

Else Kocher- Eindrücke bei den ersten Damenflugmeisterschaften

Historische Kurzgeschichte von [REDACTED] zu der Ausgangsfrage:

Wie schaffte Else Kocher es, Meisterin im Geschicklichkeitsflug zu werden?

Es gibt nichts Schöneres als die Welt von oben. Dieses kurze Abrutschen des Magens, wenn sich die Maschine nach unten neigt, und der Körper mit der plötzlichen Schwerelosigkeit überfordert ist. Nur Millisekunden hält dieses Gefühl an, und doch lebe ich dafür.

Für das Adrenalin, die Geschwindigkeit. Die Lüfte.

Ich wische mir den Schweiß von der Stirn- es kann ganz schön heiß werden hier drin.

Die Erschöpfung kommt noch dazu.

Immerhin liegen gut 270 Kilometer Flug hinter mir.¹

Von meinem Heimathafen aus sollte ich Bonn in direkter Linie anfliegen, nur unterbrochen von einigen Abstechern zu den größeren Städten und bevölkerten Landstrichen auf dem Weg.²

Darmstadt, Frankfurt, Wiesbaden, Mainz und Koblenz³ durfte ich im Namen der Firma Opel von oben bewundern, und nun bin ich endlich in Bonn angekommen. Meine Mitstreiterinnen aus dem Norden mussten Dortmund, Essen, Düsseldorf und Köln anfliegen.⁴

Mit sicherer Hand lande ich meine Klemm L 25 Ia⁵. Als hätte ich so etwas schon tausend Mal gemacht, dabei habe ich erst 1929 angefangen, fliegen zu lernen.⁶ Doch gegen die Notlandungen, die ich schon hinter mir habe, ist das hier gar nichts.



o. A.: Else Roos, geboren Kocher, in:
Susanne Schlösser: Eine mutige Pilotin.
In: Momente. Staatsanzeiger BW 2010

¹ Vgl. o. A.: Eingegangene Meldungen. zur 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug, k. A., Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

² Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17

³ Vgl. o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

⁴ Vgl. o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

⁵ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁶ Vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else: Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit., 1.02.1987, S. 266–272

Dieser Wettbewerb hingegen, der wird eine einmalige Erfahrung werden, wenn die Werbung hält, was sie verspricht.

Am 28. März 1930 hat Kotschenreuther, der Direktor des Flughafens, ein Schreiben „An die deutschen Fliegerinnen“ aufgesetzt, und uns zur Meisterschaft nach Hangelar eingeladen.⁷

„Die gesamte Veranstaltung, die in ihrer Eigenart die einzige und einzigartige Sportveranstaltung der Welt ist, wird der Mittelpunkt der gesamten Sportflugwelt des Westens eine machtvolle Kundgebung des Sportfluggedankens sein, sodass mit dem Erscheinen höchster leitender Persönlichkeiten aus der Luftfahrt, Politik und Wirtschaft zu rechnen ist“⁸, schrieb er.

Über 5000 Programmhefte, wurden in Druck gegeben, außerdem 60.000 Eintrittskarte und 3.000 Plakate. 300 Tageszeitungen sind informiert, über 3.000 Vorausanzeigen wurden gehalten.⁹

Es schien, als würde Kotschenreuther sein Versprechen halten.



o. A.: Ausschreibung: Archiveinheit Stadt Sankt Augustin, SN 50/29

So etwas wollte ich mir natürlich nicht entgehen lassen, und so übte ich mich als Vorbereitung im Streckenfliegen¹⁰ und machte mich schließlich am 28. Mai auf den Weg nach Hangelar.

Und hier bin ich nun, stehe auf dem Rollfeld und nehme unser Bodeneinsatzpäckchen entgegen.

Es sind - Pralinen und Maikäuzchen¹¹. Der Höflichkeit halber rieche ich an den Blumen, während der Mann, der sie mir feierlich überreicht hat, stolz und auch ein wenig selbstgefällig danebensteht und immerzu nickt.

„Das ist doch mal wieder was anderes, als der harte Geruch von Öl und Benzin, nicht wahr?¹²“, sagt jemand hinter mir. Ich drehe den Kopf und sehe einen Reporter dort stehen, der nun über seinen eigenen „Witz“ lacht. Gott, ich hoffe, dass er das nicht so lustig findet, dass es morgen in der Zeitung steht. Das ist der Typ Mann, der das Brechen einer Radstange mit einem abgebrochenen Absatz beim Tanzen vergleichen würde.¹³ Oder so ähnlich.

Überhaupt, nein, eigentlich nicht. Er hat Unrecht. Ich lächle nervös, da ich jetzt keine Diskussion anfangen

⁷ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁸ Zitat aus: Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁹ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁰ Vgl. o. A.: Hochbetrieb in Hangelar, in: Deutsche Reichs-Zeitung , Aus Bonn- Stadt und – Land, k. A.

¹¹ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

¹² Zitat aus: o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

¹³ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

will, aber ehrlich gesagt bevorzuge ich den Geruch von Benzin über den der Maiglöckchen. Sicher, letztere duften wirklich herrlich- nach Gras und Frühling und irgendwie einfach nach Leben. Aber es gibt nichts Besseres als den Geruch von Benzin, der einem in der Nase brennt.

Schon jetzt wird Frau Bach von der Presse umringt, sie ist eine der Favoritinnen für morgen, und das wissen die Leute.¹⁴ Alle Reporter sind Männer, die sich mehr oder weniger genauso lustig finden wie der Gentleman von vorhin. Mich lassen sie jedoch in Frieden, ich bin nicht so ein bekanntes Gesicht, wie viele der Kunstfliegerinnen hier.

Kurz finden wir alle uns im Unterrichtsraum zusammen, die Schiedsrichter erteilen letzte Anweisungen für morgen¹⁵, denn es soll auch ja nichts schiefgehen.

Langsam leert sich dann der Platz, wir Fliegerinnen werden unter „Dach und Fach gebracht“¹⁶, wie man so schön sagt. Manche von uns haben 600 Kilometer Flug hinter sich¹⁷, andere keine 100¹⁸.

Insgesamt sind gut 3775 Kilometer zusammengekommen¹⁹, womit wir überall ausreichend Werbung für Opel gemacht haben dürften.

Aus ganz Deutschland haben wir Hangelar angefliegen, aus Düsseldorf, München, Basel, Köln, sogar aus Wien. Und dann bin da noch ich, Else Roos, aus Mannheim-Freudheim.²⁰

Zulassungsnummer 1613.²¹ Eine unter vielen.

Wir sitzen noch beisammen, plaudern ein bisschen, entspannen. Morgen wird ein großer Tag.

Selbst, wenn man über die Straßen in Hangelar geht, kann man die Vorfreude regelrecht spüren, die Anspannung, die in der Luft liegt, als stünde uns ein Gewitter bevor.

Fahnen hängen heraus, Wege werden ausgebessert, Häuser getüncht, Richtungsschilder angebracht, Radwachen eingerichtet, es riecht nach frischem Badewerft wie an Kirmestagen, Brauereiautos bringen schwere Fassladungen, Metzgerei- und Bäckereiwagen fahren hin und her, überall herrscht Betrieb.²²

Vom Hotel aus beobachte ich, wie die Lichter der Stadt ausgehen, der Lärm auf den Straßen weniger wird und die Menschen in ihren Häusern verschwinden, bis das öffentliche Leben ganz und gar erliegt.

¹⁴ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

¹⁵ Vgl. o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

¹⁶ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

¹⁷ Frau Fußbahn, vgl. o. A.: Eingegangene Meldungen. zur 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug, k. A., Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

¹⁸ Frau Willisch, 70 km, vgl. o. A.: Eingegangene Meldungen. zur 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug, k. A., Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

¹⁹ Vgl. o. A.: Zusammenstellung über Preisstiftungen für die ‚Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘ , k. A.

²⁰ Vgl. o. A.: Eingegangene Meldungen. zur 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug, k. A., Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

²¹ Vgl. o. A.: Zusammenstellung über Preisstiftungen für die ‚Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘ , k. A.,

²² Zitat aus: o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

Ruhe kommt nun über Hangelar. Das Einzige, was draußen noch fährt, sind die Lieferwägen-vollbeladen mit Schemeln für morgen.²³

Der Abend zieht an und mit ihm die Gewitterwolken.

Ganz grau wird der Himmel und gespensterhaft greifen langfingrige Gewitterwolkenwände von den sieben Bergen nach Hangelar, als wollten sie uns wieder zurück in die uns bekannten Regionen ziehen.²⁴ Nervös bin ich deswegen schon ein wenig: Was, wenn das Wetter zu schlecht wird und wir nicht fliegen können? Die wilden Launen der Natur sind der größte Feind des Menschen, davon wissen die Flieger ein Lied zu singen. So viele unserer Kameraden haben in Regen und Nebel nichts gefunden, als den Tod.

„Wie wird das Wetter Herr Sonntag?“, fragt jemand den Flughafenseiter. „Darüber spricht man nicht“, antwortet er.²⁵

Man gibt den Rat, doch die Schupo zu holen, die würde mit „Radiergummi“ sprich Gummiknäppel die dunklen Wolkenfelder schon wegradieren.²⁶ Ich glaube, es ist derselbe Witzbold wie vorhin. „Oh, bitte, nein“, sagt ein anderer, „es wird schon werden.“²⁷ Hoffentlich jedenfalls, denke ich. Spät ist es auch geworden und so langsam wird es Zeit, zu Bett zu gehen.

Man verabschiedet sich- bis morgen. Noch einmal riechen wir auf die zarten Maikäuzchen²⁸, bis die Männer zufrieden nicken. Stolz, dass ihnen so ein tolles Geschenk eingefallen ist.

Na also, Prost und Hals und Beinbruch bis morgen.²⁹

Als die zarten Sonnenstrahlen am Himmelfahrtstag die Welt in goldenes Morgenlicht tauchen, werden zusammengetrommelt. Es ist der große Tag.

Schon um zehn Uhr beginnt der Flugtag mit der Ausführung des Pflichtprogrammes.³⁰

Ich habe ausgezeichnet geschlafen, fühle mich wach und bereit, und habe schnell gefrühstückt. Deswegen bin ich schon am Platz, bevor die anderen eintreffen.

„Ihnen werden vorm Start nochmal die Fingernägel beschnitten“, witzelt Herr Seelbach gerade.³¹ Der Reporter, derselbe Mann wie gestern, lacht, und gratuliert dem Fluglehrer zu seinem „guten Fliegerhumor“³².

²³ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

²⁴ Fast wörtlich übernommen aus o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

²⁵ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

²⁶ Zitat aus: o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

²⁷ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

²⁸ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

²⁹ Zitat aus: o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

³⁰ Vgl. o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen..., in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

³¹ Zitat aus: o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

³² Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930



Repro: Fotofachlabor H. Wildhagen: Die Teilnehmerinnen an der 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft in Hangelar am 29.5.1930. von links: Melitta Schiller, Marga von Etdorf, Liesel Bach, Elly Beinhorn, Katja Heidrich, Margret Fußbahn, Alix Willisch, in: Archiv: J. Möltgen, Archiv Stadt Sankt Augustin, SN 50/137

Eigentlich sind die Kunstfliegerinnen, die ich bisher getroffen habe, nicht besonders auf ihr Aussehen bedacht. Wo die Damenwelt noch Röcke und Kleidchen trägt, warten wir mit Overalls auf, manchmal in dicken Lederjacken gegen den Flugwind, die Haare kurz geschnitten³³, oftmals verschmiert mit ein wenig Maschinenöl. Frau Bach trägt meist Sturzkappe und Ölanzug.³⁴

Natürlich spricht nichts dagegen, sich feminin zu kleiden und es sagt der Welt auch nicht, man sei weniger fähig, als wenn man sich anziehe, wie ein Mann- naja, jedenfalls sollte es das nicht. Wir sind immer noch Frauen und sollten uns entsprechend auch so kleiden dürfen, wie wir wollen.

Am liebsten mag ich da immer noch Luise Hoffmann, Seelbachs Flugschülerin, wie sie in Hosen und mit nicht mal kinnlangen Haaren, aber mit wunderhübschen Absatzschuhen auf ihrer Maschine sitzt und in einen Apfel beißt. Die Geste hat etwas triumphierendes.³⁵

Auch der Koffer, den Liesel Bach mitbrachte, war regelrecht winzig klein für die Dauer unseres Aufenthaltes.³⁶

³³ Siehe Archiveinheit Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 50/137, Foto Nr. 300/05, Repro: Fotofachlabor H. Wildhagen, Archiv: J. Möltgen

³⁴ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

³⁵ Siehe Archiveinheit Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 50/137, Foto Nr. 300/05, Repro: Fotofachlabor H. Wildhagen, Archiv: J. Möltgen

³⁶ Vgl. o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in k. A.

So sind wir, die deutschen Fliegerinnen.

Und wir alle sind übrigens pünktlich angezogen und bereit, was den Reporter zu überraschen scheint.

„Na, meine Frau soll auch Fliegerin werden...“, er macht eine weit ausladende Bewegung, um die ganze Situation einzufangen, „dann werde ich gratis fliegen.“³⁷

Er selbst hat sich heute eine Fliege umgebunden³⁸, und ist vermutlich auch noch sehr stolz auf dieses Wortspiel.³⁹

Ich lächle und hoffe abermals, dass er den Platz, der ihm für seinen Artikel zugestanden wird, für Informationen über den Sport und nicht für derartige Witze verwendet. Dummerweise scheint er sich dafür nämlich sehr zu feiern. Doch solche Leute gibt es immer. Unwillkürlich frage ich mich, ob das sich in den nächsten Jahrzehnten bessern, Reporter strenger geprüft werden, oder junge Frauen auch Generationen nach mir noch mit derartigen Männern zu kämpfen haben, beziehungsweise sie weglächeln müssen. Nicken und Lächeln, Else, ermahne ich mich, Nicken und Lächeln. Wie wird unsere Situation wohl aussehen, in zehn Jahren, in hundert Jahren? Wie wird dort Frauensport in den Medien präsentiert werden?

