

Konzentration und Kontrolle

Die Pilotin Hanna Reitsch zwischen Loyolas *Geistlichen Übungen* und *Willenslehren*

SABINE KALFF

Hanna Reitsch (1912-1979), eine der herausragendsten Pilotinnen des 20. Jahrhunderts, hat fliegerisch fast alles erreicht, was es zu erreichen gab: Mehr als 40 Rekorde im Segel- und Motorflug, 1938 erster Hubschrauber-Hallenflug der Welt, Testpilotin des Raketenflugzeugs Me 163, eine der weniger bekannten ‚Wunderwaffen‘, und der V1-Rakete, die gar nicht für den bemannten Flug vorgesehen war. Ihr Talent als Fliegerin war ausgeprägt: Nach siebenjähriger Flugpause – erst 1952 wurde der Segelflug in Deutschland wieder erlaubt (vgl. Zegenhagen 2008: 328)¹ – gewann Reitsch bei der internationalen Segelflugmeisterschaft in Madrid, wo sie als einzige weibliche Teilnehmerin startete, gleich eine Medaille (vgl. Reitsch 1972: 9).

Ihre Laufbahn als Fliegerin war ungewöhnlich in einer Zeit, in der Pilotinnen die meisten Berufsmöglichkeiten, insbesondere als Verkehrspilotin und als Militärpilotin verschlossen waren (vgl. Gundler 1995: 39; 1996: 248f.). Seit 1934 war Reitsch als Einfliegerin und Testpilotin für die *Deutsche Forschungsanstalt für Segelflug* (DFS) in Griesheim bei Darmstadt tätig, zwischenzeitlich arbeitete sie als Versuchsfiegerin bei der Flugerprobungsstelle für Militärflugmaschinen in Rechlin. Wie die männlichen Ver-

1 Reitsch datiert den Zeitpunkt auf 1951 (vgl. Reitsch 1978: 138).

treter der Flugzeugindustrie und Luftfahrtforschung leistete Reitsch einen Beitrag zum Krieg, was bei ihr wie bei anderen Angestellten der Branche unreflektiert bleibt.² Jedoch wurde das bei ihr nach dem Krieg in stärkerem Maß kritisiert als bei ihren männlichen Kollegen, vielleicht aufgrund der unübersehbaren Freiwilligkeit ihres Einsatzes. Besonders bekannt wurde sie durch ihre Beteiligung an der Planung sogenannter ‚Selbstopferinsätze‘, einem deutschen Pendant der japanischen Kamikazes, die zu Kriegsende mit der bemannten V1 geflogen werden sollten.³ Reitsch distanzierte sich auch nach dem Krieg nicht von ihrer Involvierung in das Regime – noch in ihrem letzten Interview von 1976 trug sie das Eiserne Kreuz erster Klasse.⁴ Mit der Zurschaustellung von Orden im Nachkrieg stand sie nicht allein – damals traten Wehrmachtshelden in Filmen und auf Titelseiten der Zeitschriften gemäß dem Konzept der ‚sauberen Wehrmacht‘ demonstrativ mit ihren Kriegsauszeichnungen in Erscheinung (vgl. Reichel: 27. November 2001). Reitschs Orden, insbesondere das Eiserne Kreuz erster Klasse, war zudem mit einem beinahe tödlichen Absturz hart errungen. Sie war, wie sie nicht müde wurde zu betonen, die einzige Frau, die diese Kriegsauszeichnung erhalten hat (vgl. Reitsch 1972: 289, 291; 1975: 81).

Im Folgenden werden die zahlreichen Körper- und Imaginationstechniken analysiert, die Reitsch in ihren autobiographischen Texten im Zusammenhang mit dem Fliegen erläutert.⁵ Der Fokus liegt auf folgenden As-

- 2 Es fällt auf, dass eine ganze Generation, die in den elitären Bereichen Fahr- und Flugzeugbau, Militär, diplomatischer Dienst und Rechtswesen tätig war, sich wenig Gedanken über die politische Verstrickung ihrer Tätigkeiten mit dem nationalsozialistischen Regime gemacht hat. Auch nach dem Krieg geriet die freiwillige Anpassung zumal der technischen Eliten erst spät in den Blick (vgl. Herf 1984). Zu Reitsch als Buhfrau nach dem Krieg vgl. Zegenhagen (2008: 148).
- 3 Vgl. hierzu das ausführliche Kapitel in meiner in Entstehung begriffenen Habilitation „Keep Calm and Carry on – Weibliche Verhaltenslehren im Luftkrieg, Deutschland 1925-1947“.
- 4 Das Gemeinsame Flugzeugführer- und Beobachterabzeichen in Gold mit Brillanten trug sie nicht – das war wegen des Hakenkreuzes seit 1957 in der Öffentlichkeit verboten. Stattdessen trug sie das Segelflugabzeichen Gold C, ein neutrales Sportabzeichen. Vgl. den Ausschnitt aus ihrem letzten Interview in: *A Tribute to Hanna Reitsch (1912-1979) in the 30th Anniversary of her Death*. (1976) <https://www.youtube.com/watch?v=OB74vBXwoRg>, 35:00-3:18, 05.09.2018.
- 5 Der erste Teil ihrer Autobiographie mit dem programmatischen Titel *Fliegen – mein Leben* (1951) setzt sich mit ihrer Karriere als Fliegerin bis 1945 auseinander. Doch auch die mehr als 25 Jahre später entstandene Fortsetzung *Höhen und*

pekten: Erstens, der Einsatz von Willens- und Konzentrationsübungen bei der Durchsetzung des Wunschs zu fliegen; zweitens Körper- und Imaginationstechniken beim Erlernen fliegerischer Praktiken. Drittens die Nutzung des Körpers als Instrument bei der Durchführung von Testflügen sowie die Transformation des eigenen Körpers in ein Testobjekt anlässlich der Rekonvaleszenz nach schwersten Verletzungen, sowie der Versuch, technische Errungenschaften wie Peil- und Orientierungsinstrumente durch Körpertechniken und Schulung der Sinneswahrnehmung zu ersetzen. Die schlechte Forschungslage erlaubt es leider nicht immer, Reitschs Selbstaussagen korrigierend zu begleiten.⁶

Der Wille zum Fliegen

Der Weg zum Fliegen war für Reitsch – wie für viele andere Frauen ihrer Generation – steinig. Bereits als Dreizehnjährige war sie nach eigener Aussage vom Fliegen besessen und umkreiste neugierig das Gelände der Segelflugschule Wolf Hirths in Grunau in unmittelbarer Nähe ihres schlesischen Heimatortes Hirschberg am Fuß des Riesengebirges (vgl. Reitsch 1972: 31f.). Die wohlhabende Familie war zwar durchaus gewillt, in die Ausbildung der Tochter zu investieren, beispielsweise in ein Medizinstudium, aber an eine Tätigkeit als Berufspilotin hatte niemand gedacht. Als die jugendliche Tochter von nichts anderem als vom Fliegen sprach, schlug ihr der Vater einen Pakt vor: „Wenn es mir gelingen würde, bis zum Abitur kein Wort mehr vom Fliegen zu erwähnen, sollte ich zur Belohnung die Erlaubnis erhalten, nach der Prüfung an einem Segelfluggkurs in Grunau [...] teilzunehmen.“ (Reitsch 1972: 32)

Mehrjähriges Schweigen über ihr Lieblingsthema war allerdings für die von verschiedenen Seiten als äußerst lebhaft und gesprächig geschilderte Schülerin der Tertia, die noch mehrere Jahre vom Abitur trennten, ein

Tiefen (1978) schildert erneut die Geschehnisse zu Kriegsende. *Das Unzerstörbare in meinem Leben* (1975) stellt eine Art Kurzfassung von *Fliegen – mein Leben* dar.

- 6 Vgl. Zegenhagen (2008); Italiaander (1940); Lomax (1988); Piszkiwicz (1997); Thäuser (1996). Die letzten beide Texte gehören eher in den Bereich des Sachbuchs. Piszkiwicz arbeitet mit erfundenen Dialogen und schildert eine Begegnung mit Leni Riefenstahl zu Kriegsende, die ebenfalls frei erfunden sein dürfte.

schwieriges Unterfangen.⁷ Der Zufall – so Reitsch – spielte ihr in Form von Ignatius von Loyolas *Geistlichen Übungen* (1548)⁸ eine frühneuzeitliche Verhaltenslehre in die Hände.⁹ Angeregt von der Persönlichkeit des jesuitischen Ordensstifters, die ihr im Geschichtsunterricht nahegebracht wurde, konsultierte Reitsch in der Bibliothek besagten Band, den sie als „wertvolle[n] Weg zur Selbsterziehung“ verstand (Reitsch 1972: 32). Wahrscheinlich war die Vertrautheit Reitschs mit der katholischen Religion der Mutter, die mit der Tochter häufig katholische Messen besuchte, und die viele Jahre später, 1954, zu einer Konversion zum Katholizismus führte, ausschlaggebend für die Aufgeschlossenheit der protestantischen Jugendlichen für das jesuitische Schriftgut.¹⁰

Die ignatischen Übungen stellten eine Anleitung dar, in unmittelbarem Kontakt zu Gott zu gelangen. Die meditativen Übungen erstreckten sich über einen Zeitraum von vier Wochen. In jeder Woche hatte sich der Üben- de einen anderen religiösen Aspekt zu vergegenwärtigen: in der ersten Woche die eigenen Sünden, in der zweiten die Menschwerdung Christi, in der dritten die Leiden Christi, in der vierten die Auferstehung und Himmelfahrt. Die Übungen lassen sich als eine Art Anleitung zu gerichteten Tagträumen verstehen – der Üben- de soll sich entweder seine eigenen Verfehlungen oder Episoden aus dem Leben Christi sinnlich so lebhaft vor Augen stellen, dass die Bilder oder akustischen Eindrücke auch Emotionen evozieren (vgl. Loyola 1978). Ziel ist das Visualisieren oder die szenische Vergegenwärtigung von Bildern und ihr affektives Durchleben (vgl. Wehr 2007: 146). Die Übungen beginnen und enden jeweils mit einem Gebet. Reitsch verstand die *Geistlichen Übungen* rückblickend dezidiert als Willenslehre und schrieb dem Büchlein die Funktion zu, „den Menschen auf[zu]rufen, seine Fehler dauernd zu überprüfen, sie abzulegen und

7 Zu Reitschs Gesprächigkeit und Erzähl-talent vgl. Lomax (1988: 3, 5) und die Aussagen von Reitschs Fluglehrer und Förderer Wolf Hirth, vgl. Italiaander (1940: 75).

