

Leseprobe

Thomas Medicus

Melitta von Stauffenberg: Ein deutsches Leben.

Rowohlt Berlin Verlag

Berlin 2012

ISBN 978 3 87134 649 1

S. 7-14, 121-128

Prolog

Sturz, Flug, Krieg

Da staunte Dr. Georg Pasewaldt, Oberst im Generalstab und Entwicklungschef im Technischen Amt des Reichsluftfahrtministeriums. Eine Frau mit solch höllischem Wagemut hatte er noch nicht erlebt. Pasewaldt war auf Inspektionsbesuch in Rechlin – hundertfünfzig Kilometer nordwestlich von Berlin lag zwischen Wiesen, Wäldern, Feldern und Seen in Mecklenburg die bedeutendste Flugerprobungsstelle der Reichsluftwaffe. Hier wurden verschiedene fliegende Waffensysteme auf ihre militärische Einsatztauglichkeit überprüft, Flugzeugtypen, Bordinstrumente, Bordwaffen, Bomben. Ein Jahr nach der Machtübernahme der Nationalsozialisten waren im Zuge der noch geheimen Aufrüstung der Luftwaffe im Umkreis Rechlins die Bewohner mehrerer Dörfer umgesiedelt, sodann Gutshöfe, Stallungen, Kirchen bombardiert und schließlich die Ruinen abgerissen worden. So schuf man am Südufer der Müritz Platz für ein fast kreisrundes Flugfeld von mehr als anderthalb Kilometern Durchmesser sowie moderne Flughafengebäude und Wohnsiedlungen. In diesem Sperrbezirk konnte Tag und Nacht für den deutschen Endsieg geflogen, geschossen, gesprengt, berechnet und gemessen werden.

Als Pasewaldt Anfang 1942 zum Himmel über Rechlin blickte, traute er seinen Augen nicht. Sollte die Ju 88, das von den

Dessauer Junkers-Werken konstruierte zweimotorige Bomberflugzeug mit seiner so typischen Vollsichtkanzel, etwa zum Absturz gebracht werden? Was denn Sinn und Zweck solch eines waghalsigen Sturzfluges sei, wollte der Oberst wissen, das müsse doch ungeheure Vibrationen erzeugen, ließe sich da der Sturz überhaupt noch abfangen und das Flugzeug in den Normalflug zurückmanövrieren? Wer denn der Pilot sei, der an den «Grenzen des Zulässigen»¹ fliege und diese enormen Beschleunigungskräfte aushalten könne?

Es war, erfuhr Pasewaldt von den Umstehenden, «die Melitta bei ihren Sturzversuchen». In den gemäßigten Sturzflug abzutauschen, erinnerte sich der promovierte Jurist und fronterfahrene Kampfpilot nach dem Zweiten Weltkrieg, habe «mancher männliche Pilot bereits als Heldentat»² betrachtet. Für Melitta von Stauffenberg seien die extremsten Wagnisse über Jahre hinweg Alltag gewesen.

Sie brauchte keinen Schutzengel. Sicher wie immer setzte sie die Ju 88 auf, rollte über die Landebahn zum Hangar und entstieg frisch und wohlbehalten der Maschine. Die zierliche Frau war eine erfahrene und begabte Fliegerin. In Rechlin verbrachte sie gut zwei Jahre als Ingenieurpilotin und testete optische Zielgeräte von Sturzkampfbombern für den präzisen Bombenabwurf, sogenannte Sturzflugvisiere. Dabei hatte sie es auf fast tausend «vermessene und gefilmte steile Zielstürze, durchschnittlich von 5000 auf 1000 m Höhe»³ mit verschiedenen Kampfflugzeugtypen gebracht. Als sie diese Tätigkeit im Frühjahr 1944 beendete und bereits Mitarbeiterin der Luftkriegsakademie in Berlin-Gatow war, hatte sich die Zahl ihrer Sturzflüge auf rund 2200 erhöht – rekordverdächtige zwölf, später sogar fünfzehn Stürze pro Tag. Darauf war sie ebenso stolz wie auf ihre körperliche Konstitution, die solche extremen Belastungen, wie sie beteuerte, unbeschadet überstand. Im Gegensatz zu anderen Piloten machte sich bei ihr

der sogenannte Schleier, eine mit Sehstörungen verbundene Blutleere im Gehirn, erst bei sehr hohen Sturzgeschwindigkeiten bemerkbar.