Doch nun ist nicht die richtige Zeit, sich solche Fragen zu stellen. Jetzt ist Zeit für die erste Damenflugmeisterschaft.

Mit Genuss atmete ich den Geruch der feuchten Erde ein. Die Hangelar Heide vermittelt ein Gefühl der ländlichen Ruhe, trotz des lebhaften Flugbetriebes, der jetzt schon überall herrscht. Alles läuft wie am Schnürchen, auch der Presse wird die Arbeit nicht erschwert.⁴⁰ Ich bewundere die organisatorischen Fähigkeiten des Flughafenpersonals, dank denen immer noch alles geordnet vorstangeht. Auch bei den Massenüberfahrten gab es keine Probleme. Hoffentlich wird man sie für ihre harte Arbeit morgen wenigstens in der Zeitung loben.⁴¹

Ein schmaler Feldweg führt mich zum Flugplatz. Während mein Blick über die Felder aus blühend rotem Klee und brandgelbem Ginster wandelt⁴², muss ich unwillkürlich lächeln. Es gibt so viele hässliche Orte auf dieser Welt, so viele verdorbene Menschen, doch dieser Platz ist eine wahre Augenweide.⁴³

Es ist der 29. Mai 1930, Himmelfahrtstag. Windstill.⁴⁴ Die dunkeln Wolken gestern waren nichts als eine leere Drohung Gottes, damit er uns heute seinen Wohlwollen abermals zeigen konnte.

³⁷ Zitat aus: o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

³⁸ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

³⁹ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

⁴⁰ Vgl. o. A.: Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr.146, 30.05.1930

⁴¹ Vgl. o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁴² Vgl. o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁴³ Vgl. o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁴⁴ Vgl. o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

Ideales Wetter zum Fliegen eigentlich.

Besser als am Tag meiner Flugprüfung, als über dem ganzen Land dichter Nebel aufzog und ich die Orientierung verlor. Es ist nicht so leicht, Speyer anzufliegen, wenn man es nicht erkennen kann. Heute werde ich nicht in Frankreich notlanden müssen.⁴⁵

Nein, das schöne Deutschland lässt mich so schnell nicht mehr gehen. Und wie schön es hier ist!

Ich schirme mit der Hand meine Augen gegen die Sonne ab, als mein Blick den 650-PS-Maschinen der Lufthansa folgt, die bereits Passagierflüge ausführen, „Dornier“ werden sie genannt.⁴⁶

Über Lautsprecherdurchsage wird dem Publikum der Stand deutlichgemacht.⁴⁷, das zugehörige Mikrofon ist vor der Halle aufgebaut.⁴⁸ Man merkt, dass der Moderator sich Mühe gibt, den Kunstflug auch für den unerfahrensten Zuschauer verständlich zu erklären.⁴⁹

Diesen Moment werde ich für immer in Erinnerung behalten. Die klebrige Sommerhitze, der Geruch von Motoröl und frisch gemähtem Gras, vermischt mit einem Hauch von Sommerblumen, das Brummen der Motoren und die spürbare Anspannung, die in der Luft liegt. Die Kombination verleiht diesen Sekunden etwas derart unglaubliches, fast schon magisches, dass ich sie für immer in mir aufsaugen und in meinem Herzen behalten möchte. Dieses spezielle Gefühl, das hierdurch ausgelöst wird, und das ich gar nicht so recht beschreiben kann.

⁴⁵ Vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit. 1.02.1987, S. 266–272

⁴⁶ Vgl. o. A.: Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr. 148, Kategorie: Motor und Verkehr, Beilage der Bonner Zeitung, Nummer 23, 01.06.1930

⁴⁷ Zitat aus. o. A.: Frll. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁴⁸ Vgl. o. A.: Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr. 148, Kategorie: Motor und Verkehr, Beilage der Bonner Zeitung, Nummer 23, 01.06.1930

⁴⁹ Vgl. o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

Der ganze Flugplatz hat etwa faszinierendes. Man sieht ihm an, dass er gewöhnt ist an große Zuschauermassen, an die gespannt wartende Menge. Auch eine riesige Zeppelinlandung fand hier unter großem Tamtam letzten Monat statt, am 22. April 1930, wenn mich nicht alles täuscht.⁵⁰

Natürlich hat der erste Weltkrieg auch dem Flughafen Hangelar schwer mitgespielt, wie schier jedem Ort und jeder Familie in Deutschland.

Aber sie haben es geschafft, sich wieder aufzurappeln und nach dem Abzug der Besatzungstruppen am 20. Januar 1926 begann der allmählich Ausbau des Flugplatzes.⁵¹

Im Zahn der Zeit wirkt das, was heute geschehen wirkt, dagegen fast nichtig. Die allererste Damen-Kunstflugmeisterschaft.

Also naja, der offizielle Titel lautet 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft 1930 verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug⁵², aber ich glaube kaum, dass der heutige Tag so in die Annalen eingeht, wenn überhaupt so etwas geschehen sollte. Vielleicht ist das nicht das Großereignis, über das sie eines Tages in ihren Geschichtsbüchern schreiben werden. Vielleicht bin ich nicht die Person, die irgendwann einmal in den Chroniken und Archiven Erwähnung finden wird. Letztendlich bin ich doch nur ein Mädchen aus Mannheim. Ich weiß nicht, ob dieser Tag der Welt etwas bedeuten wird, aber für *mich* bedeutet er die Welt.

Albert Sonntag ist es gelungen, eine Genehmigung hierfür zu kriegen.⁵³ Mitte Januar 1930 erst hat Marga von Etdorf die Hangelarer Flughafenleiter um Berücksichtigung gebeten und Sonntag war bereit, unseren Wünschen zu entsprechen.⁵⁴ Allein der Fakt, dass so etwas möglich ist, macht mich glücklich. Es zeigt, dass unsere Gesellschaft im Wandel ist. Ich bin die erste Pilotin Badens gewesen. Doch noch gibt es in ganz Deutschland wenige Frauen, die dem Beispiel folgen. Und die, die es eben doch getan haben, haben sich heute hier versammelt.

Im Anfahrgebiet haben sie das rote Kleefeld abgemäht, und nun sie dort, die Maschinen.⁵⁵



Archiveinheit Stadt Sankt Augustin, SN 50/137,
Signatur 3953/43

⁵⁰Vgl. o. A.: Fr. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁵¹ Zitat aus: o. A.: Flugplatz Hangelar: Geschichte, in: Onlinearchiv Sankt Augustin

⁵²Vgl. Küper, Hartmut: 90 Jahre Flugplatz Bonn-Hangelar. Eine Kurzchronik von Hartmut Küper, k.A.

⁵³Vgl. Küper, Hartmut: 90 Jahre Flugplatz Bonn-Hangelar. Eine Kurzchronik von Hartmut Küper, k.A.

⁵⁴ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁵⁵ Vgl. o. A.: Fr. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

Etliche Fernbahn, Autobusse, Lieferwagen, Autos, Motorräder und Fahrräder zogen gestern wieder in langen Reihen auf allen Zufahrtsstraßen nach Hangelar.⁵⁶

Mein Publikum. Aber auch die Konkurrenz ist gestern mit mir angerückt. Wobei, gedanklich nenne ich sie eigentlich nicht so. Die mutigen Frauen, die sich ebenfalls entschieden haben, dieses Wagnis einzugehen. Nichts fühle ich, als tiefsten Respekt vor ihnen, dass sie ebenfalls die Entscheidung getroffen haben, Fliegen zu lernen. Trotz der Umstände. Und nicht nur das: Sie haben sich entschieden, Kunstflug zu betreiben.

Manche Pionierinnen, andere treten zum ersten Mal an.

Wir alle zeichnen uns aus durch sportliche Ehrlichkeit, das Verzicht auf Pose und Mätzchen und der feste Willen, die Luftfahrt durch die Tat zu fördern.⁵⁷

Wir sind die deutschen Fliegerinnen. Damit reihen wir uns in eine noch relativ kurze Reihe von Frauen ein, die die Welt von oben sehen wollen.

Amelie „Melli“ Beese war die erste in Deutschland, 1911 machte sie bereits ihren Flugschein.⁵⁸

Ein Jahr später hat die Engländerin Lady Anne Savile als erste Frau bereits den Ärmelkanal überflogen, 1912. Vor drei Jahren ist sie gestorben, bei dem Versuch, den Atlantik zu überqueren.⁵⁹

Ja, das Fliegen birgt seine Gefahren und unwillkürlich frage ich mich, wie viele von meinen Kolleginnen dieses traurige Schicksal eines Tages teilen werden.⁶⁰

Doch bevor wir fallen, werden wir fliegen.

Wie Margret Fußbahn, die erst letzten Monat, am 11. April 1930 einen neuen Höhenrekord für Leichtflugzeuge aufstellte. 4.614 Meter, stellt euch das mal vor!⁶¹ Obwohl wir Deutsche sind und so einen großen Nachteil haben.

Englische Sportfliegerinnen haben im Langstreckenflug indessen schon hervorragendes geleistet.⁶²

Denn im Ausland wird der Flug auch allgemein mehr gefördert.

⁵⁶ Zitat aus o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁵⁷ Vgl. o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in: k. A.

⁵⁸ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁵⁹ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁶⁰ Luise Hoffmann erlag beispielsweise fünf Jahre später ihren Verletzungen nach einem Absturz, Quelle: Bildunterschrift Archiveinheit Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 50/137, Foto Nr. 300/05, Repro: Fotofachlabor H. Wildhagen, Archiv: J. Möltgen

⁶¹ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁶² Zitat aus: o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in k. A.

Nehmen wir den Flughafen Hangelar- zwar ist er Reichseigentum⁶³, jedoch bleibt staatliche Hilfe untersagt.

Im Interesse des Deutschen Reiches leisten wir Pionierarbeit⁶⁴, doch entlohnen dürfen sie uns dafür nicht.

Durch das im Friedensvertrag von Versailles festgelegte Verbot der Unterstützung aus öffentlichen Mitteln ist der Flugsport in Deutschland stark behindert.⁶⁵

Die Fesseln⁶⁶, die uns dadurch auferlegt werden, sorgen schon seit Jahren für Unzufriedenheit in ganz Deutschland. Die Schmach über unser Versagen beim Weltkrieg scheint uns dadurch von den anderen Ländern täglich ins Gedächtnis gerufen zu werden. Deswegen sind die Leute unzufrieden, hilflos.

Noch dazu ist die wirtschaftliche Lage fürchterlich, ein Umstand, den viele ebenfalls den Versailler Verträgen zuschreiben.

Es gibt zahlreiche Arbeitslose, die auf Verständnis des Staates für ihre schlechte Lage hoffen, und so viele können noch nicht einmal die fünfzig Pfening aufbringen, die die Damenflugmeisterschaft für den Eintritt verlangt.⁶⁷

In letzter Zeit habe ich manchmal das Gefühl, dass diese Einstellung in etwas anderes umschlägt. Die stumme Ohnmacht wird bei den Leuten mehr und mehr zu Wut. Es ist nichts bestimmtes, nur ein Ziehen in meiner Brust, das ich nicht richtig deuten kann. Die dunklen Wolken, die gestern Abend aufgezogen sind, legen sich über ganz Deutschland. Ich hoffe, dass dieses Bauchgefühl, wie auch das Gewitter, wieder verschwinden wird, ohne Schaden anzurichten.

Aber jetzt ist nicht die Zeit, über so etwas nachzudenken, und die anderen Pionierinnen tun das sicher auch nicht. Und so viele große Namen sind hier erschienen.

Allein die Männer im Ehrenausschuss: Der Staatsminister des Deutscher Luftfahrtverbandes in Berlin, der Oberbürgermeister von Bonn, der Präsident des Kölner Klub für Luftfahrt, der Direktor der Lufthansa und so viele mehr, sie alle sind heute nach Hangelar gekommen, um uns fliegen zu sehen.⁶⁸

Von den Stars der Lüfte ganz zu schweigen!

Liesel Bach, Elly Beinhorn, Albert Falderbaum, Gerhard Fieseler und Ernst Udet geben sich heute hier in Hangelar ein Stelldichein und locken tausende Zuschauer an.⁶⁹ Die Bürger Deutschlands kommen, um sie zu sehen, nicht für jemand so relativ unbekannt, wie mich. Es macht mich stolz, eine von

⁶³ Vgl. o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

⁶⁴ Vgl. o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

⁶⁵ Zitat aus: o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in: k. A.

⁶⁶ Formulierung aus o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930

⁶⁷ Vgl. Mehrere Arbeitslose: Die Bitte der Arbeitslosen, der Damenflugmeisterschaft beiwohnen zu dürfen, in: diverse Zeitungen (siehe Literaturverzeichnis)

⁶⁸ Vgl. o. A.: Ehrenausschuss, in: Programmheft, S. 1

⁶⁹ Zitat aus: o. A.: Flugplatz Hangelar: Geschichte, in: Onlinearchiv Sankt Augustin

ihnen zu sein. Eine Fliegerin. Auch schon, einfach nur Teil von so etwas sein zu dürfen, war jede Strapaze wert.

Thea Rasche konnte aber nicht erscheinen, da ihr Flugzeug nicht rechtzeitig von der Fabrik geliefert wurde, hat jedoch versprochen, gegen die Siegerin anzufliegen.⁷⁰

Ohne Flugzeug kann man nicht fliegen, und sicher keine Kunstflugmeisterschaften betreiben. So wird man Thea Rasche keinen Vorwurf machen können.⁷¹

Schade, denn ich hätte sie gerne mal persönlich kennengelernt. Und ich habe keine Ahnung, ob ich das hier tatsächlich gewinnen kann. Außerdem werde ich heute ja gar nicht beim Kunstflug antreten, sondern beim Geschicklichkeitsflug. Den Wettbewerb haben sie zusätzlich in den heutigen Flugtag eingebunden, da nur etwa die Hälfte der ohnehin schon verschwindend wenigen deutschen Fliegerinnen die Kunstflugprüfung absolviert hat.⁷² Dank dem „Luftverkehr Siebengebirgsflug“ und dem „Niederrheinische Verein für Luftschiffahrt e. V. Sekt. Bonn e. V.“⁷³ können auch wir uns hier diesem Großereignis anschließen. Heute wird der Fokus auf dem Kunstflug liegen⁷⁴, mein kleiner Geschicklichkeitsflug ist nur eine Einlage, für die das Programm kurz unterbrochen wird. Wie gesagt, ich bin nur ein winziger, unbedeutender Teil im Getriebe.