8 Zwischen 1522 und 1535 als Manuskript auf Spanisch verfasst, das auch zirkulierte, 1548 lateinisch im Druck. Eine Rückübersetzung ins Spanische erschien erst 1615 gedruckt.

9 Zum Begriff der Verhaltenslehre vgl. Lethen (1994: 53-70), der etwa die Nutzung von Baltasar Graciáns *Handorakel* von 1647 als Verhaltenslehre in den 1940er Jahren untersucht.

10 Zur Konversion vgl. Lomax (1988: 153).

dadurch seinen Willen zu meistern.“ (Reitsch 1972: 32) Die *Geistlichen Übungen* setzten in der Tat eine gehörige Portion Selbstdisziplin voraus, da sie mehrstündige Phasen des Gebets und der Meditation vorsahen, die den gesamten Tag strukturierten:

Die erste Übung von der Menschwerdung soll um Mitternacht verrichtet werden, die zweite zur Zeit der Morgendämmerung, die dritte zur Stunde der Messe, die vierte zur Stunde der Vesper und die fünfte vor der Zeit des Abendtisches; und zwar so, daß man immer eine Stunde lang in jeder von diesen fünf Übungen verweilt. (Loyola 1978:107)

Die Betpraxis scheint für Reitsch eine zentrale Rolle gespielt zu haben, wie aus einem Interview aus dem Jahr 1972 hervorgeht, in dem sie konstatierte:

Der erste Gedanke am Morgen, das erste Gebet am Morgen war nur, dass mir der Herrgott helfen möge, ja nicht über das Fliegen zu reden. Und mit diesem Gedanken schlief ich auch am Abend ein. Und brachte es eben auf diese Weise fertig, bis zum Abitur nie ein Wort mit den Eltern darüber zu reden. (Reitsch im Interview in der Dokumentation Jelinek/Kalteis 2010, 3:32-4:11)

Auf diese Weise gelang es Reitsch, ihr Schweigegeübde bis zum Abitur einzuhalten. Als ihr der Vater eine goldene Uhr anbot, erinnerte sie ihn stattdessen an den versprochenen Flugkurs (vgl. Reitsch 1972: 33). Der Wille der 19-jährigen Reitsch erscheint unkorruptierbar.

Reitsch war im frühen 20. Jahrhundert nicht allein damit, die *Geistlichen Übungen* als eine Willenslehre aufzufassen. Seit dem späten 19. Jahrhundert waren Schulmediziner und Psychiater dazu übergegangen, das weit verbreitete Zivilisationsleiden der Nervosität nicht mehr mit Ruhekuren zu behandeln, sondern die Kranken körperlichen und arbeitsmäßigen Anstrengungen zu unterziehen (vgl. Radkau 1998: 360-362). Eine große Rolle bei dieser Mobilisierung spielte der Wille. Mehrere Vertreter der ‚Schule von Nancy‘ wie Théodule Ribot in seiner *Les maladies de la volonté* (1883), Jules Payot in der *L'éducation de la volonté* (1893) und Paul-Emile Lévy in seiner *L'éducation rationnelle de la volonté* (1894) befassten sich mit dem Problem der Willensbildung und entwickelten Programme zur Stärkung des Willens. Es handelte sich um medizinisch-psychologische Ratge-

ber, die zur Selbsttherapie angelegt waren. Im Anschluss an die gelehrten französischen Publikationen entstanden in Deutschland eine Fülle von populärwissenschaftlichen Schriften, die den „Kult der Willenskraft“ mit unterschiedlichen Methoden propagierten (vgl. Radkau 1998: 367). Dazu zählten etwa Reinhold Gerlings populäre *Gymnastik des Willens* (1905) sowie A.H. Hansens *Erziehung des eigenen Willens (eigene Macht)* (1906). Wilhelm Bergmann verhielt die *Selbstbefreiung aus nervösen Leiden* (1911), Wilhelm Gebhardt gab Antwort auf die drängende Frage *Wie werde ich energisch?* (1909).¹¹

Ignatius von Loyola fungierte für mehrere Verfasser von Willensschulen als Inspirationsquelle. In Frankreich beriefen sich mit Payot und Lévy gleich zwei Vertreter von Willenslehren auf Loyolas spirituelle Übungen (vgl. Cowan 2008: 104f.). Auf deutscher Seite lobte Bergmann die vierwöchigen ignatischen Exerzitien als unfehlbares Programm des Willenstrainings und hielt sie für das Erfolgsgeheimnis des Jesuitenordens (vgl. Bergmann 1911: 2). Gerling und Gebhardt propagierten in Anlehnung an Ignatius von Loyola vierwöchige Übungseinheiten, während der Militärpsychologe Carl Ludwig Schleich Kriegszitterer des Ersten Weltkriegs mit einem Programm namens *Exertitia spiritualia voluntaria* zu kurieren gedachte (vgl. Schleich 1925). Offenbar sah er eine direkte Verbindung zwischen jesuitischen Übungen und militärischer Disziplin, wie das Kapitel „Ignatius von Loyola und der preußische Drill“ nahelegt (vgl. Schleich 1925: 150-153). Diese sah er nicht zu Unrecht: Loyolas Laufbahn hatte zunächst als Offizier begonnen und erst durch eine schwere Beinverletzung ein unfreiwilliges Ende genommen, die er sich bei der von ihm mitinitiierten und ebenso heroischen wie sinnlosen Verteidigung der Zitadelle von Pamplona zugezogen hatte – zu diesem Zeitpunkt war die Stadt bereits erobert (vgl. Weinhandel 1978: 10). Die militärische Tatkraft und die Ausrichtung auf das Handeln ist auch in den Exerzitien noch spürbar, ebenso wie in der für die Ausführung der Übungen notwendige Disziplin (vgl. Weinhandel 1978: 17). Neben den Militärpsychologen setzten sich aber mit C.G. Jung und Roberto Assagioli auch namhafte zivile Psychologen in den 1930er Jahren

11 Im Anschluss an Radkau hat Michael Cowan Untersuchungen über viele dieser Monographien vorgelegt. Vgl. Cowan (2008; 2013: 67-85). Die Publikation von Steinfeld erwähnt Cowan erstaunlicherweise nur periphär und Radkau überhaupt nicht. Vgl. Thomas Steinfeld *Ich will, ich kann. Moderne und Selbstoptimierung* (2016).

mit Loyola auseinander.¹² Die Exerzitien des Ordensgenerals erfreuten sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts offenbar einer überkonfessionellen Popularität.

Das hing nicht zuletzt mit ihrem Status als Verhaltenslehre zusammen, die einerseits psychologisch, andererseits unanalytisch war. Sie zielte nicht auf Einsicht, sondern auf Verhaltensmodifikation. Helmut Lethen hat die Rezeption vormoderner Verhaltenslehren wie jene des Jesuiten Baltasar Graciáns aus dem 17. Jahrhundert als Resultat einer tiefgreifenden wirtschaftlichen und sozialen Verunsicherung nach dem Ersten Weltkrieg gedeutet. Verhaltensregularien dienten dazu, die existentielle Erschütterung und Beschämung, bei der, wie ich ergänzen würde, die Kriegsniederlage eine wichtige Rolle spielte, zu überspielen und stattdessen ein funktions- und entscheidungsfähiges Ich, bzw. eine ‚kalte Persona‘ zu inszenieren (vgl. Lethen 1994: 36). Zweifellos florierte im frühen 20. Jahrhundert eine Fülle von Praktiken psychischer Selbstregulierung, die im Unterschied zu den psychoanalytischen Verfahren ein sehr geringes Interesse an dem Verständnis psychischer Vorgänge aufwiesen, aber ein sehr großes, auf diese einzuwirken. Diese Blüte von Körperpraktiken und Selbsttechniken erscheint bei näherem Blick jedoch weniger als Konsequenz einer existenziellen Verunsicherung denn als Resultat eines intensivierten Verhältnisses zur modernen Technik, wobei das Flugzeug geradezu als Inbegriff des technischen Fortschritts fungierte. Die aufstrebenden Ingenieurwissenschaften mit ihren Idealen von Manipulierbarkeit und Funktionalität hatten einen beträchtlichen Einfluss auch auf die Psychologie, was insbesondere im Kontext der Psychotechnik offensichtlich ist (vgl. Rabinbach 2001).