Niemand zuvor, ob Mann oder Frau, hatte sich bis zu diesem Zeitpunkt derart riskanten Strapazen ausgesetzt. Mehr als vier Jahre lang raste sie regelmäßig mit heulenden Motoren dreißig Sekunden lang senkrecht dem Erdboden entgegen, um in letzter Sekunde und bei größtmöglicher Bombenzielsicherheit ihr Flugzeug abzufangen, nach Hause zu fliegen und dort Berechnungen anzustellen. Diese fliegerische wie wissenschaftliche Ausnahmeleistung würdigte der Reichsmarschall des Großdeutschen Reiches und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Hermann Göring, im Januar 1943 höchstpersönlich mit der Verleihung des Eisernen Kreuzes II. Klasse. Das Goldene Militärfliegerabzeichen mit Brillanten und Rubinen bekam die ihren männlichen Kollegen in allen professionellen Belangen ebenbürtige, wenn nicht gar überlegene Ingenieurpilotin im Herbst desselben Jahres verliehen.

Der taktisch wie technisch versierte Kampfpilot Pasewaldt hatte Melitta von Stauffenbergs «geradezu einmalige Lebensauffassung», den «wahrhaft tödlichen Ernst ihrer Arbeitsweise»⁴ bei seinem Besuch in Rechlin intuitiv erfasst. Hinter der Maske der Unnahbarkeit, von der alle berichten, die ihr jemals begegneten, verbarg sich die nervöse Unrast einer extremen Persönlichkeit. Mit kühlem Verstand und heißem Herzen bis an die Grenzen des Möglichen zu gehen, das und nichts anderes war ihr Leben. Bequem, sicher und beschaulich leben, das wollte, das konnte sie nicht. Melitta von Stauffenberg liebte die Technik, die Maschine, die Geschwindigkeit. «Wir wollen die Liebe zur Gefahr besinnen», schrieb Filippo Tommaso Marinetti im ersten Satz seines «Futuristischen Manifestes», «die Vertrautheit mit Energie und Verwegenheit.» Dieser kämpferischen Melodie folgte Melitta von

Stauffenberg ein Leben lang auf ihre ganz eigene Weise. Als Marinetti sein Gewalt, Zerstörung und die Kraft der Maschine verherrlichendes «Manifest» 1909 in der Pariser Tageszeitung «Le Figaro» veröffentlichte, war Melitta gerade sechs Jahre alt. Wenige Jahre später sollte der Erste Weltkrieg ihr Leben von Grund auf erschüttern.

Melitta von Stauffenberg war eine Ausnahmegestalt. Bis heute sind Frauen im Cockpit eine Seltenheit – der erste weibliche Flugkapitän in der Geschichte der Deutschen Lufthansa wurde im Jahr 2000 ernannt. Ehrenhalber hatte Melitta, die auch nach ihrer Heirat mit Alexander von Stauffenberg ihren Mädchennamen Schiller bevorzugte, den Titel «Flugkapitän» schon 1937 erhalten. Sie durfte sich so bezeichnen, weil sie die Flugzeugführerscheine aller Qualifikationsklassen erworben hatte und in der Lage war, sämtliche damals verfügbaren Flugzeugtypen zu fliegen, von der kleinsten Sport- bis zur schweren viermotorigen Kampfmaschine, eine in der Luftfahrt der dreißiger und vierziger Jahre phänomenale Leistung. Dass sie als eine von wenigen Frauen ihrer Zeit Technische Physik studiert hatte und anschließend Karriere als Diplomingenieurin in der Luftfahrtforschung der späten Weimarer Republik wie des Dritten Reiches machte, war ebenfalls singulär. Neben Hanna Reitsch, ihrer lebenslangen Kontrahentin, war sie die wichtigste Testpilotin im militärisch-industriellen Komplex des NS-Staates. Doch anders als Reitsch besaß sie als Ingenieurin die Fähigkeit, die technischen Daten ihrer Testflüge selbst auszuwerten, Konstruktionsvorschläge zu unterbreiten oder auch Patente anzumelden.