⁷⁰ Vgl. o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁷¹ Zitat aus: o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁷²Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁷³ Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17

⁷⁴ Geht daraus hervor, dass der Fokus aller Artikel und Berichte deutlich auf dem Kunstflug lag und die Gewinnerinnen des Geschicklichkeitsflugs nur kurz am Rande erwähnt wurden

PROGRAMM

Mittwoch, den 28. 5. 30	
ab 2 Uhr nachmittags:	Eintreffen der Bewerberinnen vom Opel-Sternflug.
ab 6 Uhr nachmittags:	Ausscheidungsfliegen für den Geschicklichkeitswettbewerb.
Donnerstag, den 29. 5. 30	
ab 9 Uhr vormittags:	Passagierflüge in Sport- und Verkehrsflugzeugen.
ab 10 Uhr vormittags:	Ausscheidungsfliegen bzw. Pflichtprogramm der Bewerberinnen zur „1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft“.
1. 2,30 bis 2,55 Uhr	Rund-, Geschwader- und Kunstflüge der am Wettbewerb nicht beteiligten Flugzeuge.
2. 3,00 Uhr	Aufstieg des Freiballons „Richtofen“, Führer Dr. C. Krüger, Starter Stelzmann.
3. 3,05 Uhr	1. Bewerbung um die Damenkunstflugmeisterschaft.
4. 3,25 Uhr	2. Bewerbung.
5. 3,45 Uhr	3. Bewerbung.
6. 4,00 Uhr	Start des kleinsten Flugzeuges der Welt, Führung: Dr. ing. Schrödter.
7. 4,15 Uhr	Geschicklichkeitswettbewerb: Abwurf von Postsäcken.
8. 4,30 Uhr	4. Bewerbung um die Damenkunstflugmeisterschaft.
9. 4,50 Uhr	5. Bewerbung.
10. 5,10 Uhr	Geschicklichkeitswettbewerb: Kurzer Start Ziellandung und kurzer Auslauf.
11. 5,40 Uhr	Rund-, Geschwader- und Kunstflüge der am Wettbewerb nicht beteiligten Flugzeuge.
12. 6,00 Uhr	Verkündung der Siegerin und Inhaberin der „Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft 1930“.
Abends 9 Uhr	Preisverteilung und Siegerinnen-Ehrung mit Konzert und Tanz im Hotel Königshof. Rege Beteiligung aller Freunde und Gönner auch Nichtmitglieder des Flugsports erbeten. Gesellschafts- oder dunkler Anzug.

o. A.: Programm, in: Programmheft, S. 6, Archiveinheit Stadt Sankt Augustin, SN 50/29

hat Frau Bach wahrlich nicht, sie holt die höchste Punktzahl ab,⁷⁹ und ich habe nichts als stumme Ehrfurcht für ihren Flugstil übrig.

Die Sicherheitsvorschriften wurden aber auch massiv erhöht, seit es auf anderen Kunstflugmeisterschaften zu Unfällen kam.⁸⁰

Gerade nach den Vorfällen bei der Luftakrobatik in Düsseldorf kürzlich scheinen die Leute dem Kunstflug ein wenig skeptisch gegenüberzustehen⁸¹. Dabei hat immerhin eine Person ihr Leben gelassen, und sie haben Deutschland mit einer Angst vor dem Fliegen zurückgelassen.⁸² Es ist an der Flughafenleitung, zu zeigen, dass diese Sorgen vollkommen unbegründet sind.

Es ist nicht nur meine erste Flugmeisterschaft. Daher hat die DLV unser Programm auch geringfügig modifiziert, um unserer Bitte

entgegentzukommen. Vorerst wollten wir es nicht so schwer haben.⁷⁵

Dafür ist bei zukünftigen Veranstaltung ja noch genug Zeit.

Den ganzen Vormittag über beobachte ich das Pflichtprogramm. Dabei darf ich vielfach die präzise Ausführung der Flüge bewundern. Frl. Beinhorn zum Beispiel landet sogar mit stehendem Propeller.⁷⁶ Sie lässt die Maschine „Männchen machen“, wie man so schön sagt, und die Jury zeigt sich entsprechend beeindruckt.⁷⁷

Natürlich läuft nicht alles perfekt, Frl. Hoffmann zum Beispiel hat Probleme mit ihrer schweren Maschine, mit der man nicht so elegant fliegen kann, wie mit der guten alten Klemm.⁷⁸ Derartige Schwierigkeiten

⁷⁵Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁷⁶ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

⁷⁷ Vgl. o. A.: Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr. 148, Kategorie: Motor und Verkehr, Beilage der Bonner Zeitung, Nummer 23, 01.06.1930

⁷⁸ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

⁷⁹ Vgl. o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁸⁰ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁸¹ Vgl. o. A.: Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr. 148, Kategorie: Motor und Verkehr, Beilage der Bonner Zeitung, Nummer 23, 01.06.1930

⁸² Vgl. o. A.: Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr. 148, Kategorie: Motor und Verkehr, Beilage der Bonner Zeitung, Nummer 23, 01.06.1930

Nur kunstflugtaugliche Flugzeuge dürfen antreten, wir müssen eine Mindesthöhe 200 Metern einhalten und dürfen keinen Kunstflug über den Zuschauern absolvieren.⁸³ Wenn doch, gibt es Punktabzug.⁸⁴

Eine Sanitätskolonne aus Siegburg-Mülldorf steht bereit, Ärzte aus Bonn und Beuel sind angereist, die Stadt Bonn stellt auf die Feuerwache und ein Sanitätsauto,⁸⁵ für den Fall der Fälle.

Doch es passiert... nichts. Das Programm geht gut und ohne Zwischenfällen vonstatten. Frauen können also doch fliegen.

Nur wenige Meter vor den Zuschauerreihen lassen sie den Freiballon „Richthofen“⁸⁶ auslegen und auffüllen, nach anderthalb Stunden ist die Kugel dann vollständig aufgebläht.⁸⁷

Gegen 15 Uhr lassen sie ihn dann endlich aufsteigen⁸⁸, und seine gelbe Hülle wird am Horizont langsam immer kleiner, bis er nur noch ein winziger Punkt in weiter Ferne ist.

Genauso sieht die Welt beim Fliegen aus: Winzige Landflecke unter dir, Flächen von grün, manchmal Tüpfelchen von hellem Gelb, oder Grau, wenn man zu den Städten kommt. Rote Fleckchen sind Hausdächer. Flüsse werden zu glitzernden Bändern, Straßen zu schwarzen Linien, Ackerflächen zu braunen Quadraten. Fliegen macht alles einfacher.

Einfach und Frei, so fühlt man sich da oben. Mit einem Mal ergibt alles einen Sinn.

Kurz nach Start des Ballons hat Fräulein Hoffmann auf Rata Schwalbe KL ic m. Siemens SH 12 den ersten Flug der Damenflugmeisterschaft absolviert.⁸⁹

Zehn vorher angekündigte Programmnummern machen die fünf Kandidatinnen, wofür sie jeweils fünfzehn Minuten Zeit haben. Sie müssen die Reihenfolge einhalten, um alle Punkte zu erreichen, und die jeweiligen



o. A.: Flugtag am 29.5.1930. Ballonaufstieg anlässlich der 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft mit „Opel-Sternflug“, in: Sammlung: Stadtarchiv Bonn, Signatur 3953/34; Archiveinheit Stadt Sankt Augustin, SN 50/137

⁸³ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁸⁴ Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17

⁸⁵ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁸⁶ Vgl. o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.193

⁸⁷ Vgl. o. A.: Hochbetrieb in Hangelar, in: Deutsche Reichs-Zeitung , Aus Bonn- Stadt und – Land, k. A.

⁸⁸ Vgl. o. A.: Programm, in: Programmheft, S. 6

⁸⁹ Zitat aus: o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

Figuren möglichst langsam und elegant fliegen.⁹⁰

Beim Kunstflug kann man nicht direkt gleichzeitig messen , sondern muss eben nacheinander antreten. Aber auch wenn dadurch manchmal der Direktvergleich ein wenig fehlt, lässt es einem doch mehr Zeit, die kunstvollen Figuren hinreichend zu bewundern.

Nach Hoffmann ist Elly Beinhorn dran, mit ihrer M23, D 1670. Von Siemens, auch ein schöner Apparat. Rot wie ein Marienkäfer.⁹¹ Und so leicht und anmutig fliegt sie auch.

Einige ihrer Figuren wirken auf mich unglaublich schwierig. Besonders musste ich staunen, als ich sehe, wie geschickt sie Loopings und Rollen ineinander übergehen lässt.⁹²

Vor drei Wochen ist sie abgestürzt und hat ihre Maschine vollkommen zertrümmert, blieb selbst aber unverletzt.⁹³ Nun fliegt sie schon wieder Meisterschaften in einer neuen „Kiste.“



Repro: W. Römer: Hangelar am 29.05.1930. Die S6 „Sonny Boy“ war mit einem 600 ccm Blackburn, später mit einem 1000 ccm Motor Sacosch ausgerüstet und einen aus Leichtmetall gedrehte Luftschraube. Christian Kaufmann, „Pilot“ Albert Falderbaum und Dr. Rolf Schroedter, in: Archiv: Stadtarchiv Bonn, Signatur 3953/25, Archiveinheit Sankt Augustin SN 50/137

⁹⁰ Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft“, in: Programmheft, S. 7-17

⁹¹ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

⁹² Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁹³ Vgl. o. A. : Hochbetrieb in Hangelar, in: Deutsche Reichs-Zeitung , Aus Bonn- Stadt und – Land, k. A.

Nach einem weiteren Kunstflugbeitrag startete das kleinste Flugzeug der Welt, ein zierlicher roter Tiefdecker, der fast unter den Tragflächen der großen Verkehrsflugzeuge hindurchschlüpfen könnte, und von einem einfachen Motorradmotor betrieben wird.⁹⁴ Zwei Stunden kann er damit gut fliegen, mit 15 PS, dafür verbraucht er nur fünf Liter Benzin pro Stunde.⁹⁵

Doch heute scheint er nicht so recht zu wollen.

In einem Moment habe ich die Augen auf das Flugzeug gerichtet, dann blinzelte ich und sehe nur noch den blauen Himmel.

Wir alle bekommen einen kleinen Schreck, als der „Sonny Boy“ auf einmal aus unserem Blick verschwindet.⁹⁶ Über der Flughalle hat wohl plötzlich der Motor ausgesetzt und Dr. Schröder muss das Ding die Nase voraus in den Klee setzen. Zum Glück ist ihm nichts passiert, und, da, der Motor geht auch schon wieder los, die Show muss weitergehen.

Und ehe ich mich versehe, sind wir auch schon dran. Geschicklichkeitsflug.

Begleitet von zarter Blasmusik mache ich mich bereit- der Bonner Kapellenmeister Zernack und sein Orchester, sowie das Philharmonisches Orchester Bonn beglücken Zuschauer und Flieger mit einem Flughafkonzert.⁹⁷

Der fröhliche Klang der Instrumente steigert meine Aufregung noch ein wenig mehr.

Noch bevor ich in die Maschine steige, geht mein Atem schneller, und mit einem Mal habe ich das Gefühl, die Umgebung merkwürdig überdeutlich wahrzunehmen.

Die Hangelarer Flughalle ist breit und ausladend. Gegen die Sonne muss ich die Augen zusammenkneifen, als mein Blick hinaufwandert zu einem der Masten. Daran weht eine Fahne fröhlich im Sommerwind. Hunderte von ihnen flankieren das Flugfeld, und ein Haufen bunter Zelte, die darum herum stehen, beleben das bewegte Bild.⁹⁸

Verkaufsstände aller Art haben sie hier aufgebaut. Bier und Wasser verkaufen sie zur Erfrischung, und das ist bei der Hitze auch nötig, außerdem gibt es Bretzeln.⁹⁹

Hunger habe ich im Moment keinen, ich bin viel zu aufgeregt.

Eine Strähne meines strähnigen schwarzen Haares hängt mir ins Gesicht. Ich puste es hoch und stemme die Hände in die Hüften, während ich mich gedanklich auf den Flug vorbereite.

Neben der riesigen Maschine sehe ich winzig aus.

⁹⁴ Vgl. o. A. : Hochbetrieb in Hangelar, in: Deutsche Reichs-Zeitung , Aus Bonn- Stadt und – Land, k. A.

⁹⁵ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

⁹⁶ Vgl. o. A. : Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr. 148, Kategorie: Motor und Verkehr, Beilage der Bonner Zeitung, Nummer 23, 01.06.1930

⁹⁷ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

⁹⁸Vgl. o. A.: Fr. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

⁹⁹ Vgl. o. A.: Fr. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

Doch trotz meiner
schmächtigen Gestalt
bin ich ein Bündel von
Energie.¹⁰⁰

Die blitzende Sonne
scheint auf mein
Flugzeug. Einem wird
ordentlich warm hier.¹⁰¹

Ich hole tief Luft und
schließe für einen
Moment die Augen,
mache mich für die
Strecke bereit. Mein
Name ist Else Roos,
geboren Kocher, ich bin
27 Jahre alt, Teil des
Badisch-Pfälzischen-
Luftfahrverein¹⁰². Else Kocher, die Übersetzerin. Die Pilotin. Die Frau. Else Kocher, die
Geschicklichkeitsfliegerin.



o. A.: Else Kocher mit zwei Frauen auf dem Flugplatz, Foto SW,
MARCHIVUM AB01967-015

Mein Leben lang haben sie versucht, mich davon abzuhalten, meinen Weg zu gehen.