Auch beim Fliegenlernen griff Reitsch auf die ignatischen Praktiken zurück. Ihr erster Flugversuch erscheint in seinem Ehrgeiz paradigmatisch für ihre ganze Karriere als Pilotin. Anstatt beim Start nur einen kleinen Hüpfen zu machen, hob sie gleich richtig ab. Das war zum Teil das Resultat eines Umstands, der auch anderen Frauen ungewollt rasch ein richtiges

12 Carl Gustav Jung hielt 1939 an der ETH Zürich eine Vorlesung über Loyolas *Geistliche Übungen*. Egner (1995: 68f.) Die Publikation seiner Vorlesungen ist in Vorbereitung. Assagioli hat mit *L'educazione della volontà. Corso di lezioni* (1930) schon in den 1930ern eine praxisorientierte Schrift zum Willen vorgelegt. Zu Assagioli und Loyola vgl. auch Pivas eher spekulative Schrift *Gli esercizi spirituali di Ignazio di Loyola a confronto con la psicosintesi di Roberto Assagioli* (2010).

Flugerlebnis beschert hat: ihrem geringen Eigengewicht.¹³ Hinzu kam aber Reitschs Eigenwille. Ein kleiner Rutscher war ihr nicht genug, sie wollte gleich richtig fliegen: „»Los!« schrie Pit van Husen, und ich wußte im selben Augenblick, daß ich jetzt meinen Vorsatz wahrmachen würde. Ich würde den Steuerknüppel etwas anziehen, nicht viel, höchstens fünfzehn bis zwanzig Zentimeter, obwohl es verboten war!“ (Reitsch 1972: 42)

Der Fluglehrer, der Bruchlandungen nicht für die beste Werbung für die Flugschule hielt, nannte sie „ungehorsam [...], undiszipliniert und untauglich zum Fliegen“ und verordnete ihr ein dreitägiges Startverbot (Reitsch 1972: 43). Die erste Lehre, die Reitsch beim Fliegen empfing, war eine disziplinarische. Sie zog für sich den Schluss, dass absoluter, geradezu militärischer Gehorsam zentral für das Fliegen sei: „Ich brannte meinem Gehirn den Gedanken förmlich ein, dass die peinlich genaue Befolgung auch der geringsten Regel beim Fliegen ein zwingendes Gebot ist.“ (Reitsch 1972: 44) Es lässt sich jedoch nicht beobachten, dass Reitsch sich in den folgenden Jahren durch ein besonderes Maß an fliegerischem Gehorsam ausgezeichnet hätte – im Gegenteil. Ohne eigenmächtig gesuchte Gefahren wäre die Vielzahl von Rekorden und herausragenden Leistungen nicht möglich. Ihr fliegerisches Verhalten gleicht dem militärischen, denn auch dort ist mit reinem Befehlsgehorsam nichts zu gewinnen. Dieselbe Verbindung von Gehorsam und Eigenwilligkeit fand sich bereits bei Loyola, der militärische Ideale mit geistlichen kombinierte.

Das dreitägige Flugverbot inspirierte Reitsch, mit nächtlichen Exerzitien zu beginnen, bei denen sie sich die Bewegungs- und Handlungsabläufe beim Fliegen lebhaft vorstellte und mit einem Stock im Bett nachspielte:

Ich stand auf und suchte im Zimmer nach einem Stock. Dann sprang ich ins Bett zurück, nahm dort aufrecht sitzend den Stock zwischen die Knie, ganz in derselben Lage, wie der Steuerknüppel im Flugzeug steht. Ich schloss die Augen und stellte mir ganz plastisch vor, dass ich in der Segelkiste säße. Auf meinem gedachten Sitz fing ich an zu balancieren und machte dabei mit meinem Stock jene Gegenbewegungen,

13 Ganz ähnlich berichtet Feodora (Dolly) Schmidt von ihrem ersten Segelflug: „Als ich meinen ersten Start bekam, sollte es eigentlich ein Rutscher werden; aber ich kam gleich frei, denn ich war viel zu leicht.“ (Schmidt (o.J.): 3 zit. in Zegenhagen 2008: 409)

die man mit dem Steuerknüppel machen muss, um zu verhindern, dass ein Flächenende den Boden berührt. (Reitsch 1972: 44)

So übte Reitsch einen Rutscher nach dem anderen:

Ich übte noch einmal und auch zum drittenmal und immer wieder, wohl eine Stunde lang. Danach schlief ich befriedigt und beruhigt – und todmüde ein. Am Morgen, als der Wecker mich unbarmherzig aus dem Schlaf gerissen hatte, wiederholte ich die Übung vor dem Aufstehen in derselben Weise wie in der Nacht. (Reitsch 1972: 45)

Imagination und Disziplin erweisen sich als zentral auch für das Fliegenlernen. Reitsch führte ihre Visualisierungsübungen bewusst auf Loyolas *Exerzitien* zurück (vgl. Reitsch 1972: 51). An die Stelle der geistlichen Exerzitien traten nun körperliche Exerzitien im Geiste. Neben der Imagination spielte die systematische Einübung von Bewegungsabläufen eine Rolle. Tatsächlich praktizierte sie ja die fliegerisch relevanten Bewegungen gewissermaßen als Trockenübungen, was diese im Sinne von Marcel Mauss als Körpertechniken ausweist (vgl. Mauss 1989), oder, wie Erhard Schüttpelz sie definiert als „kulturell erworbene Techniken, die durch Erziehung und Erfindung verändert werden können“ (Schüttpelz 2010: 102). Die Übungen waren darauf angelegt, Bewegungsabfolgen einerseits durch bewusste Bemühung, also durch Konzentration und Kontrolle, andererseits durch Wiederholung zu automatisieren.

Aus moderner neurophysiologischer und psychologischer Perspektive geht es darum, Bewegungsabläufe so stabil im prozeduralen Gedächtnis zu verankern, dass sie auch in Gefahrensituationen automatisch abrufbar sind (vgl. Llinás 2001: 181-188). Sportliches oder musikalisches Üben schult zunächst das deklarative oder explizite, bei zunehmender Automatisierung das prozedurale oder implizite Gedächtnis (vgl. Müller/Blischke 2009: 169). Durch die Verlagerung des Lernprozesses vom deklarativen zum prozeduralen Gedächtnis wird immer weniger kognitive Aufmerksamkeit für die Ausführung von Bewegungen benötigt. Bewegungsabläufe werden zunehmend automatisiert und laufen ohne Bewusstsein der einzelnen Bewegungskomponenten ab (vgl. Müller/Blischke 2009: 203). Dieser Automatisierungsprozess erlaubt Musikern, Sportlern und Tänzern, Bewegungsabfolgen zu reproduzieren, ohne sich jeder einzelnen Note, bzw. Bewegung bewusst zu sein. Solche motorischen Übungen fungierten auch als

Selbsttechniken gegen Todesangst und Panik, die die Piloten des frühen 20. Jahrhunderts aufgrund der fragwürdigen technischen Verfassung ihrer Maschinen zumeist bitter nötig hatten.¹⁴

Andererseits beschränkten sich Reitschs Übungen nicht auf die reine Wiederholung, sondern sie simulierten die Flugerfahrung im Geiste und stellen eine Art mentale Vorwegnahme jener Praxis der Pilotenausbildung dar, die erst im späten 20. Jahrhundert erfunden wurde – der Flugsimulator. Reitsch sah ihr Übungsverfahren, vermutlich in Ermangelung eines zeitgenössischen körpertechnischen Terminus’ – wir würden es heute wohl unter Mentalisierung fassen¹⁵ – im Kontext der Konzentration:

Auch mir selbst ist der Wert dieser Übungen erst sehr viel später ganz aufgegangen, als ich in Deutschland und im Ausland junge Flieger auszubilden hatte. Ich konnte jedesmal feststellen, dass derjenige das Fliegen am besten erlernt, der versteht, sich gut zu konzentrieren. Diese Fähigkeit besaß ich bereits, als ich mit meinen Übungen im Bett begann. Ich verdanke sie nicht nur dem Büchlein des Ignatius von Loyola, sondern auch wieder meiner Mutter. (Reitsch 1972: 51)

Konzentration ist freilich die Bedingung für die aufwendigen ignatischen Visualisierungsübungen. Neben Loyola benennt Reitsch die Mutter als Initiatorin von Konzentrationsübungen. Diese unterzog die etwa sechsjährige Tochter und ihren Bruder regelmäßig fünfminütigen Übungen, die darin bestanden, bei geschlossenen Augen an gar nichts zu denken. Bei Reitsch zeitigte die Übung geringen Erfolg: Endlose Bilder zogen an ihrem inneren Auge vorüber. Sie kam nie weiter als bis zur Bitte um göttlichen Beistand, der ihr helfen sollte, an nichts zu denken (vgl. Reitsch 1972: 52). Der Hauptzweck der Übung bestand darin, die lebhaften Kinder zur Ruhe zu bringen. Sie stammt aus dem Repertoire von Übungen, mittels derer die Psychiater und Mediziner ihre neurasthenischen Patienten vor der therapeutischen Wende um 1900 zur Ruhe bringen wollten (vgl. Radkau 1998: 364). Reitsch deutete die mütterliche Übung mit zeittypisch geringem Interesse an der Erholung zu einer Konzentrationsübung um und konstatierte:

