

Evelyn Zegenhagen

Geschlechterkonkurrenzen: Männer - Männer, Männer - Frauen, Frauen - Frauen

Tagung, Stuttgart-Hohenheim, 2.-4. Februar 2006

„Im übrigen sind die Erfahrungen, die wir mit den fliegenden Frauen bislang gemacht haben, die allerbesten.“¹

Geschlechterverhältnisse und -konkurrenzen in der deutschen Luftfahrt der Zwischenkriegszeit

Beschränkte Gleichberechtigung: Die ersten deutschen Fliegerinnen

„Wir deutschen Frauen [...] kämpfen nun schon seit Jahren gerade darum, als ‚Professional‘ erklärt zu werden.“, klagte die deutsche Fliegerin Thea Rasche 1932. „Das haben wir bis zum heutigen Tage leider immer noch nicht erreicht, trotzdem wir deutschen Fliegerinnen in der Frauenfliegerei die gleiche Pioniertätigkeit aufweisen können, wie die anderen Nationen. Deshalb geht unser größter und gewiß nicht unbilliger Wunsch dahin, [...] den an sich so teuren Sport mehr Fliegerinnen zugänglich zu machen und ihnen damit eine – wenn auch nur sehr bescheidene – erweiterte Existenzmöglichkeit zu schaffen. Man soll nicht etwa daraus verstehen, daß wir nun eine ‚Konkurrenz‘ des Mannes sein wollen und nun etwa gleich in Luftverkehrsgesellschaften eintreten möchten, wir wären vielmehr schon zufrieden, einen beschränkten gewerblichen Führerschein zu erhalten.“²

Rasches Wunsch, dass Fliegerinnen ein begrenzter Zutritt zu Einkommensmöglichkeiten in der kommerziellen Luftfahrt eröffnet werden sollte, war tatsächlich bescheiden. Während männliche Sportflieger der Zwischenkriegszeit in ihren zwei- bis viersitzigen Flugzeugen Passagiere gegen Entgelt befördern durften, stand Frauen diese Möglichkeit nicht offen. Und an eine Laufbahn in der deutschen kommerziellen Luftfahrt war für Frauen unter den ökonomischen, sozialen und politischen Bedingungen der Zwischenkriegsjahre gleich gar nicht zu denken. Seit den Anfängen der Luftfahrt war ihnen unterstellt worden, dass sie nicht fähig wären, ein Flugzeug zu fliegen. Neben den physischen Kräften, die dafür notwendig waren, mangelte es in den Augen der Zeitgenossen Frauen vor allem am technischen Verständnis und an emotionaler Stärke, die für eine erfolgreiche Pilotentätigkeit unerlässlich schienen. Dabei hatten neben den 817 Männern, die vor dem Ersten Weltkrieg ihre Fluglizenz erworben hatten, auch die drei ersten deutschen Fliegerinnen das Gegenteil bewiesen: Melli Beese (Fluglizenz 1911) leitete bis zum Ersten Weltkrieg ihre eigene Flugschule und konstruierte Flugzeuge; einzelne ihrer Entwicklungen wurden patentiert. Charlotte Möhring (Fluglizenz 1912) war Fluglehrerin und verkaufte Flugzeuge der Firma Hans Grade in weiten Teilen des westlichen Deutschlands. Martha Behrbohm (Fluglizenz 1913) war von Beruf Flugtechnikerin. Alle drei waren mit fliegenden Ehemännern verheiratet, mit denen sie auf Flugschauen auftraten, Flugschulen betrieben und Flugschüler ausbildeten.

¹ Zum Zitat siehe Seite 14, Fußnote 40. Der Vortrag basiert auf einer im Oktober 2005 unter dem Titel „Schneidige deutsche Mädels - Die ökonomische, soziale, politische und militärische Kontextualisierung deutscher Sportfliegerinnen zwischen 1918 und 1945“ an der Universität der Bundeswehr in München-Neubiberg eingereichten Dissertation, die die „kollektive Biographie“ 180 deutscher Motor- und Segelfliegerinnen bis 1945 untersucht. Die Darlegungen werden im Rahmen dieser Ausführungen auf die Situation der Motorfliegerinnen zwischen 1918 und 1939 beschränkt.

² Thea Rasche, Frauenfliegerei und Wirtschaftslage, 7 - 8, in: Flug, Folge 10 und 11 (Sondernummer: Frauen erobern die Luft), Jg. 1932, S. 7.

Der Erste Weltkrieg bereitete den verheißungsvollen Anfängen weiblicher Betätigung in der Fliegerei jedoch ein Ende. Während 1918 Tausende deutscher Männer eine Fluglizenz aufwiesen, war die Anzahl fliegender Frauen bei drei stagniert. Der Erste Weltkrieg hatte Flugzeug und Pilot zu ihrer endgültigen geschlechtlichen Attributierung verholfen: Aus der Feuertaufe des Krieges erstanden beide als Objekt ausschließlich männlich-militärischer Identität; im stilisierten Männlichkeitsentwurf des neuen Fliegerhelden fand sich kein Platz mehr für weibliche Charakteristika. Männerbünde, die geschickt auch traditionelle geschlechtsdifferente Deutungsmuster des fliegerischen Könnens von Männern und Frauen nutzten, prägten von nun an die Geschlechterverhältnisse in der Luftfahrt. Verschärft wurde die Dissonanz der Geschlechter durch die spezifische ideologische Ausrichtung der deutschen Luftfahrt in Folge des verlorenen Weltkrieges: Der Versailler Vertrag, der weitgehend die deutsche Flugzeugproduktion und zivile Luftfahrt, die Einfuhr von Luftfahrzeugen und Motoren, aber auch die Finanzierung der Ausbildung von Sportfliegern verbot und die deutschen Land- und Marineluftstreitkräfte zur Bedeutungslosigkeit reduzierte, schuf ein Reservoir von Tausenden arbeitsloser Piloten der Fliegertruppe, denen die Möglichkeit verwehrt war, ihre fliegerischen Kriegserfahrungen beruflich zu verwerten.³ Denn im internationalen Wettlauf um die Hegemonie in der Luft schien Deutschland aufgrund der alliierten Restriktionen auf verlorenem Posten zu stehen. Angesichts dieser Ausgrenzung wurden Siegeswille trotz widrigster Umstände und das Ringen mit dem übermächtigen (alliierten) Feind, der mit „Schandverträgen“ die deutsche Nation „knebelte“, zur dominanten Grundstimmung in der deutschen Luftfahrt der 1920er Jahre, begleitet von der Transformation und Aufwertung des militärischen Fliegerhelden des Weltkrieges in den nun ebenso heldenhaft kämpfenden zivilen Piloten. Die männerbündischen Strukturen der Fliegertruppe, ihr maskuliner Habitus und ihr militärisches Selbstverständnis wurden tradiert, der Elitegeist der alten Fliegertruppe auf die beginnende zivile Luftfahrt zu Beginn der 1920er Jahre übertragen. So wie einst die Piloten der Fliegertruppe opferten sich jetzt die Piloten der frühen zivilen Luftfahrt für Deutschlands Wohlergehen und seine berechnete „Luftgeltung in der Welt“⁴. Das dadurch entstandene Kontinuum männlich-militärischer Elitisierung sollte die Luftfahrt der Zwischenkriegsjahre prägen.

Stärker als in vergleichbaren Nationen erfuhr die Luftfahrt in Deutschland deshalb eine ideologische Ausrichtung im Sinne nationalistischer und revanchistischer Bestrebungen, was zugleich die Präsenz von Frauen in der Luftfahrt definierte: Sie waren schmückendes Beiwerk propagandistischer Bestrebungen der deutschen Luftfahrt der Zwischenkriegszeit, vermittelten mit ihrer Präsenz ein Image deutscher Modernität und Weltoffenheit, hatten jedoch – wie während des Weltkrieges – die professionelle Pilotentätigkeit ihren männlichen Kollegen zu überlassen. Damit wurden die Frauen nicht nur von der wichtigsten Erwerbsquelle innerhalb der deutschen Luftfahrt konsequent abgeschnitten, sie wurden auch der Möglichkeit beraubt, ihr Leistungsvermögen zu beweisen und biologistische Vorbehalte gegen ihre Tätigkeit als Pilotinnen zu entkräften. Der Anteil deutscher Fliegerinnen an der Entwicklung der Luftfahrt der Zwischenkriegszeit konnte somit marginalisiert werden und nach 1945 einem kollektiven Vergessen anheimfallen.