Hausfrau sollte ich werden. Ich hatte einen Platz an einer Ballettschule, als Regieassistentin, doch mein Vater verweigerte mir die Unterschrift. Er wollte, dass ich mich lieber um den Haushalt kümmerte. Immerzu war ich von einem Mann abhängig, doch in der Luft bin ich völlig frei. Wie ich mir auch damals nichts sagen ließ. Ich habe das Abitur abgeschlossen, die Ausbildung zur Dolmetscherin ohne Hilfe absolviert, alles finanziert durch Nacht- und Sonntagsschichten beim Telegrafenamts.¹⁰³

Es war nicht immer leicht, doch ich lasse mich nicht aufhalten. Ich habe meinen
Motorradführerschein gemacht.

Beim Gedanken daran schleicht sich unwillkürlich ein leises Lächeln auf mein Gesicht. Einen DKW
Dobro 1924 Mars Nürnberg fahre ich¹⁰⁴, und ich liebe es. Nicht so sehr, wie ich mein Flugzeug liebe,
wohlgemerkt, aber es ist schon eine tolle Maschine.

Einen kleinen Seitenwagen hat sie, und in den musste mein Führerscheinprüfer steigen, der so etwas
klar nicht gewöhnt war. Bei jeder Kurve hat er sich an die Seiten festgeklammert und ist ganz bleich

¹⁰⁰ Vgl. o. A.: Bei der Flugprüfung im Elsass notgelandet, in: Mannheimer Morgen, 12.1.1980

¹⁰¹ Vgl. o. A.: Frä. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

¹⁰² Vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit., 1.02.1987, S. 266–272

¹⁰³ Vgl. o. A.: Mit der Grasmücke auf Höhenflug- Else Kocher stieg in den zwanziger Jahren aufs Motorrad, in: Mannheimer Morgen, 05.6.1986

¹⁰⁴ Vgl. o. A.: Mit der Grasmücke auf Höhenflug- Else Kocher stieg in den zwanziger Jahren aufs Motorrad, in: Mannheimer Morgen, 05.6.1986

geworden.¹⁰⁵ Ich habe keine derartigen Probleme bei Kurven und schnellen Manövern, noch nicht mal in den Lüften. Die Maschine und ich sind eins.

Natürlich ist ein Motorrad nichts im Vergleich zu dem wunderschön silbrig glänzenden, offenen Doppelgänger, mit dem ich das Fliegen lernen durfte. Ein Nachkriegsdoppeldecker, „Grasmücke“ hieß er, RK 9 (Raab-Katzenstein). Aufgrund der Versailler Verträge der einzige, den wir haben durften, musste er nach jeder Landung umständlich gewartet werden. Schön war das Ding ja, aber es hat allerhand Probleme gehabt, bis wir ihn schließlich aufgeben mussten und uns einen Tiefdecker, also ein Flugzeug mit tief angebrachten Sperrholzflächen, anschafften. Mit einem einzigen Salmson und Salmson-Sternmotor ausgestattet, nannten, den wir den K31 liebevoll die „Klemm“.¹⁰⁶

Obwohl die Flugzeuge so klapprig waren, waren auch die Flugstunden nicht billig, diese habe ich mir in der Flugplatzverwaltung selbst verdienen müssen, mit dem Übersetzen von Fachtexten und Schreibarbeiten.¹⁰⁷

Trotz der anfänglichen Widerstände meiner Kollegen habe ich mich nicht beirren lassen und meinen Flugschein gemacht. Zwar hatte ich oft zu kämpfen, auch mit den Nachtschichten, um das Ganze zu finanzieren, aber als schwer würde ich es nicht gerade bezeichnen.

Ich habe das damals mit so viel Begeisterung gemacht. Und was man gerne tut, ist immer leicht.¹⁰⁸

Diese Einstellung hat mich bis hierher gebracht. So weit bin ich schon gekommen. Aber ich will mehr.

„Meine Damen und Herren“, erschallt die ein wenig blechern klingende Lautsprecherdurchsage,

„wir unterbrechen unser Kunstflugprogramm für einen kurzen Geschicklichkeitsflug. Das Ziel dieses Fluges ist, einen Postsack in ein bestimmtes Ziel abzuwerfen.“¹⁰⁹

Das ist mein Signal. Nur wenige Frauen haben sich für den Geschicklichkeitsflug angemeldet: Unter anderem Fräulein Willisch aus Kaiserswerth, Frau Fußbahn aus Stuttgart und Fräulein Heidrich aus Duisburg.¹¹⁰

Auch sie haben beeindruckendes geleistet: Fußbahn zum Beispiel hält derzeit den Höhenweltrekord mit Passagier- wobei besagter Passagier ihr Mann war!¹¹¹

Als letztes bin da noch ich: Frau Doktor Roos aus Mannheim-Feudenheim.¹¹²

¹⁰⁵ Vgl. o. A.: Mit der Grasmücke auf Höhenflug- Else Kocher stieg in den zwanziger Jahren aufs Motorrad, in: Mannheimer Morgen, 05.6.1986

¹⁰⁶ Für die Beschreibung der Flugzeuge vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit. Schwabenverlag, Ostfildern 1980, 1.02.1987, S. 266–272 , für die weiterführende Beschreibung der Klemm vgl. o. A.: Bei der Flugprüfung im Elsass notgelandet, in: Mannheimer Morgen, 12.1.1980

¹⁰⁷ Vgl. o. A.: Bei der Flugprüfung im Elsass notgelandet, in: Mannheimer Morgen, 12.1.1980

¹⁰⁸ Zitat Else Kochers aus: o. A.: Mit der Grasmücke auf Höhenflug- Else Kocher stieg in den zwanziger Jahren aufs Motorrad, in: Mannheimer Morgen, 05.6.1986

¹⁰⁹ Vgl. o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

¹¹⁰ Vgl. o. A.: Zusammenstellung über Preisstiftungen für die ‚Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘, k. A.

¹¹¹ Vgl. o. A.: Hochbetrieb in Hangelar, in: Deutsche Reichs-Zeitung , Aus Bonn- Stadt und – Land, k. A.

¹¹² Vgl. o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930

Allein beim Gedanken an den Flug gleich wallt wieder diese Welle der freudigen Erregung in meiner Brust auf, gepaart mit diesem Hauch der Nervosität, der den Kitzel perfekt macht.

Mit den Fingerspitzen streiche ich ein letztes Mal über die Tragflächen meiner Klemm.

Wir haben uns verpflichtet, vom 28. Mai vormittags 8:00 Uhr bis zum 1. Juni 20:00 Uhr die Reklamebeschriftung „Opel-Sternflug“ auf unteren aufzutragen¹¹³, und kurz fahre ich über die schwarze, sonnenwarme Farbe.

Das hier ist immer noch eine Werbeveranstaltung, das darf man nicht vergessen.

Es gibt auch einen eigens dekorierten Parkplatz für Opel-Fahrzeuge.¹¹⁴

Ursprünglich wollten sie die Firma Bemberg motivieren, die Veranstaltung zu sponsern, doch die sahen sich nicht in der Lage, die Kosten zu tragen. Viele Sponsoren sind abgesprungen, weil sie sich das ganze einfach nicht leisten konnten.¹¹⁵ Die wirtschaftliche Lage sieht wahrlich nicht gut aus. Wir müssen unsere guten, deutschen Firmen erhalten.

Daher müssen auch alle teilnehmenden Flugzeuge in Deutschland gebaut worden sein¹¹⁶, im Vaterland. Für Opel würde es übrigens wesentlich größere Erwähnungen in der Zeitung bedeuten, wenn ich hier und heute abstürzen und sterben würde. Das gäbe wahrlich einen Medienrummel!

Tödlicher Unfall bei Damenflugmeisterschaft verbunden mit Opel-Sternflug: Warum die Frauen doch lieber unsere Modelle fahren sollten, statt sich in die Lüfte zu erheben.

Mal sehen, wie fähig ich tatsächlich bin, denke ich und steige in die Maschine.

Selbstverständlich haften sie bei Sach- und Personenschäden auch nicht.¹¹⁷

Doch ich werde nicht abstürzen.

Ich werde mir dieses Preisgeld holen.

Nie mehr werde ich mich von ihnen abhängig machen. Mein Mann ist nicht so wie mein Vater. Er war es ja, der mich ursprünglich motiviert hat, den Flugschein zu machen, weil er in Kolumbien bei der „Scata“ arbeitete. Der Brief, der mein Leben verändern sollte.¹¹⁸

Er hat keine Angst vor einer freien Frau. Vielleicht kann ich ihm sogar bald nach Kolumbien folgen. Die Vorstellung, in ein fremdes Land zu reisen, ohne von französischen Truppen als mutmaßliche Spionin festgehalten zu werden, spricht mich schon an. Ich war noch nie dort, und will gerne wissen, wie es sein könnte.

¹¹³ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹¹⁴ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹¹⁵ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹¹⁶ Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17

¹¹⁷ Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17

¹¹⁸ Vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else: Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit., 1.02.1987, S. 266–272

Drei Wochen Schiffsreise, allein bis ich da bin, dann noch zehn Stunden Flug über die Urwälder hinweg entlang des sogenannten Magdalena-Flusses¹¹⁹- hört sich nicht allein schon der Name herrlich exotisch an?

Ein weiterer Aufbruch ins Unbekannte, in das, was man noch nie zuvor gekannt hat. Wie damals, als ich mich zum ersten Mal in die Lüfte erhob.

Inzwischen ist es schon alte Gewohnheit, sich in die Maschine zu setzen und den Gurt festzuschlagen, diesmal packe ich eben den Postsack noch dazu. Selbstsicher, als hätte ich mein Leben lang nichts anderes gemacht. Ich bin eine gute Pilotin, das sind wir alle. Nun müssen wir die Welt nur noch ernsthaft davon überzeugen, dass wir Frauen ihnen auch sicheres Geleit über die Erde bieten können.

Denn ich darf mit dem Flugzeug zwar Loopings fliegen, aber Passagierflugzeuge zu lenken, ist mir als Frau nicht erlaubt. Als sei ich aufgrund meines Geschlechtes eine Gefährdung für andere.¹²⁰ Wie vielfältig und widersprüchlich sind doch die aktuell geltenden Regeln!

Aber ganz ehrlich, im Sitz zu sitzen, während man sicher startet, acht Stunden in einer geschlossenen Maschine der Luft bleibt und nur ab und an mal den Kurs endet, um am Ende wieder auf der Erde zu landen.

Das ist für mich keine Fliegerei. Das eigentliche Fliegen erleben Sie nur in der Sportmaschine.¹²¹

In einer Maschine wie dieser hier.

Wo man die warme Sommerbrise auf der Haut spüren kann, die sich in peitschenden Wind verwandelt, wenn ich mich in die Lüfte erhebe.

Na dann mal los, denke ich und kneife die Augen zusammen.

Der Prozess des Fliegens ins immer gleich:

Zuerst anrollen, beschleunigen, dann schiebe ich den Gashebel hoch. Endlich steige ich auf, in die Luft. Und wieder wallt diese alles überragende Erregung in meiner Brust auf. Meiner Konzentration tut sie keinen Abbruch: Als die Maschine sich weiter hebt, drücke ich den Gashebel nochmals nach und lasse sie steigen, bis sich der Rumpf etwa auf Schornsteinhöhe befindet.¹²²

Ich muss fliegen- muss, denn es gibt kein Halten und kein Aussteigen mehr, nur noch das Fliegen.¹²³ Eine Stimme meldet sich in meinem Kopf, während ich über der Menge kreise, eine Stimme mit ironischem, offensichtlich spöttischem Unterton, der mich früher wütend gemacht hat, mir nun aber nichts entlockt, als ein schiefes Grinsen.

Fräulein, die Fliegerei ist gefährlich, die Luft hat keine Balken, und wenn sie mal in ein Luftloch fallen...

¹¹⁹ Vgl. Kocher, Else: Handgeschrieben Notizen Else Kocher abgetippt

¹²⁰ Vgl. o. A.: Auf Schwingen zu großartigen Erfolgen – Kunstfliegerin Else Kocher starb an ihrem 92. Geburtstag, in: Mannheimer Morgen, 3.08. 1994

¹²¹ Zitat aus: o. A.: Mit der Grasmücke auf Höhenflug- Else Kocher stieg in den zwanziger Jahren aufs Motorrad, in: Mannheimer Morgen, 05.6.1986

¹²² Vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit., 1.02.1987, S. 266–272

¹²³ Zitat aus: Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit., 1.02.1987, S. 266–272

Das war die erste Begrüßung der Gruppe an mich.¹²⁴

Der Anfang war sehr schwer, ich bin nie so viel Feindseligkeit begegnet. Das änderte sich schlagartig, als ich den 1. Alleinflug gemacht hatte. Nun fand ich die besten und treuesten Kameraden auf Lebzeiten.¹²⁵

Damals hat ihre Ablehnung mich noch erröten lassen. Nun ist es nur noch der heiße Motor, der mir den Schweiß auf die Stirn treibt. Oh ja, denke ich, gefährlich, das ist sie, die Fliegerei. Gefährlich, aber dennoch das schönste, was man auf dieser Erde tun kann. Vielleicht gerade deswegen. Es ist, wie eine Sucht.

Schon immer bin ich ein wenig... über das Ziel herausgeschossen. Bei einem meiner Freiflüge ist einmal in 2250 Meter Höhe der Motor ausgefallen, der Zylinder war verölt. Und obwohl es nicht an mir lag, erteilten sie mir danach Flugverbot. Weil ich nur hätte auf 2000 Meter steigen dürfen.¹²⁶

Ein wenig erinnert mich das hier daran.

Genau wie damals gibt der Motor sein monotones Brummen von sich¹²⁷, aber diesmal reißt es mich wieder in die Gegenwart zurück.

Aus mindestens 50 Meter Höhe muss ich werfen, das abgesteckte Zielfeld ist 10 Meter breit.¹²⁸

Sollte zu schaffen sein.

Unter mir ist das Ziel, die Menge nur ein kleiner Punkt am Rand meines Sichtfeldes. Ich habe mir den Postsack über die Schulter geworfen, doch nun lasse ich ihn am Rand der Maschine hinabhängen, während der winzige Punkt, der das Ziel darstellt, umkreist wird. Ich muss nur die perfekte Stelle finden. Kurven, immer engere Kurven.

Jetzt!

Ich lasse den Postsack los. Er fällt und... trifft das Ziel.

