

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

Geschlechterverhältnisse und -konkurrenzen in der deutschen Luftfahrt 1918 bis 1945

von EVELYN ZEGENHAGEN

Überblick

Die Geschichte der deutschen Sportfliegerinnen der Jahre 1918 bis 1945 ist bislang lediglich als Erfolgsgeschichte der Emanzipation geschrieben worden. Tatsächlich aber waren diese Frauen, die im Schnittfeld maskuliner Domänen – Technologie, Politik und Militär – agierten, quantitativ und qualitativ wesentlich bedeutsamer als bislang angenommen und keineswegs ein Beispiel geglückter Emanzipation. Von einer festen Anstellung in der Luftfahrt ausgeschlossen, aufgrund ihrer „unweiblichen“ Betätigung unter argwöhnischer Kontrolle der Gesellschaft und den Zielen einer Luftfahrt verpflichtet, die der Wiederherstellung der im Ersten Weltkrieg verlorenen Reputation Deutschlands dienen sollte, verblieben den etwa 80 Motorfliegerinnen, die die Autorin für die Zwischenkriegsjahre nachweisen kann, nur geringe Handlungsspielräume. Ihr Hauptbetätigungsgebiet wurde die ökonomische und bald auch politische Propaganda für Deutschland, die sie aufgrund ihres Agierens gegen die Geschlechterstereotypen der Technik- und Politikferne von Frauen mit großem Erfolg im In- und Ausland betreiben konnten: Deutsche Fliegerinnen leisteten einen wesentlichen Beitrag, um das gesellschaftliche Image der Fliegerei als sicherer und zuverlässiger Technologie durchzusetzen und Deutschlands Drängen auf eine Rolle unter den führenden Luftfahrtnationen der Welt zu unterstützen, und interagierten dabei auf verhängnisvolle Weise mit den politischen Aspekten einer zur Metaideologie erhobenen deutschen Luftfahrt. Der politische Kurswechsel ab 1933 und die Schaffung der Luftwaffe 1935 bedeuteten das Ende für die Mehrheit der Sportfliegerinnen. Betätigungslosen fanden sich für sie erst wieder im Zweiten Weltkrieg, als ihre Kompetenz die Lücken füllen musste, die durch die Einberufung und den Tod männlicher Piloten entstanden waren. Danach geriet die komplexe Geschichte der deutschen Sportfliegerinnen fast völlig in Vergessenheit.

* Rolf Italiaander, Drei deutsche Fliegerinnen. Elly Beinhorn – Thea Rasche – Hanna Reitsch, Berlin 1940, S. 10.

Abstract

Until recently, scholars have treated the history of female sport pilots in Germany between 1918 and 1945 as a triumphant emancipatory tale. However, because these women participated in domains of activity traditionally considered to be consummately masculine (technology, politics, the military), they were in fact much more important than previously assumed. Still, their story is by no means a textbook case of successful gender emancipation. This article examines a sample of approximately eighty female pilots known to have been active during the interwar period. Excluded from professional careers in aviation and largely viewed with suspicion, these women nevertheless dedicated themselves to the goal of creating a culture of aviation within Germany that would help to restore its reputation as a leading power, a status it lost after World War I. And indeed, precisely because their mastery of aviation technology did not mesh well with established gender stereotypes, the activities of these women served as ideal political and economic propaganda for those who wished to portray German aviation as safe and reliable. Unfortunately, most of these female pilots ceased to be active participants in German aviation after Hitler's rise to power in 1933, and especially after the establishment of the Luftwaffe in 1935. During World War II, some did fly again in the civilian sector as replacements for the men who went off to fight. After the war, however, they relinquished the controls once more, and their critical role in the development of interwar civilian aviation was forgotten.

Die deutsche Luftfahrt ist immer noch ein stark vernachlässigter Topos in der Aufarbeitung der deutschen Geschichte bis 1945. Während sich zu technikgeschichtlichen Aspekten wie einzelnen Flugzeugtypen und -firmen zumaldest Monografien finden, ist die Aneignung und Umsetzung der neuen Technik durch Piloten und Pilotinnen immer noch weitgehend unerforscht. Der nachfolgende Aufsatz wird sich deshalb der unbekannten Geschichte der Motorsportfliegerinnen der Zwischenkriegsjahre zuwenden.¹ Untersucht

1 Der Aufsatz basiert auf einer 2006 an der Universität der Bundeswehr in München-Neubiberg verteidigten Dissertation. Unter dem Titel „*Schneidige deutsche Mädel – Die ökonomische, soziale, politische und militärische Kontextualisierung deutscher Sportfliegerinnen zwischen 1918 und 1945*“ wurden die Biografien von 180 deutschen Motor- und Segelfliegerinnen der Zwischenkriegsjahre und des Zweiten Weltkrieges nachgewiesen und kontextualisiert. Durch Interviews mit noch lebenden Sportfliegerinnen, Recherchen in achtzig deutschen und ausländischen Archiven, durch die Erschließung bislang weitgehend unberücksichtigter Nachlässe von Fliegerinnen aus privater Hand sowie durch eine umfassende Analyse der zeitgenössischen Literatur und Medien zwischen 1918 und 1945 gelang es erstmals, ein umfassendes Bild der Betätigung dieser Frauen zu zeichnen. Die Dissertation wurde mit einer sechsmonatigen Fellowship in Residence des Deutschen Museums München gefördert und erscheint voraussichtlich im Mai 2007 als Buch.

werden soll der Einsatz deutscher Motorsportfliegerinnen der Zwischenkriegs-jahre vor allem unter den ökonomischen und geschlechtlichen Aspekten ihrer Tätigkeit: Unter welchen Bedingungen agierten Pilotinnen in den Zwischenkriegsjahren, was unterschied ihre Betätigung von der fliegenden Männer, welche ökonomischen, sozialen und nicht zuletzt politischen Kriterien müssen berücksichtigt werden, wenn man die Fliegerinnen in den Kontext ihrer Ära stellt, und wie kommt es, dass ihre Geschichte heute weitgehend vergessen ist? Dabei wird der Schwerpunkt der Untersuchung nicht auf den individuellen Biografien der Fliegerinnen liegen, sondern auf der Rekonstruktion ihrer Handlungsspielräume und Wirkungsmöglichkeiten in einer männerdominierten und hoch politisierten deutschen Luftfahrt der Zwischenkriegs-jahre.

Die Bewertung der Betätigung deutscher Sportfliegerinnen vor 1945 war bislang in Ermangelung der Kenntnis der Fakten vor allem von zwei Polen geprägt: einer weitgehenden Marginalisierung, Fehlinterpretation und Negation ihres Beitrags zur technischen, ökonomischen und politischen Entwicklung und Nutzung der Luftfahrt einerseits und einer ebenso verfälschenden rückprojizierenden Interpretation weiblicher Betätigung in Luftfahrt und Sportflug als bloßem Ausdruck eines emanzipatorischen Grundanliegens andererseits.² Weitgehend unbekannt ist dabei, dass es in Deutschland bis 1945 mindestens 80 Motorfliegerinnen und viele Hunderte Segelfliegerinnen gegeben hat, dass Deutschland über zahlreiche Sportfliegerinnen mit internatio-naler Anerkennung verfügte und dass viele dieser Fliegerinnen als „fliegen-de Botschafterinnen“ außerordentlich erfolgreich waren. Deutschlands erste Nachkriegsfliegerin Thea Rasche wurde in den USA als „flying fräulein“ be-rühmt, siegte in zahlreichen Flugwettbewerben und wurde 1929 zur Vizeprä-sidentin der Internationalen Pilotinnenvereinigung gewählt. Sie plante sogar – Jahre vor Amelia Earhart – einen Flug über den Atlantik. Marga von Etzdorf vollführte 1931 einen sensationellen Flug von Berlin nach Tokio – 11.000 Kilometer in zwölf Tagen. Mit ihrem Mann als Passagier stellte Margaret Fusbahn 1930 mit einem Höhenflug über 4616 Meter den ersten internatio-nal anerkannten Rekord einer deutschen Fliegerin auf, Erika Naumann er-zielte 1928 als Kopilotin einen Langstreckenweltrekord. Elly Beinhorn flog 1930/31 um Afrika und 1931/32 um die Welt – mit Auftritten im Nahen und Fernen Osten und Nord- und Südamerika. Liesel Bach gewann 1931 die Eu-ropäischen Kunstflugmeisterschaften der Frauen, Vera von Bissing flog als erste Frau der Welt den schwierigen Looping nach vorn und gewann 1936

2 Für letztere Sichtweise siehe u.a. Gertrud Pfister, Fliegen – Ihr Leben. Die ersten Pilotin-nen, Berlin 1989; Jutta Rebmann, Als Frau in die Luft ging. Die Geschichte der frühen Pilotinnen, Mühlacker 2001 (hier vor allem S. 401-412); Susanne Aeckerle, Am liebsten in der Luft, München 2000; Günter Schmitt, Die Ladys in ihren fliegenden Kisten, Berlin 1993 und Carmen Eccard, Ich bin erst glücklich, wenn ich fliegen kann! Berufliche Orientierungen von Pilotinnen, Königstein/Taunus 2004, vor allem S. 13-37.

das Schaufliegen anlässlich der Olympischen Spiele. Luise Hoffmann wurde 1935 bei Bücker eine der ersten Werksfliegerinnen der Welt.