Außergewöhnlich war Melitta von Stauffenberg aber nicht allein wegen ihrer Fähigkeiten als Fliegerin oder Luftfahrtingenieurin. Als Pilotin stand sie sogar im Schatten ihrer berühmteren, Höhen-, Strecken- und andere Rekorde brechenden Kolleginnen, neben Hanna Reitsch etwa Elly Beinhorn, Thea Rasche

oder Marga von Etzdorf. Zwar zählte Melitta zu den Flugpionierinnen, die in den zwanziger und beginnenden dreißiger Jahren für mediale Aufmerksamkeit gesorgt hatten. Anders jedoch als ihre deutschen, aber auch englischen oder amerikanischen Kolleginnen war sie kein fliegender Star, dessen Rekorde in die Geschichte der Luftfahrt Eingang gefunden hätten. Und doch ragten ihre Karriere und ihr Schicksal auf besondere Weise heraus. So widersprüchlich, so zerrissen waren ihr Leben und ihre Persönlichkeit, dass ihre Biographie geradezu als Sinnbild eines politisch wie ideologisch extremen Zeitalters erscheint.

Von Beginn ihres Studiums bis zu ihrem gewaltsamen Tod vier Wochen vor Kriegsende im April 1945 hielt sich Melitta Schiller überwiegend in einer männlich geprägten Umgebung auf. Als Studentin der Technischen Physik an der TH München war sie in den zwanziger Jahren weit mehr als nur eine Ausnahme, unter den männlichen Studenten dieser Disziplin war sie ein Einzelfall. Bereits am Ende des Jahrzehnts fand die Experte für Aerodynamik ihren Platz in der Luftfahrtforschung und der Rüstungsindustrie, mit Beginn des Zweiten Weltkrieges arbeitete sie in Rechlin und in Berlin-Gatow überwiegend in militärischen Sperrbezirken, die unter Geheimhaltung standen, lebte sie unter Soldaten und Offizieren, in Kasernen und auf Flugplätzen. Allein unter Kriegern in einem totalitären System, das sich die Züchtung «rassereiner» Supermänner und stahlharter Kämpfer auf die Fahnen geschrieben hatte – wie konnte das funktionieren?

1931 lernte Melitta Schiller ihren späteren Mann Alexander von Stauffenberg kennen, den Zwillingbruder von Berthold und älteren Bruder des Hitler-Attentäters Claus von Stauffenberg. Gemeinsam mit seinen Brüdern gehörte er seit Mitte der zwanziger Jahre zum Kreis der Jünger um Stefan George. Zeitlebens verstand sich der Historiker Alexander von Stauffenberg vor allem als Dichter. Wie passte ein solches Paar zusammen, die Ingenieu-

rin verheiratet mit dem Dichter? Versöhnte sich hier etwa die technische Moderne mit dem auf eine ideale griechische Antike eingeschworenen, fortschrittsfeindlichen Ästhetentum des George-Kreises? Wie kam eine Ingenieurpilotin der Reichsluftwaffe, tätig in einem fast ausschließlich männlichen Beruf, mit einem Dichterhistoriker aus, der Mitglied eines homoerotischen Kreises von Wissenschaftlern und Künstlern war? Melitta lebte die meiste Zeit ihres Lebens in Berlin, Alexander wanderte in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre als unbezahlter Dozent von Universität zu Universität, bevor er 1936 Professor für Alte Geschichte in Würzburg wurde. Konnte eine solche Ehe glücklich sein?