Es ist vorbei. Das war jetzt nicht allzu schwierig.

Nun gilt es nur noch, die Maschine zu landen:

Ich fliege die Landerichtung ein, dann muss das Gas abgelassen werden, damit sie sich senkt. Die Landung abfangen, indem ich langsam den Knüppel anziehe. Endlich berühren die Räder den Boden. Nun muss sie nur noch ausrollen.¹²⁹

Insgesamt dauert unsere kleine Einlage nur wenige Minuten.

Die Schiedsrichter sehen zufrieden aus: Dort sitzen sie und betrachten die Kandidatinnen.

¹²⁴ Zitat aus: o. A.: Mit der Grasmücke auf Höhenflug- Else Kocher stieg in den zwanziger Jahren aufs Motorrad, in: Mannheimer Morgen, 05.6.1986

¹²⁵ Zitat aus: Kocher, Else: Handgeschriebene Notizen Else Kocher abgetippt

¹²⁶ Vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit., 1.02.1987, S. 266–272

¹²⁷ Vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit., 1.02.1987, S. 266–272

¹²⁸ Vgl. o. A.: Ausführungsbestimmungen, A: Geschicklichkeitswettbewerb, in: Programmheft, S. 24

¹²⁹ Vgl. Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit., 1.02.1987, S. 266–272

Herr von Greim ist selbst Kunstflieger und hat sich auf verschiedenen Veranstaltungen als Schiedsrichter bewährt, von Köppen ist der Leiter der DVL, der Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, und dann ist da Herr Schwartz, der dritte im Bunde. Von ihm weiß ich nur, dass er aus Berlin kommt und noch nicht sonderlich viele Erfahrungen als Schiedsrichter gemacht hat.¹³⁰

Dann ist das hier immerhin nicht nur für mich ein Debüt.

Ich mache mich für eine Fortsetzung des Programms bereit, doch die Betreiber dieses Flughafens haben noch eine Überraschung für uns in petto.

Ein Flugzeug steigt auf, und dann, in 300 Meter Höhe stellte Kamerad Wisskirchen plötzlich den Motor ab und der Kapellemeister Zernack schmetterte auf seinem Piston „im tiefen Keller sitz‘ ich hier“ heraus.¹³¹

Ich muss lachen, denn es klingt einfach entsetzlich.

Durch den Fahrtwind wird das Blasen schwer möglich und besonders beim Kurven kling das Instrument einige Etagen tiefer oder höher. Entsetzt ob seiner unreinen und unerklärlichen Falschtöne setzt der Kapellenmeister sein Instrument einige Male ab¹³², und selbst auf die Entfernung kann ich sehen, wie er es entgeistert anstarrt.

Dann beginnt er das Lied wieder von vorne.¹³³

Das Fliegen macht wohl nicht alles einfacher, muss ich zugeben, aber amüsanter allemal!

Durch meinen erfolgreichen Flug und Zernacks Bemühungen ist jegliche Nervosität von mir abgefallen, und so mache ich mich mit klarem Kopf bereit für den zweiten Teil: Kurze Start- und Ziellandung.

Währenddessen fliegen die letzten Bewerberinnen um die Kunstflugmeisterschaft über mir ihre Loopings.

Marga von Etdorf ist nun an der Reihe, ihre Junkers A 50 „Junior“ absolviert das Programm in großer Entfernung über dem Flugplatz¹³⁴, sie ist von hier aus schwer zu erkennen.

Als letztes geht Liesel Bach an den Start¹³⁵, das Beste zum Schluss, möchte man sagen.

¹³⁰ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹³¹ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹³² Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹³³ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹³⁴ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹³⁵ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137



o. A.: Liesel Bach in einer Klemm L 26., in: Archiv: A. Küper, Archiveinheit Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 50/137

Die junge Frau ist ehrgeizig, fleißig und liebt den Kunstflug, obwohl sie ihn erst seit acht Monaten praktiziert, wird sie von vielen als Favoritin betrachtet. Bei ihr vergeht kein Tag ohne Training.¹³⁶

Stirnrunzelnd beobachte ich, wie sie zuerst noch unten bleibt, es scheint als gäbe es Probleme mit dem Motor.¹³⁷ Wenn der Wettbewerb einmal begonnen ist, kann er nicht wiederholt werden, auch nicht aufgrund von Motorschäden, man scheidet schlicht und einfach aus, wenn man nicht in der vorgegebenen Zeit startet.¹³⁸

Endlich läuft der Propeller an, und sie steigt in die Luft. Wenn ich schätzen müsste, würde ich sagen, sie beginnt das Programm auf 500 Metern.¹³⁹

Erst startet sie mit den Loopings und Rollen, dann kommen die Rückenfiguren und -kombinationen an die Reihe.¹⁴⁰

Breit grinsend lausche ich den Ausrufen der Menge, während ich ihren Flug beobachte, eine Hand über den Augen, als Schutz gegen die pralle Sommersonne.

Man muss kein Experte sein, um zu sehen, dass Frau Bach das Programm gerade quasi perfektioniert hat, und ihr Fluglehrer scheint darüber fast schon zu Tränen gerührt.¹⁴¹

Für besonders schöne Ausführung kann die Jury sogenannte Gutpunkte verleihen¹⁴², und ich bin sicher, Frau Bach ist mit dieser Darbietung gerade ganz nach oben auf die Punkteliste gestiegen.

Wir sind zum zweiten Mal an der Reihe: kurze Start- und Ziellandung und kurzer Auslauf.

¹³⁶ Vgl. o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in: k. A.

¹³⁷ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹³⁸ Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17

¹³⁹ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁴⁰ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁴¹ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁴² Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17

Auch hier werden wir nach Punkten bewertet, nur zählt dort, im Gegensatz zum Kunstflug, die niedrigste Punktzahl. Je eine Sekunde Startdauer bzw. ein Meter Landstrecke gibt einen Punkt, Siegerin ist, wer mit der geringsten Punktzahl aus Gesamtwertung hervorgeht.¹⁴³

Als mein Name aufgerufen wird, steige ich in die Maschine umfasse den Steuerknüppel fest, während mir die Startfreigabe erteilt wird.

Vom Augenblick dieser Startfreigabe bis zur letzte Bodenberührung meiner Klemm messen sie meine Startdauer.¹⁴⁴

Das Ziel ist also, die Maschine möglichst schnell und entsprechend steil in die Luft zu ziehen.

Derselbe Prozess, wie vorhin, nur gebe ich nun stärker Gas, ziehe den Hebel möglichst früh in die Luft, schneller rollt die Maschine, schneller, immer schneller, und ehe ich mich versee, spüre ich den Boden auch schon nicht mehr unter den Rädern.

Das war gut, oder?

Hoffentlich bin ich den anderen eine würdige Gegnerin.

Kurz kreise ich über der Menge, und bereite mich auf den zweiten Teil vor, während irgendwo da unten die Jury meine Werte misst.

Nun kommen wir zur Ziellandung, hier gilt es, die Maschine möglichst nah am Landekreuz zum Stillstand zu bringen. Die Entfernung ab Mitte des Landekreuzes bis zum endgültigen Stillstand des Flugzeuges, also bis zu dem Zeitpunkt hin, wo sich die Radachse nicht mehr bewegt, hat in gerader Linie zu erfolgen.¹⁴⁵

Je näher man das Flugzeug am Landekreuzes zum Stehen bringt, desto besser die Punktzahl.¹⁴⁶

Ich kneife die Augen zusammen, während ich meinen Kurs perfektioniere.

Hier darf nur einmal zur Landung angesetzt und dann kein Gas mehr gegeben werden.¹⁴⁷

So? Ich korrigiere noch einmal minimal nach.

Ja, das dürfte funktionieren.

Nun das Gas ablassen. Und langsam den Knüppel anziehen, die Landung abfangen. Endlich berühren die Räder den Boden. Nun muss sie nur noch ausrollen.

Wir haben auch den Geschicklichkeitsflug erfolgreich absolviert, meine Mitstreiterinnen und ich. Leider kann man beim Flug schwer direkt nebeneinander fliegen, und so muss eben ein Zeitvergleich herhalten. Doch ich finde, wir alle haben uns wacker geschlagen.

¹⁴³ Vgl. o. A.: Ausführungsbestimmungen, A: Geschicklichkeitsflug, in: Programmheft, S. 24

¹⁴⁴ Vgl. o. A.: Ausführungsbestimmungen, A: Geschicklichkeitsflug, in: Programmheft, S. 24

¹⁴⁵ Vgl. o. A.: Ausführungsbestimmungen, A: Geschicklichkeitsflug, in: Programmheft, S. 24

¹⁴⁶ Vgl. o. A.: Ausführungsbestimmungen, A: Geschicklichkeitsflug, in: Programmheft, S. 24

¹⁴⁷ Vgl. o. A.: Ausführungsbestimmungen, A: Geschicklichkeitsflug, in: Programmheft, S. 24

Immer noch liegt der Fokus klar auf Liesel Bach, die soeben vom Oberbürgermeister Doktor Falk die Hand geschüttelt bekommt, als nächstes gratulieren die Vertreter der Opelwerke und überreichen der strahlenden jungen Frau den ersten Preis.¹⁴⁸

HANGELAR 1930



Repro: W. Römer: Die Siegerin Liesel Bach mit ihrem 1. Preis einem zweisitzigen Opelkabriolet. Hangelar am 29.5.1930, in: Archiv: Stadt Bonn, Signatur 3953/6, Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 50/137

Mit dem Opel fährt sie vom Platz, unter tosendem Beifall.¹⁴⁹ Die erste Deutsche Kunstflugmeisterin.

Während auch die ersten Flugzeuge aufbrechen, verläuft sich das Publikum, manche wirken ein wenig enttäuscht, dass nichts passiert ist.

Vielleicht, überlege ich, werden sie mich nun zu sogenannten „Flugtagen“ einladen. Ich habe schon viel darüber gehört:

„Ballonrammen“, „Höhenschätzen“, „Kunstflug“, „Luftkampf“ und „Passagierfliegen“ steht auf dem Programm, die Teilnehmer sind

allesamt erfahrene Flieger, die Kunstflugmaschinen steuern, und das Publikum schaut begeistert zu, fast, als warte es ein bisschen darauf, dass ein Unglück geschieht. Sanitäter und die Feuerwehr stehen meist auch schon bereit.¹⁵⁰

Doch erst einmal gilt es, unseren heutigen Erfolg zu feiern. Auch, wenn es ein Wettbewerb war, bei dem es natürlich nur eine Siegerin geben kann, haben wir Fliegerinnen heute doch alle irgendwie gewonnen.

Abends treffen wir im Bonner Hotel „Königshof“, um die offizielle Entscheidung des Schiedsgerichtes entgegenzunehmen. Die Säle sind wunderschön, richtige Prachthallen¹⁵¹, einer Feier wie dieser angemessen. Veranstalter, Teilnehmer, Freunde und Gäste¹⁵² haben sich versammelt. Die Atmosphäre ist fröhlich, feierlich, wenn auch einige von uns schon ein wenig angetrunken sind.

¹⁴⁸ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁴⁹ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

¹⁵⁰ Beschreibung der „Flugtage“ an denen Else Kocher seit ihrem Sieg bei den Damenflugmeisterschaften regelmäßig teilnahm vgl. Kocher, Else: Handgeschrieben Notizen Else Kocher abgetippt

¹⁵¹ Vgl. o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930

¹⁵² Zitat aus: Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

Dazu muss man sagen, obwohl es dem Flug finanziell schlecht geht, haben sie sich redlich Mühe gegeben, und für den Wettbewerb zahlreiche Preise zusammengetragen, von verschiedenen privaten Investoren.¹⁵³

Selbst einige Zuschauer haben Freiflüge erhalten, die man auf die Programmheftsnummern ausgelost hat.¹⁵⁴

Niemand soll leer ausgehen, wir haben diverse Ehrenpreise, Freiflüge, Luftschifffahrten, Freiballonfahrten, einen Flugzeugkompass und so vieles mehr.¹⁵⁵

Und einen Liegestuhl oder Wiener Stuhl, ganz nach Wahl.¹⁵⁶

Auf den Opel-Zweitzer von Frau Bach bekommt sie noch 500 Reichsmark in bar ausgezahlt, die Zweitplatzierte, Frl. Hoffmann, erhält 1500 Reichsmark, die Dritte, Frl. Beinhorn, 1000. Für den vierten Platz, den sich Frl. von Etdorf sichern konnte, gibt es 500 und alle darauffolgenden Kunstfliegerinnen bekommen nochmals 250 Reichsmark ausgezahlt.¹⁵⁷

Sie sind die Stars des Abends.

Auch als Siegerin des Geschicklichkeitswettbewerbes erhalte ich einen Geldbeitrag, wenn auch einen kleineren, als die Kunstfliegerinnen.¹⁵⁸

Auf den ersten Preis beim Postsackabwurf sind 100 Reichsmark ausgesetzt, beim zweiten bekommt man 75 Reichsmark, beim dritten 50, beim vierten Preis 25, und die Start- und Ziellandung versprechen dasselbe Geld, hinzu kommen die Ehrenpreise und die, die beim Kunstflug nicht verwertet wurden.¹⁵⁹

Mit den Kilometerprämien für den Opel-Sternflug, bei dem alle Teilnehmerinnen insgesamt 2 330 Reichsmark an erhalten haben¹⁶⁰, kommt da schon ein ansehnliches Sümmchen zusammen, gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten wie diesen.

Die Stimmung ist entsprechend gut, allgemein wird die Meisterschaft als Erfolg betrachtet, und auch die Rundflüge der „Luft Hansa“ scheinen gut angenommen zu sein. Sogar ein kleiner finanzieller Überschuss wurde gemacht, gut 520 Reichsmark, habe ich gehört.¹⁶¹

¹⁵³ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁵⁴ Vgl. o. A.: Zur Preisverteilung der ‚1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

¹⁵⁵ Vgl. o. A.: Zusammenstellung über Preisstiftungen für die ‚Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug, k. A.

¹⁵⁶ Vgl. o. A.: Zusammenstellung über Preisstiftungen für die ‚Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug, k. A.