Die historische Fehlbewertung, der die Leistungen dieser Frauen unterlagen, überrascht nicht: Trotz ihrer geringen Präsenz von kaum mehr als einem Prozent in der Luftfahrt bis 1945 erfuhren Fliegerinnen als „Exotinnen“ und „Außenseiterinnen“ eine gesellschaftliche Aufmerksamkeit, die im reziproken Verhältnis zu ihrer zahlenmäßigen Präsenz stand. Der sich seit dem 19. Jahrhundert entwickelnde Begriff von Technik als Hilfsmittel zur Befriedigung menschlicher Grundbedürfnisse war aufgrund seiner Charakterisierung als angewandte Naturwissenschaft von Beginn an androzentrisch konnotiert. Nur Männern wurde die notwendige intellektuelle, physische und psychische Eignung zum Umgang mit Technik und Technologie zugeschrieben. Traditionelle Vorstellungen von „Weiblichkeit“ hingegen stellten das Frau-Sein in Kontrast zu Naturwissenschaft und Technik und damit zu der auf beiden beruhenden Luftfahrt. Sie sprachen den Frauen nicht nur technische Kompetenzen, sondern auch technisches Interesse ab. Diese konstruierte Dichotomie sollte sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit seinem technischen „Machbarkeitswahn“, als Luftfahrt und Flugsport das zentrale Terrain des wissenschaftlich-technischen und ökonomischen Wettbewerbs bildeten, weiter verstärken. Fliegende Frauen wurden – ungeachtet ihrer Kenntnisse und Erfolge – zuallererst nach dem Kriterium ihrer „Weiblichkeit“, nach der sozialen Sprengkraft ihres Vorstoßes in die männliche Domäne bewertet und viel weniger nach ihrer technischen und fliegerischen Leistung. Dabei waren Fliegerinnen der Zwischenkriegszeit wie ihre männlichen Kollegen in starkem Maß von der technischen und kulturellen Faszination der Fliegerei getrieben; emanzipatorische Motive wurden selten artikuliert. Dies war auch im patriarchalen Umfeld der Fliegerinnen begründet, in dem sich Frauen nur dann erfolgreich betätigen konnten, wenn sie ihre Unterordnung unter eine „männliche“ Werte- und Hierarchie-Skala bewiesen und sich jeglicher Konkurrenz mit ihren männlichen Kollegen enthielten.

Das Desinteresse der Gesellschaft der Zwischenkriegsjahre bezüglich der Emanzipation der Frauen, die ohnehin durch die in der Weimarer Verfassung von 1919 verankerte Gleichberechtigung der Frauen erreicht schien, führte auch zu einer geringen Präsenz dieser Problematik im individuellen Bewusstsein: Im Selbstverständnis der meisten Fliegerinnen konnte fliegerische Betätigung den ökonomischen und politischen Interessen des Staates nützen und bestenfalls einer individuellen Erfahrungsbereicherung dienen, keinesfalls jedoch war sie ein Instrument, gesellschaftliche Missstände wie die – ohnehin kaum kritisch wahrgenommene – Benachteiligung von Frauen anzuprangern oder gar zu korrigieren. Dabei haben Fliegerinnen wie viele andere Gruppen von Frauen ihre Benachteiligung deutlich erfahren – sogar so sehr, dass den meisten von ihnen jegliche Ausübung der Fliegerei als Beruf verwehrt blieb.

Wie viele Frauen von einer tatsächlichen Betätigung in der Fliegerei abgehalten wurden, kann heute allerdings nur noch gemutmaßt werden. Aus zeitgenössischen Publikationen jedenfalls wird das große Interesse von Frauen an Fragen der Luftfahrt und an der Fliegerei ersichtlich.³ Zahlreiche Luftfahrt-Organisationen und -Vereine der Zwischenkriegszeit besaßen auch weibliche Förderer.⁴ Und die hohe Anzahl segelfliegender Frauen – bislang sind mindestens 21 lokale Segelflugvereine von Frauen nachgewiesen – belegt ebenfalls weiblichen Enthusiasmus für die Fliegerei.⁵ Das Interesse der Frauen verblieb jedoch in der Regel auf diesem Niveau: Hohe Kosten für die Betätigung im Flugsport, familiärer Widerstand, soziale sowie kulturelle Vorbehalte und Ausgrenzungen führten dazu, dass nur ein geringer Teil fliege-

3 So enthält ein Buch mit Glückwunschgedichten zu Hermann Köhls glücktem Atlantik-Überflug im April 1928 44 Werke von Männern und 28 von Frauen. Siehe dafür Hermann Köhl, Deutsche Stimmen zum ersten Nord-Atlantikfluge von Ost nach West, Berlin 1929.

Siehe auch die beeindruckende Sammlung von privaten Fotografien der Lufthansa-Angestellten Hertha von Aschoff im Archiv des Deutschen Museums, Bestand Luftfahrt – Persönlichkeiten – Frauen, Buchstabe A. Als Lufthansa-Angestellte hatte von Aschoff von 1933 bis 1942 sämtliche fliegerischen Veranstaltungen auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof sowie an- und abreisende Flieger, Politiker und Fliegerinnen fotografiert und die Fotografien großenteils kommentiert – ein wichtiges Dokument weiblicher (passiver) Begeisterung für die Luftfahrt.

4 Da in diesen Vereinen die Mitgliederstatistiken nicht getrennt nach Geschlechtern geführt wurden, ist der weibliche Anteil schwer zu eruieren. Weibliche (zumeist fördernde) Mitgliedschaft war unter anderem im Aeroclub von Deutschland möglich, der nationale und internationale Flugsportveranstaltungen förderte, den deutschen Flugsport im In- und Ausland repräsentierte und eine wichtige soziale Repräsentations- und Vermittlungsfunktion zwischen Flugsportlern, Luftfahrtindustrie und Politik einnahm. Vorsichtige Schätzungen aufgrund unvollständiger Mitgliederlisten indizieren etwa fünf bis zehn Prozent weiblicher Voll- oder fördernder Mitglieder. Frauen waren ebenso Mitglieder im Deutschen Luftfahrtverein (bis 1933, dann reorganisiert als Deutscher Luftsportverein, der Frauen ausschließlich die fördernde, also nichtfliegerische Mitgliedschaft erlaubte). Der DLV war Schirmherr aller flugsportlichen Veranstaltungen in Deutschland, regelte u.a. Versicherungsfragen, unterstützte die Vorbereitung und Planung flugsportlicher Projekte und die Ausbildung von Flugschülern. Frauen sind als fördernde oder volle Mitglieder auch in regionalen und lokalen Flugvereinen nachgewiesen und bei politisch motivierten Flugvereinen zumindest für die kommunistisch orientierten „Arbeiterfluggruppen der Kampfsportgemeinschaften für rote Sporteinheit“ 1931/32.

5 Frauen-Segelflugvereine sind Mitte der 1930er Jahre nachgewiesen für Berlin (insgesamt sieben, darunter Steglitz, Neukölln, Wilmersdorf), Stuttgart, Bremen, Erfurt, München, Hamburg, Chemnitz, Leipzig, Nürnberg, Worms, Frankfurt a.M., Halle, Gera, Darmstadt und Breslau. Diese Zahl kann keinesfalls als vollständig angesehen werden; es ist wahrscheinlich, dass die Zahl segelfliegender Frauen in die Tausende ging. Die wesentlich geringeren Kosten in der fliegerischen Ausbildung und Betätigung, das Agieren im rein weiblichen Umfeld und die völlig andere Konnotation des Segelflugs (als rein sportliche, gesellschaftlich geduldete bis akzeptierte Betätigung von Frauen im Flugsport) haben fliegerisch interessierte Frauen angezogen. Während der Segelflug für Männer in der Regel nur ein Durchgangsstadium der fliegerischen Betätigung war (vor allem ab Mitte der 1930er Jahre als Vorbereitung auf den Dienst in der Luftwaffe), war für Frauen der Segelflug in der Regel das Maximum flugsportlicher Betätigung.

risch interessierter Frauen auch tatsächlich fliegerisch tätig wurde. In der Regel war die einzige Betätigung, die diesen Frauen offen stand, die zumeist hobbymäßig betriebene Sportfliegerei, bei der sie auf eigene Finanzierung angewiesen waren und keinerlei berufliche Absicherung erfuhren. Damit wurden Frauen nicht nur von der wichtigsten Erwerbsquelle innerhalb der deutschen Luftfahrt, der in den 1920er Jahren aufblühenden und schnell internationales Renommee erreichenden kommerziellen Luftfahrt, konsequent abgeschnitten, sie wurden zudem der Möglichkeit beraubt, weibliches Leistungsvermögen in der Luftfahrt auf breiter Basis zu beweisen und gesellschaftliche Vorbehalte gegen ihre fachlichen, technischen, physischen und psychischen Kompetenzen als Pilotinnen zu entkräften.

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 zugängig 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 Luftverkehrs-Gesellschaften eintreten möchten, wir wären vielmehr schon zufrieden, einen beschränkten gewerblichen Führerschein zu erhalten.“⁶

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 ein- bis dreisitzigen 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. Dabei hatten neben 817 Männern, die vor dem Ersten Weltkrieg ihre Fluglizenz erworben hatten, bereits auch drei Frauen eine Fluglizenz erworben: Melli Beese 1911, Charlotte Möhring 1912 und Martha Behrbohm 1913. Beese baute eigene Flugzeuge, einzelne ihrer Entwicklungen wurden sogar patentiert, und Behrbohm war von Beruf Flugtechnikerin. Alle drei Vorkriegsfliegerinnen waren mit fliegerisch tätigen Ehemännern verheiratet, mit denen sie auf Flugschauen auftraten, Flugschulen betrieben und Flugschüler ausbildeten.

6 Thea Rasche, Frauenfliegerei und Wirtschaftslage, in: Flug, 1932, Nr. 10 u. 11 (Sondernummer: Frauen erobern die Luft), S. 7f., hier S. 7.

Der Erste Weltkrieg hatte den verheißungsvollen Anfängen weiblicher Betätigung in der Fliegerei allerdings ein Ende bereitet. In ihm hatten Flugzeug und Pilot ihre endgültige geschlechtliche Attributierung erfahren; aus seiner Feuertaufe erstanden beide als Objekt ausschließlich männlich-militärischer Identität. Im stilisierten MännlichkeitSENTWURF des neuen Fliegerhelden fand sich kein Platz mehr für weibliche Charakteristika. Verschärft wurde die Dissonanz der Geschlechter durch die 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 Luftstreitkräfte zur Bedeutungslosigkeit reduzierte, schuf ein Reservoir von Tausenden arbeitslosen Piloten der Fliegertruppe, denen die Möglichkeit verwehrt war, ihre fliegerischen Kriegserfahrungen beruflich zu verwerten. Männerbünde, die geschickt auch traditionelle geschlechtsdifferente Deutungsmuster des fliegerischen Könnens von Männern und Frauen nutzten, prägten von nun an die Geschlechterverhältnisse in der Luftfahrt. Im internationalen Wettlauf um die Hegemonie in der Luft schien Deutschland aufgrund der alliierten Restriktionen auf verlorenem Posten zu stehen. Angesichts dieser Ausgrenzung wurden Siegeswillen 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 berechtigte „Luftgeltung in der Welt“.⁷ Das dadurch entstandene Kontinuum männlich-militärischer Elitisierung sollte die Luftfahrt der Zwischenkriegsjahre prägen.