³ Zu den Bestimmungen des Versailler Vertrages und ihren Auswirkungen auf die frühen Jahre der deutschen Luftfahrt siehe u.a. Wolfgang Wagner, *Der deutsche Luftverkehr - Die Pionierjahre 1919 - 1925*, Bernard & Graefe Verlag, Koblenz 1987, S. 14 - 17, Georg Cordts, *Junge Adler. Vom Luftsport zum Flugdienst 1920 - 1945*, Bechtle-Verlag, Esslingen München 1988, S. 9 - 12, und Peter Supf, *Das Buch der deutschen Fluggeschichte. Zweiter Band*, Drei Brunnen-Verlag, Stuttgart 1956 - 1958, S. 532 ff.

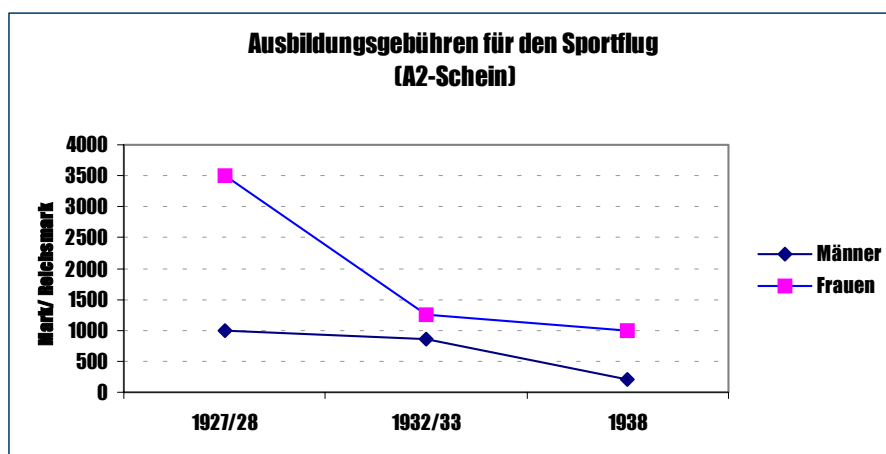
⁴ Zur Verwendung dieser Phrase siehe u.a. Heinz Orlovius, *Ausblick*, in: Marga von Etzdorf, *Kiek in die Welt*, S. 172.

Verdrängen und verbrämen: Frühe Fliegerinnen ab Mitte der 1920er Jahre

Die 1925 verabschiedete Resolution der CINA (Commission Internationale de Navigation Aérienne), Frauen nicht im Cockpit kommerzieller Flugzeuge zuzulassen, wurde in Deutschland konsequenter umgesetzt als in den USA, Großbritannien oder der UdSSR. Dies ist unter anderem darin begründet, dass - anders als in den erwähnten Staaten - deutsche Fliegerinnen erst zu einem spürbaren Faktor in der deutschen Fliegerei geworden waren, als sich die kommerzielle Luftfahrt bereits weitgehend etabliert hatte. Ein weiterer wichtiger Faktor war zweifellos das übergroße Angebot an ausgebildeten und dank ihrer militärischen Vergangenheit in Männerbünden und –netzwerken agierenden Piloten, das weibliches Pilotenpotential überflüssig machte.

Frauen wurden jedoch nicht nur von einer Tätigkeit als Pilotinnen in der kommerziellen Luftfahrt ausgeschlossen, sondern bereits von einer Ausbildung an der 1925 gegründeten Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS), deren Besuch die Voraussetzung für den Erwerb des kommerziellen Pilotenscheins (B1/B2-Schein) war. Auch beim Erwerb des Sportflugscheines (A1/A2-Scheins), einer rein privaten Lizenz, waren Frauen benachteiligt, wie Tabelle 1 zeigt: 1927/28 betrug die Kosten für die Ausbildung im Sportflug für Frauen 3500 Mark und für Männer 1000 Mark. Zweifellos waren die höheren Kosten für Frauen in deren Bewertung als fliegerischer „Hochrisikogruppe“ begründet. Die geringeren Ausbildungskosten für Männer reflektieren aber auch, wie stark die Ausbildung männlicher Piloten aufgrund von deren potentieller militärischer Verwertbarkeit subventioniert wurde. Die Diskrepanz verbessert sich im Lauf des folgenden Jahrzehnts nur scheinbar: Erst 1938 waren Frauen auf dem Preisniveau in der Sportflugausbildung angelangt, auf dem sich Männer bereits zehn Jahre zuvor befunden hatten. Während Frauen 1927/28 das 3,5fache der männlichen Ausbildungsgebühren gezahlt hatten, zahlten sie jetzt das Fünffache.

Tabelle 1:
Ausbildungsgebühren
für die Sportflieger-
ausbildung (A2-Schein)
1927/28 bis 1938⁵



Die erste Deutsche, die nach 1918 einen Sportflugschein erwarb, war Thea Rasche 1925. Bis etwa 1930 folgten ihr mindestens dreißig weitere Fliegerinnen nach, bis 1933 nochmals etwa zwanzig.⁶ Davon sollte etwa ein Dutzend Frauen auch international erfolgreich werden. Die starke Präsenz dieser Fliegerinnen aber lediglich mit einer „Boom“ fliegender Frauen zu erklären und als Sieg der Emanzipation – zumal in einem emanzipati-

⁵ Angaben basieren auf 5 Jahre Deutsche Luftfahrt GmbH, in: Die Luftwacht, 6/1932, S. 217 ff., und Neue Ausbildungskosten für Motorflug und Flugstundenkosten für Übungsflüge im NS-Fliegerkorps, in: Deutsche Luftwacht - Luftwelt, Band 5, Heft 7, Juli 1938, S. 246 ff.

⁶ Für biographische Informationen siehe die Dissertation der Autorin.

onsfeindlichen, männerhierarchischen Umfeld - zu werten, greift deutlich zu kurz.⁷ In der Rollenverteilung der Geschlechter in der Luftfahrt standen diesen Frauen spezifische Aufgaben zu, die keinesfalls auf geschlechtlich bedingten, emanzipatorischen Faktoren beruhten, sondern auf den ökonomischen und politischen Bedürfnissen des Staates, so den Bestrebungen, die alliierten Beschränkungen für die Ausbildung von Militärpiloten zu unterlaufen. Dies geschah nicht nur durch die Gründung der Deutschen Luft Hansa 1926, die auch als Reservoir für die künftige Luftwaffe konzipiert war, sondern auch durch die Gründung der Deutschen Luftfahrt-GmbH 1927, die die „Pfleger und Förderung des Motorflugsports“ und die „gemeinnützige Fliegerausbildung“ zu ihrem Ziel erklärt hatte.⁸ In ihr wurden zahlreiche Reichswehr-Angehörige zu Fliegern ausgebildet; die durch die alliierten Kontrollmächte stark limitierte Gewinnung militärischer Flugzeugführer verbrämte man erfolgreich durch die Aufnahme junger flugbegeisterter Frauen. In den Jahren 1928/29 absolvierte so mindestens ein Dutzend junger Frauen in den Flugschulen der Deutschen Luftfahrt-GmbH und in privaten Flugschulen wie der von Gustav Bornemann in Berlin-Staaken ihre Ausbildung zur Sportfliegerin. Ihr aufsehenerregendes Image verschleierte die deutschen Bestrebungen zur Wiederaufrüstung in der Luft.

„Making flying thinkable“: Fliegerinnen propagieren Luftfahrt und Flugsport

Die „neue Frau“, das soziokulturelle Phänomen der zweiten Hälfte der 1920er Jahre, wurde oftmals in den Medien gerade als Fliegerin präsentiert, die kühn und furchtlos den blauen Himmel durchstreifte. So hieß es in einem Artikel aus dem Berliner Lokal-Anzeiger von 1929: „Unnötig, zu erwähnen, daß es die neue Frau ist, die in die Luft geht. [...] Eine Hymne also auf die Frau, die in die Luft geht, auf die Sportfliegerin? Nein. Aber sie ist Typ. Und ist die Gruppe noch so klein, die zu diesem Typ gehört: sie darf als Steinchen nicht fehlen in einem Mosaik, das erst als Ganzes das Bild der neuen Frau ergibt.“⁹ Doch ebenso wie bei den „neuen Frauen“ kaschierte auch bei den Fliegerinnen die glamouröse mediale Inszenierung die offensichtliche Macht- und Bedeutungslosigkeit: Abgeschnitten von jeglicher Quelle für ein regelmäßiges Einkommen, suchten Fliegerinnen verzweifelt nach einer fliegerischen Betätigung. Eine Möglichkeit war der Erwerb des Kunstflugscheins (K-Schein) – der einzigen fliegerischen Weiterbildung, die Frauen offenstand. Neben der sichereren Beherrschung des Flugzeugs durch die Ausbildung im Kunstflug eröffnete der K-Schein auch die Chance, durch Vorführungen auf Flugtagen eine begrenzte ökonomische Unabhängigkeit zu erzielen. Bereits seit Mitte der 1920er Jahre hatten sich überall in Deutschland Kunstflugveranstaltungen als Publikumsmagneten erwiesen. Männliche Kunstflugstars wie Paul Bäumer, Ernst Udet oder Gerhard Fieseler – alle Piloten des Ersten Weltkrieges - verdienten zu dieser Zeit pro Flugtag bis zu 20 000 Reichsmark. Als die deutschen Frauen den Kunstflug zu erobern begannen, war damit jedoch kein Einkommen mehr zu sichern: Das Angebot an (vorrangig männlichen) Kunstfliegern war um 1930 so groß geworden, dass nur noch fünf bis zehn Prozent der Gagen aus der Mitte der 1920er Jahre gezahlt wurden.¹⁰