¹⁵⁷Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17 für die Preisgelder, vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁵⁸ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁵⁹ Vgl. o. A.: Ausführungsbestimmungen, A: Geschicklichkeitsflug, in: Programmheft, S. 24

¹⁶⁰ Vgl. o. A.: Einnahmen und Ausgaben Damenkunstflugmeisterschaft 29. Mai 1930, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

¹⁶¹ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

Ein Lichtblick in schwierigen Zeiten. Für die Fliegerei und für ganz Deutschland. Schwere Zeiten für das Land, aber goldene Zeiten für uns Frauen.

Ich schnappe einige Gesprächsfetzen auf.

Heute hätten wir Leistungen gezeigt, die denen der besten männlichen Flieger gleichwertig seien¹⁶², lobt jemand.

Wir hielten jeder scharfen Kritik ohne unangebrachte Zugeständnisse an das Weibliche stand.¹⁶³

Was die Kunstfliegerinnen geleistet haben sei fabelhaft und zeugten von einer sehr hohen Stufe der deutschen Kunstfliegerei überhaupt.¹⁶⁴

Auch die Vorführung der Geschicklichkeitsfliegerinnen wären erstaunlich gewesen¹⁶⁵, höre ich jemand anderes anmerken.

Gerade wenn man bedenkt, dass wir aufgrund der Versailler Verträge nicht staatlich gefördert werden dürfen, sei die Leistung beachtlich¹⁶⁶, wird hinzugefügt, und man hört den unterschwelligen Groll in der Stimme des Sprechenden. Der Rest der Gruppe brummelt zustimmend.

Ich lächle in die Menge, während mir ein Gedanke durch den Kopf schießt.

Langsam aber sicher erobern wir die Lüfte, und erkämpfen uns auch auf der Erde unseren rechtmäßigen Platz.

In weniger als Jahresfrist ist die Zahl der Deutschen Fliegerinnen von 13 auf 21 gestiegen.¹⁶⁷

Von insgesamt 3000 Deutschen Fliegern, wohlgemerkt.¹⁶⁸

Die Fliegerei ist eine vorwiegend männliche Domäne, nur wenige Damen wagen Versuch, in dieses Gebiet vorzudringen.¹⁶⁹ Bisher jedenfalls.

Wie alles auf dieser Welt, was Spaß macht, wird uns auch hier eingeredet, es sei zu „gefährlich“, wir wären nicht stark genug, oder mutig genug, um den Himmel zu erobern.

¹⁶² Vgl. o. A.: Die Frauen Fliegen!. Bilder von der Damenkunstflug-Meisterschaft in Bonn-Hangelar, in: Münchener Illustrierte, 1930, Nr.24, Seite 854

¹⁶³ Zitat aus: o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in: k. A.

¹⁶⁴ Vgl. o. A.: Zur Preisverteilung der ,1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘

¹⁶⁵ Vgl. o. A.: Zur Preisverteilung der ,1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘

¹⁶⁶ Vgl. o. A.: Zur Preisverteilung der ,1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

¹⁶⁷ Zitat aus: o. A.: Die Frauen Fliegen!. Bilder von der Damenkunstflug-Meisterschaft in Bonn-Hangelar, in: Münchener Illustrierte, 1930, Nr.24, Seite 854

¹⁶⁸ Vgl. o. A.: Zur Preisverteilung der ,1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

¹⁶⁹ Zitat aus: Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

Fliegen wird als Angelegenheit besonderer Kraftanstrengung und akrobatischer Veranlagung betrachtet¹⁷⁰, Fähigkeiten, die ich als Frau allem Anschein nach wohl nicht mitbringen kann. Nur, dass ich es eben doch tue.

Was beim Fliegen wirklich zählt, ist, es zu verstehen, ein Gefühl dafür zu bekommen, und eine gewisse Kaltblütigkeit an den Tag zu legen.¹⁷¹

Wagemut braucht es natürlich auch, aber dass wir den besitzen, ist allen jetzt wohl zur Genüge bekannt.

Die Gesellschaft wandelt sich, sagen sie. Erlauben Frauen auch die „Männerarbeit.“

Ich denke da glaube ich ein wenig anders. Wir denken anders. Es ist nicht die Gesellschaft, die uns wandelt und verändert. Wir wandeln die Gesellschaft. Weil wir nicht aufgeben werden. Weil wir nehmen werden, was uns zusteht. Weil wir alles dafür geben werden, nichts mehr zu fühlen als den Wind in den Haaren und das unglaubliche Kribbeln im Bauch, das ein jeder Flug mit sich bringt.

„Amazonen der Luft“, nennen sie uns. Leicht machen sie uns nicht gerade, die Anerkennung als gleichberechtigt zu erobern.¹⁷²

Es ist schwer. Aber nicht unmöglich.

Doch wir sind nicht kleinzukriegen in Not und Gefahr, das ist der Typ unserer Luftamazonen von heute.¹⁷³

Wir wollen diese Freiheit. Und wir werden sie uns nehmen.

Diese Meisterschaft war mehr als ein sportliches Ereignis, nicht nur ein einfacher Wettbewerb.

Sondern eine Kundgebung dafür, dass die Frauen heute mit in die allervorderste Front der Sportflug-Pioniere eingetreten sind.¹⁷⁴

Durch wirkliche Leistung haben wir den Beweis für unsere Flugeignung erbracht.¹⁷⁵

Viele weitere werden folgen, doch heute Abend nicht mehr. Heute werden wir die Erfolge feiern, die wir bereits erlangt haben, die Zugeständnisse, die wir uns nun schon erkämpfen konnten.

¹⁷⁰Zitat aus: Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁷¹ Vgl. o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in: k. A.

¹⁷²Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137, außerdem o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in: k. A.

¹⁷³ Zitat aus o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in: k. A.

¹⁷⁴ Zitat aus: o. A.: Die Frauen Fliegen!. Bilder von der Damenkunstflug-Meisterschaft in Bonn-Hangelar, in: Münchener Illustrierte, 1930, Nr.24, Seite 854

¹⁷⁵ Vgl. o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in: k. A.

Mit herzlichem Dank für die freundliche Aufnahme verlassen wir schließlich Hangelar zum Geschwaderflug.¹⁷⁶

Früh müssen wir aufbrechen, denn unser Abenteuer geht weiter:

Alle Teilnehmer des Sternfluges haben sich verpflichtet, am Flugtag in Wiesbaden-Erbenheim teilzunehmen.¹⁷⁷

Geschlossen erheben wir uns in die Lüfte und umkreisen dreimal die Opelwerke Rüsselheim¹⁷⁸, ehe wir uns auf den Weg machen.

Unsere Zeit hat gerade erst angefangen.

¹⁷⁶ Vgl. o. A.: Zur Preisverteilung der ‚1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug‘

¹⁷⁷ Vgl. Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), 02.05.2005, S. 130- 137

¹⁷⁸ Vgl. o. A.: 1. Deutsche Damen-Kunstflug-Meisterschaft, in: Programmheft, S. 7-17

Literaturverzeichnis

Aus dem MARCHIVUM, dem Stadtarchiv Mannheim, wurden folgende Quellen herangezogen:

Primärquellen:

- o. A.: Frl. Liesel Bach, Deutsche Kunstflugmeisterin, in: Generalanzeiger für Bonn und Umgebung, 30.05.1930
- Kocher, Else: Handgeschrieben Notizen Else Kocher abgetippt. Else KOCHER Hauptstraße 142, 6800 Mannheim, in: Akte Else Kochers D40-49 Kocher, Rose (MARCHIVUM, Mannheim)
- Löcher, Paul (Hrsg.), Kocher, Else : Else Kocher: Eine Frau lernt fliegen, in: Wie's einstens war zu unsrer Zeit. Schwabenverlag, Ostfildern 1980, 1.02.1987, S. 266–272

Sekundärquellen:

- o. A.: Bei der Flugprüfung im Elsass notgelandet, in: Mannheimer Morgen, 12.1.1980
- o. A.: Mit der Grasmücke auf Höhenflug- Else Kocher stieg in den zwanziger Jahren aufs Motorrad, in: Mannheimer Morgen, 05.6.1986
- o. A.: Auf Schwingen zu großartigen Erfolgen – Kunstfliegerin Else Kocher starb an ihrem 92. Geburtstag, in: Mannheimer Morgen, 3.08. 1994

Aus dem Online-Zeitungsarchiv [zeit.punkt NRW](#) stammen:

Primärquellen:

- o. A.: Wenn die Damen Purzelbäume schlagen... , in: Deutsche Reichs-Zeitung. Aus Bonn – Stadt und – Land, 28.05.1930, [ULB Bonn / 59 \(1930\) \[1796 \(zeitpunkt.nrw\)\]](#) , abgerufen am 12.01.2020
- o. A.: Bonner Nachrichten. Flughafen Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr.145, Ausgabe vom 28.05.1930, [ULB Bonn / 39 \(1930\) \[1334 \(zeitpunkt.nrw\)\]](#) , abgerufen am 12.01.2020
- o. A.: Achtung „Motor frei“ ... ich fliege Kunst!. Damen-Kunstflugmeisterschaft. – Rund um Hangelar. – Was die Damen sagen. Ölanzug und Sturzkappe Trumpf. – Freiballonfahrt. – „Sonny Boy“ - Frl. Rasche nicht am Start, in: Deutsche Reichs-Zeitung, 30.05.1930, [ULB Bonn / 59 \(1930\) \[1816 \(zeitpunkt.nrw\)\]](#) , abgerufen am 12.01.2020
- o. A.: Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr.146, 30.05.1930, [ULB Bonn / 39 \(1930\) \[1339 \(zeitpunkt.nrw\)\]](#) , abgerufen am 12.01.2020
- o. A.: Damen-Kunstflugmeisterschaft 1930 und Opel-Sternflug in Bonn-Hangelar, in: Bonner Zeitung 40. Jahrg./Nr. 148, Kategorie: Motor und Verkehr, Beilage der Bonner Zeitung, Nummer 23, 01.06.1930, [ULB Bonn / 39 \(1930\) \[1358 \(zeitpunkt.nrw\)\]](#) , abgerufen am 12.01.2020

sonstige Online-Quellen (Sekundärquellen):

o. A.: Flugplatz Hangelar: Geschichte, in: Onlinearchiv Sankt Augustin, [Stadt Sankt Augustin - Flugplatz Hangelar - Geschichte \(sankt-augustin.de\)](http://sankt-augustin.de) , abgerufen am 12.01.2020

Küper, Hartmut: 90 Jahre Flugplatz Bonn-Hangelar. Eine Kurzchronik von Hartmut Küper, <https://www.edkb.de/geschichte.htm> , abgerufen am 12.01.2020

Aus dem Stadtarchiv Sankt Augustin stammen:

Primärquellen:

Mehrere Arbeitslose: Die Bitte der Arbeitslosen, der Damenflugmeisterschaft beiwohnen zu dürfen, in: Dem General-Anzeiger- der Deutschen Reichszeitung – der Bonner Zeitung – der Rheinischen Zeitung- der Kölnischen Zeitung – der Kölnischen Volkszeitung- dem Kölner Stadtanzeiger- dem Kölner Tageblatt- den Düsseldorfer Nachrichten- dem Reichs- und Staatsanzeiger, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/75

o. A.: Eingegangene Meldungen. zur 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug, k. A., Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

o. A. : Hochbetrieb in Hangelar, in: Deutsche Reichs-Zeitung , Aus Bonn- Stadt und – Land, k. A., Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/75

o. A.: Die Frauen Fliegen!. Bilder von der Damenkunstflug-Meisterschaft in Bonn-Hangelar, in: Münchener Illustrierte, 1930, Nr.24, Seite 854, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/75

o. A. : Zusammenstellung über Preisstiftungen für die ,Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug, k. A., Akte 888, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

o. A. : Einnahmen und Ausgaben Damenkunstflugmeisterschaft 29. Mai 1930, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

o. A. : Zur Preisverteilung der ,1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug', Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

o. A. : Deutsche Damenkunstflug-Meisterschaft verbunden mit Geschicklichkeitswettbewerb und Opel-Sternflug auf dem Flughafen Hangelar zwischen Bonn und Siegburg, 29. Mai 1930 (Christi-Himmelfahrt), Original Programmheft, Archiveinheit Sankt Augustin, SN 50/29

Sekundärquellen:

o. A.: Amazonen der Luft. Intime Geschichten von Frauen und Mädchen, die hoch in den Lüften die Welt durchfliegen, in k. A.