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

Somit verwundert es auch nicht, dass die 1925 verabschiedete Resolution der CINA (Commission Internationale de Navigation Aérienne),⁸ Frauen nicht in das Cockpit kommerzieller Flugzeuge zuzulassen, in Deutschland konse-

7 Zur Verwendung dieses Begriffs siehe u.a. Heinz Orlovius, Ausblick, in: Marga von Etzdorf, Kiek in die Welt, Berlin 1931, S. 171-173, hier S. 172.

8 Die CINA war im Gefolge des Ersten Weltkrieges 1919 als Beiproduct der Pariser Friedenskonferenz gegründet worden und war die oberste internationale Behörde zur Regulierung der Verwaltung und Gesetzgebung in der Luftfahrt.

quenter umgesetzt wurde als in den anderen industrialisierten Nationen. Frauen wurden jedoch nicht nur von einer Tätigkeit als Pilotinnen in der kommerziellen Luftfahrt ferngehalten, sondern bereits von einer Ausbildung an der Deutschen Verkehrsfliegerschule (DVS),⁹ deren Besuch die Voraussetzung für den Erwerb des kommerziellen Pilotenscheins (B1/B2-Schein) war.¹⁰ Eine Diskussion um diesen Ausschluss der Frauen wurde weder innerhalb der Piloten noch in der Gesellschaft geführt, so eindeutig war die soziale und kulturelle Attributierung von Frauen als für die Fliegerei ungeeignet: Die Palette der Vorwürfe reichte von biologischer Nicht-Eignung (aufgrund ihrer körperlichen, mentalen und emotionalen Konstitution) über Technikferne bis hin zu Befürchtungen, dass eine fliegerische Betätigung das „weibliche“ Wesen verderben könnte, indem fliegende Frauen promiskuitiv wären oder vermännlichen würden.¹¹

- 9 Die 1925 gegründete DVS war die zentrale Ausbildungsstätte für alle „Verkehrsflieger“ (kommerziellen Piloten) in Deutschland. Gegründet auf Initiative des Reichsverkehrsministeriums und deutscher Luftfahrtgesellschaften bildete sie in ihren Ausbildungsstätten Piloten ab dem B-Schein auf verschiedensten Flugzeugtypen sowie im Instrumenten-, Blind- und Kunstflug aus. Der Andrang auf die renommierte Schule war enorm: Nur etwa jeder zehnte der (ausschließlich männlichen) Bewerber wurde akzeptiert. Die DVS diente auch als wichtiges Bindeglied zwischen Ausbildungsstätten, wissenschaftlichen Instituten, Luftfahrtunternehmen und der Luftfahrtindustrie, die sie mit Piloten versorgte, und war eng in die geheimen deutschen Bestrebungen zur Wiederaufrüstung in der Luft eingebunden.
- 10 Die Einteilung der fachlichen Qualifikation von Piloten und Pilotinnen erfolgte über so genannte „Luftfahrscheine“, die sich in die der Kategorien A, B, C und K unterschieden. Der A1/A2-Schein war der so genannte Sportflugschein. Er konnte auf privaten Flugschulen oder auf den dem Deutschen Luftfahrtverband angeschlossenen Schulen der 1924 gegründeten Sportflug-GmbH (ab 1927: Deutsche Luftfahrt-GmbH) erworben werden. Mit dem A1-Schein, der lediglich ein auf sechs Monate beschränkter „Zwischenschein“ war, durften Flugschüler und -schülerinnen einsitzige Flugzeuge bis 500 Kilogramm Fluggewicht fliegen. Der A2-Schein gestattete das Fliegen von ein- bis dreisitzigen Flugzeugen bis 1000 Kilogramm Fluggewicht und konnte erst nach Vollendung des 18. Lebensjahres sowie nach Abschluss einer theoretischen und praktischen Prüfung erworben werden. Der B-Schein gliederte sich in die Kategorien B1 (ein- bis viersitzige Flugzeuge mit 1000 bis 2500 Kilogramm Fluggewicht) und B2 (ein- bis achtsitzige Flugzeuge mit einem Fluggewicht von 2500 bis 5000 Kilogramm), der C-Schein in C1 (einmotorige Flugzeuge über 5000 Kilogramm Fluggewicht) und C2 (mehrmotorige Flugzeuge über 5000 Kilogramm Fluggewicht). Der K-(Kunstflug-) Schein gliederte sich ebenfalls in die Kategorien K1 (mindestens 50 Flugstunden, einfache Figuren wie Loopings, Turns, Rollen und Trudeln neben Ziellandung mit stehender Latte) und K2 (vor allem Rückenflüge, Sturzflug usw.) und konnte in privater Ausbildung erworben werden. Frauen waren grundsätzlich vom Erwerb von B- und C-Scheinen ausgeschlossen. Allerdings gelang Marga von Etzdorf 1928 der Erwerb des B1/B2-Scheines, und Hanna Reitsch durfte 1934 als Belohnung für herausragende fliegerische Leistungen die DVS besuchen. Die Physikerin, Ingenieurin und Testpilotin Melitta Schiller-von Stauffenberg ist die dritte deutsche Fliegerin, die vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges einen B-Schein erwarb. Aufgrund der Einbeziehung von Fliegerinnen in Überführungsauflagen während des Krieges hat mindestens ein Dutzend weiterer deutscher Fliegerinnen in Umschulungskursen den B1/B2-Schein erwerben können.
- 11 Für die Diskussion der „Vermännlichung“ von Fliegerinnen finden sich u.a. Belege in Carl-Maria Holzapfel, Käthe Stocks u. Rudolf Stocks, Frauen fliegen. Sechzehn deutsche Pilotinnen in ihren Leistungen und Abenteuern, Berlin 1931, S. 42; Hans-Georg Schulze,

Symptomatisch für diese Sichtweise ist die Ansicht von Fritz Stamer, dem Leiter der Segelflugschule der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug (DFS), die er mit Bezug auf Hanna Reitschs Tätigkeit als Forschungsfliegerin an dieser Einrichtung artikulierte: „Die Frau, welche die harten körperlichen Beanspruchungen sozusagen trainiert, die den vorbehaltlosen Einsatz der ganzen Person immer wieder mit Selbstverständlichkeit vornimmt, die zu schneller Entschlossenheit, kalter Überlegung und eiserner Konsequenz erzogen wird, oder sich selbst erzieht, verliert immer mehr die Weichheit und Anpassungsfähigkeit, ich möchte sagen Anschmiegsamkeit, die uns als typisch für die Frau erscheint. ... Das bedeutet, daß es kaum denkbar ist, daß eine beruflich tätige Forschungsfliegerin neben ihrem Beruf beispielsweise Braut, Ehefrau oder Mutter ist. Sicherlich ist das ein Punkt, den eine Frau bedenken sollte, bevor sie diese Laufbahn einer Forschungsfliegerin beginnt. Vielleicht aber ist dies auch ein Punkt, der den Arzt, in diesem Falle den Seelenarzt, interessieren sollte. Es ist durchaus denkbar, daß die Frau in ihrem Seelenleben Schaden nimmt, dadurch, daß sie von dem eigentlich naturgegebenen Beruf der Frau immer mehr Abstand nimmt.“¹²

Die Ausgrenzung der Frauen aus der Luftfahrt und damit aus der Aneignung der Technik erfolgte somit auf zweifache Weise: zum einen durch die symbolische Oktroyierung einer Dichotomie zwischen den Kategorien „Frau“ und „Technik“, und zum anderen durch die reale Ausgrenzung der Frauen aus einer beruflichen Betätigung in der Luftfahrt. Marga von Etzdorf gelang es als einziger deutscher Fliegerin, jemals in der kommerziellen Luftfahrt tätig zu werden: Für insgesamt 15.000 Kilometer flog sie 1927/28 als „zweiter Führer“ bei der Deutschen Lufthansa und bei der Hamburger Verkehrsgesellschaft, bevor sie sich als Pilotin sportlicher Langstreckenflüge profilierte. Interessanterweise finden sich keine zeitgenössischen Reflexionen über diese Tätigkeit einer Frau als Kopilotin – wie von Etzdorf, so hütteten sich auch beide Luftfahrtunternehmen, die Präsenz einer Pilotin im Verkehrsflug publik zu machen; musste doch auf Vorbehalte und Ängste der Passagiere Rücksicht genommen werden. Probleme oder gar ein Absturz des Flugzeugs, auf dem von Etzdorf als Kopilotin tätig war, hätten sich nicht nur für das Renommee der Fliegerin äußerst negativ ausgewirkt – auch die Unternehmen hätten ernsthaften betriebswirtschaftlichen Schaden befürchten müssen. Schon beim Erwerb der banalen Voraussetzung jeglicher fliegerischer Betätigung, dem Erwerb des privaten Sportflugscheines (A1/A2-Schein), waren Frauen benachteiligt: 1927/28 betragen die Ausbildungskosten für Frauen 3500 Mark, für Männer 1000 Mark. Offiziell wurde dieser Preisunterschied mit der Bewertung der Frauen als vermeintlicher „Hochrisikogruppe“ begründet.

Frauen und Fliegen, in: Gerhard Zirwas, Deutsche Fliegerei. Ein Appell an Deutschlands Jugend, Leipzig 1933, S. 139; und mehrfach bei Rolf Italiaander, Drei deutsche Fliegerinnen. Elly Beinhorn – Thea Rasche – Hanna Reitsch, Berlin 1940.