⁷ Zu dieser Sichtweise siehe Gertrud Pfister, *Fliegen - Ihr Leben. Die ersten Pilotinnen*, Orlanda Frauenverlag, Berlin 1989; Jutta Rebmann, *Als Frau in die Luft ging. Die Geschichte der frühen Pilotinnen*, Steglitz-Verlag, Mühlacker 2001 (hier vor allem S. 401 – 412); Susanne Aeckerle, *Am liebsten in der Luft*, Piper-Verlag, München 2000, und Günter Schmitt, *Die Ladys in ihren fliegenden Kisten*, Brandenburgisches Verlags-Haus, Berlin 1993, und Carmen Eccard, *Ich bin erst glücklich, wenn ich fliegen kann! Berufliche Orientierungen von Pilotinnen*, Ulrike Helmer-Verlag, Königstein/Taunus 2004.

⁸ Die Luftwacht, 5/1927, S. 298.

⁹ Lucy Cornelssen, *Frauen, die in die Luft gehen in: Berliner Lokal-Anzeiger*, 2. August 1929.

¹⁰ Siehe Thea Rasche, ... und über uns die Fliegerei, Schützen-Verlag Berlin o.J. (wohl 1940 oder 1941), S. 145.

Eine zweite Einnahmequelle bot sich Fliegerinnen um 1930 mit Werbeverträgen und Reklameflügen. Obwohl eine grundsätzliche Analyse von Sportfliegern und Sportfliegerinnen als WerbeträgerInnen noch aussteht, ist unverkennbar, dass weibliche Piloten im Verhältnis zu ihrem Anteil an der Gesamtzahl der Flieger überproportional stark in der Werbung vertreten waren und für eine wesentlich breitere Produktpalette warben als ihre männlichen Kollegen. Die Existenz zahlreicher Sportfliegerinnen war somit in hohem Maße von ihrem Vermarktungspotential als Werbeträger für flugzeugnahe und flugzeugferne Produkte bestimmt, auch wenn der Werbeeinsatz nur projekt- oder saisonbezogen erfolgte und lediglich geringe Verdienstmöglichkeiten eröffnete.¹¹ Der Einsatz für kurzfristige Werbeaufträge erklärt auch, warum trotz der immens hohen Anschaffungs- und Unterhaltungskosten bei völlig ungesicherter Existenz die Mehrheit der deutschen Fliegerinnen um 1930 über ein eigenes Flugzeug verfügte.¹² Für das ökonomische Überleben einer freiberuflichen Sportpilotin war das eigene Flugzeug als Produktionsmittel jedoch nahezu unabdingbar: Es belegte die Ernsthaftigkeit und Langfristigkeit der fliegerischen Ambitionen und ermöglichte zudem, kurzfristig und flexibel auf Werbeaufträge zu reagieren. Dass eine so hohe Zahl fliegender Frauen die finanzielle Belastung eines Flugzeugbesitzes auf sich nahm, könnte auch auf ein ambivalentes Verhältnis zwischen männlichen und weiblichen Fliegern hindeuten: Beim Verleih firmen-, club- oder vereinseigener Flugzeuge – der Alternative zum Privatbesitz – scheinen Frauen wiederholt gegenüber ihren Kollegen benachteiligt worden zu sein.

In der inszenierten Öffentlichkeit in den Medien wurde diese Ambivalenz des Geschlechterverhältnisses allerdings kaum sichtbar. Statt dessen finden sich hier zahlreiche Hinweise darauf, dass viele Fliegerinnen in ihren Fluglehrern und Sportfliegerkameraden einfluss- und kenntnisreiche Förderer und Unterstützer fanden, so Thea Rasche in ihrem Lehrer Paul Bäumer und in Ernst Udet, der sie unter seiner Wortschöpfung „die rasche Thea“ populär machte. Udet förderte und unterstützte ebenfalls die Karrieren Elly Beinhorns und eines halben Dutzends weiterer Fliegerinnen. Erstaunlich ist auch die hohe Anzahl von Eheschließungen fliegender Frauen mit fliegenden Männern: Unvollständige biographische Angaben lassen vermuten, dass bis zu zehn Prozent der fliegenden Frauen der Zwischenkriegszeit Flieger geheiratet haben.¹³

Ernst Udet, hochdekorierter Pilot des Ersten Weltkrieges und einer der führenden Kunstflieger in Europa, bescheinigte seinen Kolleginnen wiederholt ebensolche nervliche Ausgeglichenheit beim Flug, technische Begabung, fliegerisches Können und „Fingerspitzengefühl“ wie männlichen Fliegern.¹⁴ Berühmte Flieger wie Hermann Köhl und Wolfgang von Gronau ermutigten Frauen zu einer Betätigung in der Luftfahrt.¹⁵ 1931

¹¹ Siehe Carl-Maria Holzapfel und Käthe und Rudolf Stocks, *Frauen fliegen. Sechzehn deutsche Pilotinnen in ihren Leistungen und Abenteuern*, Deutsche Verlagsgesellschaft mbH, Berlin 1931, S. 90.

¹² Die Anschaffungskosten für ein Flugzeug lagen um 1930 bei mindestens 5000 Mark für ein einsitziges und bei etwa 10 000 Mark für ein zweisitziges Flugzeug. Hinzu kamen jährliche Festkosten von 2000 bis über 4000 Mark für Versicherung, Unterstell-, Start- und Landegebühen, Instandhaltung, Überholung, Nachprüfungen usw. Inwieweit die Flugzeuge der Pilotinnen nur angezahlt, geleast, auf Kredit erworben oder anderweitig finanziell belastet waren, ist aus den Quellen nicht immer ersichtlich. Angaben zu männlichen Piloten liegen aus den zeitgenössischen Statistiken nicht vor.

¹³ Für nähere Informationen siehe die Dissertation der Autorin, hier vor allem Kapitel 4 und die Biographien der vorgestellten Fliegerinnen im Anhang.

¹⁴ Siehe dazu u.a. ein Interview mit Antonie Strassmann und Ernst Udet in *Der Tag*, 22. November 1929: Eignet sich die Frau zur Pilotin? Was sie selbst - und was Altmeister Ernst Udet dazu sagt.

¹⁵ Zu Hermann Köhl siehe: Carl-Maria Holzapfel und Käthe und Rudolf Stocks, *Frauen fliegen*, Vorwort, S. 5. Zu Wolfgang von Gronau: Warum ein Sonderheft für Flieger in der „Dame“, in: *Die Dame*, Heft 16, August 1937, S. 9.

schrrieb Hermann Köhl im Vorwort einer Monographie, die sechzehn deutschen Sportfliegerinnen gewidmet war: „Alles junge Geschöpfe, Kinder ihrer Zeit, die den breiten ausgetretenen Pfad des Herkömmlichen verlassen haben, gekämpft haben für ihre heiÙe Sehnsucht, sich frei zu machen, loszulösen von Erde und Erdgebundenheit. Sie haben es erreicht, kühne, unerschrockene Frauen, beherrschen sie ihre Maschine, die ihnen ihr liebstes Gut bedeutet, das feine Instrument, dessen sie bedürfen, um sich in unendliche Höhen zu schwingen. Sie tummeln sich in der Luft, sie trudeln, drehen Loopings und Rollen, stellen Rekorde auf, leisten wahre Husarenstückchen an Mut und Unerschrockenheit und sind bei allem doch ganze Frauen geblieben in des Wortes schönster Bedeutung.“¹⁶