Als die Katastrophe von Stalingrad sich ihrem Höhepunkt näherte und Göring in seiner Berliner Residenz in Anwesenheit zahlreicher Gäste Melitta Schiller das Eiserne Kreuz verlieh, trank man Sekt, plauderte und fand sich sympathisch. Sie erhielt die Auszeichnung, obgleich ihr Vater Jude war und Melitta in der Terminologie der Nationalsozialisten als «jüdischer Mischling ersten Grades» galt. Wie konnte es ihr gelingen, in die militärische Funktionselite des Nationalsozialismus aufzusteigen, als Frau und sogenannte Halbjüdin dazu? Ein verwirrendes, an Unwahrscheinlichkeiten reiches Leben, in dem vieles vereinbar ist, was auf den ersten Blick unvereinbar erscheint.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde sogar behauptet, sie sei in die logistischen Planungen des Attentats vom 20. Juli 1944 einbezogen gewesen und durch Claus von Stauffenberg persönlich über die Absichten des militärischen Widerstands zur Beseitigung Hitlers eingeweiht worden.⁵ Die Gräfin habe angeblich ihren Schwager nach dem Attentat auf den «Führer» in der Wolfsschanze mit einem Fieseler Storch von Ostpreußen nach Berlin zurückfliegen sollen, damit dort der Walküre-Plan ausgeführt würde. War Melitta von Stauffenberg also in irgendeiner Form an den Vorbereitungen des 20. Juli beteiligt? Dann wäre sie die

einzigste Frau, der es gelang, in dem ausschließlich von Männern getragenen militärischen Widerstand eine aktive Rolle zu spielen. Sollte der seit Jahrzehnten ausgedehnten Forschung zur Geschichte des 20. Juli 1944 dieser Ausnahmefall bisher entgangen sein?

Tatsächlich erscheint in dieser Biographie nichts unmöglich. Von trennscharfen Bruchlinien oder klaren Frontverläufen kann im Falle Melitta Schillers keine Rede sein. Zu den herkömmlichen Deutungen wie Kategorisierungen von Lebensverläufen im NS-Regime steht ihr Werdegang in fundamentalem Widerspruch. Melitta von Stauffenberg, bei der man stets geneigt ist, sie Melitta Schiller zu nennen, war nicht nur eine bemerkenswerte, sie war auch eine rätselhafte Frau. Eine «Halbjüdin» im Dienst des NS-Regimes, eine Frau, deren Beruf Krieg, Waffen und Zerstörung sind – diese Widersprüche werfen viele Fragen auf.

Über eine historische Figur ist immer nur das bekannt, was die Archive an Material preisgeben. Bei Melitta von Stauffenberg ist die Quellenlage äußerst schwierig, denn kaum etwas aus ihrem persönlichen Besitz hat den Zweiten Weltkrieg überlebt. Beim Luftangriff der Royal Air Force am 16. März 1945 auf Würzburg, bei dem die historische Altstadt in Schutt und Asche versank und fünftausend Zivilisten starben, erhielt auch die gemeinsame Wohnung von Melitta und Alexander von Stauffenberg einen Volltreffer. Niemand war da, der in den Trümmern nach Überresten hätte suchen und diese hätte aufbewahren können. Was nicht verbrannt oder zerstört war, wurde gestohlen, kein einziger persönlicher Gegenstand, kein einziges persönliches Dokument blieb erhalten. Im August 1945 schrieb Melittas jüngste Schwester Klara Schiller an ihre älteste, in Neumünster lebende Schwester Marie-Luise Lübbert, «in Würzburg» sei «alles abgebrannt, nicht eine Stecknadel ist übrig geblieben»⁶. Zwar konnte der Verfasser der vorliegenden Biographie bislang unbekanntes Quellenmate-

rial in privaten wie auch in öffentlichen Archiven ausfindig machen und erstmals auswerten. Hilfreich waren hier besonders die reichhaltigen Archive der drei Schwestern Klara, Jutta, vor allem aber Marie-Luise Lübberts. Selbstzeugnisse von der Hand Melitta von Stauffenbergs aus den zwanziger und dreißiger Jahren sind allerdings auch hier so gut wie nicht vorhanden. Viel detektivischer Spürsinn und Kombinationsvermögen waren erforderlich, um das Zwielflicht dieses von Dämonen heimgesuchten, so eigentümlich deutschen Lebens zu erhellen. Vertreiben wir also die Düsternis, begleiten wir die Rätselfrau Melitta von Stauffenberg auf ihren verschlungenen Lebenswegen.

Windkanal und den Motorenprüfständen zuwandte, überall sah sie den Konstruktivismus einer Ingenieursarchitektur, der das avantgardistische Lob der Maschine sang, wie es in den zwanziger Jahren erklungen war.