12 Italiaander (wie Anm. 11), S. 90f.

det, tatsächlich aber reflektierte er die starke Subventionierung der Ausbildung männlicher Piloten, die in deren potentieller militärischer Verwertbarkeit begründet war. Die Diskrepanz verbesserte sich im Lauf des folgenden Jahrzehnts nur scheinbar: Zwar zahlten Frauen 1938/39 nur noch 1000 RM, Männer aber nun 200 RM. Während Frauen 1927/28 das 3,5fache der Ausbildungsbücher für Männer gezahlt hatten, zahlten sie jetzt das Fünffache.¹³

Thea Rasche war 1925 die erste Deutsche, die nach 1918 einen Sportflugschein erwarb. Bis etwa 1930 folgten ihr mindestens dreißig weitere Fliegerinnen nach, bis 1933 nochmals über dreißig. Die starke quantitative und qualitative Präsenz der Fliegerinnen trotz ihrer Ausgrenzung aus der kommerziellen Luftfahrt erklärt sich vorrangig aus den ökonomischen und politischen Bedürfnissen des deutschen 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 als Reservoir für die künftige Luftwaffe konzipiert war, sondern auch durch die Gründung der Deutschen Luftfahrt-GmbH 1927, die die „Pflege und Förderung des Motorflugsports“ und die „gemeinnützige Fliegerausbildung“ zu ihrem Ziel erklärt hatte.¹⁴ In ihr wurden zahlreiche Reichswehr-Angehörige zu (Sport-)Fliegern ausgebildet; den eigentlichen Zweck der – durch die alliierten Kontrollmächte stark limitierten – Gewinnung militärischer Flugzeugführer verbrämte man erfolgreich durch die Aufnahme 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 Aufsehen erregendes 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. 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. Der Erwerb

13 Siehe 5 Jahre Deutsche Luftfahrt-GmbH, in: Die Luftwacht, Juni 1932, S. 217ff. und Neue Ausbildungskosten für Motorflug und Flugstundenkosten für Übungsflüge im NS-Fliegerkorps, in: Deutsche Luftwacht – Luftwelt, Juli 1938, S. 246ff.

14 Die Luftwacht, Mai 1927, S. 298. Die Deutsche Luftfahrt-GmbH war die Nachfolgerin der 1924 gegründeten Deutschen Sportflug-GmbH, die 1926 durch die Alliierten wegen ihrer die alliierten Kontrollbestimmungen unterlaufenden Aktivitäten aufgelöst worden war.

des Kunstflugscheins (K-Schein) war für sie die einzige mögliche Weiterbildung. Der K-Schein eröffnete zumindest 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 – alles 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 erzielen: Das Angebot an Kunstfliegern war um 1930 so groß geworden, dass nur noch fünf bis zehn Prozent der Gagen aus der Mitte der 1920er Jahre gezahlt wurden.¹⁵

Eine zweite Einnahmequelle bot sich mit Werbeverträgen und Reklameflügen. Obwohl eine grundsätzliche Analyse von Sportfliegern und Sportfliegerinnen als WerbeträgerInnen noch aussteht, ist unverkennbar, dass weibliche Piloten überproportional stark in der Werbung vertreten waren und für eine wesentlich breitere Produktpalette warben. 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.¹⁶ 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.¹⁷ Für das ökonomische Überleben einer freiberuflichen Sportpilotin war das eigene Flugzeug als Produktionsmittel nahezu unabdingbar: Es belegte die Ernsthaftigkeit und Langfristigkeit der fliegerischen Ambitionen und ermöglichte zudem, kurzfristig und flexibel auf Werbeaufträge zu reagieren. Gleichwohl waren der Besitz eines eigenen Flugzeugs und die Existenz als freiberufliche Fliegerin eine hohe finanzielle Belastung, die nur die wenigsten Fliegerinnen dauerhaft tragen konnten;¹⁸ eine Herkunft der Pilotinnen aus den sozialen Mittel- und Oberschichten

15 Zu beiden Zahlenangaben siehe Thea Rasche, ... und über uns die Fliegerei, Berlin o.J. (wohl 1940 oder 1941), S. 145.

16 Siehe Holzapfel/Stocks/Stocks (wie Anm. 11), S. 90.

17 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 Landgebühren, 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.

18 Auf den Sportpiloten und -pilotinnen lastete das volle unternehmerische Risiko. Sämtliche Versicherungen, Gebühren, laufende, Unterhalts-, Transport- und Unterkunftskosten waren von den freiberuflich tätigen Fliegern und Fliegerinnen zu tragen, dazu Kosten für Reparaturen, Ersatzteile, Monturdienste und Inspektionen. Bei ausfallenden Flugveranstaltungen (zum Beispiel aufgrund von schlechtem Wetter) entstanden hohe Kosten,

ten der Gesellschaft war dafür unabdingbar. Rekonstruierte Fliegerinnen-Biografien belegen zwar, dass etwa ein Viertel der fliegenden Frauen aus sozial weniger begüterten Verhältnissen stammte (so war zum Beispiel Lucie Byczkowsky Laborantin, Krankenpflegerin und Apothekenangestellte; Eva-Essa von Dewitz Sekretärin; Lisa Döhle Friseuse, Stenotypistin und Kontoristin; Agathe Gerdes Lehrerin; Irma Thoma Kunstgewerblerin und Sekretärin); dauerhaft war mit geringem Vermögen und Einkommen jedoch die fliegerische Betätigung nicht zu finanzieren. Die Karrieren dieser Fliegerinnen endeten somit trotz beachtlicher Erfolge innerhalb weniger Jahre. Auch bei Fliegerinnen aus den sozialen Oberschichten wie Marga von Etzdorf, Thea Rasche und Christel-Marie Schultes blieb die finanzielle Belastung hoch. Vor allem einkommensschwache Zeiten und Abstürze bedeuteten schwere Verluste, die in der Regel nur mit Rückgriff auf das Familienvermögen durchgestanden werden konnten, was das ob der zumeist als „nichtstandesgemäß“ betrachteten Betätigung ohnehin angespannte Verhältnis zur Familie weiter belastete. Andere Fliegerinnen ermöglichten oder sicherten sich ihre fliegerische Betätigung durch die Heirat mit vermögenden und oftmals auch fliegenden Männern, was auch auf die soziale Mobilität verweist, die dem medienträchtigen Image der Fliegerin in den Zwischenkriegsjahren innewohnte. Der Besitz eines Flugzeuges deutet aber auch auf ein ambivalentes Verhältnis zwischen männlichen und weiblichen Fliegern hin: Beim Verleih firmen-, club- oder vereinseigener Flugzeuge – der Alternative zum Privatbesitz –, aber auch bei der Teilnahme an Wettbewerben – so wie es Elly Beinhorn beim Europaflug 1932 widerfuhr, als das ihr von der Firma Heinkel zur Verfügung gestellte Flugzeug einem männlichen Flieger übergeben wurde – wurden Frauen wiederholt gegenüber ihren Kollegen benachteiligt. Klar artikuliert wurde diese Diskriminierung von den Frauen jedoch nie, da die Kooperation mit den führenden Männern in Clubs und Vereinen für die fliegerische Betätigung der Frauen unabdingbar war.

In den Medien wurde diese Ambivalenz des Geschlechterverhältnisses allerdings kaum sichtbar. Statt dessen finden sich zahlreiche Hinweise darauf, dass viele Fliegerinnen in ihren Fluglehrern und Sportfliegerkameraden einfluss- und kenntnisreiche Förderer und Unterstützer fanden, so Luise

die durch keinerlei Einnahmen gedeckt wurden. Bei Auslandsprojekten kamen weitere Ausgaben für Pässe, Visa, Ein- und Durchfluggenehmigungen, Lande- und Unterstellgenehmigungen, Kartenmaterial und die Voraborganisation der Bereitstellung von Treibstoff hinzu. Die Mitgliedschaft in verschiedenen lokalen, regionalen oder nationalen Vereinigungen wie dem Aeroclub von Deutschland, dem Deutschen Luftfahrtverein (DLV, ab 1933 als Deutscher Luftsportverein reorganisiert) oder der internationalen Fédération Aeronautique Internationale (FAI) gewährte teilweise finanzielle Vorteile wie Gruppenrabatte in Versicherungen, Vorteilsgebühren beim Ausleihen von Flugzeugen, die begrenzte Befreiung von Lande- und/oder Unterstellgebühren im Ausland, den erleichterten Zugang zur Regelung von Pass- und Visaangelegenheiten für Auslandsflüge oder zum raren und teuren Kartenmaterial für Fernflüge.

Hoffmann in ihrem Kunstfluglehrer Fritz Seelbach, Liesel Bach und Rose-Marie Schiele in ihrem Lehrer Jakob Möltgen sowie Thea Rasche in ihrem Lehrer Paul Bäumer und in Ernst Udet, dem hochdekorierten Piloten des Ersten Weltkrieges. Udet, einer der führenden Kunstflieger in Europa, förderte und unterstützte ebenfalls Elly Beinhorn, Eva-Essa von Dewitz, Christel-Marie Schultes, Antonie Straßmann und Henny Schmidt. Zu den Fliegerinnen, die mit Fliegern verheiratet waren, gehörten Ilse Fastenrath, Margaret Fus-bahn, Hertha Mirow-von Gronau, Ingeborg von Königswald, Anneliese Lieben, Georgia Lind, Gudrun-Maria Pogge-Osterkamp, Rosl Richter, Beate Köstlin-Uhse und Liesel Zangemeister.

Udet bescheinigte seinen Kolleginnen ebensolche nervliche Ausgegli-chenheit beim Flug, technische Begabung, fliegerisches Können und „Finger-spitzengefühl“ wie männlichen Fliegern.¹⁹ Doch seine Stimme war eher eine Ausnahme im Kanon des Lobgesangs: Auch wenn berühmte Flieger wie Hermann Köhl und Wolfgang von Gronau Frauen zu einer Betätigung in der Luftfahrt ermutigten, so fokussierten sie – und auch die Berichterstattung der Medien – nicht auf das technische Interesse und Können der Frauen, sondern auf die „Emanzipation“, das „Freiheitsgefühl“, das Fliegen den Frauen vermit-teln würde. Indem so bei den Frauen eine emotionale Nähe zum Gefühl des Fliegens bei gleichzeitiger rationaler Distanz zur Technik des Flugzeugs kon-struiert wurde, konnte die Technikrezeption der Fliegerinnen marginalisiert werden: Ihrer Fliegerei wurde ein „dekorativer“ Charakter zugeschrieben; trotz aller Verdienste fehlte ihr eben doch das Wesen „wirklicher“ fliegeri-scher Betätigung. So schrieb Hermann Köhl 1931 über die deutschen Sport-fliegerinnen: „Alles junge Geschöpfe, Kinder ihrer Zeit, die den breiten aus-getretenen Pfad des Herkömmlichen verlassen haben, gekämpft haben für ihre heiße Sehnsucht, sich frei zu machen, loszulösen von Erde und Erd-gebundenheit. Sie haben es erreicht, kühne, unerschrockene Frauen, beherr-schen sie ihre Maschine, die ihnen ihr liebstes Gut bedeutet, das feine Instru-ment, 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 Unerschrocken-heit und sind bei allem doch ganze Frauen geblieben in des Wortes schönster Bedeutung.“²⁰

Auch die Fliegerinnen selbst stellten sich in den Kontext dieser verharm-losenden Darstellung ihrer Betätigung. Auf gesellschaftliche Duldung ange-wiesen, entkleideten sie ihre Betätigung jeglichen brisanten Charakters und fokussierten auf Aspekte ihres Images, die in geringerem Widerspruch zu ihrem weiblichen Geschlechtsrollenstereotyp standen, um zu beweisen, dass

19 Siehe dazu u.a. ein Interview mit Antonie Strassmann und Ernst Udet in: Der Tag, 22.11.1929. Eignet sich die Frau zur Pilotin? Was sie selbst – und was Altmeister Ernst Udet dazu sagt.