Udet, Köhl und von Gronau durften ihr Lob überschwänglich spenden, hatte doch der Ausschluss der Frauen die Machtverhältnisse in der kommerziellen Luftfahrt längst geklärt. Männliche Flieger konnten ihre Kolleginnen protegierten, ohne die eigene Position zu gefährden, und konnten so zugleich die Hierarchie der Geschlechter in der Luftfahrt zementieren. Boykott- und Protestaktionen männlicher Flieger – so wie sie zum Beispiel aus den USA und Großbritannien gegen Pilotinnen bei Fluggesellschaften überliefert sind – hat es in Deutschland nach dem bisherigen Stand der Recherche nicht gegeben. Die Präsenz fliegender Frauen steigerte allerdings die öffentliche Aufmerksamkeit und das Interesse der Medien für Flugveranstaltungen – und damit für die fliegenden Männer an der Seite der Frauen.¹⁷ Und somit bekommt Köhls Lobgesang auf die fliegenden Frauen eine weitere Dimension: Frauen hatten sich bei der Durchsetzung des Luftfahrtgedankens in der Bevölkerung – eines Prozesses, den der amerikanische Historiker Joseph Corn treffend als „making flying thinkable“ umschrieben hat¹⁸ – als außerordentlich wirksames und versatil verfügbares Instrument erwiesen. Unter tatkräftiger Mithilfe fliegender Frauen, die damit ihren männlichen Kameraden zu sicheren Einkommensmöglichkeiten verhelfen, vollzog sich in der 1920er Jahren nicht nur der Imagewandel von der militärischen zur friedlichen Nutzung der Luftfahrt. Frauen, die als das angeblich technisch unbedarftere, schwächere und furchtsamere Geschlecht Flugzeuge meisterten, bewiesen zudem, wie sicher und ungefährlich Flugzeuge und Fliegen geworden waren. Gerade im gesellschaftlichen Vorurteil, das Frauen jegliches technische Talent und jegliche fliegerische Begabung absprach, lag ihre Chance für fliegerische Betätigung.

In Hermann Köhls Lob der Fliegerinnen schwang jedoch noch ein weiterer Unterton mit: Trotz aller Kapriolen und aller Loopings waren die deutschen Fliegerinnen „Frauen geblieben in des Wortes schönster Bedeutung“: Die Fliegerinnen hatten sichergestellt, dass ihr Vorstoß in die männliche Kerndomäne von Technik und Technologie das traditionelle Verhältnis der Geschlechter nicht in Frage stellte. Im emanzipationsfeindlichen Klima der Weimarer Republik waren sich die deutschen Fliegerinnen ihrer lediglich geduldeten Außenseiterstellung in der deutschen Luftfahrt sehr wohl bewusst geblieben. „Ich weiß natürlich, was eine Zündkerze ist, aber ich schraube sie nicht gern heraus“, insistierte die Fliegerin Margarete Fusbahn 1930, die soeben

¹⁶ Carl-Maria Holzapfel und Käthe und Rudolf Stocks, *Frauen fliegen*, S. 11.

¹⁷ Bereits zu Ende der 1920er Jahre hatten Frauen gemeinsam mit Männern an Wettbewerben wie dem Zuverlässigkeitsflug des Deutschen Luftfahrtverbandes (DLV), den Deutschen Luftspielen, dem Deutschlandflug und dem Europa-Rundflug teilgenommen. Und obwohl 1930 erstmals separate Kunstflugmeisterschaften der Damen abgehalten wurden, traten Frauen in den Folgejahren auch in gemischtgeschlechtlichen Wettbewerben an.

¹⁸ Siehe Joseph J. Corn, *Making Flying “Thinkable”*. Women Pilots and the Selling of Aviation, 1927 - 1940, in: *American Quarterly* 31, 1979, S. 556 - 571.

mit ihrem Ehemann als Passagier einen internationalen Höhenrekord für Sportflugzeuge aufgestellt hatte. „Ich weiß, daß die Ventilstößel Spiel haben müssen, weiß auch warum, aber ich stelle sie nicht gerne ein. Und doch bin ich Fliegerin mit ganzer Seele, nur mit der Einschränkung, daß ich dabei eine Frau geblieben bin, mit allen meinen Schwächen.“¹⁹ Und obwohl sie laut dem Zeugnis ihrer Flugschule während der Ausbildung „alle Flugschüler an rascher Aufnahmefähigkeit, Ausdauer und Besonnenheit“ übertraffen hatte, behauptete sie einem Reporter gegenüber, dass „technische Komplikationen ihr stets Schwierigkeiten [gemacht hatten], und sie ging ihnen instinktiv aus dem Wege.“²⁰ Auch Kunstfliegerin Liesel Bach beeilte sich zu versichern: „Jede echte Fliegerin ist auch gleichzeitig eine echte Frau, die an Gefühlstiefe keiner anderen nachsteht.“²¹

Wenn der „Grünspecht“ fliegt: Frauen am Männerhimmel

Elly Beinhorn, Deutschlands bekannteste Fliegerin Anfang der 1930er Jahre, thematisierte wie ihre Kolleginnen Fragen von Emanzipation und Gleichberechtigung nicht. Nur in ihrer kaum beachteten Novelle „Grünspecht wird ein Flieger“ ließ sie 1935 ihre Verbitterung spüren, als sie die Ankunft einer Flugelevin in einer Gruppe von Flugschülern schilderte: „Während Rosalind mit sicherem Schwung auf die Fläche und in den Führersitz kletterte, stand alles herum wie vom Schläge gerührt. Einige fünfzehn zart aufgekeimte Vatergefühle verstummten jäh. [...] Rosalind machte eine Landung, die sich von der des Lehrers in nichts unterschied. Sie machte sogar eine ganze Menge, fünf nacheinander. Und eine saß genau wie die andere. [...] Es hätte ihr ja kein Mensch - natürlich nicht - irgendein Pech gewünscht, so mit einem gebrochenen Sporn oder so, nein! Aber so ein paar kleine Hopser hätten schließlich auch nichts geschadet. Jedenfalls mußte man sich bezüglich der beabsichtigten Behandlung dieser Dame etwas umstellen. Mit dem ‚Bevatern‘, wenigstens in fliegerischer Hinsicht, schien da nicht mehr sehr viel zu machen zu sein. Das Mädchen flog sie alle in ihren augenblicklichen Stadium in Grund und Boden.“²²

Beinhorns Beschreibung der paternalistisch-herablassenden Einstellung, der sich weibliche Flugaspiranten ausgesetzt sahen, war durchaus realistisch. „Mag für manches junge Mädchen der Gedanke, am Steuer eines Flugzeuges zu sitzen und fliegen zu können, eine Sache der gewiß verzeihlichen Eitelkeit sein, so würde es schon in den ersten Unterrichtsstunden nachhaltig bemerken müssen, daß ein ganzer Mensch dazugehört, der sehr schnell und vollends allen äußeren Scheinkram abwerfen muß, wenn er in der Fliegerei etwas erreichen will.“, äußerte sich ein Autor zu Beginn der 1930er Jahre über die Flugsportausbildung junger Frauen.²³ Die Konflikte, die zwischen männlichen und weiblichen Flugschülern entbrannten, waren zum Teil gravierend: So wurde Erika Naumann während ihrer Ausbildung beim Leipziger Verein für Luftfahrt und Flugwesen so stark sabotiert, dass sie auf eine andere Flugschule überwechselte, um ihre Ausbildung abzuschließen.²⁴ In der Regel jedoch berichteten Fliegerinnen nicht über Probleme mit männlichen Kollegen an den Flugschulen - zum einen, da eine benachteiligte Behandlung aufgrund ihres Geschlechts für sie eine alltägliche Lebenserfah-

¹⁹ Carl-Maria Holzapfel und Käthe und Rudolf Stocks, *Frauen fliegen*, S. 41.

²⁰ Ebenda, S. 42.

²¹ Liesel Bach, *Bordbuch D-2495*, Zeitgeschichte-Verlag, Berlin 1937, S. 173.

²² *Grünspecht wird ein Flieger. Der Werdegang eines Flugschülers*, Breitkopf und Härtel, Leipzig 1935, S. 56, 60.

²³ *Frauen lernen fliegen*, Artikel im Archiv des Deutschen Museums München, Bestand Persönlichkeiten - Frauen, Buchstabe V-Z (keine Quelle angegeben).