14 Vgl. etwa die Ausführungen des Verkehrsfliegers Saint-Exupéry (1956: 11) über die Unzuverlässigkeit der Motoren.

15 Müller und Blischke sprechen in diesem Zusammenhang von „Lernen durch Imagination“ (vgl. Müller/Blischke 2009: 213).

Hatte sie auch nicht erreichen können, dass ich jeden Gedanken ausschaltete und so zu der gewünschten Entspannung kam, so lernte ich dadurch doch, mich eine gewisse Zeit auf ein bestimmtes Ziel zu konzentrieren. Sie konnte damals nicht ahnen, wie sehr es mir im Leben später helfen sollte. (Reitsch 1972: 52)

Auch die Konzentration steht im Zusammenhang der zeitgenössischen Willenslehren. Einschlägige Publikationen wie Baptist Wiedemanns *Die Macht des Willens und der Gedankenkonzentration* (1908/9), Peryt Shous *Konzentration und Wille* (1924) oder Arnoldo Krumm-Hellers *Konzentration und Wille! Ihre Schulung auf Grundlage d. Logos-Lehre von Peryt Shu* (1919)¹⁶ setzten Wille und Konzentration systematisch in Zusammenhang. Krumm-Heller, der die mexikanische Revolution 1910 bis ca. 1920 miterlebt hatte, sah die Willensübungen wie Reitsch im Zusammenhang des militärischen Drills. Mochte sie diese Autoren kennen oder nicht, Reitschs Darstellung der Selbstdurchsetzung und der fliegerischen Lernprozesse situert sie im Kontext des teils gelehrten, teils laienmedizinisch, laienpsychiatrischen Diskurses über Willen und Konzentration.

Testflüge: Körperdressur und Maschinenbeherrschung

Reitschs Autobiographie ist in erster Linie eine Berufsbiographie, die sich auf die fliegerischen Kompetenzen der Autorin konzentriert. Ihr Selbstentwurf als Fliegerin und ihre Übereinstimmung mit den Verhaltensnormen für Piloten und den fliegerischen Tugenden wird vor allem bei der Schilderung ihrer Tätigkeit als Einfliegerin und Testpilotin der *Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug* deutlich. Schon während des Ersten Weltkriegs, also noch vor der Hochphase der Psychotechnik in den 1920er Jahren in Deutschland, die für viele Berufe Testverfahren zur Feststellung der Eignung entwickelte und durchführte (vgl. Rabinbach 2001: 332), wurde das Berufsbild des Piloten psychotechnisch erfasst (vgl. Gundler 1996: 246). Neben psychischen und psychomotorischen Eigenschaften wie ge-

16 Bei Krumm-Hellers Ausgabe mag es sich um die erste Auflage von Shous *Konzentration und Wille* handeln. Dieser Band ist nur in der zweiten Auflage von 1924 nachweisbar.

nauer Beobachtungsgabe, raschem Auffassungsvermögen, Reaktions-schnelligkeit, Sicherheit, Ruhe, motorischer Exaktheit, Konzentrationsvermögen und gutem kinästhetischen Empfinden wurden auch eindeutig soldatische Qualitäten gefordert. Zu diesen zählten etwa ‚stahlharte‘ Nerven, „Kaltblütigkeit, Entschließungsfähigkeit, Mut, alle äußeren und inneren Formen der Selbstbeherrschung“ (Benary et al. 1919: 132) ebenso wie Risikobereitschaft und Kampfeswillen (vgl. Gundler 1996: 246). Gerade die letzteren Eigenschaften waren jedoch bei einem Militärflieger sinnvoller als bei einem Verkehrsflieger, dessen Passagiere mehr Wert darauf legten, heil anzukommen.

Darüber hinaus hatten sich gute Piloten durch ein „fliegerisches Gefühl“ auszuzeichnen – also weniger durch technisches Verständnis der Maschine oder ausgiebiger Flugpraxis als durch intuitiv richtiges Handeln (vgl. Gundler 1995: 32). Dieses „fliegerische Gefühl“ als notwendige Eigenschaft des Piloten stammte aus der Anfangszeit der Aviatik, in der die Technik so unzuverlässig war, dass die Intuition mehr Sicherheit verbürgte. Dies machte gerade die Piloten der ersten Generationen skeptisch gegenüber allen technischen Hilfsmitteln wie etwa Blindfluggeräten. Verkehrsflieger zogen sogar vor, in einem halboffenen Cockpit zu sitzen, weil sie sich gerne den Wind um die Nase wehen ließen. All das trug zum Image des Fliegers als eine Art hartgesottenen Cowboy der Lüfte bei, das auch dann, als das Fliegen vergleichsweise bequem geworden war, aufrechterhalten wurde. Saint-Exupéry trauerte bereits 1938 der wilden Anfangszeit Mitte der 1920er Jahre nach, als noch ohne Funkverbindung geflogen und der Kurs selbst bestimmt wurde (vgl. Saint-Exupéry 1956: 20).

Als Reitsch 1932 den Motorflugschein machte, war diese Zeit längst vorbei. Als Segelfliegerin partizipiert sie jedoch an dem Pioniergefühl, da der Segelflug weniger professionalisiert war, was ihr auch zahlreiche Rekordflüge ermöglichte. Obwohl Gefühle generell weiblich codiert sind, hat man Pilotinnen die Fähigkeit tendenziell abgesprochen, als Gefühlsfliegerin zu agieren. Dabei blieb diesen oft aus Mangel an technischen Kenntnissen, die ihnen im Zuge ihrer Bildung nicht vermittelt wurden, nichts anderes übrig, als sich auf ihr intuitives Wissen zu verlassen. Nur die wenigsten deutschen Fliegerinnen hatten eine Ingenieursausbildung, unter ihnen Reitschs Konkurrentin Melitta Schiller, sowie Ilse Essers, Karin Mannes-

mann und Ursula Pielsticker.¹⁷ Der Topos des Gefühlsfliegers meinte jedoch nicht den Ersatz technischer Fertigkeiten durch emotionale, sondern eine Art Verschmelzung mit dem Flugzeug über die vorhandenen technischen Kenntnisse hinaus, in ähnlicher Weise wie zwischen Reiter und Pferd. So schilderte der Jagdflieger Ernst Böhme:

Man hat gar nicht das Gefühl, daß man in einem Flugzeug sitzt und dieses lenkt [...]. Es ist wie bei einem guten Reiter, der [...] mit seinem Pferde so völlig verwachsen ist, daß dieses unmittelbar fühlt, was sein Reiter will. Beide haben volles Verstehen und Vertrauen zueinander, und es ist ein Wille, der sie beseelt. (Werner 1930: 59f.)

Wie diverse andere Fliegerinnen war Reitsch zunächst auch dies – eine hervorragende Reiterin, die später bedauerte, das Reiten fürs Fliegen aufgegeben zu haben (vgl. Reitsch 1975: 54f.).¹⁸ Was die Verschmelzung von Reiter und Pferd, bzw. von Pilot und Flugzeug anging, so erschien sie als das, was nicht vermittelbar war und allein auf dem Talent des Schülers beruhte. Möglicherweise war sie jedoch, wie in allen musikalischen und sportlichen Disziplinen, das Resultat von sehr viel Übung, was alle Anstrengung unsichtbar macht.

Als Ein- und Versuchsfliegerin der DFS testete Reitsch häufig Maschinen mit Konstruktionsfehlern. Daher war Verschmelzen mit den Maschinen und blindes Vertrauen in diese fehl am Platze, ebenso wie bei den Tests neuer Modelle parallel zur Serienproduktion, sowie von anderen technischen Innovationen wie etwa einem Lastensegler und einem Wassersegelflugzeug. Diese Flugzeuge erprobte Reitsch nicht nur im Normalsondern auch im Kunstflug, um die Belastungsgrenzen der Modelle zu untersuchen. Militärisch relevant waren insbesondere ihre Tests des Systems von Bremsklappen, die den Sturzflug regulierten. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse waren für die im Anschluss daran entwickelte Sturzflugtechnik motorisierter Kampfflugzeuge interessant, auf die die deutsche Luftwaffe unter dem Einfluss Ernst Udets relativ lange setzte, bis sich zeigte,

17 Essers, Schiller und Pielsticker waren auch promoviert (vgl. Zegenhagen 2008: 141).

18 Italiaander berichtet, dass ein Freund des Vaters so von ihrem Mut als etwa 15jährige beeindruckt war, dass er die Eltern bat, ihr das Reiten beibringen zu dürfen. Während ihres Jahrs an der Kolonialschule in Rendsburg ließ sie sich auf eigene Faust Pferd und Sattel zusammen (vgl. Italiaander 1940: 80).

dass der Sturzflug eine eher ineffiziente Angriffstechnik im Luftkrieg darstellte.¹⁹

Bei dieser Art von Flügen war es die Aufgabe der Berufspilotin, sich absichtlich in Gefahr zu begeben, um auszuloten, wann genau ein Problem auftrat – auch wenn das Problem darin bestand, dass das Flugzeug außer Kontrolle geriet. Geschah das, blieb als letzter Ausweg der Absprung mit dem Fallschirm. Doch zum einen war es nicht leicht, dem Flugzeug im freien Fall zu entkommen, zum anderen waren Piloten nicht gerne bereit, die Maschinen aufzugeben, solange sie noch eine Chance sahen, sie heil zu Boden zu bringen. Das hing auch mit dem materiellen Wert der Flugzeuge und ihrem Ruf als Piloten zusammen (vgl. Reitsch 1972: 170, 288).²⁰ Daher galt es, sich möglichst vorsichtig und schrittweise an die Gefahrensituationen heranzutasten. Reitschs Aufgabe als Fliegerin war, das Auftreten der Probleme möglichst präzise festzustellen – wann, unter welcher Belastung, in welcher Reihenfolge und Intensität die technischen Schwierigkeiten auftraten. Sie zeichnete ihre Beobachtungen bereits während des Flugs auf. Anschließend erörterte sie die möglichen Ursachen zusammen mit dem Aerodynamiker und Konstrukteur, und Maßnahmen zu ihrer Beseitigung wurden beschlossen (vgl. Reitsch 1972: 170f.). Die Tätigkeit als Einfliegerin erforderte vor allem zwei Dinge – eine sehr präzise Beobachtungsgabe, die auch in Gefahrensituationen nicht aussetzte, sowie ein technisches Verständnis der Flugzeugkonstruktion. Da Reitsch letzteres nach ihrer eigenen Einschätzung zunächst abging, stützte sie sich mehr als andere Piloten auf ihr „Fluggefühl“ und ihre Beobachtungsgabe (vgl. Reitsch 1972: 170).