20 Holzapfel/Stocks/Stocks (wie Anm. 11), S. 11.

sie „Frauen geblieben [waren] in des Wortes schönster Bedeutung“.. „Ich weiß natürlich, was eine Zündkerze ist, aber ich schraube sie nicht gern heraus“, insistierte die Fliegerin Margaret Fusbahn 1930, die soeben mit ihrem Ehemann als Passagier einen internationalen Höhenrekord für Sportflugzeuge aufgestellt hatte. „Ich weiß, daß die Ventilstöbel 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.“²¹ Obwohl Fusbahn 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.“²² Auch Kunstfliegerin Liesel Bach beeilte sich zu versichern: „Jede echte Fliegerin ist auch gleichzeitig eine echte Frau, die an Gefühlstiefe keiner anderen nachsteht.“²³

„Weibliche“ „Gefühlstiefe“ anstatt „männlichen“ „fliegerischen Gefühls“: Letzteres, ein Kernkriterium maskuliner Selbstdarstellung in der Luftfahrt, wurde von Fliegerinnen kaum jemals für sich apostrophiert, im stillen Einverständnis der Geschlechter war dies ein Areal exklusiv männlicher Inszenierung. Jedes Eindringen hier hätte die Fliegerinnen, wie bereits Bettina Gundler in ihren verdienstvollen Untersuchungen zu den frühen Fliegerinnen nachgewiesen hat, in ein männerbündisches, von biologistischen und patriarchalen Vorurteilen gestütztes „Bollwerk“ laufen lassen: „Insofern Frauen Flugzeuge kaum als Ergänzung ihrer Körperlichkeit, sondern bestenfalls als ‚geliebten‘ Träger und technischen Untersatz beschrieben, der ihnen das Erlebnis der Freiheit über den Wolken ermöglichte“, stellt Gundler fest, „mussten sie zwangsläufig auch in dieser Interpretation als die schlechteren Pilotinnen betrachtet werden. ... Das ‚fliegerische Gefühl‘ implizierte zugleich jene enge körperliche Beziehung zur Flugmaschine, wie sie für Jagdflieger galt. Derjenige dagegen, ‚der stets dem Flugzeug als etwas Fremden gegenübersteht, dieses als ein Produkt der Technik ansieht, das vom Menschen zu zweckmäßigen Bewegungen und Fluglagen gezwungen werden muß‘, ließ nur wenig ‚fliegerisches Gefühl‘ erkennen.“²⁴ Eine solche zeitgenössische Interpretation kam zweifellos den Intentionen der Pilotinnen auf die Verharmlosung ihres brisanten Eindringens in die Männerdomäne entgegen.

21 Ebd., S. 41.

22 Ebd., S. 42.

23 Liesel Bach, Bordbuch D-2495, Berlin 1937, S. 173.

24 Bettina Gundler, Geschlechterverhältnisse in der Luftfahrt, in: Christoph Meinel u. Monika Renneberg (Hg.), Geschlechterverhältnisse in Medizin, Naturwissenschaft und Technik, Bassum, Stuttgart 1996, S. 245-252, hier S. 249. Siehe auch Bettina Gundler, „Nie wird die Fliegerei als Beruf überfüllt sein von Frauen“. Geschlechterverhältnisse und berufliche Perspektiven in den Anfängen der Luftfahrt, in: *metis* 4, 1995, H. 1, S. 29-40.

Dabei waren die technischen Kenntnisse vieler Fliegerinnen durchaus umfassend: Eine Ausbildung in den theoretischen und praktischen Grundlagen des Fliegens – einschließlich Meteorologie, Physik und Motorenkunde – war für die Erlangung des A1/A2-Scheins unumgänglich.²⁵ Zudem musste eine Fliegerin ihren Motor selbstständig warten und reparieren können, was allein schon durch die Störanfälligkeit der technischen Teile und die extremen Kosten für einen begleitenden Monteur eher die Regel denn die Ausnahme war. Auch für den von Frauen oftmals praktizierten Kunstflug waren solide theoretische und technische Kenntnisse unabdingbar. Die Fliegerin Irma Thomas äußerte: „Meine größte Freude war, einen Motor zu demontieren, zu reinigen und dann wieder zusammenzusetzen. Je schwerer und komplizierter eine Arbeit, desto lieber.“²⁶ Christel-Marie Schultes baute den Motor des Flugzeugs, mit dem sie 1930 um die Welt fliegen wollte, im Werk eigenhändig zusammen, um ihn bis in das letzte Detail zu kennen. Und aus Elly Beinhorns Beschreibung einer Notlandung in Nordafrika mit dem Flieger Theo Osterkamp wird ersichtlich, dass sie sich bezüglich ihrer technischen

25 Die Ausbildung erstreckte sich zumeist über mehrere Monate. Ausbildungs- und Prüfungs-inhalte variierten im Laufe der Jahre leicht, nachfolgend ist der Stand von 1933 angegeben (Otto R. Thomsen, Sportfliegerausbildung, Berlin 1933). Danach umfasste der theoretische Teil Flugzeugkunde, Motorenkunde, Betriebsstörungen und deren Beseitigung, Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Flugzeuges vor Flugantritt, Verhalten während des Fluges und in Notfällen, deutsches Luftrecht, vor allem Verkehrsvorschriften und Bordbücher, praktische Wetterkunde; Vorbereitung eines Streckenflugs, Kartenlesen, Ortung, Kenntnis der Lage der wichtigsten deutschen Flughäfen, Messgerätekunde und erste Hilfe bei Unfällen. Die praktische Prüfung umfasste nach mindestens 60 kurzen Alleinflügen und mindestens 15 Flugstunden einen Geschicklichkeitsflug (ein fünfmal wiederholter Schleifenflug in Achtenform um festgelegte Wendepunkte mit anschließender Landung mit auf Leerlauf gedrosseltem Motor in einem Zielfeld von 250 Meter Länge und 50 Meter Breite), drei Ziellandungen hintereinander aus verschiedenen Höhen zwischen 600 und 800 Meter in einem Zielfeld von 250 mal 50 Metern mit Motor im Leerlauf einmal quer zum Wind, einmal mit dem Wind, einmal gegen den Wind (diese Bedingung war in höchstens sechs Flügen zu erfüllen), einen Höhenflug von mindestens einer Stunde Dauer in mindestens 2000 Metern mit anschließender Ziellandung im Kurven- und Spiralflug aus 1500 Meter Höhe mit wiederholten Rechts- und Linkswendungen sowie einen Streckenflug von 300 Kilometer Länge mit zwei Zwischenlandungen, der allein im gleichen Flugzeug innerhalb von acht Stunden zu erfüllen war. Flugstrecke und Landeplätze waren dabei behördlich vorgeschrieben. Frauen mit Sportfluglizenz standen lediglich die so genannten Leichtflugzeuge zur Verfügung, deren Gewichtsbegrenzung bereits durch die Bestimmungen des A1/A2-Scheines definiert war (1000 Kilogramm Fluggewicht). Diese Flugzeuge unterteilten sich – je nach der Art der mit ihnen durchgeführten Flüge – in Schulflugzeuge, die zur Ausbildung verwendet wurden und aerodynamisch besonders stabil und gutmütig waren; Sportflugzeuge, mit denen tatsächlich ein Sport ausgeübt und an Wettbewerben teilgenommen wurde; zum Kunstflug zugelassene Motorflugzeuge, die sich durch aerodynamische Indifferenz und hohe Belastbarkeit auszeichneten; sowie in maximal dreisitzige Reiseflugzeuge, die in der Regel technisch aufwändiger ausgestattet waren, so zum Beispiel ab Mitte der 1930er Jahre mit verstellbarer Luftschaube und einziehbarem Fahrwerk.

26 Holzapfel/Stocks/Stocks (wie Anm. 11), S. 94.

Kenntnisse durchaus als ihrem Kollegen gleichwertig verstand. Beide kannten den Motorentyp nicht, und so zeigte sich „das für die deutsche Sportfliegerei blamable Ergebnis ..., wie zwei nicht unbekannte Flieger eifrig im Instruktionsbuch nachblätterten, wie man wohl an die einzelnen Düsen herankäme. Eigentlich war das eine Affenschande, und wir sahen einander vorwurfsvoll an. Immerhin gelang es uns mit Hilfe der Motorenbeschreibung, den Vergaser zu reinigen.“²⁷ Besonders peinlich war Beinhorn, die ihre Flugzeuge beständig unterwegs reparieren musste, diese Episode keinesfalls, da sie ihren Ruf als fähige Fliegerin und Motorenwartin im Allgemeinen gewahrt wusste. Auch für Liesel Bach, Vera von Bissing, Marga von Etzdorf, Margaret Fusbahn, Hertha von Gronau, Luise Hoffmann, Karin Mannesmann, Anneliese Lieben, Thea Rasche, Else Roos, Lisl Schwab, Antonie Straßmann und Beate Uhse sind umfassende technische Kenntnisse nachgewiesen, die sie befähigten, Schäden an ihren Flugzeugen durchaus allein zu beheben. Zahlreiche Fliegerinnen bildeten sich auch nach Abschluss ihrer Ausbildung technisch weiter und absolvierten Praktika und Lehrgänge in Flugzeugfirmen – vor allem dann, wenn sie neue Flugzeugtypen zu fliegen begannen. Fotografien, die Fliegerinnen an ihren Flugzeugen arbeitend zeigen, reflektieren also durchaus die Realität und nicht eine verzerrte Projektion der Medien. Doch während der vermeintliche Gegensatz von „Frau“ und „Technik“ sich in den Medien optisch vermarkten ließ, blieb die inhaltliche Auseinandersetzung aus, wurde der soziale Sprengstoff, den die technischen Fähigkeiten der Fliegerinnen darstellten, verdrängt und negiert.