²⁴ Siehe Jutta Rebmann, *Als Frau in die Luft ging*, S. 409.

nung war, zum anderen, da sie nachweisen wollten, als echte „Kameraden“ zur Fliegergemeinschaft zugehörig zu sein, sich „wie ein Mann“ in einem männlichen Umfeld verhalten zu können. Die Benachteiligung aufgrund ihrer geschlechtlichen Außenseiterstellung wurde damit sowohl durch die männlichen als auch die weiblichen Flieger in eine vermeintliche Realität des Zusammenlebens der Geschlechter umgedeutet. Indem die Frauen schon in der Flugschule lernten, „wie ein Mann“ zu agieren (und zu reagieren), konnte ihr Frau-sein zumindest partiell ausgeblendet werden: Ihre nachfolgenden Flugleistungen „wie Männer“ konnten die Frauen nur erbringen, weil sie eben nicht mehr ganz Frauen und somit „Ausnahmen“ vom weiblichen Geschlecht waren, die nicht mehr repräsentativ für alle Frauen standen, sondern meritokratisch in die männliche Sphäre kooptiert werden konnten. Dem Angriff der Fliegerinnen auf die geschlechtsspezifische Interpretation fliegerischer Kompetenz oder Inkompetenz wurde so die Schärfe genommen: Indem Fliegerinnen „wie ein Mann“ agierten, konnten ihre Leistungen männlich konnotiert werden. So blieb das „starke“ Geschlecht das starke, das „schwache“ Geschlecht das schwache und die gesellschaftliche Normalität der Geschlechterbeziehungen unangetastet: Fliegerinnen präsentierten nicht das Leistungsvermögen ihres Geschlechts, sondern positionierten sich außerhalb ihres Geschlechtes als Einzelkämpferinnen, die sich bereitwillig in die männliche Flugwelt ein- und unterordneten.

Die Fliegerinnen folgten damit den traditionellen Wegen weiblicher Sozialisation und blieben Einzelkämpferinnen [*token*], die in der Verbindung mit einzelnen einflussreichen männlichen Kollegen private Protektion suchten und fanden. Zu keiner Zeit haben sich deutsche Fliegerinnen um die Organisation als Gruppe – im Sinne der Artikulation spezifischer, eigenständiger Interessen - bemüht. Die mühsam errungene Akzeptanz der einzelnen Fliegerin in der Männerwelt musste sorgfältig gegen Einflüsse von außen, die das fragile Verhältnis gefährden könnten, abgeschirmt werden - und dazu zählte auch jede fliegende Kollegin. Jede Fliegerin war exakt eingebunden in ein System aus Duldung und Förderung, das keinerlei Dritte zuließ, die das empfindliche Gleichgewicht der Kräfte und die sozial exponierte Ausnahmestellung als Minderheit [*token*] gegenüber der Gruppe gefährden könnten.²⁵ Fliegerin und herrschende Gruppe stimmten darin überein, dass die Fliegerin nur aufgrund ihrer exzeptionellen Leistungen in die Gruppe aufgenommen werden konnte: Herausragende Fliegerinnen wurden somit zu Ausnahmerecheinungen transformiert, die den marginalen Beitrag von Frauen zur Entwicklung der Luftfahrt und das generelle technische Unvermögen von Frauen zu legitimieren schienen. Damit erfolgte eine Individualisierung der Leistung der einzelnen Fliegerin, die von der Inplausibilität geschlechtsbasierter Kompetenzzuschreibungen ablenkte und stattdessen meritokratische Auswahlprinzipien betonte. Statt zu einer Aufhebung hierarchischer Kompetenzzuschreibungen beizutragen, bewirkten Sportfliegerinnen mit ihren Leistungen eine Zementierung derselben.

So gesehen, wird verständlich, warum sich viele Motorfliegerinnen, gerade die bekannteren, als „Ausnahmefrauen“ verstanden und gegen einen generellen Zugang von Frauen zu Flugsport oder Luftfahrt votierten.

²⁵ Siehe hierzu und grundsätzlich zum Tokenismus-Konzept u.a. Christel Walter, *Technik, Studium und Geschlecht. Was verändert sich im Technik- und Selbstkonzept der Geschlechter?*, Leske + Budrich, Opladen 1998, S. 38 ff., und Rosabeth Moss Kanter, *Men and Women of the Corporation*, Basic Books, New York 1977; und dies., *Some Effects of Proportions on Group Life. Skewed Sex Ratios and Responses to Women*; in: *American Journal of Sociology*, 82, 1977, S. 965 - 990.

Elly Beinhorn riet Frauen explizit von einer Betätigung in der Luftfahrt ab: „Die paar unter Tausenden, die es *wirklich wollen* und auch durchsetzen, machen trotzdem ihren Weg. Und den andern, denen die letzte Zähigkeit fehlt, hilft man, unnötige Ausgaben zu ersparen.“²⁶ Pilotinnen wie Beinhorn waren sich des enormen Leistungsdrucks, der aufgrund ihrer hohen öffentlichen Präsenz auf jeder Fliegerin lastete, ebenso bewusst wie der nachteiligen Folgen, die jede scheiternde Pilotin für das Ansehen fliegender Frauen insgesamt bedeutete hätte. Denn Geschlechterstereotype, die Frauen mangelnde technische Begabung, mangelndes technisches Interesse und damit mangelnde Befähigung zu einer Tätigkeit als Fliegerin nachsagten, hatten trotz der erfolgreichen Betätigung von Frauen in der Luftfahrt ihre ungebrochene Wirkungsmacht behalten. Thea Rasche schilderte 1930, was die männlichen Vorbehalte in ihr bewirkten, als sie trotz besseren Wissens bei widrigem Wetter startete: „Die fliegerische Vernunft ließ mich das Wagnis ablehnen, besonders, da ich noch einen Passagier [...] bei mir hatte. Aber die Einstellung gegenüber der fliegenden Frau, die gar zu gern in den Geruch der ‚Laurigkeit‘ geraten kann, lässt die Fliegerin oft etwas gegen ihre bessere Einsicht tun.“²⁷ Und Elly Beinhorn beschrieb ihre Bedenken beim Start zu ihrem Afrikaflug 1931 wie folgt: „Zunächst hielt ich das Ziel geheim, denn wenn ich unterwegs, etwa gleich schon hinter Berlin, Pech gehabt hätte, hätte man mit Recht gelacht, erstens wegen so großspuriger Ziele, zweitens über die Frauenfliegerei!“²⁸

Mit der Wahl des Flugzieles dem Vaterlande nützen: Deutsche Fliegerinnen im Ausland

Um 1930 setzten die ersten deutschen Fliegerinnen – auch hier wieder mit mehrjähriger Verspätung gegenüber ihren männlichen Kollegen – zu Langstreckenflügen an. Während männliche Sportflieger wie Theo Osterkamp, Karl Schwalbe und Friedrich-Karl Freiherr König-Warthausen sich jedoch wesentlich weniger Vorbehalten bei der Suche nach Ruhm und Abenteuern jeglicher Art ausgesetzt sahen, hatten Frauen keine Chance, gesellschaftlich ihre Ambition zur fliegerischen Welterkundung zu erklären: Der „Herrenflieger“, der selbstbestimmt und unbeschwert durch die Luft streifte, wurde zum geflügelten Begriff der Zwischenkriegszeit, die „Damenfliegerin“ hingegen entwickelte sich nie.

Dabei wurde den einflussreichen Kreisen der Weimarer Republik sehr bald bewusst, welch außerordentlich wirksames ökonomisches Werbemittel Fliegerinnen darstellten. Gerade durch das Agieren diametral zu gesellschaftlichen Erwartungen und traditionellen Geschlechterrollen erregten Langstreckenflüge von Frauen große mediale Aufmerksamkeit - und somit ökonomische Vermarktbarkeit. Bereits um 1930 hatte sich deshalb eine nahezu symbiotische Beziehung zwischen Fliegerinnen und Flugzeugunternehmen etabliert: Die Firmen unterstützten die Fliegerinnen mit Flugzeugen und Logistik, die Fliegerinnen bewiesen die Leistungsfähigkeit der Flugzeuge und vermarkteten diese im Ausland. So zählte die Firma Junkers nach jedem erfolgreichen Flug Marga von Etzdorfs zu den ersten Gratulanten, flog von Etzdorf ihre Langstreckenflüge doch zumeist auf deren Flugzeugen. Auch die Lufthansa versäumte nie, von Etzdorf wortreich zu gratulieren, zeigten doch deren Flüge eine auffällige Übereinstimmung mit geplanten Streckenerkundungen der Lufthansa, zu den von Etzdorf mit ihrer Arbeit als Pfadfinderin der Lüfte beitrug. 1931 sprach der Pressesprecher der Lufthansa von Etzdorfs Langstreckenflügen sogar ebensolche Bedeutung „für die deutsche Luftfahrt, ja in ver-

²⁶ Elly Beinhorn, *Ich fliege um die Welt*, Ullstein-Verlag, Berlin 1952, S. 13.

²⁷ Thea Rasche, ... und über uns die Fliegerei, S. 146.