Reitsch schilderte das Einfliegen eines neuen Flugzeugtyps als allmählichen Annäherungsprozess: Sie kannte zwar seine Konstruktion, aber nicht sein Flugverhalten. Den Übergang vom Verhalten am Boden zu dem in der Luft schilderte Reitsch als Belebungsprozess: „Ich kann jedoch dem ‚Kranich‘ noch keineswegs vertrauen. Ich kenne ihn zwar, wenn er still hält,

19 Zegenhagens Einschätzung der Sturzflugtechnik als „eine [...] äußerst effiziente Kampfform für die deutsche Luftwaffe“ ist fragwürdig (vgl. Zegenhagen 2008: 143). Zur Ineffizienz, die bereits 1940 deutlich wird vgl. Thorwald (1981: 171f.).

20 Offiziell galt sicher die Regel, dass das Leben der Piloten vor dem Erhalt der Maschinen rangierte. Doch Bruchlandungen galten nicht als Ruhmesblatt der Flieger, zumal nicht der weiblichen. Die Pilotin Thea Rasche schildert sehr deutlich, wie die männliche Geringschätzung der weiblichen Kolleginnen diese veranlassete, unverhältnismäßig hohe Risiken einzugehen (vgl. Rasche 1940: 146).

aber noch nicht, wenn er lebendig wird.“ (Reitsch 1972: 172) Das Verhältnis zwischen Fliegerin und Flugzeug verglich sie mit der Beziehung einer Mutter zu ihrem Kind: „Immer mehr schärft sich dabei mein Fluggefühl und meine Beobachtungsgabe. Wie eine Mutter auf ihr Kind, so bin ich mit allen Sinnen auf meinen Vogel eingestellt.“ (Reitsch 1972: 174) Reitsch reklamierte an dieser Stelle das vielbeschworene Fliegergefühl für sich und besetzte es positiv weiblich. Sie nutzt die in der Regel gegen Frauen gewandte Naturalisierung zugunsten ihres besonders ‚natürlichen‘ Verhältnisses zum Flugzeug – welche Beziehung könnte enger und intuitiver sein als die einer Mutter zu ihrem Kind?

Die Beziehung erscheint jedoch nicht als besonders vertrauensvoll – Reitschs Sinne waren genau deshalb so geschärft, weil jeder übersehene Sinneseindruck Gefahr bedeutete. Die Gefahr kam dabei nicht von außen, sondern resultierte aus der Konstruktion selbst. Daher erscheint das Flugzeug nicht nur als Kind, sondern zugleich als Feind. Das mag für die zeitgenössische Pädagogik kein Widerspruch gewesen sein – schließlich war auch diese dem Kind gegenüber äußerst misstrauisch und ging davon aus, dass man sich bei fehlender Prävention einen Tyrannen heranzöge (vgl. Haarer 1940: 173; Gebhardt 2009). So konstatierte Reitsch: „Ich beobachte jetzt die Maschine wie einen Feind, der mir noch fremd ist und dessen verborgene Tücken und Eigenschaften ich nicht kenne.“ (Reitsch 1972: 181) Die Sinne der Testpilotin sind bei ihrer Arbeit geschärft wie die eines Tieres: „Mein Ohr hört mit der Schärfe eines Tieres, das Gefahr wittert; denn auch Veränderungen von Geräuschen können wichtige Aufschlüsse geben und warnen.“ (Reitsch 1972: 181) Reitschs Konzentration auf alle Sinneswahrnehmungen war eine Körpertechnik, mit der sie ihren Körper schulte, gemäß den Arbeitsanforderungen wie ein Seismograph auf alle sinnlichen Reize zu reagieren. Sie formte ihn zu einem Instrument, das zuverlässig alle relevanten Informationen registrierte. Der Körper erscheint bei Reitsch im Sinne Mauss' in besonderer Weise als erstes Instrument des Menschen, den sie zu einem Werkzeug im Dienst der Einfliegertätigkeit ausbildet (vgl. Mauss 1989: 206). In der Tat betrachtete Reitsch ihren eigenen Körper als Instrument, dessen Fähigkeiten und Steuerung mindestens ebenso wichtig war wie die des Flugzeugs.

Der eigene Körper als Testobjekt

Noch eindeutiger gestaltet Reitsch ihren Körper zum Objekt einer Testreihe nach ihrem schweren Absturz mit dem legendären Raketenflugzeug Me 163. Seit Oktober 1942 erprobte sie verschiedene Modelle der Messerschmitt-Maschine in Augsburg und Regensburg. Die Besonderheit des Flugzeugs war der Raketenantrieb. Innerhalb weniger Sekunden nach dem Start erreichte es eine Fluggeschwindigkeit von mehr als 800 km/h und eine Flughöhe von 10.000 Metern (vgl. Reitsch 1972: 286). Das Problem der Maschine war allerdings, dass der Brennstoff hochexplosiv war und der Bedarf extrem hoch – nach fünf bis sechs Minuten waren 2.000 Liter vollständig verbraucht. Daher musste das Flugzeug anschließend im Gleitflug gelandet werden, was angesichts der hohen Geschwindigkeit schwierig war. Trotz dieser Mängel war das Interesse an der Maschine sehr groß – auch bei den Kriegsgegnern. Es war bis dato das schnellste Jagdflugzeug der Welt, mit dem Heini Dittmar 1942 erstmals die Geschwindigkeit von 1.000 km/h überschritt (vgl. Reitsch 1972: 287). Nach Kriegsende fungierte es als beliebte Kriegstrophäe und Beuteobjekt.²¹ Die technischen Probleme der Maschine – die Piloten saßen regelrecht auf einem extrem schnellen Pulverfass – waren auch ein Grund dafür, dass Reitsch schließlich doch zu ihrer Erprobung herangezogen wurde.²² Nachdem mehrere Piloten mit der Maschine tödlich verunglückt waren und der eigentliche Testpilot Dittmar auf Monate im Krankenhaus lag, kam Reitsch zum Zug (vgl. Lomax 1988:82, 85).

Die Me 163 verlangte den Piloten in verschiedener Hinsicht körperliche Höchstleistungen ab, wobei Reitsch vor allem den infernalischen Lärm der

21 Zum Status gegnerischer Waffen und Waffentechnik als Kriegstrophäen und sogar von Überresten der Person als reliquienähnliche Objekte, allerdings v.a. im Ersten Weltkrieg vgl. Wulff (2009: 352).

22 Wolfgang Späte bezeichnet die institutionellen Probleme bei der Produktion – zu viele einflussreiche Stellen waren daran beteiligt – als ausschlaggebend für die Hinzuziehung Reitschs – mittels ihres Einflusses habe man die Konflikte überwinden und die Produktion vorantreiben wollen. Die zahlreichen Tode und schweren Verletzungen bei den Tests der Me 163, die als Chef des Erprobungskommandos in seine Verantwortung fielen, verschweigt er jedoch oder weist, wie bei Reitschs Absturz, die Verantwortung ganz von sich (vgl. Späte 1983: 94-97, 123-125).

Maschine hervorhob. An diesen gedachte sie sich durch Übung zu gewöhnen: „Er [der Lärm] durfte mich nicht mehr erschrecken und durfte auch mein Denken nicht eine einzige Sekunde hindern, mir kühl und ruhig zu befehlen, was ich zu tun hatte.“ (Reitsch 1972: 284) Sie reklamierte für sich, dem fliegerischen Ideal von Kaltblütigkeit und Kontrolle auch in Extremsituationen zu entsprechen.

Am 30.10.1942 startete Reitsch im Schlepptau einer anderen Maschine mit der Me 163, doch das Fahrgestell, das kurz nach dem Start abgeworfen werden musste, weil es die Flugeigenschaften stark beeinträchtigte, löste sich nicht. Zudem versagte auch die Funkkommunikation. Trotz ihres Wissens um die technischen Probleme der Maschine signalisierte sie der Schleppmaschine, sie in größere Höhe zu transportieren. Unbeeindruckt von der Gefahr führte sie die geplanten Erprobungen durch und versuchte anschließend, das widerspenstige Fahrwerk abzuschütteln. Dieses destabilisierte die Maschine, da es für eine starke Verwirbelung der Luft sorgte, was in größeren Höhen verkraftbar war, bei der langsameren Geschwindigkeit bei der Landung aber zu Schwierigkeiten führen musste, was Reitsch wusste. Dennoch verwarf sie den Gedanken, die defekte Maschine durch Absprung mit dem Fallschirm zu verlassen, mit dem Hinweis auf ihr Pflichtgefühl: „Kein Pilot läßt ein so kostbares Flugzeug, das ihm zur Erprobung anvertraut ist, durch Fallschirmabsprung im Stich, solange noch geringste Aussicht besteht, es heil zum Boden zu bringen.“ (Reitsch 1972: 288) Das gelang jedoch nicht. Kurz vor der Landung riss die Strömung ab und die Maschine überschlug sich auf dem Acker.