Küper, Hartmut: Die 1. Deutsche Damenkunstflugmeisterschaft, in: Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes Band 2 (1926-1936), Rheinlandia Verlag, 02.05.2005, S. 130- 137

Sonstige Quellen:

Primärquellen:

Müller, Eric; Carson, Annette: Flight Unlimited, Herausgeber unbekannt, 01.12.1983

Bildquellen:

o. A.: Else Roos, geboren Kocher, in: Eine mutige Pilotin, in: Momente. Staatsanzeiger BW 2010;
https://www.staatsanzeiger.de/typo3temp/_processed_/8/6/csm_ElseRoos_AB01967007_89d979ee33.jpg, abgerufen am 01.01.2021

o. A.: Ausschreibung, Archiveinheit Stadt Sankt Augustin, SN 50/29

Repro: Fotofachlabor H. Wildhagen: Die Teilnehmerinnen an der 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft in Hangelar am 29.5.1930. von links: Melitta Schiller, Marga von Etzdorf, Liesel Bach, Elly Beinhorn, Katja Heidrich, Margret Fußbahn, Alix Willisch, in: Archiv: J. Möltgen, Archiv Stadt Sankt Augustin, SN 50/137

o. A.: Archiveinheit Stadt Sankt Augustin, SN 50/137, Signatur 3953/43

o. A.: Programm, in: Programmheft, S. 6, Archiveinheit Stadt Sankt Augustin, SN 50/29

o. A.: Flugtag am 29.5.1930. Ballonaufstieg anlässlich der 1. Deutschen Damenkunstflugmeisterschaft mit „Opel-Sternflug“, in: Sammlung: Stadtarchiv Bonn, Signatur 3953/34; Archiveinheit Stadt Sankt Augustin, SN 50/137

Repro: W. Römer: Hangelar am 29.05.1930. Die S6 „Sonny Boy“ war mit einem 600 ccm Blackburn, später mit einem 1000 ccm Motor Sacosch ausgerüstet und einen aus Leichtmetall gedrehte Luftschraube. Christian Kaufmann, „Pilot“ Albert Falderbaum und Dr. Rolf Schroedter, in: Archiv: Stadtarchiv Bonn, Signatur 3953/25, Archiveinheit Sankt Augustin SN 50/137

o. A.: Else Kocher mit zwei Frauen auf dem Flugplatz, Foto SW, MARCHIVUM AB01967-015

o. A.: Liesel Bach in einer Klemm L 26., in: Archiv: A. Küper, Archiveinheit Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 50/137

Repro: W. Römer: Die Siegerin Lisel Bach mit ihrem 1. Preis einem zweisitzigen Opelkabriolet. Hangelar am 29.5.1930, in: Archiv: Stadt Bonn, Signatur 3953/6, Stadtarchiv Sankt Augustin, SN 50/137

Arbeitsbericht von [REDACTED]

Zum Geschichtswettbewerb des Bundespräsidenten 2020 „Bewegte Zeiten. Sport macht Gesellschaft“

Über eine Freundin und meinen Geschichtslehrer und Tutoren, [REDACTED], stieß ich auf diesen Wettbewerb. Geschichte war schon immer mein Lieblingsfach und in der Mittelstufe hatte ich lange vergeblich nach einem Wettbewerb dazu gesucht, der meinen Erwartungen gerecht wurde, weshalb ich mich erst einmal begeistert in die Projektarbeit stürzte. Von Anfang an wusste ich, dass das hier viel Zeit in Anspruch nehmen würde, und hoffte, es mit meinen hohen Anforderungen an mich selbst im schulischen Bereich und meinem Privatleben unter einen Hut bringen zu können. Dies gelang mir eigentlich die meiste Zeit relativ problemlos. Coronabedingt konnte ich außerhalb der Schule sowieso kaum noch etwas machen und so blieb mir genug Zeit für dieses Projekt.

Ursprünglich wollte ich mit einer Freundin zusammenarbeiten, da wir uns jedoch nicht auf ein Thema einigen konnten, trennten sich schließlich unsere Wege. Auch Herr [REDACTED] riet mir zu einem Einzelprojekt, da ich sehr gut allein arbeiten und so mehr Produktivität an den Tag legen kann.

Schon als ich die Bedingungen für den Wettbewerb las, habe ich ein wenig mit der Idee geliebäugelt, einen kreativen Beitrag in Form einer Kurzgeschichte anzufertigen, da mich die Idee einfach ansprach. Doch zuerst einmal musste ich ein interessantes Thema finden und sehen, ob es für diese Form geeignet war.

Diese erste Herausforderung gestaltete sich anfangs für mich als besonders schwer, da ich im Allgemeinen nicht besonders Interesse an der Sportgeschichte habe. Beim Stöbern durch bekannte Sportler Ludwigshafens stach mir lediglich Otto Meyer ins Auge, der im Rennen, Ringen und Radfahren Spitzenleistungen erzielte und unter ungeklärten Umständen im ersten Weltkrieg verschwand. Da es über ihn zu wenige Informationen gab und mir keine spezifische Fragestellung zu ihm einfiel, entschied ich, meine Suche auf Mannheim auszuweiten, da ich auch zum dortigen Archiv einen guten Zugang habe.

Endlich stieß ich auf Else Kocher, die als starke Frau, die unter damaligen Umständen das Fliegen erlernte, endlich mein Interesse weckte.

Geschicklichkeitsflug war ein Thema, mit dem ich mich zuvor zwar noch nie beschäftigt hatte, dass ich jedoch durchaus als anreizend empfand.

Ich wollte herausfinden, wie genau die Meisterschaft im Jahr 1930 ablief und was dazu führte, aber vor allem auch, wie Else Kocher dieses historische Ereignis selbst miterlebte.

Hierfür ging ich zuerst den Hinweisen nach, die auf ihrem Wikipedia Artikel zu finden war.

Diverse Bücher, die Else Kochers Geschichte als Teil der damaligen Zeitgeschichte oder der Frauen beim Fliegen nannte (siehe Quellen) statteten mich mit einigen grundlegenden Informationen aus, ich empfand es jedoch oftmals als frustrierend, dass die Stadtbibliothek Ludwigshafen derartige Fachliteratur nicht zur Verfügung stellt.

Ein Artikel von Susanne Schlösser stellte zum Glück direkt zuverlässige Informationen über Frau Kochers Lebensweg bereit. Meine Versuche, die Autorin ausfindig zu machen und vielleicht einen Austausch zu engagieren, scheiterte anfangs daran, dass es zu viele Susanne Schlössers gibt und ich so keine zuverlässigen Kontaktdaten finden konnte.

Danach machte ich mich an die Recherchearbeit, versuchte also, einige Informationen möglichst aus erster Hand nachzuweisen. Mein erster größerer Schritt, um zuverlässige Sekundär- und vielleicht sogar einige Primärquellen zu finden, führten mich zum Stadtarchiv Mannheim, auch bekannt als MARCHIVUM. Dieses hatte leider sehr strenge Coronaauflagen, die unter anderem besagten, dass keine Beratung stattfinden konnte, weshalb ich per Email noch einmal um eine andere Möglichkeit bat, mit einem Experten zu sprechen.

Herr Enzenauer, der für die Terminfindung zu Coronazeiten verantwortlich ist, war mir von Anfang an eine große Hilfe. Vor einigen Jahren fertigte seine Vorgesetzte, obig erwähnte Susanne Schlösser anscheinend den Bericht über Else Kocher an und verfasste auch einen Großteil des Wikipediaeintrages, weshalb er sich mit dem Thema gut auskannte und mir weiterführende Literatur empfehlen konnte.

Bei meinem ersten Besuch registrierte ich mich lediglich für ein Jahr im Stadtarchiv und versuchte anhand der Zeitungsartikel am 29. Mai herauszufinden, wie die Welt Else Kochers Erfolg wahrnahm und dabei Details über die Flugmeisterschaften in Erfahrung zu bringen.

Die rechtspopulistische Zeitung „Der Führer“ schrieb nichts darüber, was jedoch keine Überraschung war, da es nicht in das Frauenbild der Nationalsozialisten passte.

Die Neue Badische Landes Zeitung war im Archiv nur für April, Juni, Juli und September vorhanden. Unglücklicherweise fehlte auch bei der Neuen Mannheimer Zeitung gerade der 29. Mai 1930, weder an den Tagen davor noch danach wurde jedoch über Else Kocher berichtet.

Ich fand bei Onlinerecherchen viel über Else Kochers Lebensweg heraus, jedoch seltsamerweise kaum genauere Details über die Meisterschaften, bei denen sie letztendlich Geschichte schrieb.

Viele der Bilder aus dem Online Archiv wurden von einer „Rose Kocher“ um 1930 herum gemacht, was dasselbe Jahr ist, in dem auch die Damenflugmeisterschaften stattgefunden haben.

Ich wollte herausfinden, ob es einen Zeitzeugen gab, der Else Kocher kannte und mir somit mehr über sie als Person verraten konnte. Da sie erst 1992 starb, recherchierte ich die Namen der Seniorenheime, in denen sie zuletzt untergebracht war und rief dort an, um nach einem Mitarbeiter zu fragen, der sie persönlich kannte.

Zudem versuchte ich, Zeitzeugen auf dem alten Flugplatz zu ermitteln, wo Else Kocher das Fliegen erlernte, gab diese Spur jedoch auf, da der Platz heutzutage ein öffentlicher Flughafen ist und ich bezweifelte, unter dem Personal spontan einen Historiker finden zu können.

Bei meinem zweiten Besuch im Stadtarchiv stieß ich schließlich auf ihre Todesanzeige, in der obig erwähnte „Rose Kocher“ als ihre Tochter angegeben war, weshalb ich versuchte, mit ihr oder einem der anderen erwähnten Trauernden in Kontakt zu treten.

All diese Versuche liefen leider ins Leere, scheiterten daran, dass ihre Verwandten schon lange gestorben oder umgezogen waren und dem schieren müden Desinteresse der Rezeptionisten in den Seniorenheimen, die keine Kontaktpersonen finden konnten.

Das hat mich besonders frustriert, da ich weiß, dass beim Wettbewerb auf Zeitzeugen Wert gelegt wird, aber ich konnte beim besten Willen niemanden aufreiben.

Immerhin fand ich zahlreiche Bilder zu Frau Kocher, und mehrere Berichte über ihre Flugausbildung sowie ihre finale Prüfung, bei der sie in Frankreich notlanden musste, jedoch immer noch keine genaueren Schilderungen besagter Gleitflugmeisterschaften. Stattdessen nutzte ich diese

Informationen, um sie als kleine Details oder in Form von Flashbacks später in meine Kurzgeschichte einstreuen zu können.

Zu „Wie es einst war, zu unserer Zeit“, steuerte Else Kocher selbst einen Bericht bei, aus dem ich viel über ihren Schreibstil lernen konnte, da er zwar einen anderen Vorfall beschrieb, jedoch insgesamt sehr dem ähnelte, was ich geplant hatte und auch genauere Informationen über den Vorgang des Fliegens gab, mit dem ich selbst ja so gar nicht vertraut war.

Das MARCHIVUM in Mannheim schien sich langsam ausgeschöpft zu haben, weshalb ich die Stadtarchive in Sankt-Augustin und Bonn, sowie den Flughafen Hangelar kontaktierte, um mehr über die Damenflugmeisterschaft in Erfahrung bringen zu können.

Anfang November setzte ich mich also mit den Stadtarchive Bonn und Sankt Augustin in Verbindung, die mir Termine an aufeinanderfolgenden Tagen anbieten konnten.

Bonn liegt circa zwei Stunden Autofahrt von meinem Heimatort entfernt, weshalb ich die Archive nicht während der Schulzeit besuchen konnte, und mich entschied, das Ganze in die Weihnachtsferien zu verschieben. Anfangs gab es terminlich zwar keine Probleme, doch als ich einen Monat später noch einmal die Terminabfrage machte, hatten sich die Fallzahlen in ganz Deutschland drastisch verschlimmert. Coronabedingt musste das Stadtarchiv Bonn am 21.12. schließen, einen Tag bevor ich dort meine Recherchen hätte anstellen sollen.

Auch Sankt-Augustin konnte mir nach dem Lockdown am 16.12. über die Weihnachtsferien keinen Termin mehr anbieten. Beide Kontaktpersonen boten mir an, eine Kurzrecherche durchzuführen und mir gegebenenfalls Daten zuzuschicken.

Allgemein hat COVID-19 bei dieser Arbeit für viele kleine Rückschläge gesorgt, jedoch konnte ich diese zum größten Teil überwinden.

Zudem scheint Else Kocher nicht die bekannteste Persönlichkeit der Deutschen Geschichte zu sein- in Bonn waren beispielsweise überhaupt keine Daten zu ihr als Person vorhanden. Zum Glück hatte das Stadtarchiv Mannheim sich zuvor schon viel Mühe gegeben, zusammenzukratzen, was über sie bekannt war. Bei anderen Arbeiten, wie zum Beispiel bei solchen zum Nationalsozialismus oder der frühen Griechischen Geschichte ist es mir schon passiert, dass ich regelrecht in der Faktenflut von teilweise widersprüchlichen Daten ertränkt wurde, und in dem ganzen Wirrwarr mühsam die richtigen und vor allem für mein Projekt überhaupt relevanten Daten herausfiltern musste. Bei meinen Recherchen zu Frau Kocher war zumindest anfangs viel mehr das Gegenteil der Fall: Mühsam hatte ich nach irgendwelchen Daten sie betreffend zu suchen. Andererseits waren die, die mir in die Hände fielen, stets glaubwürdig, da es sich meist um Primärquellen handelte, so beispielsweise um Zeitungsartikel, die am Tag nach dem Sportereignis geschrieben wurden und somit eine hohe Glaubwürdigkeit und Relevanz hatten. Oder aber mir wurden Artikel präsentiert, die sich direkt auf Else Kochers Erfahrungen beriefen, oder sogar direkte Erlebnisberichte von ihr selbst waren und somit ebenfalls eine hohe Glaubwürdigkeit haben- obwohl ich natürlich nicht bezweifle, dass sie sich, wie jeder andere auch, versuchte, in einem bestimmten Licht zu präsentieren. Doch das war das Schöne daran, meine Geschichte aus ihrer Perspektive zu schreiben – es hat mir erlaubt, sie im selben Licht zu zeigen.

Endlich bekam ich Rückmeldung von Bonn- sie hatten zu viele Daten vorrätig, um eine Kurzrecherche durchführen zu können, die für Frau Susanne Deißler, meine Korrespondentin, nicht viel zu zeitaufwändig wäre. Jedoch schickte sie mir Links zu Online-Zeitungsarchiven, wo ich bei drei großen Zeitungen äußerst hilfreiche Artikel finden konnte, und bot an, nach Ende des Lockdowns, also am achten Januar, einen Termin zu vereinbaren.

Endlich verstand ich auch, warum es keine Artikel zum 29. Mai gab- an dem Tag war Christi Himmelfahrt, also ein Feiertag. Am 28. und 30. berichteten aber viele über die Meisterschaften, vor allem die Reichs-Zeitung steuerte elaborierte Artikel bei- mal mehr, mal weniger respektvoll.

Einer davon hat mich besonders frustriert, bei dem der Reporter ständig das Bedürfnis zu verspüren schien, sehr, sehr schlechte, in meinen Augen sexistische Witze einzustreuen.

Interessanterweise waren die Artikel von damals auch allgemein, oft sogar innerhalb einer Zeitung, sehr unterschiedlich sexistisch. Es wirkte auf mich, als könnten sich die Leute von damals noch nicht so recht entscheiden zwischen Respekt vor den Deutschen Fliegerinnen und Befremdung.