²⁸ Carl-Maria Holzapfel und Käthe und Rudolf Stocks, *Frauen fliegen*, S. 20 f.

stärktem Maße für die gesamte deutsche Industrie“ zu wie den Verkehrsflügen der Lufthansa selbst, „und so konnte Marga v. Etzdorf zuversichtlich hoffen, auch mit ihrem Tokio-Fluge in diesem Sinne ihrem Vaterlande zu nützen. Da gerade im Fernen Osten nicht nur große handelspolitische, sondern auch [...] luftverkehrsmäßige Interessen Deutschlands vertreten sind, war die Wahl von Tokio als Endziel besonders geeignet.“²⁹

Eine enge Symbiose entwickelte sich auch zwischen Elly Beinhorn und der Firma Ernst Heinkel. Für den Europa-Rundflug 1932 hatte Heinkel Beinhorn zur Pilotin seiner neuentwickelten He 64 erkoren; allerdings wurde Beinhorn zum Rückzug vom Wettbewerb veranlasst, nachdem sich das Flugzeug des zweimaligen Rundflug-Gewinners Fritz Morzik als nicht wettbewerbsfähig herausgestellt hatte: Morzik erhielt Beinhorns Maschine zugesprochen, und Elly durfte den Wettbewerb lediglich als Reporterin begleiten.³⁰ Diese Zurücksetzung belegt eindeutig die Existenz und Anwendung geschlechtsbasierter Vorurteile im deutschen Flugsport: Sobald sich Interessenkonflikte der Geschlechter ergaben, wurde zugunsten der männlichen Kandidaten entschieden. Dabei hatte Elly Beinhorn gerade in diesem Jahr den Hindenburg-Pokal, die höchste Auszeichnung des deutschen Flugsports, errungen. Erst ab Herbst 1932 konnte Beinhorn die He 64 fliegen und führte sie unter anderem auf dem Aerial Weekend in Heston/ England vor. Ihre Kunstflüge in Heinkels schnittiger Maschine erweckten das Interesse des britischen Luftfahrtministeriums, das anschließend die He 64 von der Firma Heinkel erwarb, um sie für britische Zwecke in zu modifizieren und in Serie zu bauen.³¹

Grundlage der erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen Produzenten und Fliegerinnen war jedoch das erfolgreiche Agieren der Pilotin. Navigationsfehler, Unfälle, Pannen und Abstürze wirkten sich auf die Reputation der Frauen wesentlich nachteiliger aus als auf die ihrer männlichen Kollegen, schienen sie doch das dem weiblichen Geschlecht immanente mangelnde technische Verständnis zu belegen. Marga von Etzdorf, deren sensationelle Fernflüge nach den Kanaren und nach Tokio ihren Ruf als eine der führenden Fliegerinnen ihrer Zeit begründet hatten, jedoch stets auf dem Rückflug mit einem Absturz endeten, fand deshalb kaum noch Sponsoren für neue Projekte. Ihr Fernflug nach Australien 1933 endete bereits bei einer Bruchlandung in Aleppo, Syrien; die Fliegerin erschoss sich unmittelbar danach. Eine nachfolgende Untersuchung des Auswärtigen Amtes enthüllte, dass von Etzdorf illegale Waffengeschäfte im Ausland angestrebt hatte. Die Vermutung, dass die Fliegerin diese Aktivitäten nur aufgrund ihrer bedrängten finanziellen Situation erwogen hatte und nun die inkriminierende Aufdeckung durch die französischen Mandatsträger des Flughafens befürchten musste, liegt nahe. An die Öffentlichkeit gelangten diese Informationen jedoch nie: Marga von Etzdorf erhielt in Deutschland ein Heldenbegräbnis; bis heute wird ihr Tod lediglich einer („typisch weiblichen“?) Enttäuschung über den Absturz zugeschrieben und nicht ihrer desperaten finanziellen Lage.

²⁹ Heinz Orlovius, Ausklang, in: Marga von Etzdorf, Kiek in die Welt, S. 172 f.

³⁰ Siehe dazu u.a. Luftwacht, Heft 4, April 1934, S. 334 f., Kritische Betrachtungen zum Ergebnis des Internationalen Rundflugs 1932, und Walther Kleffel, 5000 Worte Europa-Flug, in: Die Luftreise, Heft 2, September 1932, S. 31 f. Kleffel berichtet auch von Gerüchten, dass das Ausscheiden der einzigen weiteren Teilnehmerin am Rennen, der Britin Winifred Spooner, auf Sabotage zurückgeführt wurde. Beinhorn selbst kommentierte den Vorfall nie.

³¹ Siehe Jack Meaden, Elly Beinhorn - The Girls who flew around the World, in: Archive. The Air Britain Civil Aviation Historical Quarterly, Nr. 2/ 1995, S. 47 f., und ders., Elly Beinhorn and the Heinkels, in: Archive. The Air Britain Civil Aviation Historical Quarterly, Teil 1 - Nr. 2/ 1995, S. 63 f., Teil 2 - Nr. 4/1995, S. 101-102.

Mit der ökonomischen Dimension der Auslandsflüge untrennbar verbunden war eine politische, bei der die Geschlechtsstereotype wiederum zugunsten den Fliegerinnen wirkten. Da Frauen nach traditionellem Rollenverständnis politisches Desinteresse und somit eine weitgehende politische Neutralität zugesprochen wurde, konnten sie im Ausland viel unbedarfter agieren und unbefangener aufgenommen werden als ihre männlichen Kollegen, die allein schon durch ihre politische oder militärische Vergangenheit suspekt erschienen. Fliegerinnen schienen darüber hinaus zu repräsentieren, dass das gesamte deutsche Volk geschlossen hinter den offiziell deklamierten ausschließlich sportlichen und friedlichen Zielen der deutschen Luftfahrt stand. Und zur Propagierung dieser „friedlichen“ Ziele eignete sich kein Werbeträger besser als die vermeintlich unpolitische und neutrale Frau am Flugzeugsteuer. Unabhängig davon, wie schnell sich die Fliegerinnen selbst dieser Realität bewusst wurden: Ihre Vereinnahmung durch den Staat erfolgte nahezu unmittelbar. Was in der Weimarer Republik mit den ersten Auslandsflügen von Frauen begonnen hatte, erfuhr in den ersten Jahren des „Dritten Reiches“ seinen Höhepunkt: Deutsche Pilotinnen wurden zu fliegenden Botschafterinnen der Nation. Ihre Präsenz unter Palmen und über Wüsten bestätigte angesichts des scheinbaren Geschlechtsparadoxons die deutschen Ansprüche auf „Luftgeltung“, auf technologische und politische Führungsmacht in der Welt nachdrücklicher, als dies je einem männlichen Sportflieger möglich gewesen wäre. Viele Fliegerinnen ließen sich willig für Propagandazwecke vereinnahmen und richteten ihre Flugprojekte an den politischen Bedürfnissen des Staates aus, war ihnen auf diese Weise zumindest eine Finanzierung ihrer Flüge und staatliche Unterstützung gesichert. Sie wurden so in den frühen Jahren des Regimes zu einem der wirkungsmächtigsten Propagandafaktoren der nationalsozialistischen Außenpolitik.

Das Image der technikbegeisterten, modernen und ihrer Geschlechterrolle nach Friedfertigkeit und Harmonie symbolisierenden Frau am Steuer eines Flugzeuges verfehlte weder national noch international seine Wirksamkeit - und verdeckte geschickt den zwischenzeitlich vor sich gehenden illegalen Aufbau der deutschen Luftwaffe. 1933 sollte Hermann Göring anlässlich eines Besuches englischer Sportflieger in Berlin anmerken: „Ich glaube, wohl niemand eignet sich besser als Botschafter des Volkes zum Volke, wie gerade die Flieger, und noch mehr die Fliegerinnen.“³² Noch 1940, als die deutschen Sportfliegerinnen längst in die Bedeutungslosigkeit versunken waren, resümierte ein Journalist selbst in einem Porträt der politisch eher zurückhaltenden Elly Beinhorn: „Wie oft hat sich aber die Politik mit höchstem Erfolg gerade an die Frauen gewendet, so daß gar nicht selten Frauen es waren, die schließlich den Sieg einer Idee herbeiführten. [...] Und wo auch Elly Beinhorn auftauchte, immer und an allen Orten hatte sie durchschlagende Erfolge zu verzeichnen.“³³

Ein halbes „Volk von Fliegern“: Die deutsche Luftfahrt im „Dritten Reich“

Während sich die Fliegerinnen im Ausland noch großer Popularität erfreuten, setzte die Machtergreifung Adolf Hitlers im Inland neue Prämissen. Mit der Gründung des Deutschen Luftsport-Verbandes (DLV) wurde 1933 der deutsche Flugsport reorganisiert. „Gerade jetzt, nach der Neuorganisation unseres Luftsportes, wo wieder Pflicht und Disziplin den Grundstock bilden, wird die Frau nicht in den großen Rahmen unserer Sportflieger eingeordnet werden können.“, verkündete der neue Pressesprecher des DLV 1933. „Wir wollen

³² Die Luftwacht, Heft 7 und 8 (Juli und August) 1933, S. 210.