Unter diesen Prämissen durfte das Lob der Flieger für ihre Kolleginnen überschwänglich ausfallen, konnten männliche Flieger ihre Kolleginnen protegieren, ohne die eigene Position zu gefährden, und konnten so zugleich die Hierarchie der Geschlechter in der Luftfahrt zementieren. Die Präsenz fliegender Frauen steigerte die öffentliche Aufmerksamkeit und das Interesse der Medien für Flugveranstaltungen – und damit für die fliegenden Männer an der Seite der Frauen.²⁸ Köhls Lobgesang auf die fliegenden Frauen bekommt so 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 hat²⁹ – als außerordentlich wirksames und versatil verfügbares Instrument erwiesen. Unter tatkräftiger Mithilfe fliegender Frauen, die damit ihren

27 Elly Beinhorn, *Alleinflug. Mein Leben*, München 1987, S. 78.

28 Bereits zu Ende der 1920er Jahre hatten Frauen gemeinsam mit Männern an Wettbewerben wie dem Zuverlässigkeitssflug 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.

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



Abb. 1: Marga von Etzdorf auf dem Flugzeug liegend, beim Reinigen des Motors, 1928. Quelle: Luft- und Raumfahrtarchiv des Deutschen Museum, Bild-Nr. 42007 (Foto Deutsches Museum).

fliegenden Kameraden zu sicheren Einkommensmöglichkeiten verhalfen, vollzog sich in den 1920er Jahren nicht nur der Imagewandel von der militärischen zur zivilen und sportlichen Nutzung der Luftfahrt. Frauen, die als das angeblich technisch unbedarfte, schwächere und furchtsamere Geschlecht Flugzeuge meisterten, bewiesen, 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 – und ihre Krux: Männer waren hervorragende Piloten, weil sie von Natur aus so veranlagt waren; Frauen flogen gut, weil die (männliche) Technik es ihnen ermöglichte.

Wenn der „Grünspecht“ fliegt: Frauen am Männerhimmel

Auch Elly Beinhorn, weltberühmte deutsche Fliegerin Anfang der 1930er Jahre, thematisierte 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 Flugeleven in einer Gruppe von Flugschülern schilderte: „Während Rosalind mit sicherem Schwung auf die Fläche und in den Führersitz kletterte, stand alles herum wie vom Schlag-ge gerüht. Einige fünfzehn zart aufgekeimte Vatergefühle verstummt 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.“³⁰

Beinhorns Beschreibung der paternalistisch-herablassenden Einstellung, der sich weibliche Flugspiranten ausgesetzt sahen, war durchaus realistisch, denn die Konflikte, die zwischen männlichen und weiblichen Flugschülern entbrannten, waren zum Teil gravierend: So wurde Erika Naumann 1927 während ihrer Ausbildung beim Leipziger Verein für Luftfahrt und Flugwesen so stark sabotiert, dass sie auf eine andere Flugschule überwechseln musste.³¹ Auch Else Roos beschreibt, dass sie während ihrer Ausbildung seitens der Flugschüler behindert und beschimpft wurde – ein Verhalten, das sich erst mit der bestandenen Prüfung änderte.³² 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 Lebenserfahrung 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 Frausein 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: Da 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: Herausragende Fliegerinnen präsentierten somit nicht mehr das Leistungs-

30 Elly Beinhorn, Grünspecht wird ein Flieger. Der Werdegang eines Flugschülers, Leipzig 1935, S. 56 u. 60.

31 Siehe Rebmann (wie Anm. 2), S. 409.

32 Else Roos-Kocher, Eine Frau lernt fliegen, in: Paul Löcher (Hg.), Wie's einstens war in unserer Zeit, Ostfildern 1980, S. 266-272.

vermögen ihres Geschlechts, sondern positionierten sich außerhalb ihres Geschlechtes als Einzelkämpferinnen, die sich bereitwillig in die männliche Flugwelt ein- und unterordneten. Auf diese Weise wurden sie zu Ausnahmerscheinungen 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 wird auch verständlich, warum sich viele Motorfliegerinnen gegen einen generellen Zugang von Frauen zu Flugsport oder Luftfahrt aussprachen. 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.“³³ 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 bedeutet 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.“³⁴ 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!“³⁵

„Mit der Wahl des Flugziels dem Vaterlande nützen“: Deutsche Fliegerinnen im Ausland

Auf der Suche nach neuen Einkommensquellen setzten um 1930 die ersten deutschen Fliegerinnen – auch hier wieder mit mehrjähriger Verspätung gegenüber ihren männlichen Kollegen – zu Auslandsflügen an. Während männ-

33 Elly Beinhorn, Ich fliege um die Welt, Berlin 1952, S. 13.

34 Rasche (wie Anm. 15), S. 146.

35 Holzapfel/Stocks/Stocks (wie Anm. 11), S. 20f.

liche Sportflieger wie Theo Osterkamp, Karl Schwalbe und Friedrich-Karl Freiherr von und zu Koenig-Warthausen sich jedoch wesentlich weniger Vorbehalten bei der Suche nach Einkommen, Ruhm und Abenteuern jeglicher Art ausgesetzt sahen, hatten Frauen keine Chance, gesellschaftlich ihre Ambitionen 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. Dem erfolgreichen Tokio-Flug Marga von Etzdorfs 1931 sprach der Pressesprecher der Lufthansa sogar ebensolche Bedeutung „für die deutsche Luftfahrt, ja in verstärktem 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.“³⁶

Eine enge Symbiose entwickelte sich auch zwischen Elly Beinhorn und der Firma Heinkel. Für den Europa-Rundflug 1932 hatte Heinkel Beinhorn zur Pilotin seiner neu entwickelten He 64 erkoren; allerdings wurde Beinhorn zum Rückzug aus dem Wettbewerb veranlasst, nachdem sich das Flugzeug des zweimaligen Rundflug-Gewinners Fritz Morzik als nicht wettbewerbsreif herausgestellt hatte: Morzik erhielt Beinhorns Maschine zugesprochen und die Pilotin durfte den Wettbewerb lediglich als Reporterin begleiten.³⁷ Dabei

36 Orlovius (wie Anm. 7), S. 172f.

37 Siehe dazu u.a. o.V., Kritische Betrachtungen zum Ergebnis des Internationalen Rundflugs 1932, in: Deutsche Luftwacht – Luftwelt, 1934, S. 334f. und Walther Kleffel, 5000 Worte Europa-Flug, in: Die Luftreise, 1932, H. 2, S. 31f. 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.



Abb. 2: Medienwirksam ins Bild gesetzt: Ein Besuch Elly Beinhorns bei der Firma Heinkel 1932. Die Firma Heinkel fertigte von dem Besuch – zweifellos zu Werbezwecken – eine ganze Serie von Aufnahmen an. Quelle: Archiv des Deutschen Museum, FA Heinkel, 001/1731, Bild-Nr. CD58243 (Foto Deutsches Museum).

hatte 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 zu modifizieren und in Serie zu bauen.³⁸ 1935 und 1936 sollte Elly Beinhorn diese Erfolgsgeschichte in wesentlich größerem Maßstab mit ihren aufsehenerregenden Rekordflügen auf der Bf 108 „Taifun“ wiederholen.

Grundlage der erfolgreichen Zusammenarbeit zwischen Herstellern und Fliegerinnen war jedoch das erfolgreiche Agieren der Pilotin. Navigationsfehler, Pannen, Brüche 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 führen-

38 Siehe Jack Meaden, Elly Beinhorn – The Girls Who Flew Around the World, in: Archive. The Air Britain Civil Aviation Historical Quarterly, 1995, H. 2, S. 47f. und ders., Elly Beinhorn and the Heinkels, in: Archive. The Air Britain Civil Aviation Historical Quarterly, Teil 1: 1995, H. 2, S. 63f., Teil 2: 1995, H. 4, S. 101f.

den Fliegerinnen ihrer Zeit begründet hatten, jedoch stets auf dem Rückflug mit einem Bruch endeten, fand deshalb kaum noch Sponsoren für neue Projekte. Ihr Fernflug nach Australien 1933 endete bereits bei einer Bruchlandung nahe Aleppo, Syrien; die Fliegerin erschoss sich unmittelbar danach. Eine nachfolgende Untersuchung des peinlich berührten Auswärtigen Amtes enthüllte, dass von Etzdorf auf ihrer Reise Verhandlungen zu deutschen Waffenlieferungen von privater Seite in das Ausland angestrebt hatte, an denen sie finanziell beteiligt werden sollte. Auf der verzweifelten Suche nach Finanzierungsmöglichkeiten hatte sie diese illegalen Aktivitäten auf sich genommen und musste nun die inkriminierende Aufdeckung durch die französischen Mandatsträger des Flughafens befürchten. 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 ihre wiederholten Brüche zugeschrieben und nicht ihrer desperaten finanziellen Lage, die sie zur Übertretung der internationalen gesetzlichen Regelungen für Sportflieger gezwungen hatte.

