerei und ihre Zukunft zu festigen, als alle schönen Worte es fertigbringen konnten.“

Die Jahre 1930 bis 1933 wurden der Höhepunkt der sportfliegerischen Aktivitäten von Frauen: Elly Beinhorn und Marga von Etdorf vollführten aufsehenerregende Auslandsflüge, Elly Beinhorn errang mit dem Hindenburg-Pokal die renommierteste Auszeichnung des deutschen Flugsports. Damen-Segelfluggruppen entstanden in Berlin-Gatow, Erfurt, Mainz, München und vielen weiteren Orten Deutschlands.

Deutsche Fliegerinnen beteiligten sich an regionalen, nationalen und internationalen Flugveranstaltungen und errangen beachtliche Erfolge. Doch so erfolgreich Fliegerinnen auch waren – die „Damenfliegerin“, das Gegenstück zum wohl-situierten, unabhängigen, strahlenden „Herrenflieger“,

gab es nicht. Kaum eine Fliegerin war so glücklich wie Luise Hoffmann, die als erste Werksfliegerin Deutschlands (und vermutlich Europas) eine feste Anstellung bei den Bucker-Werken fand. Da die staatliche Finanzierung der Sportfliegerei durch die Alliierten seit 1926 verboten war, tröpfelte Geld nur spärlich.

Selbst die berühmtesten deutschen Fliegerinnen mussten beständig um Unterstützung durch Flugzeughersteller und Medien kämpfen: Marga von Etdorf liierte sich mit Junkers, Elly Beinhorn mit Klemm und Messerschmitt, Liesel Bach mit Klemm-Flugzeugfirma UND Fliegerin profitierten vom erfolgreichen Arrangement. So hieß es zum Beispiel über Liesel Bachs Sieg 1931 bei der Internationalen Kunstflugmeisterschaft in Mailand: „Besondere Anerkennung verdient der Meisterschaftsieg von Liesel Bach, welche sich mit ihrem Leichtflugzeug gegen eine scharfe Konkurrenz wesentlich stärkerer Motoren, dank ihres besonderen fliegerischen Könnens, wieder durchzusetzen vermochte. Der Erfolg zweier deutscher

Flugzeuge dürfte für den Auslandsabsatz unserer Sportflugzeuge nicht ohne Bedeutung bleiben [...]“

Marga von Etdorf, die 1931 mit ihrem Flug nach Tokio eine fliegerische Spitzenleistung der Weltklasse vollbracht hatte, musste allerdings auch den Preis für ihren Ruhm bezahlen: Ihr Selbstmord 1933 war das traurige Eingeständnis, wie gering sie ihre künftigen Chancen nach dem dritten Absturz in Folge einschätzte.

Und die bayerische Fliegerin Christlmarie Schultes, Begleiterin des Piloten Gustav Sackmann bei seinem Versuch eines „Weltfluges“ 1931, wurde für den Absturz schon während der ersten Flugetappe verantwortlich gemacht – Sackmann mochte noch so sehr protestieren, dass er der Pilot gewesen war. Für Medien und Öffentlichkeit war der Absturz ein Beweis mehr, dass Frauen in der „seriösen“ Luftfahrt nichts zu suchen hatten.

*Der Artikel erschien erstmalig in den
VDP Nachrichten 1/2004.*