³³ Rolf Italiaander, Drei deutsche Fliegerinnen, S. 29.

gern unseren weiblichen Kameraden zur Seite stehen. Nur dürfen sie es uns nicht übelnehmen, daß wir sie nicht überall gebrauchen können.“³⁴ Im DLV, der nun offiziell zur „Luftwaffenreserve“ befördert worden war, stand Frauen nur noch eine fördernde Mitgliedschaft zu. Mit der Enttarnung der Luftwaffe im Mai 1935 nahm diese „Reserve“ ihre „zivile Tarnkappe“ ab – einmal mehr hatte die Mitgliedschaft von Frauen in flugsportlichen Vereinigungen militärische Intentionen camouffiert. Fliegerische Wettbewerbe, die jetzt verstärkt militärischen Charakter annahmen, sahen weibliche Beteiligung nicht mehr vor. Vom Boom, den die Luftfahrt, Flugzeugunternehmen und Luftfahrtforschungsanstalten in den Folgejahren erfuhren, blieben Frauen ebenso ausgeschlossen wie von der umfassenden Förderung des Flugsports in Schulen und Betrieben. 1938 konnte Hermann Göring stolz verkünden: „Das Personal der gesamten Luftfahrtforschung wurde gegenüber dem Stande im Zeitpunkt der Machtergreifung mehr als verzehnfacht.“³⁵ Zeitgleich stieg der Offizierskader der Luftwaffe von 350 (1933) auf 15 000 (1939). Als Goering beim Abschluss des Deutschlandfluges 1934 - an dem Frauen per Ausschreibung nicht mehr teilnehmen dürfen - forderte, dass das deutsche Volk „ein Volk von Fliegern“ werden müsste, war den Zeitgenossen klar, dass diese Botschaft sich nur noch an Männer richtete. „Ich hätte irrsinnig gern geflogen, was die Jungen ja konnten“, sollte sich eine Zeitzeugin an ihre Jugend Ende der 1930er Jahren erinnern, „aber das hat mir nicht gefehlt, das war klar und selbstverständlich, daß das nicht ging.“³⁶ Weiblicher Fliegernachwuchs blieb von nun an fast völlig aus.

Die ökonomische Situation deutscher Sportfliegerinnen wurde drastisch desolater. In Lufthansa und Luftwaffe fanden sie eine wohllorganisierte und -finanzierte Konkurrenz im Kampf um Renommee und Aufträge, der sie hilflos gegenüberstanden. Die Lufthansa war nun unumstößlich als wichtiger ökonomischer Faktor der deutschen Wirtschaft etabliert; der Beitrag, den Frauen einst zur Propagierung von Sicherheit und Zuverlässigkeit des Flugzeugs geleistet hatten, war vergessen. Testaufträge für neues Fluggerät ergingen zunehmend an die Luftwaffe, und angesichts von deren immensen Rüstungsaufträgen waren Flugzeugfirmen nicht mehr daran interessiert, die kostenintensiven Auslandsflüge von Frauen zu unterstützen. Ebenso wurde die Präsentation männlicher und weiblicher Flieger stereotyper. Der Lufthansa-Pilot wurde als strahlender Held, als Sieger der Lüfte mit ausschließlich männlicher Geschlechtszuweisung inszeniert. So beschrieb die Berliner Illustrierte Zeitung 1936 in einem Artikel die fliegerische Vergangenheit von vier der elf vorgestellten Lufthansa-Flugkapitäne in der Fliegertruppe des Ersten Weltkrieges und hob das „männliche“ Image der Piloten hervor: „Unterstützt durch hervorragendes Bord- und Bodenpersonal, ausgerüstet mit dem besten Maschinenmaterial, versehen diese wettergebräunten Männer ihren Dienst. Wo man ihnen auch begegnet, stets trifft man sie bei strahlender Laune.“³⁷ Fliegerinnen wie Elly Beinhorn wurden hingegen auf „weibliche“, inferiore Stereotypen reduziert: „Erstens drückten mich meine Schuhe, und dann saß ich reichlich hart“, ließ der Völkische Beobachter die erfahrene Pilotin ihre Eindrücke nach ihrem Nonstop-Rekordflug nach Asien 1935

³⁴ Hans-Georg Schulze, Frauen und Fliegen, in: Gerhard Zirwas, Deutsche Fliegerei. Ein Appell an Deutschlands Jugend, R. Voigtländer Verlag, Leipzig 1933, S. 138 - 142, hier: S. 138, 142.

³⁵ Hermann Göring, Luftfahrttechnik und Luftfahrtforschung. Rede vor der Akademie der Luftfahrtforschung am 1. März 1938, in: Erich Gritzbach (Hg.), Hermann Göring. Reden und Aufsätze, Zentralverlag der NSDAP, Franz Eber Nachf., München 1940, S. 304 - 313, hier: S. 304.

³⁶ Zitiert nach Martin Klaus, Mädchen im Dritten Reich. Der Bund Deutscher Mädel, PapyRossa Verlag Köln 1998, S. 28.

³⁷ Luft-Millionäre, in: Berliner Illustrierte Zeitung (BIZ), Nr. 16, 16. April 1936, S. 549 f.

verkünden. Geflogen war Beinhorn übrigens laut Völkischem Beobachter auch eher wie eine Hausfrau denn wie eine Rekordfliegerin: „im Straßenkleid, Sportmütze keck auf dem Kopf, in seidenen Strümpfen und zierlichen Handschuhen“.³⁸ Beide Geschlechterkonstrukte - der „wettergebräunte“ Lufthansa-Pilot mit der „strahlenden Laune“ und die Sportfliegerin mit den „seidenen Strümpfen und zierlichen Handschuhen“ - repräsentierten Fliegertypen, die real nicht existierten. Im Interesse der Intensivierung der Geschlechterpolarisierung in der Luftfahrt war ihre Erschaffung jedoch unerlässlich.

Mit der Gründung des Nationalsozialistischen Fliegerkorps (NSFK) im April 1937 verschärfte sich die Ausgrenzung der Sportfliegerinnen. Das NSFK war für die fliegerisch-vormilitärische Ausbildung der Nachwuchspiloten der Luftwaffe zuständig, hielt die Reservisten der Fliegertruppe in Übung, steuerte und kontrollierte den Luftsport in Deutschland und betrieb sämtliche Flugsportpropaganda. Für Frauen fanden sich bei diesen Zielsetzungen nur noch marginale Wirkungsmöglichkeiten als „weibliche Förderer“, was unter anderem bedeutete, dass sie bei der Ausbildung an den Reichsschulen für Motorflugsport und in den NSFK-Gruppen bis zu fünfhundert Prozent der Gebühren männlicher NSFK-Angehöriger zu zahlen hatten.³⁹ Eine eigenständige Existenz weiblicher Flieger war fortan im Interesse der endgültigen Gleichschaltung des deutschen Flugsports nicht mehr erwünscht. Doch während sich für Männer zahlreiche Betätigungsmöglichkeiten in der Luftfahrtindustrie und der deutschen Luftwaffe anboten, blieb den Frauen zumeist nur der Rückzug in die staatlich propagierte Rolle der Ehefrau und Mutter - eine Tendenz, die sich tatsächlich in zahlreichen Biographien von Fliegerinnen nachweisen lässt. Viele Frauen, die diese Alternative nicht akzeptierten, wurden ab 1937 als „Sachbearbeiterinnen“ in das NSFK übernommen, als dessen Angestellte sie nun zu nationalen und internationalen Flugsportveranstaltungen delegiert wurden. Damit waren die Frauen zwar der Sorge um ihre ökonomische Existenz enthoben; durch den Verlust ihres Produktionsmittels Flugzeug waren sie aber zugleich vom NSFK existentiell abhängig geworden. Von hier führte der Weg der deutschen Fliegerinnen - wie der ihrer männlichen Kollegen - direkt in den Abgrund des Zweiten Weltkrieges: Mindestens ein Dutzend Frauen waren in ihm als Pilotinnen tätig und überführten Flugzeuge an die Front, andere leiteten Flugwerften oder ersetzten als Werks- und Testpilotinnen eingezogene männliche Kollegen. Viele weitere ließen sich gegen Kriegsende zu Hilfslehrerinnen im Segelflug ausbilden und bereiteten junge Rekruten der Luftwaffe auf ihre letzten selbstmörderischen Einsätze in einem längst verlorenen Krieg vor. Blinder politischer Fanatismus und/oder das ausschließliche Begehren nach fliegerischer Betätigung überwogen bei den meisten von ihnen jegliche Bedenken gegen eine Beteiligung am Kriegsgeschehen. Und so konnte ein führender deutscher Luftfahrtjournalist im Krieg befriedigt resümieren: „Im übrigen sind die Erfahrungen, die wir mit den fliegenden Frauen bislang gemacht haben, die allerbesten.“⁴⁰

³⁸ Beide Zitate aus: Rekordflug Elly Beinhorns, in: Völkischer Beobachter, 15. August 1935.