Mit der ökonomischen Dimension der Auslandsflüge untrennbar verbunden war eine politische, bei der die Geschlechtsstereotype wiederum zugunsten der Fliegerinnen wirkte. 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 deutsche Volk geschlossen hinter den offiziell deklarierten 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. Ein begeisterter Zuhörer eines Vortrages von Elly Beinhorn in den USA 1934 schrieb enthusiastisch an das Auswärtige Amt in Berlin: „Wir waren freudig überrascht, in ihr nicht eine ältliche, schrullige Dame zu finden, sondern ein höchst energisches, anziehendes junges Mädchen. Das brauchen wir hier, vor allem nachdem grauenhafte Geschichten über die an die Küche gefesselte deutsche Hausfrau weit in Umlauf gesetzt waren. Fräulein Beinhorn hat allgemein sehr gefallen. [...] Sie hat] als ‚inoffizielle Gesandte‘ ausgezeichnete Arbeit geleistet. Sendet uns nur mehr solche Leute herüber, auch wenn sie nur auf kurzen Besuch kommen.“³⁹

Unabhängig davon, wie schnell sich die Fliegerinnen selbst dieser Interpretation bewusst wurden: Ihre Vereinnahmung durch den Staat erfolgte nahezu unmittelbar. Bis zur Mitte der 1930er Jahre wurden deutsche Pilotin-

39 Politisches Archiv Auswärtiges Amt, R 32475, Brief des Ingenieurs Ulrich von Bülow, ohne Datum, Hervorhebung im Original.

nen zu „fliegenden Botschafterinnen“ ihrer Nation überall in Europa, in Asien, Afrika, Amerika und den ehemaligen deutschen Kolonien. 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, was ihnen die staatliche Unterstützung und auch Finanzierung ihrer Flüge sicherte. Andere – so wie Elly Beinhorn – versuchten den vorsichtigen Spagat, eine staatliche Unterstützung ihrer Flüge zu erreichen, ohne sich vereinnahmen zu lassen. Fliegerinnen wurden so in den frühen Jahren des Regimes zu einem der wirkungsmächtigsten Propagandafaktoren der nationalsozialistischen Außenpolitik. 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.“⁴⁰

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 Luftsports, wo wieder Pflicht und Disziplin den Grundstock bilden, wird die Frau nicht in den großen Rahmen unserer Sportflieger eingeordnet werden können“, verkündete der Pressesprecher des DLV 1933. „Wir wollen gern unseren weiblichen Kameraden zur Seite stehen. Nur dürfen sie es uns nicht übelnehmen, daß wir sie nicht überall gebrauchen können.“⁴¹ 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 camoufliert. Fliegerische Wettbewerbe, die jetzt verstärkt paramilitärischen 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 Stan-

40 Die Luftwacht, 1933, H. 7/8, S. 210.

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

de im Zeitpunkt der Machtergreifung mehr als verzehnfacht.“⁴² Zeitgleich stieg der Offizierskader der Luftwaffe von 350 (1933) auf 15.000 (1939). Als Göring beim Abschluss des Deutschlandfluges 1934 – an dem Frauen per Ausschreibung nicht mehr hatten 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.“⁴³ Weiblicher Fliegernachwuchs blieb von nun an fast völlig aus.

Auch die ökonomische Situation deutscher Sportfliegerinnen wurde drastisch desolater. In Lufthansa und ab 1935 Luftwaffe fanden sie eine wohl organisierte und finanzierte Konkurrenz im Kampf um Renommee und Aufträge. Die Lufthansa war nun unumstößlich als wichtiger 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 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.“⁴⁴ 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 Nonstopflug nach Asien und zurück 1935 auf der Bf 108 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 Halbschuhen“.⁴⁵ Beide Geschlechter-

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

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

44 Luft-Millionäre, in: *Berliner Illustrierte Zeitung*, Nr. 16, 16.4.1936, S. 549f.

45 Beide Zitate aus: Rekordflug Elly Beinhorns, in: *Völkischer Beobachter*, 15.8.1935.

konstrukte – der „wettergebräunte“ Lufthansa-Pilot mit der „strahlenden Laune“ und die Sportfliegerin in „seidenen Strümpfen“ – repräsentierten Fliegertypen, die real nicht existierten. Im Interesse der Intensivierung der Geschlechterpolarisierung in der Luftfahrt war ihre Erschaffung jedoch unerlässlich: Hier wurde kultureller Druck produziert, der die Gesellschaft dazu bewegen sollte, in ihren Aktivitäten auch immer eine geschlechtliche Attributierung und somit eine Geschlechterordnung samt ihren Sinn- und Bedeutungszuweisungen zu reproduzieren – ein Prozess, der in der Soziologie als „doing gender“ beschrieben wird. Dem Geschlecht fiel einerseits die Rolle eines „beruflichen Platzanweisers“⁴⁶ zu, der die vermeintliche Möglichkeit oder Unmöglichkeit der beruflichen Betätigung in der Luftfahrt festlegte, andererseits reproduziert die der Wirkungsmacht von Geschlechterstereotypen unterworfenen Betätigungen als Flieger/Fliegerin beständig soziale Stereotype und Asymmetrien und perpetuiert damit eine geschlechtsbezogene Hierarchisierung: Männliche Flieger *hatten* braungebrannte kühne Helden zu sein, Beherrschender der Lüfte und Motoren, weibliche Flieger *hatten* Sonnenschutz und Seidenkleider zu tragen, technisches Desinteresse zu bekunden und zu leiden, wenn sie flogen. Dieses systemstabilisierend intendierte Konzept dichotomer Geschlechterrollen konnten Fliegerinnen weder mit ihren Leistungen noch mit ihrer Teilhabe an männlich attributierten Betätigungsfeldern beeinflussen oder aufheben.

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.⁴⁷ Eine eigenständige Existenz weiblicher Flieger war fortan im Interesse der endgültigen Gleichschaltung des deutschen Flugsports nicht mehr erwünscht. Doch während sich für Männer zahlreiche Betätigungs möglichkeiten 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 Biografien von Fliegerinnen nachweisen lässt. Fliegerinnen, die diese Alternative nicht akzeptierten, wurden ab 1937 als „Sachbearbeiterinnen“ in das NSFK übernommen, als dessen Angestellte sie nun zu nationalen und internationalen Flugsportveranstal-

46 Eccard (wie Anm. 2), S. 12.

47 Neue Ausbildungskosten für Motorflug und Flugstundenkosten für Übungsflüge im NS-Fliegerkorps, in: Deutsche Luftwacht – Luftwelt, Juli 1938, S. 246ff.

tungen delegiert wurden. Etwa zwanzig Fliegerinnen präsentierte im Rahmen des NSFK, zumeist an der Seite männlicher Kollegen, in den Jahren 1938/39 Deutschland auf etwa dreißig internationalen Flugveranstaltungen überall in Europa. Von hier aus führte ihr Weg direkt in den Abgrund des Zweiten Weltkrieges: Mehrere Fliegerinnen leiteten während des Krieges – als Ersatz für zur Luftwaffe eingezogene männliche Piloten – Flugwerften, waren als Kurier-, Werks- und Erprobungspilotinnen tätig.⁴⁸ Mindestens 150 Frauen ließen sich gegen Kriegsende zu Hilfslehrerinnen im Segelflug ausbilden und bereiteten junge Luftwaffen-Rekruten auf ihre letzten selbstmörderischen Einsätze in einem längst verlorenen Krieg vor. Politischer Fanatismus und/oder das ausschließliche Begehr nach fliegerischer Betätigung überwog bei vielen von ihnen jegliche Bedenken gegen eine Beteiligung am Kriegsgeschehen. Nicht zu unterschätzen ist auch eine weitere von Fliegerinnen immer wieder genannte Motivation: Der Krieg ermöglichte ihnen den Zugriff auf eine Technik, die zu Friedenszeiten unerreichbar war: Mindestens ein Dutzend Frauen überführten, nachdem sie auf den B1/B2-Flugschein umgeschult worden waren, Flugzeuge an die Front.⁴⁹ Fünf Frauen waren ab Sommer 1944 in der 3. Staffel des in Berlin-Tempelhof stationierten Überführungsgeschwaders Mitte tätig. Die profilierteste unter den deutschen Überführungsfliegerinnen, Beate Uhse, flog in insgesamt 1072 Flügen zwischen 1939 und 1945 mehr als ein Dutzend verschiedener Flugzeugtypen einschließlich der Junkers Ju 87 an der Seite männlicher Kameraden. 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.“⁵⁰

Zusammenfassung

Die Geschichte der Sportfliegerinnen der Zwischenkriegszeit ist keine Erzählung von Erfolg und Emanzipation. Von Beginn an war die Luftfahrt männlich konnotiert gewesen, Männer waren in ihrer Entwicklung und Anwendung gleichermaßen überrepräsentiert. Die eindeutige Zuordnung von „Mann, Verantwortung, Technik und Heldenamt“ verstärkte sich im Laufe des Ersten Weltkrieges zu einer stereotypen, exklusiv männlichen Geschlechtszuschreibung für das Berufsbild des Piloten. Technikkompetenz als exklusives

48 Auf die Tätigkeit der beiden deutschen Erprobungspilotinnen, Hanna Reitsch und Melitta Schiller-von Stauffenberg, wird an dieser Stelle nicht eingegangen, da sie aufgrund ihrer beruflichen Betätigung in der deutschen Luftfahrt nicht in den Rahmen der deutschen Sportfliegerinnen gehören.

49 Genaue Zahlen, wie viele Frauen ab Kriegsbeginn auf die ihnen bislang untersagte Flugzeugkategorie B1/B2 umgeschult wurden, liegen nicht vor. Nachgewiesen ist die Ausbildung für Liesel Bach, Elly Beinhorn, Vera von Bissing, Eva-Essa von Dewitz, Klara von Etzdorf (?), Liese-Lotte Georgi, Lotte Hogeweg, Irma Keller (?), Thea Knorr, Anneliese Lieben, Henny Schmidt (?), Lisl Schwab und Beate Uhse.

50 Italiaander (wie Anm. 11), S. 10.

Merkmal männlicher Identität führte zu einer „Beziehungsstruktur von Technik, Macht und Männlichkeit“,⁵¹ deren exkludierender Charakter gegenüber Frauen mit einem vermeintlich „geschlechtsspezifischen Arbeitsvermögen“ begründet wurde. Bereits Ruth Seifert hat auf den konstruierten Charakter dieser Unterscheidung hingewiesen, wenn sie feststellt: „Männliche Berufe entspringen nicht speziellem Arbeitsvermögen, sondern sind entlang von Karrierechancen und Machtprozessen entstanden, die mit fachlichen Inhalten verknüpft wurden.“ Die so „häufig reklamierte ‚Fachdistanz‘ von Frauen in bestimmten Tätigkeitsfeldern (wie klassischerweise den technischen Berufen)“ muss ebenso wie ein so genanntes „geschlechtsspezifisches Arbeitsvermögen“ als soziale Entwicklungen verstanden werden.⁵² Die geschlechtsbezogene Attributierung „Mann = technisch“ und „Frau = untechnisch“ erfolgte umso stärker, je deutlicher die männliche Dominanz in der Luftfahrt wurde, so im Ergebnis des Ersten Weltkrieges, mit der Sicherung des exklusiv männlichen Arbeitsfeldes für Verkehrspiloten ab Mitte der 1920er Jahre in Deutschland und der Gründung der Luftwaffe 1935. Der Ausschluss der Frauen war aber auch Indikator der Statushöhe des Pilotenberufes und seiner Nähe zur politischen und gesellschaftlichen Macht – ein Faktor, der sich generell für den Ausschluss der Frauen aus technischen Berufen bestätigen lässt.