Für Melitta bedeutete die nationalsozialistische «Machtergreifung» keinen biographischen Bruch, für ihre Karriere stellte die jüdische Herkunft ihres Vaters vorerst noch kein Hindernis dar. Ende der zwanziger Jahre war die Gesamtzahl der Studenten zurückgegangen, davon war indirekt auch die Luftfahrtwissenschaft betroffen. Im August 1933 war deshalb an der DVL eine «Abteilung für Ingenieur Nachwuchs» eingerichtet worden, lästige Konkurrenz um Arbeitsplätze und Sorge um Aufstiegsmöglichkeiten hatten Melitta und ihre Kollegen demnach nicht zu fürchten. Daran änderte sich auch in den folgenden Jahren nichts, qualifiziertes technisches und wissenschaftliches Personal blieb auch während des Zweiten Weltkrieges knapp. 1933 jedoch war dem neuen Regime dank der verbesserten Finanzlage die Sympathie der sich als unpolitisch verstehenden, gleichwohl mehrheitlich nationalkonservativ eingestellten Ingenieure sicher.

Melitta setzte ihre wissenschaftliche Arbeit unter stetig verbesserten institutionellen Bedingungen wie rüstungsbedingt höheren Anforderungen fort. Waren ihre in Forschungs- und Prüfberichten niedergelegten Untersuchungen anfangs eher disparat, so zeichneten sich ab etwa 1930 erste Kontinuitäten ab. Aus den Jahrbüchern der DVL sowie den erhaltenen, nicht durchweg von ihr allein, sondern gelegentlich auch mit anderen Kollegen verfassten Berichten⁵ geht hervor, dass sie sich zunächst mit Motoren und Gebläsen sowie allgemeinen aerodynamischen Berechnungen beschäftigte. In ihrer Funktion als hauptamtlicher «Bearbeiter f. Luftschauben»⁶ wertete sie experimentelle Untersuchungen über Verstell-Luftschauben aus (1931), ge-

folgt von Berechnungen «für verschiedene Schrauben- und Motorenanordnungen bei der Junkers G 31»⁷. Insgesamt waren dies kaum mehr als einem wissenschaftlichen Sachbearbeiter gemäße Standardaufgaben.

Etwas anders verhielt es sich mit den «Auswertungen experimenteller Untersuchungen über Luftschrauben mit verdrehbaren Flügelblättern», die Melitta Schiller 1932 zusammen mit dem berühmten Luftfahrtforscher Hans Reissner, einer anerkannten Fachautorität auf dem Gebiet der Luftschrauben, verfasste. Hier finden sich Ansatzpunkte für eine eigene, originelle Theoretisierung, die Melitta aber nicht weiterverfolgt zu haben scheint. Eine außergewöhnliche mathematisch-theoretische Begabung, wie sie von ihren Geschwistern nach ihrem Tod behauptet wurde, lässt sich aus den Arbeiten für die DVL, so weit sie überliefert sind, nicht ableiten.⁸ Melittas Begabung war eher praktisch-experimentell. In diese Richtung weisen ihre weiteren Arbeiten. Zwischen 1934 und 1936 unternahm sie mehrfach Untersuchungen im Windkanal, experimentierte mit Vor-, Roll- und Klappenflügeln, Auftriebshilfen, die Flugzeuge mit ihren von nun an immer stärkeren Motoren schneller in größere Flughöhen brachten. Hinzu kam 1934 erstmals die Erprobung von «Luftschrauben im Sturzflug», ein Hinweis auf die militärische Bedeutung ihrer Experimente. Aus einem weiteren Prüfbericht aus dem Jahr 1936 geht hervor, dass sie bereits als Versuchspilotin tätig war. Hermann Blenk, Leiter der Aerodynamischen Abteilung der DVL von 1934 bis 1936, brachte Melitta Schillers professionelles Profil am präzisesten auf den Punkt, wenn er feststellte, «sie wollte nicht nur etwas wissen, sondern das Wissen auch anwenden und etwas können. Dem entsprach auch ihr leidenschaftlicher Wunsch, fliegen zu lernen.»⁹ Wenn schon ihre Tätigkeit außergewöhnlich war, dann erst recht ihr durch den Nimbus der Pilotin veredelter Status als Wissenschaftlerin.