Noch im ersten Schock des Absturzes nahm Reitsch eine Art körperliche Bestandsaufnahme vor, bei der ihre rechte Hand quasi selbsttätig agierte, als ob eine Trennung zwischen ihr, dem Sinnbild des Handelns, und dem Rest des Körpers erfolgt sei:

Vorsichtig tastete ich damit den anderen Arm und die andere Hand ab. Behutsam fuhr sie den Körper entlang, die Seiten, den Leib, die Beine. Alles war noch da, und ich konnte alles bewegen. Jedesmal, wenn ich es versuchte, war ein dankbares Stauen in mir. Ich hatte das Gefühl, von einem anderen, sehr fernen Ufer her zu kommen. (Reitsch 1972: 289)

Noch immer setzte das Schmerzgefühl nicht ein, nur der Blutstrom aus ihrem Gesicht und die Tatsache, dass sie ihre Nase nicht ertasten kann, mach-

te ihr Sorge. Sie fragte sich: „Sollte ich jetzt ohne Nase durch die Welt laufen müssen?“ (Reitsch 1972: 289) Doch weder die fehlende Nase noch die drohende Bewusstlosigkeit hielt Reitsch davon ab, pflichtbewusst ihre Aufzeichnungen über den Flugverlauf durchzuführen: „Ich hielt den Kopf unbeweglich, holte aus einer Tasche Bleistift und Notizblock und skizzierte Ursache und Verlauf des Sturzes. Der Flug sollte nicht umsonst gewesen sein.“ (Reitsch 1972: 289) Darüber hinaus macht sie Anstalten, ihre desolante Verfassung vor den unweigerlich zu ihrer Rettung auftauchenden Kameraden zu verbergen. Sie bestand darauf, den Weg vom Flugzeugwrack bis zum Krankenhaus nicht liegend, sondern mehr oder minder selbständig gehend zu überwinden (vgl. Lomax 1988: 84). Der Wunsch, selbst in dieser Extremsituation eine heroische Haltung anzunehmen, ist unübersehbar. Der beinahe fatale Erprobungsflug brachte Reitsch denn auch das Eiserne Kreuz erster Klasse ein. Der schwere Unfall hatte tatsächlich noch eine weitere vorteilhafte Folge – er brachte ihr eine Unfallrente ein, die kurz nach dem Krieg ihre einzige Absicherung darstellte.²³

Reitsch zog sich vier Schädelbasisbrüche, zwei Gesichtsschädelbrüche, Quetschungen des Gehirns und eine ziemlich zerstörte Nase zu. Ihre Rekonvaleszenz zog sich fast ein halbes Jahr hin, bis zum März 1943. Die sonst so aktive Pilotin war ausnahmsweise zur völligen Ruhe gezwungen. Reitschs Absturz und Rekonvaleszenz spiegelte auf eigenartige Weise das gleichzeitig verlaufende Zeitgeschehen wider: die Schlacht von Stalingrad, die die deutsche Niederlage im Osten ankündigte. Reitsch sah den Zusammenhang selbst, ohne jedoch die symbolische Qualität ihres Absturzes zu reflektieren:

Es gehört diese Zeit zu den qualvollsten meines Lebens, nicht meiner Schmerzen wegen. Ständig liefen die angstvollen Gedanken durch mein schwerverletztes Gehirn. War ich doch aufs engste mit dem Zeitgeschehen verknüpft und wußte um die schlechten Nachrichten, die von der Front eintrafen. (Reitsch 1972: 290f.)

23 Da Reitsch offiziell kein Mitglied der Wehrmacht war, sondern nur durch die DSF ‚ausgeliehen‘ wurde – Frauen erhielten keinen militärischen Dienstgrad und wurden dementsprechend nicht besoldet –, stand sie nach dem Krieg ganz ohne Versorgung da (vgl. Reitsch 1975: 80f.).

Die militärische Lage veranlasste sie nicht, einer Niederlage ins Auge sehen. Vielmehr wünschte sie, ihre Arbeit so bald wie möglich wieder aufzunehmen.

Ob ihr das Fliegen nach den schweren Verletzungen überhaupt wieder möglich sein würde, wusste sie zunächst nicht. Als sie das Krankenhaus verließ, war sie alles andere als flugfähig: Schon leichteste Erschütterungen verschafften ihr unerträgliche Kopfschmerzen und Schwindel. Angebote zum Aufenthalt in Sanatorien schlug sie aus und unternahm stattdessen eine Selbsttherapie – vielleicht nicht ungewöhnlich für eine Arzttochter und ehemalige Medizinstudentin. Mediziner gehören ja bekanntlich zu den schwierigsten Patienten. Sie zog sich in ein Sommerhaus im Riesengebirge zurück und praktizierte eine Einsamkeitstechnik – den Rückzug an einen relativ unwirtlichen, menschenleeren und in seiner Abgeschlossenheit erhabenen Bergort.²⁴

Dort unterzog sie sich einer selbstentworfenen Anti-Schwindel-Therapie: „Nachdem ich ein paar Tage da war, in denen ich ganz zeitlos lebte und viel ruhte, begann ich systematisch das Schwindelgefühl zu bekämpfen.“ (Reitsch 1972: 292) Dazu stieg sie täglich auf das Dach des Hauses, setzte sich auf den Giebel, hielt sich am Schornstein fest und versuchte, sich durch ein minutiöses Übungsprogramm an den schwindelerregenden Anblick zu gewöhnen:

Dann ließ ich den Blick langsam von Dachziegel zu Dachziegel hinunter bis zu dem Dachrand tasten und darüber hinaus bis zum Boden. Nun kehrte er wieder zu seinem Ausgangspunkt zurück und ich begann von neuem. Einmal links...einmal rechts... (Reitsch 1972: 292)

Möglicherweise war diese Maßnahme von Johann Wolfgang von Goethes Selbsttherapie seiner Höhenangst durch wiederholte Gänge auf das Straßburger Münster angeregt (vgl. Goethe 1986: 2, 9, 407-409). Doch während Goethe sich radikal mit dem angstausslösenden Moment konfrontierte, begann Reitsch mit einer möglichst kleinen Dosis von Schwindel und steigerte diese sukzessive. Der Grund für das unterschiedliche Verfahren lag sicher nicht in Reitschs größerer Bedächtigkeit, sondern eher darin, dass sie das langsame Herantasten an gefährliche Situationen von ihrer Tätigkeit

24 Zu Einsamkeitsorten vgl. Macho (2000: 38).

als Einfliegerin kannte: „Bei einem Versuch bedeutet es weder Schneid noch Mut, wollte der Pilot mit seiner Maschine gleich zu Beginn die gefährlichste Situation erproben. Ein solches Vorgehen wäre sogar unverantwortlich [...]“ (Reitsch 1972: 170, 180)

Wie bei einem Flugzeug lotete Reitsch auch hier die Grenzen der Belastbarkeit aus, aber nun die ihres eigenen Körpers. Neben der Feststellung der Grenzen ging es ihr auch um die Steigerung. Mit dem Element des Trainings kommt der Bereich des Sports ins Spiel (vgl. Müller/Blischke 2009: 159). Motorisches Lernen besteht in der zunehmenden Anpassung des Körpers an Bewegungsaufgaben. Trainingslehren verfolgten seit den 1920er Jahren den „systematischen Aufbau vom Leichten zum Schweren“ (vgl. Waitzer 1937: 7; Bäurle/Waitzer: 1926: 7). Eine zentrale Rolle, wie es sich Reitschs Schilderung entnehmen lässt, spielte das Prinzip der Wiederholung (vgl. Waitzer 1937: 35). Ihr Trainingsprogramm war erfolgreich: Nach einem Monat konsequenter Übung und Gewöhnung an die schwindelauslösende Situation war sie schon in der Lage, über das ganze Dach zu rutschen. Zudem kletterte sie regelmäßig auf eine Kiefer – ein großer Fortschritt gegenüber dem Ausgangszustand.