Ulrike Teubners Feststellung bezüglich der geschlechtsspezifischen Arbeitsteilung in technischen Berufen, dass die Plausibilität der „Definitionswillkür innerhalb der Attributionsprozesse ... sich einzig der Idee der Geschlechterdifferenz verdankt“, kann auch für die Luftfahrt der Jahre 1918 bis 1945 bestätigt werden.⁵³ Dabei blieb die geschlechtliche Attributierung der fliegerischen Tätigkeit vom bewiesenen Leistungsvermögen der Pilotinnen und ihren durch Tradition und Sozialisation bedingten differenten Ausgangsvoraussetzungen unberührt: Das Fiktionale der Geschlechterdifferenz blieb das Faktische der Geschlechtsattribution. Sobald der fiktionale Charakter dieser Differenzierung durch tatsächliche weibliche Leistungen offensichtlich zu werden drohte, wurden Frauen durch die beständige Neudeinition, Umverteilung und Fragmentierung von Arbeitsaufgaben und -gebieten aus dem gleichen Betätigungsfeld ausgegrenzt (so durch die Aussonderung aus gemeinsamen Wettbewerben, die den intergeschlechtlichen Vergleich ermöglichen würden), durch den Ausschluss aus Berufsfeldern wie dem des

51 Christel Walter, Technik, Studium und Geschlecht. Was verändert sich im Technik- und Selbstkonzept der Geschlechter, Opladen 1988, S. 32.

52 Ruth Seifert, Diskurse und Konjunkturen im Verhältnis von Militär und Geschlecht in Deutschland und den USA, in: Christina Eifler u. Ruth Seifert, Gender und Militär. Internationale Erfahrungen mit Frauen und Männern in Streitkräften, Königstein/Taunus 2003, S. 43.

53 Ulrike Teubner, Das Fiktionale der Geschlechterdifferenz, in: Angelika Wetterer (Hg.), Die soziale Konstruktion von Geschlecht in Professionalisierungsprozessen, Frankfurt a.M. 1995, S. 253.

Verkehrspiloten diskriminiert sowie durch eine geschlechtsbezogen differente Attributierung derselben Leistung marginalisiert.

Sportfliegerinnen waren in einem Berufsfeld aktiv, das physische, psychische und technische Kompetenzen erforderte, die ihrem Geschlecht qua definitionem nicht zugeschrieben wurden. Diese Existenz bedeutete für sie, die doppelte Verpflichtung, als „männlich“ gewertete Werte und Fähigkeiten zu inkorporieren und zugleich als „weiblich“ verstandene Werte und Fähigkeiten zu profilieren. War ersteres Begründung und Entschuldigung ihrer Existenz am Himmel, so signalisierte letzteres, dass sie keine Konkurrenz zu Männern anstrebten und sich in einer geduldeten Nische einzurichten bereit waren. In der Ausbildung benachteiligt, gesellschaftlich beargwöhnt und zu einer unsicheren ökonomischen Existenz verurteilt, fanden deutsche Sportfliegerinnen nie eine Massenbasis, die ihnen Gewicht und Stimme in der deutschen Luftfahrt verliehen oder die zur Überwindung auf Geschlechterstereotypen basierender Vorbehalten beigetragen hätte. Um ihre diffizile Situation zu sichern, entwickelten die Frauen eine Reihe von Adaptationsstrategien: Sie akzeptierten ihre Isolation in der Gruppe männlicher Piloten, versuchten durch eine Anpassung an und Identifikation mit der männlichen Kultur den Anschein der Dazugehörigkeit zu entwickeln, und übernahmen männliche Werte und Leitbilder. Damit überspielten sie ihre Benachteiligung und Marginalisierung. Ihr Verzicht auf die Artikulation ihrer Interessen als Gruppe wurde erst 1968 mit der Gründung der Vereinigung Deutscher Pilotinnen (VDP), die sich als Vertretung aller deutschen Fliegerinnen versteht, überwunden.

Die Auseinandersetzung mit dem Wirken der deutschen Sportfliegerinnen eröffnet nicht nur faszinierende Einsichten in einen bislang völlig vernachlässigten Bereich der Geschichte von Technik und Geschlecht bis 1945. Sie deckt zugleich neue Forschungsperspektiven auf: So wäre es zum einen interessant, komparativ die Geschichte männlicher Sportflieger zu untersuchen und deren Einfluss auf kulturelle Leitbilder ihrer Zeit, ihr Technikverständnis und ihren Beitrag zur Weiterentwicklung der deutschen Luftfahrt zu analysieren. Zum zweiten regt die Geschichte der deutschen Sportfliegerinnen die Frage an, inwieweit die Frauen der Zwischenkriegsjahre tatsächlich nicht nur als bloße Anwenderinnen von Technik gesehen werden sollten, sondern vielleicht auch als ein Schritt von Frauen in Richtung auf die Mitbestimmung an der Entwicklung und Verwertung von Technik, als ein durch das männliche Umfeld stark limitierter, aber letztendlich möglicher, weiblich konnotierter Zugang zu modernen Technologien. Frauen in Naturwissenschaft und Technik, Konstrukteurinnen, Autofahrerinnen, Fliegerinnen und andere Gruppen, traten in den 1920er Jahren zwar immer noch nur vereinzelt auf, aber mit einem Selbstverständnis und einem professionellen Anspruch an, der sie qualitativ deutlich von ihren Vorgängerinnen im Kaiserreich abhob. Als wichtige Variation weiblichen Selbstverständnisses und weiblicher An-

spruchshaltung, aber auch weiblicher Generationalität in der Zwischenkriegszeit sollten diese Frauen unbedingt verstärkte Aufmerksamkeit in der Er schließung der Geschichte der Zwischenkriegsjahre erfahren. Eine dritte Forschungsperspektive betrifft die Vernetzung historischer und moderner Erkenntnisse aus Genderwissenschaften und Soziologie: So lassen sich moderne soziologische Konzepte wie der Tokenismus und das Potenziale-Konzept auf die Interpretation der Situation deutscher Sportfliegerinnen der Zwischenkriegszeit anwenden.⁵⁴ Umgekehrt sehen sich heute noch Frauen in technisch konnotierten Berufen mit denselben Vorbehalten und Vorurteilen konfrontiert wie ihre Vorgängerinnen im vorigen Jahrhundert.⁵⁵

Die Situation der Fliegerinnen hat sich seit dem letzten Jahrhundert nicht wesentlich verbessert. Nach Kriegsende blieb in Deutschland der Motorflug bis zur Wiedererrichtung der deutschen Lufthoheit 1955 verboten. Zu dieser Zeit hatte der Flugsport seine technologische und soziale Bedeutung weitgehend verloren. Weibliche Betätigung im Sportflug fand nun weder eine ökonomische noch soziale oder politische Existenzberechtigung; Traumberuf junger Mädchen wurde die 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 noch lange Jahre ausgeschlossen. Obwohl bereits Mitte der 1960er Jahre zwei Pilotinnen ihren Dienst im privaten Charter- und Linienflugverkehr aufgenommen hatten, verkündete noch Mitte der 1980er Jahre 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

54 Als token werden im Tokenismus-Konzept Personen bezeichnet, die als einige wenige VertreterInnen einer bislang ausgeschlossenen Gruppe zu einem Betätigungsfeld zugelassen werden, das bisher von einer bestimmten gesellschaftlichen Gruppe dominiert und definiert wurde. Siehe Walter (wie Anm. 51), S. 38ff.; Rosabeth Moss Kanter, *Men and Women of the Corporation*, New York 1977; dies., *Some Effects of Proportions on Group Life*, in: *American Journal of Sociology* 82, 1977, S. 965-990. Für eine Anwendung auf Frauen im Militär siehe Christine Clossen, *Frauen in Kampftruppen*, in: Christina Eifler u. Ruth Seifert (Hg.), *Soziale Konstruktionen – Militär und Geschlechterverhältnis*, Münster 1999, S. 232-247. Das Potenziale-Konzept, das Männern wie Frauen gleiche Entwicklungsmöglichkeiten, gleiche Anlagen zur Interessenentwicklung und Fähigkeitsausbildung zuschreibt und somit geschlechtsbedingte Differenzen ablehnt, erklärt die geringe Präsenz von Frauen in technischen Berufen mit der kulturell bedingten Zuschreibung von technischer Kompetenz zu Männlichkeit. Siehe dazu u.a. Walter (wie Anm. 51), S. 56ff. und Sigrid Metz-Göckel, *Von der Technikdistanz zur Technikkompetenz*, in: Sigrid Metz-Göckel u. Elke Nyssen, *Frauen leben Widersprüche*, Weinheim 1990, S. 144f.

55 Siehe dazu u.a. Walter (wie Anm. 51), S. 38. Zum Thema siehe auch Janine Berg-Peer, *Ausschluss von Frauen aus den Ingenieurwissenschaften*, TU Berlin 1981.

Denken“, so der Sprecher, „emotionsfreies Handeln, Kombinationsgabe und Sinn für mathematische und physikalische Probleme sind gefragt. ... Es fällt doch auf, dass Frauen sich schon bei Autopannen viel weniger zu helfen wissen als Männer.“⁵⁶ 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 Luftfahrt: 2004 waren nur drei Prozent der Piloten der Lufthansa und der deutschen Sportflieger weiblich. Unter den 911 Kampfflugzeugführern der Bundeswehr haben 2005 drei Frauen ihre Ausbildung begonnen.

Gewidmet der siebenfachen Weltrekordlerin im Motorsegel- und Segelflug, Dr. Angelika Machinek, bei einem Testflug tödlich verunglückt am 12. Oktober 2006

Anschrift der Verfasserin: Evelyn Zegenhagen, 1202 South Washington Street, # 812 C, Alexandria, VA, 22314, USA, Email: ezege@yahoo.com.

56 Helmut Kaulich, Lufthansa-Sprecher, in: Westdeutsche Allgemeine Zeitung, 16.12.1985, 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, Friedrichshafen 2004, S. 157-179, hier S. 174.