Im Lauf der zwanziger Jahre, als die Luftfahrt zum Symbol für die nationale Wiedergeburt Deutschlands geworden war, hatte der Pilot die Rolle der zukunftsweisenden Lichtgestalt übernommen. Aus Anlass der zehnten Wiederkehr des Kriegsendes 1928 gab der damals vierunddreißig Jahre alte, nationalrevolutionäre Schriftsteller Ernst Jünger einen Band mit dem Titel «Luftfahrt ist not!» heraus. Das opulente, großformatige und mit zahlreichen Fotografien illustrierte Buch, erschienen «unter dem Protektorat des Deutschen Luftfahrtverbandes», stellte in siebenunddreißig Einzelbeiträgen auf über vierhundert Seiten die gesamte Breite der deutschen Luftfahrt in ihrer geschichtlichen, kriegsgeschichtlichen wie technischen Entwicklung dar.¹⁰ Jünger hatte während des Großen Krieges vergeblich versucht, von der Infanterie zur Fliegertruppe versetzt zu werden. 1926 meldete er sich in Berlin-Staaken an, um den versäumten Traum nachzuholen, gab aber nach einigen Stunden Flugunterricht bei einem ehemaligen Jagdflieger wegen allzu großer Ungeschicklichkeit wieder auf. Seiner glühenden Verehrung für den Piloten tat dieses Scheitern keinen Abbruch.

Der «Flieger» stellte für Jünger den Superlativ desjenigen Typus dar, den er als wichtigstes anthropologisches Erbe des Ersten Weltkrieges begriff. Zunächst war ihm der Stoßtruppkämpfer dank dessen im Kampf erworbener kaltblütiger Intelligenz sowie entsprechender Nerven- und Körperkräfte als zukunftsweisende moderne Gestalt erschienen, 1929 war es die Figur des Piloten. «Der fliegende Mensch», postulierte Jünger geschlechterübergreifend, «ist vielleicht die schärfste Ausprägung einer neuen Männlichkeit. Er stellt einen Typus dar, der sich bereits im Kriege angedeutet hat.»¹¹ Das Zusammenspiel von Mensch und Maschine in der technisierten Form des Luftkampfes machte die Stahlgestalt des Fliegers zum prototypischen Vertreter einer die technische Zivilisation der Gegenwart als natürlichen Lebens-

raum begreifenden nationalen Elite. Der Pilot war nicht bloß kriegerischer Heros und nationaler Erlöser; sondern vor allem mit der modernen Maschinenwelt synthetisierter neuer Mensch.

In seiner 1932 erschienenen berühmt-berüchtigten Schrift nannte Jünger ihn «Der Arbeiter». Dessen Kennzeichen sei nicht nur seine «enge und widerspruchslose Verschmelzung ... mit den Werkzeugen, die ihm zur Verfügung stehen»¹², sondern auch seine Konstitution jenseits der traditionellen Polarität der Geschlechter. Jünger war ein aufmerksamer Beobachter seiner Zeit. Die Gestalt des Arbeiters hatte sein physiognomischer Blick aus dem Ornament der Massen der Weimarer Republik, aus Fotos, Filmen, Zeitungen, Zeitschriften, Büchern herausdestilliert, auch aus dem Großstadtleben Berlins, wo er zu jener Zeit lebte. Durch «Hygiene, flache Sonnenkulte, Sport, Körperkultur»¹³ sei während der Weimarer Republik ein vor dem Krieg unbekannter Typus entstanden, der sich durch Angleichung der Geschlechterphysiognomien wie eine Nivellierung der Geschlechterrollen auszeichne. Eine auffällige «maskenhafte Starrheit des Gesichtes» wecke bei «Männern einen metallischen, bei Frauen einen kosmetischen Eindruck»¹⁴. Sei die Nivellierung des Geschlechtsunterschiedes der Körper auf sportliches Training zurückzuführen, so die physiognomische Angleichung der Geschlechter auf die sich ausbreitende technisierte Arbeitswelt. Ohne Schutzmasken seien weder viele moderne sportliche noch berufliche Betätigungen möglich. Die allgemeine Uniformierung der modernen Massengesellschaft veranlasste Jünger, den Arbeiter mit der Entdeckung eines «dritten Geschlechts»¹⁵ in Verbindung zu bringen. So wie im Typus des Arbeiters die Polarität der Geschlechter überwunden war, so war das antagonistische Herrschaftsverhältnis von Mensch und Maschine in eine organische Konstruktion verwandelt. In Adlershof kam die sportliche, sonnengebräunte, dem androgynen Typus zuneigende, fliegende Amazone Melitta Schil-

