



Bundesarchiv Bild 183-2008-0814-503
Marga von Etdorf

Marga von Etdorf

Ein Mädchen aus gutem Haus und ihr Sportwagen der Lüfte | von Hedwig Sensen

Wer kennt sie nicht, die Namen berühmter Pilotinnen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert. So einiges ist über sie auch schon in unserem VDP-Magazin berichtet worden. Fliegen war für die wenigen, meist jungen Damen aus der gehobenen Gesellschaft ein oft gegen die Konventionen hart erkämpftes Privileg. So auch bei Marga von Etdorf.

Geboren am 1. August 1907 als Margarete Wolff in Spandau, Tochter des preußischen Hauptmanns Fritz Wolff und seiner Ehefrau Margarete, wuchs sie, nach einem tödlichen Unfall ihrer Eltern, bei dem Großvater mütterlicherseits auf, dem preußischen Infanteriegeneral Ulrich von Etdorf in Berlin. Margas schulische Leistungen waren wohl ganz ok bis auf Erdkunde - sehr erstaunlich, denn Marga entwickelte später ein großes Faible für Langstreckenflüge. An die Schulzeit schloss sich ein Jahr Frauenfachschule an. Für die sportliche Marga waren aber Fechten, Reiten und Hockey wichtiger und die geheime Sehnsucht zu

fliegen begleitete sie seit Ihrer Kindheit. Die Erfüllung brachte 1927 ein Zufallsgeschenk eines Bekannten, ein Rundflug in Staaken. Dieser bestimmte ab dann ihren Lebensweg nach ihrem Leitsatz „Der Flug ist das Leben wert“. Der Großvater unterstützte ihren Lebenstraum und schon wenige Monate später erwarb die 20-Jährige ihren A- und ihren Kunstflugschein. Sie war jetzt die dritte Pilotin neben Melli Beese und Thea Rasche in Deutschland. Außerdem erhielt sie 1929 als erste Frau welt-

weit den Segelflugschein und erreichte beim 10. Rhön-Wettbewerb einen Ehrenpreis.

Allen Unkenrufen zum Trotz und mit dem schlagenden Argument, als zweiter Flugzeugführer kann man kein Unheil ver-



„Großflugtag in Staaken bei Berlin, v.l.n.r. die Berliner Kunstpilotin Marga von Etdorff, der bekannte deutsche Pilot Ernst Udet, der Pilot Fieseler, beide bekannt durch ihre waghalsigen Schauflüge.“
Bundesarchiv Bild 102-05708

Marga von Etzdorf als 20-jährige, nachdem sie auf dem Flugplatz Staaken in der Fliegerschule Bornemann als erste Berlinerin ihr Pilotenexamen abgelegt hatte.
Bundesarchiv Bild 183-2008-0814-505

ursachen, kam sie 1927 als erste Copilotin bei der „Deutschen Luft Hansa“ auf der Junkers F13 auf den Strecken Berlin-Breslau, Berlin-Stuttgart-Basel und Dresden-Leipzig für insgesamt 10.000 km zum Einsatz, was wohl etwa 80 Flugstunden entsprach. Danach wechselte sie zur Hamburger Luftverkehrsgesellschaft und erflog weitere 5.000 km, die sie als Voraussetzung für den Erwerb des B2 Flugscheins benötigte. Die Deutsche Verkehrsfliegerschule nahm keine Frauen auf, so dass Marga sich die dazugehörige Theorie selbst beibrachte mit Unterstützung von Dipl.-Ing. Melitta Schiller, die nach Heirat als Melitta von Staufenberg durch Ihre Erprobung von Sturzflugvisieren in der Junkers Ju 87 und 88 zu großen Ehren kam.