Neben den Folgen ihrer schweren Kopfverletzungen sah sich Reitsch mit weiteren Problemen konfrontiert, wie ihrer schlechten körperlichen Verfassung, die aus ihrem langen Krankenhausaufenthalt resultierte. Die physische Schwäche bekämpfte sie mit körperlicher Ertüchtigung, insbesondere durch Gehen und Wandern in den Bergen, natürlich ebenfalls gemäß dem Prinzip der allmählichen Steigerung. Die Wanderungen, anfangs quälend anstrengend, führen sie schon nach einigen Wochen wieder auf den Gebirgskamm (vgl. Reitsch 1972: 293). Mit dem Bergwandern griff sie eine Praxis auf, die sie schon seit ihrer Kindheit kannte und liebte (vgl. Reitsch 1975: 30f.). Ihre Ertüchtigung im Freien korrespondierte aber auch mit den Geboten des Wintertrainings in der Leichtathletik, das den Winter als Regenerationsphase ansah, die nicht völlig untätig verbracht werden sollte. Joseph Waitzer, seit 1925 hauptamtlicher Reichstrainer für Leichtathletik bei der Deutschen Sportbehörde für Athletik, empfahl 1937 in seiner *Trainingskunde*: „Hinaus in die Natur, in den Wald. Gehen und wandern mit Muße ist das wirksamste Heilmittel.“ (Waitzer 1937: 6)²⁵ Neben dem Wald- und Berglauf verfolgte Reitsch offensichtlich das Ziel einer allgemei-

25 Zu Waitzers Tätigkeit vgl. Carl (1983: 136).

nen Steigerung der Körperkräfte, nicht nur der Ausdauer oder der Muskelkraft. Auch das entsprach den Trainingsidealen der Zeit, die mehr auf eine möglichst allseitige körperliche Ausbildung der Sportler abzielten denn auf die Förderung spezieller Fähigkeiten. So bemerkte Waitzer: „Der beste Spezialist wird immer der körperlich allseitig ausgebildete Sportmann sein.“ (Waitzer 1937: 7)²⁶

Darüber hinaus trug Reitschs Rückzug in die Berge mit ihrem Ertüchtigungs- und Antschwindel-Programm auch asketische Züge. Der Einsatz asketischer Praktiken zur Rekonvaleszenz lässt sich ebenfalls als Einsamkeitstechnik verstehen, die auf religiösen oder sportlichen Grundsätzen beruhen mochte.²⁷ Auch in den Trainingslehren des frühen 20. Jahrhunderts florierte das Ideal der Askese und der Enthaltbarkeit. Waitzer konstatierte: „Es steckt eine freiwillige Askese in der Idee des Trainings.“ (Waitzer 1937: 5) Das galt für alle leiblichen Genüsse, vor allem aber für Alkohol und Nikotin (vgl. Waitzer 1937: 57-64). Reitsch neigte zu keinem dieser Genüsse.

Im Anschluss an ihre Rekonvaleszenz begann Reitsch mit ebenso systematischen Flugübungen, die sie bei der Luftkriegsschule in Breslau-Schöngarten durchführte. Rasch arbeitete sie sich von einfachen Schleppflügen mit dem Segelflugzeug, die wegen der geringen Belastung durch Höhe und Lärm unproblematisch waren, bis zu Motorflügen hoch. Dabei übertrug Reitsch die Grundsätze als Einfliegerin, die dem Umgang mit dem Flugzeug galten, systematisch auf ihren Körper:

Wenn feststeht, daß mit dem Flugzeug die zulässigen Geschwindigkeiten in Normallage ohne Beanstandung geflogen werden können, müssen zum Beispiel bei einem Kunstflugzeug die Versuche für alle anderen Fluglagen fortgesetzt werden, – so im Rückenflug, beim Drehen um die Längsachse, das heißt bei Rollen, bei Loopings nach vorn und normalen Loopings und so weiter. (Reitsch 1972: 171)

In der Tat ging sie bei ihrem Übungsprogramm rasch vom Normalflug zu Kunstflugfiguren mit Beschleunigung, Steilkurven und Trudeln über. Reit-

26 Vgl. auch Carl (1983: 141-143).

27 Zur Askese als Einsamkeitstechnik vgl. Macho (2000: 36). Der Zusammenhang zwischen spirituellen, soldatischen und sportlichen Askesebestrebungen wäre eine genauere Untersuchung wert.

sch testete nach dem Absturz also nicht das Verhalten der Flugzeuge, sondern ihre eigenen physiologischen Reaktionen, die sie in langen Versuchsreihen in langsamer Steigerung prüfte und verbesserte. Am Schluss standen Sturzflüge, die nun nicht dazu dienten, die Stabilität der Maschine bei Betätigung der Bremsklappen zu testen, sondern die Resistenz der Pilotin gegenüber starken Luftdruckveränderungen (vgl. Reitsch 1972: 293). Reitsch machte ihren Körper nicht nur im Sinne Mauss' zu einem Instrument, sondern unterzog ihn auch einer systematischen Testreihe, die auf dem Prinzip der langsamen Steigerung der Schwierigkeit beruhte. Sie übertrug ihr Verhältnis als Testpilotin zum Flugzeug auf ihren eigenen Körper.

Der Körper als Kompass

Die hartnäckige Schulung des motorischen Gedächtnisses qualifizierte Reitsch auch für jene Aktion, für die sie wohl am bekanntesten ist – der Flug zur Reichskanzlei nach Berlin am 26. April 1945. Der Zweck der ganzen Unternehmung war fragwürdig – Hitler hatte Generaloberst Greim zu sich beordert, um ihn zum Oberbefehlshaber einer nicht mehr existenten Luftwaffe zu ernennen. Ebenso absurd wie Hitlers Befehl war Greims Gehorsam, zumal es annähernd unmöglich war, im Flugzeug in die Stadt zu gelangen, in der die Rote Armee schon seit dem 17. April kämpfte. Die Straßenkämpfe erstreckten sich am 26. April bereits auf weite Teile der Stadt. Wenig verwunderlich, dass die alliierten Militärs, die Reitsch und Greim später festnahmen, vermuteten, der Flug habe handfestere Zwecke verfolgt, wie etwa, Hitler aus Berlin heraus zu fliegen (vgl. Lomax 1988: 135). Der Flug zur Reichskanzlei verband sie ein für alle Mal mit dem Ende des nationalsozialistischen Regimes in Berlin und verschaffte ihr dauerhaft das Image einer glühenden Anhängerin Hitlers bis zur letzten Minute, als die sie noch in der Gegenwart, etwa in dem Film *Der Untergang* (Hirschbiegel 2004) in Erscheinung tritt.

Am 26. April flog Reitsch zusammen mit Greim zunächst nach Berlin-Gatow. Da es jedoch keine Möglichkeit gab, auf dem Landweg ins Zentrum zu gelangen, flogen sie mit einer anderen Maschine – der letzten verbliebenen, einem Fieseler-Storch – Richtung Stadtzentrum. Bis dahin war die Konstellation die übliche – Greim saß am Steuer. Dazu fühlte er sich durch seine Erfahrung mit Feindflügen im Frontgebiet qualifiziert, und wohl auch

die Geschlechterrollen geboten ihm, den gefährlichen Flug als Mann und hochrangiger Offizier selbst zu übernehmen (vgl. Reitsch 1972: 33). Über dem Grunewald, den sie zum Schutz vor den sehr präsenten feindlichen Jägern so niedrig überflogen, dass sie die Gesichter der Russen erkennen konnten, erhielt das Flugzeug vom Boden aus einen Treffer, der Greim in sich zusammensacken ließ. Reitsch übernahm darauf hin hinter ihm stehend das Steuer und brachte das Flugzeug trotz zahlreicher Treffer in die Benzintanks sicher auf der Ost-West-Achse (heute: Straße des 17. Juni) zu Boden. Selbst in dieser Extremsituation ergab sich die übliche Konstellation – die Umstände führten dazu, dass die eigentlich nicht als Pilotin vorgesehene Reitsch schließlich doch zum Zuge kam und sich bewähren konnte.

Dass Greim Reitsch überhaupt bat, ihn auf dieser fragwürdigen Mission zu begleiten, schuldete sich, gemäß ihrer Darstellung, ihrer besonderen Fähigkeit zur Orientierung in dem stark zerstörten Berlin. Darin hatte sie sich seit Oktober 1944 systematisch geübt. Der Anblick der zerbombten Stadt – aus der Luft dürfte der Eindruck noch stärker gewesen sein – legte Reitsch nicht etwa die baldige Niederlage nahe, sondern regte sie dazu an, nach Möglichkeiten zu suchen, wie sie sich auch bei zukünftiger, noch stärkerer Zerstörung in der Stadt orientieren konnte. Dabei erwog sie auch den Wegfall sämtlicher technischer Hilfsmittel. Da man sich auf die zukünftige Existenz der Funkpeilung nicht verlassen konnte, übte sie, wie man den Zoobunker mit seinen markanten Flaktürmen auch bei durchdringendem Rauch anfliegen konnte. Zu diesem Zweck flog sie bei allen Wetterlagen in niedrigster Höhe Richtung Stadtzentrum, wobei sie zur Orientierung die verbliebenen markanten Türme – Kirchtürme, Gasometer, den Funkturm und den Turm des Ullsteinhauses – verwendete:

Von jedem einzelnen [Turm] aus bestimmte ich den Kompaßkurs in Richtung Zoobunker und prägte ihn mir ein. Bald war mir jeder Winkel und jedes Trümmerdach auf diesem Weg bekannt, und ich wußte, daß ich auch unter den ungünstigsten Gegebenheiten bei Tag oder Nacht, bei Nebel oder Feuer absolut sicher den Weg zum Flakbunker finden würde. (Reitsch 1972: 327)

Auch hier fand eine Instrumentalisierung von Körper- und Sinneseindrücken statt: Aufgrund der kriegsbedingten Zerstörung technischer Errungenschaften übernahm Reitsch selbst die Aufgabe der technischen Instrumente: Sie schulte ihre räumliche Orientierung durch zahlreiche Übungen

flüge, um auf technische Hilfsmittel wie Funkverbindungen verzichten zu können. Sie prägte sich den Kompasskurs zum Zoobunker von allen markanten geographischen Anhaltspunkten aus ein, um im Notfall selbst einen Kompass zu ersetzen. Diese Praktiken gemahnen an das Ende von Ray Bradburys *Fahrenheit 451*, wo die verbrannten Bücher dadurch gerettet werden, dass jemand sie auswendig lernt und sie gewissermaßen verkörpert – die Personen werden zu einer Art Inkarnation des jeweiligen Buches (vgl. Bradbury 1981). Dabei findet ein Rückgriff auf ältere kulturelle Praktiken vor dem Buchdruck statt, auf das Auswendiglernen und die orale Kultur. Auf ähnliche Weise transformierte sich Reitsch qua hartnäckiger Wiederholung und Memorisieren in einen wandelnden Kompass und in ein Peilgerät mit Ausrichtung auf den Zoobunker. Das Ziel bei Reitsch ist allerdings weniger hehr, hier geht es nicht um die Rettung von bedrohtem Kulturgut, sondern um die Fortsetzung eines verlorenen Kriegs unter immer extremeren Bedingungen. In beiden Konstellationen erscheint jedoch der Rekurs auf ältere kulturelle Praktiken als Mittel der Wahl.