ler dem Jünger'schen Arbeiter recht nahe. Die DVL war eben nicht nur ein Ort «für die Züchtung von Schnellflugzeugen»¹⁶, sondern auch für die des technikkompatiblen Neuen Menschen.

Es genügen wenige Blicke in ein Massenpublikationsorgan wie die auflagenstarke «Berliner Illustrierte Zeitung» (BIZ), um sich von der wachsenden Attraktivität und Faszination des Piloten im Laufe der Weimarer Jahre zu überzeugen. In der kaum übersehbaren Zahl von Reportagen, Berichten und Nachrichten zum Thema Luftfahrt war die Fotografie das entscheidende Bildmedium. Berücksichtigt man überdies, sei es in der BIZ oder vergleichbaren anderen Organen, Standfotos aus themenverwandten Spielfilmen, wird man Jüngers Diagnose vom «dritten Geschlecht» nur zustimmen können. Allenthalben blicken den Leser Gesichter an, die von Schutzmasken, Schutzhauben und Schutzbrillen verhüllt sind. Ob es sich um Männer oder Frauen handelt, ist nicht feststellbar, klar wird nur, dass sich die neue Spezies des Piloten gebildet hat. Auf solchen Fotoporträts ist ein Udet kaum von einer Marga von Etdorf zu unterscheiden, eine Etdorf nicht von einer Thea Rasche und eine Rasche kaum von einem Fliegerveteranen des Weltkriegs.

Wie alle anderen Fliegerinnen ihrer Zeit entsprach auch Melitta Schiller dem medial inszenierten Stereotyp der Pilotin mit Kappe, Schutzbrille, Kurzhaarschnitt, Overall, Zigarette. Thea Rasche, Liesel Bach, Vera von Bissing, Marga von Etdorf, Georgia Lind, Antonie Strassmann, Elly Beinhorn waren jedoch im Gegensatz zu ihr freie Luftunternehmerinnen, die ihre riskanten Abenteuer als individuelle Taten unters Volk der Weimarer Republik brachten. Zwar pflegte auch Melitta Schiller wie die meisten ihrer Kolleginnen den der antibürgerlichen Gegenkultur der Jahrhundertwende entstammenden kühlen Gestus des Dandys. 1933 hatte sich dieser Fliegertypus jedoch ideologisch wie technologisch überlebt. Geschlechterrollen ironisierende, dandyeske



Das dritte Geschlecht des Fliegers: Wer ist Mann, wer Frau? Oben links: Marga von Etzdorf, rechts: Melitta Schiller mit einem Unbekannten, vermutlich zu Beginn der dreißiger Jahre. Unten: Eduard Ritter von Schleich.

Luftunternehmerinnen in eigener abenteuerlicher Sache waren von jetzt an kaum mehr als nützliches Beiwerk. Zukunft hatten fliegende Frauen nur dann, wenn sie im Interesse des nationalsozialistischen Staates als Propagandafiguren auftraten, wie Liesel Bach, Vera von Bissing, Thea Rasche und an erster Stelle die international bekannte Elly Beinhorn.