Margas Großeltern waren sehr stolz auf sie als erste Pilotin mit einem kommerziellen B2-Flugschein, der zum Führen von Flugzeugen bis 5.000 kg Gewicht und bis zu 8 Sitzen berechtigt. Die Großeltern ermöglichten Marga den Kauf eines „Sportwagen der Lüfte“, der Junkers A 50 Junior, den sie gelb lackieren ließ und auf den Namen „KiekindieWelt“ taufte – in Anspielung auf ihre schon in Planung befindlichen Fernflüge. Erst einmal aber unternahm sie mit dem Junior gegen Bezahlung Rund-, Werbe- und Kunstflüge. Bei der ersten Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft 1930 in Bonn-Hangelar belegte sie den vierten Platz.

Margas Sehnsucht waren Langstreckenflüge und so flog sie 1930 nach Konstantinopel. Ihr kleiner Armstrong Siddeley Gene 5-Zylinder-Sternmotor machte immer wieder Probleme und führte auf dem Hinflug zu mehreren Notlandungen ohne größere Schäden am Flugzeug. Zurück nach Deutschland gab es keine Zwischenfälle.

Für ihre zweite Langstrecke nach Las Palmas de Gran Canaria baute sie Zusatztanks in ihren Junior ein. Ein unangemeldeter Zwischenstopp in Marokko ging nur deshalb glimpflich ab, weil von einer Pilotin durchgeführt, die man dort nicht verhaften wollte.



In Las Palmas wurde sie frenetisch bejubelt, doch beim Rückflug zwangen sie schwere Unwetter auf Sizilien notzulanden. Der Start auf dem durchnässten Gelände führte zur Kollision mit Mauerresten und ihr schwer beschädigter Junior musste per Eisenbahn nach Deutschland transportiert werden.

Wohl auch finanziell unterstützt von Hugo Junkers plante sie ihren Flug nach Tokio. Zahlreiche Überflug- und Landegenehmigungen für die 11.000 km lange Strecke

mussten beantragt werden. Am 18.08.1931 startete Marga von Berlin aus über Moskau der Wolga entlang nach Kasan. Von dort weiter über den Ural, der Transsibirischen Eisenbahn folgend nach Novosibirsk. Weitere Stationen waren Hailar mit Flug über die Taiga, den Baikalsee nach Mukden. Sie kreuzte das Japanische Meer Richtung Osaka mit Ziel Tokio. Nach 11 Tagen waghalsigen Flugs wurde sie euphorisch in Japan und Deutschland gefeiert. Marga hat die Bande zwischen Deutschland und Japan freundschaftlich vertieft. Auch die Luft Hansa gratuliert für ihr „Eintreten der deutschen Luftgeltung in der Welt“. Der Rückflug endete in einer Katastrophe. Nach einem Zwischenstopp in Bangkok setzte kurz nach dem Start der Motor aus und Marga stürzte ab – nur noch Trümmer blieben von ihrem Junior übrig. Marga wurde schwer verletzt und es dauerte mehrere Monate, bis sie soweit genesen war, um mit einer „Verkehrslinie“ zurück nach Deutschland zu fliegen. Die „letzte Etappe“ flog sie dann in einem von Freunden bereit gestellten Flugzeug nach Tempelhof, wo sie strahlend, in Erinnerung nur an das Schöne ihres Japanflugs, aus dem Flugzeug stieg. Sympathien hat sie mit diesem gespielten Auftritt





Grab von Marga von Etdorf auf dem Invalidenfriedhof Berlin



Marga von Etdorf, undatiert (vermutlich um 1930)

nicht mehr unbedingt erworben.

Für ihre fliegerischen Leistungen erhielt sie in Japan die „Goldene Verdienstmedaille“ des Kaiserlich Japanischen Aero-Clubs und der Deutsche Aero-Club verlieh ihr seine höchste Auszeichnung „Goldene Ehrenplakette“.