³⁹ Neue Ausbildungskosten für Motorflug und Flugstundenkosten für Übungsflüge im NS-Fliegerkorps, in: Deutsche Luftwacht - Luftwelt, Band 5, Heft 7, Juli 1938, S. 246 ff.

⁴⁰ Rolf Italiaander, Drei deutsche Fliegerinnen Drei deutsche Fliegerinnen. Elly Beinhorn – Thea Rasche – Hanna Reitsch, Gustav-Weise-Verlag, Berlin 1940, S. 10.

Zusammenfassung

Von Beginn an war die Luftfahrt männlich konnotiert gewesen, Männer waren in der Technik, in ihrer Entwicklung und Anwendung gleichermaßen überrepräsentiert. Die eindeutige Zuordnung von „Mann, Verantwortung, Technik und Heldentum“ verstärkte sich im Laufe des Ersten Weltkrieges zu einer stereotypen, exklusiv männlichen Geschlechtszuschreibung für das Berufsbild des Piloten. Sportfliegerinnen wurden in der deutschen Luftfahrt erstmals in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre und damit zu einer Zeit präsent, als die kommerzielle Luftfahrt sich bereits als ausschließlich männliche Domäne etabliert hatte. Dieser Umstand und das besondere Gewicht männerbündischer Tendenzen in der Luftfahrt, die ihre Tradierung in der Fliegertruppe des Ersten Weltkrieges und im (männlichen) Kampf gegen die Einschränkungen der Luftfahrt durch alliierte Bestimmungen nach 1918 fanden, zwangen die Fliegerinnen von Beginn an in äußerst schmal definierte Nischen: In der Ausbildung benachteiligt, gesellschaftlich beargwöhnt und zu einer ökonomisch unsicheren Existenz verurteilt, entwickelten deutsche Sportfliegerinnen nie eine Massenbasis, die ihnen Gewicht und Stimme in der deutschen Luftfahrt verliehen oder zur Überwindung auf Geschlechterstereotypen basierender Vorbehalten beigetragen hätte. In einem gesellschaftlichen Klima, in der die gesellschaftliche Akzeptanz der Frauenerwerbsarbeit im besten Fall ambivalent war und die Rolle der Frau in der Gesellschaft noch immer durch althergebrachte Geschlechterstereotype tradiert wurde, hatten die Frauen keine Chance, einen „Verdrängungswettbewerb“ der Männer einzuklagen und sich für eine Gleichberechtigung der Geschlechter in der Luftfahrt einzusetzen. Das weitgehende Schweigen der Fliegerinnen zu ihrer Ausgrenzung aus der Luftfahrt belegt, wie sehr sie sich ihrer lediglich geduldeten Stellung bewusst gewesen sind.

Sportfliegerinnen waren in einem Berufsfeld aktiv, das physische, psychische und technische Kompetenzen erforderte, die ihrem Geschlecht qua definitionem nicht zugeschrieben wurden. Ihre Erfolge standen so im konträren Gegensatz zu traditionellen Geschlechtsrollenerwartungen und bewirkten, dass die Frauen permanent in einem öffentlichen Raum zwischen (indiziertem) Berufsverbot einerseits und (praktizierter) Duldung und Förderung andererseits agierten. Ihre Repräsentations- und Propagandarolle war jedoch für den Staat unverzichtbar: In ihrer Werbewirkung im In- und Ausland erreichten Fliegerinnen in den frühen 1930er Jahren einen qualitativen Wert, der deutlich oberhalb ihrer quantitativen Marge lag. Nach 1933 kollidierten die Frauen jedoch zunehmend mit der umfassenden Militarisierung der deutschen Gesellschaft und der Indoktrination eines reaktionären Frauenbildes: Ab Mitte der 1930er Jahre wurden ihre Dienste immer weniger benötigt und fielen sukzessive einer gesellschaftlichen Verdrängung anheim. Daran änderte auch der quantitativ geringfügige, wenn auch qualitativ bedeutsame der Einsatz der Fliegerinnen im Zweiten Weltkrieg nichts.

Nach Kriegsende blieb in Deutschland der Segelflug bis 1952, der Motorflug bis zur Wiedererringung der deutschen Lufthoheit 1955 verboten. Als der Flugsport wieder gestattet wurde, hatte er seine technologische und soziale Bedeutung weitgehend verloren. Viele deutsche Fliegerinnen kehrten nach mehr als einem Jahrzehnt erzwungener Untätigkeit nicht in die Fliegerei zurück; Ehe, Mutterschaft und Alter hatten neue Prämissen gesetzt. Die Traditionslinie der deutschen Motorfliegerinnen wurde lediglich durch Hanna Reitsch, Elly Beinhorn und wenige weitere Frauen gewahrt, die auch nach dem Krieg erfolgreich blieben. Die neue Generation deutscher Fliegerinnen, die sich 1969 in der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP) konstituierte,

wuchs weitgehend ohne Kenntnis der Geschichte ihrer Vorgängerinnen heran. Weibliche Betätigung im Sportflug fand nun weder eine ökonomische noch soziale oder politische Existenzberechtigung: Weder gab es nach 1945 eine gesellschaftliche Umbruchsituation, die Frauen neue Freiräume erschlossen hätte, noch ein politisches Klima, in dem individuelle Leistungen von SportfliegerInnen von Relevanz gewesen wären. Traumberuf junger Mädchen wurde die Stewardess. „Nun war sie also das erste Mal allein und unabhängig in einem bunten, fremden Land. Wie oft sie davon geträumt und wie sehr sie sich so etwas immer gewünscht hatte! Daß sie allein hier sein durfte, das war das Entscheidende. Ohne Eltern und ohne Mann, also eigentlich aus eigener Kraft.“⁴¹, schildert Elly Beinhorn 1954 die Gefühle der Heldin in einer von ihr verfassten Erzählung - und beschreibt damit nicht das ihr selbst wohlvertraute Lebensgefühl der Pilotin, sondern den Glücksanspruch einer Stewardess. Männer hingegen konnten sich bald wieder dem männlichsten aller Berufe zuwenden: ab 1955 als Piloten in der Lufthansa, ab 1956 als Piloten in der Luftwaffe. Die Zukunft der Luftfahrt wurde im weltumspannenden kommerziellen Flugverkehr und in der Raumfahrttechnik gesehen, und von beidem blieben Frauen ausgeschlossen Während die Männer in das Zeitalter der Jets aufbrachen, blieben Frauen im Zeitalter der Propeller zurück. Noch Mitte der 1980er Jahre verkündete ein Sprecher der Lufthansa, dass Frauen nicht als kommerzielle Pilotinnen zugelassen werden sollten: Sie wären ein Sicherheitsrisiko, da sie in ihrem Streben nach Emanzipation beständig besser als ihre männlichen Kollegen sein wollten, „und Konkurrenzdenken im Cockpit können wir uns überhaupt nicht erlauben“. „Logisches Denken“, so der Sprecher, „emotionsfreies Handeln, Kombinationsgabe und Sinn für mathematische und physikalische Problem sind gefragt. [...] Es fällt doch auf, dass Frauen sich schon bei Autopannen viel weniger zu helfen wissen als Männer.“⁴² Ein Gerichtsverfahren wegen Diskriminierung befürchtend, musste die Lufthansa allerdings noch im selben Jahr zwei Schülerinnen in die Flugausbildung aufnehmen. Bis heute bilden Frauen eine Minderheit in der kommerziellen Luftfahrt: 2004 waren nur drei Prozent der Piloten der Lufthansa weiblich.

⁴¹ Elly Beinhorn, *Madlen wird Stewardess*, Ullstein AG, Berlin 1954, S. 69.

⁴² Helmut Kaulich, Lufthansa-Sprecher, in: *Westdeutsche Allgemeine Zeitung*, 16. Dezember 1985, zitiert nach Angelika Machinek, „First We Take the Cabin and Then We Take the Bird“. Weibliche Besatzungsmitglieder von der Stewardess bis zur Flugkapitänin, in: Wolfgang Meighörner (Hg.), *Frau und Flug. Die Schwestern des Ikarus*, Katalog zur gleichnamigen Ausstellung im Zeppelin-Museum Friedrichshafen, Sommer 2004, S. 157 - 179, hier: S. 174.