Nun war ich auch an dem Punkt angelangt, wo ich mich auf die Meisterschaften statt auf Else Kocher fokussierte. Dort begannen dann die Informationen teilweise auseinanderzugehen, zum Beispiel berichteten einige Zeitungen, es wäre voll mit Zuschauern gewesen, andere sagten, es seien weniger gekommen, als erwartet. Ich versuchte, alle Informationen einzufangen und so die Meisterschaft möglichst von allen Seiten zu beleuchten, um ein differenziertes Bild über die damalige gesellschaftliche Situation geben zu können. Aber die meisten Daten stimmten ja auch grob überein.

Es gab zwei große Punkte, die keine „Meinungen“, sondern Programmabläufe waren und bei denen ich unsicher bin, wie sie tatsächlich geschahen.

Zum einen die „Musik aus der Luft“, die in Bonn-Hangelar Geschichte eines Flugplatzes von Hartmut Küper äußerst genau und amüsant beschrieben werden. Hierbei hat mich irritiert, dass die Idee laut Küper eine Neuheit war, jedoch in keiner einzigen Zeitung oder anderweitigem Bericht Erwähnung fand. Dass sie nicht im Programm steht kann damit erklärt werden, dass sie als Überraschung geplant war, dennoch bin ich der Meinung, dass dieses Phänomen irgendwo anders hätte Erwähnung finden müssen und bin daher unsicher, ob es sich tatsächlich so ereignete.

Dennoch entschied ich mich, es zu inkludieren, da ich persönlich die Idee ziemlich amüsant fand und die Chronik von Küper ansonsten eine hohe Glaubwürdigkeit hatte.

Der zweite Punkt war wesentlich größer, denn er betraf mein Hauptthema: Den Geschicklichkeitsflug. Es geht zweifelsfrei aus der Planung und dem Programmheft hervor, dass dieser in zwei Teilen geplant war, nämlich zum Einen Postsackabwurf und zum Anderen kurze Start- und Ziellandung mit kurzem Auslauf, auf beide Teile des Wettbewerbs war auch Preisgeld dotiert. Nun findet die Durchführung der Start- und Ziellandung aber nirgendwo Erwähnung, da sich alle Dokumente auf Liesel Bach fokussieren, die ja laut Programm kurz zuvor den letzten Flug der Kunstflugmeisterschaften absolvierte, und als Siegerin aus dem Wettbewerb hervorging.

Auch wird Else Kocher von einigen Zeitungen als Siegerin des Geschicklichkeitsfluges genannt, wobei das Ziel hierbei gewesen sein soll, einen Postsack auf ein bestimmtes Ziel abzuwerfen, und die Start- und Ziellandung bleibt meist unerwähnt. Auch, wer bei letzterem am besten abschnitt, konnte ich nirgendwo finden.

Es gibt somit zwei mögliche Abläufe: Entweder, der zweite Flug fand gar nicht statt, vielleicht, weil die Teilnehmerzahl zu niedrig war, oder weil es zeitlich nicht reichte, und Else Kocher gewann somit nur den Postsackabwurf, was sie zur Meisterin im Geschicklichkeitsflug machte. Hierfür spricht, dass vor allem Küper den Ablauf detailliert schildert, der Start- und Zielwurf jedoch keine Erwähnung findet.

Oder, der zweite Flug fand durchaus statt und fand nur medial wenig Beachtung, weil sich alle auf den Kunstflug fokussierten. In dem Fall müsste Frau Kocher dann auch diesen gewonnen haben.

Dafür spricht, dass das Preisgeld hierfür immer noch ausstand und dass auch eine Aussetzung meiner Meinung nach irgendwo Erwähnung gefunden hätte.

Es gibt eben einfach einige Fragen, die nicht eindeutig beantwortet werden konnten.

Ich entschied mich auch hier, den zweiten Teil einzubinden, auch wenn spekulativ ist, ob er tatsächlich stattgefunden hat. Hauptsächlich traf ich diese Entscheidung aus erzählerischen Gründen, da ich meiner Hauptfigur ein wenig mehr zu tun geben wollte.

Mein besonderer Dank gilt an dieser Stelle noch einmal Herr Michael Korn vom Stadtarchiv Sankt Augustin, der sich bereit erklärte, mir alle vorhandenen Daten die Meisterschaft betreffend noch vor Weihnachten zuzusenden. Außerdem bat er mich, seinem Archiv eine Kopie meines Beitrages zukommen zu lassen. Sein Interesse an meinem Projekt sowie seine Hilfsbereitschaft haben mich sehr gefreut und mir bei der Quellenarbeit vieles erleichtert.

Mittlerweile war übrigens Dezember- ich hatte den Termin mit den Stadtarchiven so spät legen müssen, weil ich unter der Woche ja nicht nach Bonn reisen konnte. Das führte dazu, dass ich einen Großteil der Quellenarbeit erst in den Weihnachtsferien erledigen konnte. Für mich eine weitere Herausforderung, diese Informationen in der Zeit nicht nur herauszuarbeiten, sondern auch noch alle in Fließtext zu verpacken. Zum Glück schreibe ich schnell, doch ich muss schon sagen, dass in der Zeit die Arbeit an meinen privaten Kurzgeschichten und Romanen ein wenig darunter litt. Das hatte ich zwar vorausgesehen, dennoch hoffe ich, dass nächstes Jahr eine Möglichkeit besteht, dass ich mir das Ganze besser einteilen kann.

Auch sonst wurde mir mein eigenes Chaos oftmals zum Hindernis, da ich zwanzig Seiten Notizen aus diversen Zeitungen in eine halbwegs sinnvolle Reihenfolge bringen muss, ich finde jedoch, dass mir das eigentlich ganz gut gelungen ist.

Wenn wir schon von Chaos sprechen- auch die offiziellen Akten weisen oft Widersprüche darüber auf, wie viele Kandidatinnen denn nun tatsächlich erschienen seien (meist wird ein Wert zwischen 20 und 18, doch selbst innerhalb einzelner Zeitungsberichte sind die Nummern nicht ganz klar) und auch über die Reihenfolge der Flüge sind die Berichte oft frustrierend vage gewesen. Ich habe dieses Problem „gelöst“, indem ich sie einfach auch möglichst vage gehalten habe.

Ein weiterer Aspekt, den ich in meiner nächsten Arbeit gerne optimieren würde, ist mein Literaturverzeichnis; da die Artikel von 1930 schwer lesbar waren und teilweise nicht gut gescannt wurden, und da viele von ihnen Informationen zum Verfasser auch einfach nicht enthielten, war es mir nicht möglich, Seitenzahl und Verfasser zu ermitteln. Bei manchen Artikeln konnte ich nicht einmal finden, in welcher Zeitung sie erschienen, was auch coronabedingt war, da ich die Archive nicht selbst besuchen konnte, um die fehlenden Informationen zu ermitteln. Autoren konnte ich bei den Zeitungsartikeln fast nie finden, was aber für die damalige Zeit nicht ungewöhnlich war- die Leute befanden es allem Anschein nach damals als nicht nötig, für Zeitungsartikel einen Autor anzugeben, und er findet auch bei den meisten anderen Artikeln, die ich zusätzlich aus dieser Epoche gelesen habe, keine Erwähnung, genauso, wie viele der Zeitungen auch keine Seitennummern aufweisen.

Auch die Schrift von damals allgemein zu entziffern fiel mir anfangs schwer, daran konnte ich mich jedoch mit der Zeit gewöhnen. Endlich hatte ich alle Informationen herausgeschrieben und war bereit, diese in Fließtext zu verpacken.

Abgesehen von einigen sehr dummen Fehlern, die ich im Laufe meiner Recherche gemacht habe- beispielsweise konnte das Stadtarchiv Sankt Augustin anfangs nichts mit dem Namen „Else Kocher“

anfangen, da sie damals noch nicht geschieden und somit unter „Roos“ gelistet war, ein Umstand, den ich ständig vergaß- habe ich mich fürs erste Mal doch eigentlich ganz gut geschlagen.

Der Teil der Arbeit, der am meisten Zeit in Anspruch nahm und am kräftezehrendsten war, war seltsamerweise nicht das Schreiben, sondern das Anbringen der Fußnoten und der Umgang mit Microsoft Word und seiner Angewohnheit, die Dinge anders zu formatieren, als ich sie gerne hätte.

Die Textarbeit hat mir hingegen viel Freude bereitet.

Ich entschied mich tatsächlich für den historischen Roman (in meinem Fall ist es wohl eher eine historische Kurzgeschichte), auch, da ich erstens der Meinung bin, dass es bei Weitem nicht genug Literatur mit Frauen als Hauptprotagonisten gibt, gerade im Bereich historische Romane. Ich bin ein großer Fan der Waringham-Saga von Rebecca Gablé, wo, abgesehen vom letzten Band, lediglich Männer die Hauptrolle spielten. Man merkt beim Lesen irgendwie, dass die Autorin Frauen gerne eine bessere Position gegeben hätte, dies aber aufgrund der damaligen Umstände nicht möglich war, wo es Frauen nicht erlaubt war, etwas anderes zu sein, als eine Mutter und Ehefrau.

Wenn mir da schon die Chance gegeben war, eine historische Kurzgeschichte aus weiblicher Perspektive zu schreiben, hatte ich sie einfach zu ergreifen!

Zudem wollte ich, im Gegensatz zu vielen Historikern, die vermehrt Else Kochers Lebensweg darstellen, ja hauptsächlich porträtieren, wie sie die Meisterschaften im Geschicklichkeitsflug erlebte, wie es überhaupt dazu gekommen war und wie sich diese auf die Gesellschaft auswirkten. Dies sollte jedoch schon durch Informationen über ihre Karriere und persönliche Geschichte ergänzt werden. Ich wollte wissen, wie sie sich gefühlt hat, was für eine Art Sportlerin sie war, vielleicht auch, was für ein Mensch. Hierfür schien mir eine Kurzgeschichte aus ihrer Perspektive ideal, da man dort auch einbauen kann, was ihr in dem Moment durch den Kopf schoss und so derartige Informationen gut einzustreuen sind.

Für ein Problem, das mir diese Darstellung dann leider doch gestellt hat, waren die Zitate. Um den Text realistisch zu gestalten und Fiktion und Realität glaubwürdig miteinander verschwimmen zu lassen, habe ich mich entschieden, einzelne Wortzitate aus Zeitungsartikeln und aus Else Kochers Berichten immer wieder unauffällig in meine Geschichte einzustreuen. Nun ist es aber normalerweise üblich, dass man diese in Anführungszeichen setzt. Jedoch war ich der Meinung, dass dies im Fall meiner Arbeit nur verwirren und den Lesefluss der Geschichte stören würde, weswegen ich für jedes Zitat stattdessen einen Absatz gemacht habe. Ich weiß, dass ist nicht gerade ideal, aber ich habe einfach keine andere Möglichkeit gefunden und das war es mir ehrlich gesagt wert.

Denn ein anderer Aspekt, der dafür gesorgt hat, dass ich dieses kreative Mittel gewählt habe, ist, wie gesagt, dass ich einfach leidenschaftlich gerne schreibe.

Für mich ist das Leben eine Geschichte, die nur darauf wartet, erzählt zu werden. Die Gegenwart ja, die Zukunft vielleicht, aber vor allem: Die Vergangenheit. Ich hoffe auch, dass ich mit diesem Mittel auch Leserkreise ansprechen kann, die ansonsten nicht so viel Interesse an Geschichte zeigen würden, da es sich schlicht und einfach schöner liest. Viele meiner Freunde hätten glaube ich nicht sonderlich Interesse gehabt, einen dreißigseitigen Bericht über die Damenflugmeisterschaften 1930 zu lesen. Eine Kurzgeschichte hingegen hört sich schon wieder ganz anders an. Das ist etwas, woran auch der Außenstehende beim Lesen Freude entwickeln kann. Und meiner Meinung nach sollte einer der Hauptaufgaben des Historikers sein, mehr Menschen für Geschichte zu begeistern oder sie zumindest dazu zu bekommen, sich kritisch mit unserer Vergangenheit auseinander zusetzen. Denn um zu verstehen, wer wir sind, müssen wir begreifen, wie wir so geworden sind, wie sich unsere heutige Gesellschaft zu dem geformt hat, was sie heute ist. Um beispielsweise zu verstehen, wer ich

als Frau bin, muss ich begreifen, wie sich das Patriarchat über Jahrtausende hinweg geformt und wie wir angefangen haben, diese veralteten Gesellschaftsstrukturen zu bekämpfen.

Sich über so lange Zeit mit einem Thema zu beschäftigen, war für mich nicht so anstrengend, wie ich anfangs befürchtet hatte, und wie es beispielsweise auch bei meiner Jugend forscht Teilnahme war. Im Laufe meiner Arbeit konnte ich immer wieder Motivation daraus schöpfen, dass mich das Thema wirklich interessiert hat, und jetzt hoffe ich nur noch, dass dieses auch beim Lesen meiner Arbeit spürbar ist.

Was mich wirklich positiv überrascht hat, ist, wie begeistert ich vom Thema Fliegen dann letztendlich doch war. Immer wieder weckten die Berichte über diese mutigen Frauen den Wunsch in mir, selbst den Flugsport zu erlernen.

Zusammengefasst war der Wettbewerb für mich eine interessante neue Erfahrung, die ich gerne nächstes Jahr wiederholen möchte, um so Erfahrungen für ein mögliches Geschichtsstudium zu sammeln.

Wenn ich durch meine Arbeit auch Ihr Interesse an dieser spannenden Zeit und vor allem den mutigen Fliegerinnen im Laufe der Sportgeschichte wecken konnte, möchte ich Ihnen zum Abschluss noch folgende weiterführende Literatur empfehlen:

Kellermann, Katharina: "Heroinnen der Technik zwischen 1918 und 1945 Selbstinszenierung - Funktionalisierung - Einschreibung ins deutsche kulturelle Gedächtnis",

Evelyn Zegenhagen: "Schneidige Deutsche Mädels. Fliegerinnen zwischen 1918 und 1945"

und besonders „Das waren Zeiten“ von Paul Löcher, das den handgeschriebenen Bericht Kochers enthält.