In Gedanken war sie schon bei den Vorbereitungen ihres nächsten Langstreckenflugs, ganz real musste sie aber erst einmal mit Vorträgen Geld verdienen. Eigentlich wollte sie nach Kapstadt fliegen, hörte aber dann, dass Elly Beinhorn, die sie kannte und auch des Öfteren getroffen hatte, ebenfalls dorthin fliegen wollte. Also änderte sie ihren Plan und wollte nun im Alleinflug nach Australien fliegen. Aber Marga hatte kein eigenes Flugzeug mehr und durch ihre Abstürze bedingt war es sehr schwierig, Unterstützer für dieses Vorhaben zu finden, was ihr aber letztendlich gelang. Die Firma Leichtflugzeugbau

Klemm in Böblingen stellte ihr eine Klemm Kl 32 mit der „Ermahnung“ zur Verfügung, diese bitte unversehrt wieder zurück zu bringen. Am 27. Mai 1933 startete sie vom Flugplatz Berlin-Staaken Richtung Australien, aber leider fand das Vorhaben bereits am Folgetag mit einer Rückenwindlandung und anschließendem Bruch am Flugplatz von Aleppo in Syrien ein jähes Ende, wobei die Klemm wohl durchaus noch in einem reparablen Zustand war. Marga erbat sich unmittelbar danach einen Raum am Flugplatz, um sich ein bisschen auszuruhen – aber sie setzte dort ihrem Leben mit einer Pistole ein Ende. Pistole und Munition hat sie entgegen den Bestimmungen internationaler Abkommen mitgeführt. Ihr selbstgewähltes Ende mag aus Verzweiflung über die erneute Bruchlandung und dem zu erwartenden Ende jeglicher Unterstützung ihrer Fliegerei erfolgt sein als auch über die möglichen Konsequenzen aus dem illegalen Mitführen von

endete also nach nur knapp sechs Jahren mit ihrem Tod im Alter von nicht einmal 26 Jahren. Wahrscheinlich hat sie in dieser Zeit deutlich weniger als 500 Flugstunden absolviert. Es wird gesagt, dass sie ihre Solo-Langstreckenflüge aus Rivalität zu Elly Beinhorn unternommen hat. Sie waren allesamt spektakulär und das nicht nur ihrer Bruchlandungen wegen. Übergroßer Wagemut und ein insgeheim verbissenes Messen mit Elly Beinhorns erfolgreichen Rekordflügen könnten Margas Antriebsfeder für ihre waghalsigen Langstreckenflüge mit zahlreichen Unfällen gewesen sein. Verglichen mit heutigen einmotorigen Flugzeugen waren Margas Flugzeuge für ihre Flüge mehr als spartanisch ausgestattet: Kompass und Karte für die terrestrische Navigation und, falls überhaupt vorhanden, eine rudimentäre Ausrüstung für die Fluglagekontrolle neben ein paar Triebwerks- und Kraftstoffanzeigen – das war es im Wesentlichen.

Nur damit ausgerüstet derartige Langstreckenflüge durchzuführen, ist für uns heute unvorstellbar. Da brauchte es die Einstellung von Marga von Etdorf „Der Flug ist das Leben wert“ – verewigt auf ihrem Grabstein auf dem Invalidenfriedhof in Berlin.

Quellen: Buch „Kiek in die Welt“, Union Deutsche Verlagsgesellschaft, 1931 | Buch „Schneidige deutsche Mädels“, 2007, Dr. Evelyn Crellin (geb. Zegenhagen), Wallstein Verlag | Buch „Elly Beinhorn, Premieren am

Pistole und Munition, die auch im Zusammenhang mit einem „gewissen Sponsoring“ zu werten sind. Auf die politischen Reaktionen soll hier nicht weiter eingegangen werden.

Margas Fliegerei



„Die 24-jährige Marga von Etdorf (M.) hat im August 1931 ohne jegliche Begleitung die Flugstrecke Berlin–Tokio absolviert. Hier bei dem herzlichen Empfang in Tokio“
Bundesarchiv Bild 183-W0801-521