Weniger prominente Pilotinnen profitierten von der Militarisierung der Luftfahrt im Zuge der allgemeinen Wiederaufrüstung in ihren entsprechenden beruflichen Stellungen. Die nach 1945 als Sexunternehmerin bekannte Beate Uhse, vor dem Krieg Beate Köstlin, etwa war Ein- und Überführungsfliegerin verschiedener Flugzeugfirmen, bei Kriegsende sogar Hauptmann eines Überführungsgeschwaders in Berlin-Tempelhof.¹⁷ Für die Neue Zeit am besten gerüstet war eine Jünger'sche Arbeiterin wie Melitta Schiller. «Im übrigen ist es unwichtig, daß man etwas über mich schreibt», hatte sie gleich zu Beginn ihrer Ausbildung zur professionellen Motorfliegerin bekannt.¹⁸ Das war weniger Koketterie als eine Reaktion darauf, dass der Abenteuer suchende Pilotentypus Anfang der dreißiger Jahre allmählich dem technologischen Fortschritt zum Opfer fiel. Gefragt waren andere, modernere Fliegertypen, keine vor einem sensationsgierigen Publikum Luftnummern zelebrierende Dandys. Gebraucht wurden zivile wie militärische Piloten, die sich auf die Sicherheit und Technik ihrer Maschinen verlassen konnten und Abenteuern aus dem Weg gingen.

Marga von Etdorf, eine gute Freundin Melitta Schillers¹⁹, wurde zum Opfer dieses Wandels. Nachdem ihre Bemühungen fehlgeschlagen waren, bei einer kommerziellen Fluggesellschaft Pilotin zu werden, konzentrierte sich von Etdorf auf spektakuläre Fernflüge als Sportfliegerin. Dabei ging sie jedes Risiko ein. Bei ihrem ersten Fernflug auf die Kanarischen Inseln kam es zu einer unplanmäßigen Zwischenlandung, Schwierigkeiten bei der Einreise sowie einer Bruchlandung auf dem Rückflug. Aufsehen erregte die äußerlich betont maskuline Fliegerin dennoch, 1932 flog sie in zwölf Tagen im Alleinflug von Berlin nach Tokio, auf dem Rückweg verunglückte sie, ihre Junkers Junior erlitt Total Schaden, sie selbst wurde schwer verletzt. Ende Mai 1933 hatte sie genügend Geld für ihren nächsten Fernflug nach Australien ge-

spart. Sie startete in Berlin-Staaken, kam aber nur bis ins syrische Aleppo, wo sie die Landebahn nicht gegen, sondern mit dem Wind anflog, bei der Landung ihr Flugzeug beschädigte und sich anschließend, noch nicht fünfundzwanzig Jahre alt, «im Gästezimmer des Flughafens»²⁰ erschoss. Verzweifelt darüber, dass man ihr zukünftig Sponsorengelder verweigern könnte, fürchtete die unglückliche Bruchpilotin, dass sie als geheime Waffenhändlerin entlarvt würde. An Bord ihrer Maschine fanden die zuständigen französischen Behörden Prospekte der Firma Schmeisser sowie eine Maschinenpistole als Muster für potenzielle Kunden. Die illegal eingeführte Waffe verstieß gegen internationale Bestimmungen, der Waffenhandel, dessen die junge Frau verdächtigt wurde, gegen den Vertrag von Versailles. Im Glauben, restlos desavouiert zu sein, ergriff Marga von Etdorf die Schmeisser-MP und nahm sich das Leben. Ihr Tod am 28. Mai 1933 war deutliches Zeichen dafür, dass die Ära der abenteuernden Dandy-Fliegerinnen zu Ende ging. Es war nicht so, dass Etdorf & Co. über die Funktionsweise von Flugmotoren und Flugtechnik nicht Bescheid gewusst hätten. Das genügte aber nicht. Mit der zunehmenden Technisierung des Fliegens kam es zu einer immer größeren Arbeitsteilung an Bord wie zu einer Spezialisierung, für die eine Vielzahl von technischen Fachkräften gebraucht wurde. Das Fliegen war zu komplex geworden, als dass sämtliche damit im Zusammenhang stehenden Vorgänge allein vom Flugzeugführer hätten beherrscht werden können.

Für die industrielle Entwicklung modernen Fluggeräts war Melitta eine Idealbesetzung. Da sie als angehende Ingenieurflugzeugführerin neues Gerät erproben musste, war ihr Risiko allerdings hoch. Gestorben wurde hier im Dienst vorgeblich kalkulierbarer Wissenschaft. Allein bei der DVL waren zwischen dem 1. April 1934 und dem 31. März 1937 dreizehn Mitarbeiter den «Fliegertod» gestorben, unter ihnen auch im Mai 1935 Mar-