LITERATUR

- A Tribute to Hanna Reitsch* (1912-1979) in the 30th Anniversary of her Death. (1976) <https://www.youtube.com/watch?v=23Gw6TyzMBo>, 05.09.2018.
- Assagioli, Roberto (1930): *L'educazione della volontà. Corso di lezioni*, Rom.
- Bäurle, Otto/Waitzer, Joseph (1926): *Leichtathletisches Wintertraining*, München.
- Benary, Wilhelm, et al. (1919): „Untersuchungen über die psychische Eignung zum Flugdienst“, in: Otto Lipmann/William Stern (Hrsg.), *Schriften zur Psychologie der Berufseignung und des Wirtschaftslebens*, Leipzig, 3-34.
- Bergmann, Wilhelm (1911): *Selbstbefreiung aus nervösen Leiden*, Freiburg.
- Bradbury, Ray (1981): *Fahrenheit 451*, Zürich.
- Carl, Klaus (1983): *Training und Trainingslehre in Deutschland. Theoretische und empirische Untersuchung des Trainings im 19. und 20. Jahrhundert dargestellt am Beispiel der Sportarten Kunstturnen und Leichtathletik*, Schorndorf.

- Cowan, Michael (2008): *Cult of the Will. Nervousness and German Modernity*, University Park, PA.
- Cowan, Michael (2013): „Energiereregulierung. Willenskultur und Willens-training um 1900“, in: Barbara Gronau (Hrsg.), *Szenarien der Energie. Zur Ästhetik und Wissenschaft des Immateriellen*, Bielefeld, 67-85.
- Der Untergang* (Deutschland, Italien, Russland, Österreich 2004; Regie: Oliver Hirschbiegel).
- Egner, Helga (1995): „Ungehobene Schätze. Die Vorlesungen Carl Gustav Jungs an der ETH Zürich“, in: *Du. Zeitschrift der Kultur* 55, 68-69.
- Gebhardt, Miriam (2009): *Die Angst vor dem kindlichen Tyrannen. Eine Geschichte der Erziehung im 20. Jahrhundert*, Stuttgart.
- Goethe, Johann Wolfgang von (1986): „Aus meinem Leben. Dichtung und Wahrheit“, in.: *Sämtliche Werke. Briefe, Tagebücher und Gespräche*, Bd. 14, hrsg. v. Klaus-Detlef Müller, Frankfurt/M. 1986, 2, 9, 407-409.
- Gundler, Bettina (1995): „Nie wird die Fliegerei als Beruf überfüllt sein von Frauen‘. Geschlechterverhältnisse und berufliche Perspektiven von Pilotinnen in den Anfängen der Luftfahrt“, in: *Metis* 1, 29-40.
- Gundler, Bettina (1996): „Geschlechterverhältnisse in der Luftfahrt bis zum Zweiten Weltkrieg“, in: Christoph Meinel/Monika Renneberg (Hrsg.), *Geschlechterverhältnisse in Medizin, Naturwissenschaft und Technik*, Stuttgart, 245-252.
- Haarer, Johanna (1940 [1934]): *Die deutsche Mutter und ihr erstes Kind*, München.
- Hanna Reitsch – Hitlers Fliegerin*. (Österreich 2010; Regie: Gerhard Jelinek/Fritz Kalteis). <https://www.youtube.com/watch?v=Vlhj0vKcSDU>, 04.09.2018.
- Herf, Jeffrey (1984): *Reactionary Modernism. Technology, Culture and Politics in Weimar and the Third Reich*, New York.
- Italiaander, Rolf (1940): *Drei deutsche Fliegerinnen. Elly Beinhorn – Thea Rasche – Hanna Reitsch*, Berlin.
- Kalff, Sabine (Habilitation in Vorbereitung): *Aerial Affairs – Weibliche Verhaltenslehren im Luftkrieg, Deutschland 1925-1947*.
- Lethen, Helmut (1994): *Verhaltenslehren der Kälte. Lebensversuche zwischen den Kriegen*, Frankfurt a.M.
- Llinás, Rodolfo (2001): *I of the Vortex. From Neurons to Self*, Cambridge, MA.
- Lomax, Judy (1988): *Hanna Reitsch. Flying for the Fatherland*, London.

- Loyola, Ignacio de (1978): *Die Exerzitien und aus dem Tagebuch*, hrsg. und übers. v. Ferdinand Weinhandel, München.
- Macho, Thomas (2000): „Mit sich allein. Einsamkeit als Kulturtechnik“, in: Aleida Assmann/Jan Assmann (Hrsg.), *Einsamkeit. Archäologie der literarischen Kommunikation VI*, München, 27-44.
- Mauss, Marcel (1989): „Die Techniken des Körpers“, in: *Soziologie und Anthropologie 2*, übers. v. Axel Schmalfuß, Frankfurt a.M., 199-218.
- Müller, Hermann/Blischke, Klaus (2009): „Motorisches Lernen“, in: Wolfgang Schlicht/Bernd Strauß (Hrsg.), *Grundlagen der Sportpsychologie*, Göttingen u.a., 159-228.
- Piskiewicz, Dennis (1997): *From Nazi Test Pilot to Hitler's Bunker. The Fantastic Flights of Hanna Reitsch*, Westport, CT.
- Piva, Giuseppe (2010): *Gli esercizi spirituali di Ignazio di Loyola a confronto con la psicosintesi di Roberto Assagioli*, Neapel.
- Rabinbach, Anson (2001): *Motor Mensch. Kraft, Ermüdung und die Ursprünge der Moderne*, Wien.
- Radkau, Joachim (1998): *Das Zeitalter der Nervosität. Deutschland zwischen Bismarck und Hitler*, München.
- Rasche, Thea (1940): *Und über uns die Fliegerei*, Berlin.
- Reichel, Peter (2001): „Der deutsche Soldat hat seine Ehre nicht verloren“ – Wie in der Nachkriegszeit der Mythos der sauberen Wehrmacht entstand“, in: *Süddeutsche Zeitung*, 27. November 2001.
- Reitsch, Hanna (1972): *Fliegen – Mein Leben*, München.
- Reitsch, Hanna (1975): *Das Unzerstörbare in meinem Leben*, München.
- Reitsch, Hanna (1978): *Höhen und Tiefen*, München/Berlin.
- Saint-Exupéry, Antoine de (1956): *Wind, Sand und Sterne*, Düsseldorf.
- Schleich, Carl Ludwig (1925): *Vom Schaltwerk der Gedanken*, Berlin.
- Schüttpelz, Erhard (2010) „Körpertechniken“, in: *Zeitschrift für Medien- und Kulturforschung* 1, 101-120.
- Shou, Peryt (1924): *Konzentration und Wille*, Berlin-Pankow.
- Späte, Wolfgang (1983): *Der streng geheime Vogel Me 163*, München.
- Steinfeld, Thomas (2016): *Ich will, ich kann. Moderne und Selbstoptimierung*, Konstanz.
- Thäuser, Günther (1996): *Hanna Reitsch. Eine deutsche Patriotin*, Bingen.
- Thorwald, Jürgen (1981): „Nachwort“, in: Ernst Udet, *Ein Fliegerleben*. Stuttgart, 139-185.
- Waitzer, Joseph (1937): *Trainingskunde*, Berlin.

- Wehr, Christian (2007): „Von den Geistlichen Übungen zur barocken Affektrhetorik. Spiritualität und Körpergedächtnis bei Ignatius von Loyola und Francisco de Quevedo“, in: Bettina Banasch/Günter Butzer (Hrsg.), *Übung und Affekt. Formen des Körpergedächtnisses*, Berlin/New York, 141- 165.
- Weinhandel, Ferdinand (1978): „Über Ignacio de Loyola. Leben und Werk“, in: Ignacio de Loyola, *Die Exerzitien und aus dem Tagebuch*, hrsg. und übers. v. Ferdinand Weinhandel, München, 9-26.
- Werner, Johannes (Hrsg.) (1930): *Briefe eines deutschen Kampffliegers an ein deutsches Mädchen*, Leipzig.
- Wulff, Aiko (2009): „‘Mit dieser Fahne in der Hand’: materielle Kultur und Heldenverehrung“, in: *Historical Social Research* 34 (4), 343-355.
- Zegenhagen, Evelyn (2008): „Schneidige deutsche Mädel“. *Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945*, Göttingen.

