

PILOTIN MARGA VON ETZDORF

Der Flug ist das Leben wert

Sie war eine der ersten deutschen Pilotinnen. Und sehr erfolgreich. Doch Marga von Etzdorf nahm sich das Leben. Warum?

VON Alice Bota | 23. Januar 2014 - 07:00 Uhr

CC-BY-SA: Bundesarchiv, Bild 183-2008-0814-503



Die Fliegerin Marga von Etzdorf in ihrer einmotorigen Junkers "Kiek in die Welt" (1930)

Auf dem Invalidenfriedhof in Berlin, dort, wo einmal die Mauer verlief, steht der Grabstein einer Frau, die lange tot ist. Sie war eine der ersten und sicher die außergewöhnlichste Pilotin Deutschlands. Ein Findling erinnert an sie, grau, etwas verwittert, unscheinbar. Ich wäre daran vorbeigelaufen und bleibe nur stehen, weil ich sie suche. "Der Flug ist das Leben wert" ist auf den Stein eingraviert. Marga Wolff von Etzdorf, geboren 1. August 1907, gestorben 28. Mai 1933.

Nur 25 Jahre alt wurde sie, die halbe Welt hat sie gesehen. Und dann der jähe Tod.

Am Tag, als Marga von Etzdorf den letzten Flug ihres Lebens bewältigt, landet sie um 18.17 Uhr im syrischen Aleppo mit dem Wind, der an diesem Tag heiß weht. Er trägt das Flugzeug über die Landebahn hinaus, bis es in einem Graben aufschlägt. Die Maschine wird beschädigt, aber nicht besonders schwer. Sie hätte ohne Weiteres repariert werden können. Marga von Etzdorf bleibt unverletzt. Sie wollte als erste Frau von Deutschland nach Australien fliegen, in zwei, drei Tagen hätte sie ihren Flug fortsetzen können.

Sie steigt aus der Fliegerkabine. Fühlt sich müde, macht aber einen klaren Eindruck. Sie lässt sich von französischen Offizieren befragen. Dann zieht sie sich in eines der Zimmer zurück, das man ihr angeboten hat. Dort bettet sie ihren Kopf auf ein Kissen und greift

zu ihrer Maschinenpistole, einer Schmeisser 28/II, Neun-Millimeter-Kaliber mit hundert Schuss.

Sie scherte sich nicht darum, was Frauen durften und was nicht

Fünf Kugeln zählt sie ab und füllt sie ins Magazin. 18.40 Uhr. Sie legt den Lauf an die linke Schläfe, drückt mit der rechten Hand ab. Zwei Kugeln bohren sich in ihren Kopf und treten auf der anderen Seite wieder aus. Glatter und tödlicher Durchschuss. Später meldet der deutsche Konsul: "Das Gesicht zeigte einen ruhigen und erregungslosen Zustand. Motiv völlig unklar."

UNSERE HELDINNEN

Was ist eine moderne Heldin? Das haben sich zwölf junge ZEIT-Autorinnen gefragt, als sie auf die Suche gingen nach eindrucksvollen Frauengestalten der jüngeren Vergangenheit. Am Ende ihrer Suche stehen zwölf Porträts über zu Unrecht vergessene Vorkämpferinnen und Pionierinnen des 19. und 20. Jahrhunderts.

Alle Porträts im Überblick:

Die junge Tote wird einbalsamiert, das Herz in Formalin konserviert, ihre Fliegeruniform mit in den Sarg gelegt. Am 8. Juni transportiert ein Dampfer von der Hapag den Leichnam zurück nach Deutschland. Eine große Fliegerin kehrt heim. "Eine der besten", schreiben die Zeitungen.

Ich lese ihre Geschichte: Sie hatte ein Buch geschrieben, das sie nach ihrem Flugzeug benannte, *Kiek in die Welt*. Es war eine einmotorige Junkers Junior A 50, die sie knallgelb lackieren ließ. Ihr Tod lässt mich nicht los, ihr Leben hat etwas Beeindruckendes.

Es handelt von einer Frau, die früh ihre Eltern verloren hat, dann bei den Großeltern aufwuchs und schließlich auszog, zu tun, was immer ihr in den Sinn kam. Sie scherte sich nicht darum, was Frauen durften und was nicht. Sie schreibt auf eine sympathische, zurückgenommene Art, scheint offen für alles, was ihr auf den Reisen nach Bukarest, Istanbul, Moskau, Las Palmas, Budapest, Bischkek oder Tokio begegnete.

Sie war "das Fräulein", "die junge Dame", "das Mädchen", wie man sie nannte, das in der Welt Luftkapriolen schlug. Zuletzt war sie zu einer ihrer größten Reisen aufgebrochen, zum absoluten Superlativ. Warum bringt sich so eine Frau um?

Es gibt etwas, um das ich sie beneide. Bei mir hat es Jahre gedauert, bis ich ein Flugzeug ohne Panik betreten konnte. Wenn die Maschine abhebt, setzt mein Atem aus, jedes Brummen, jedes Holpern erscheint mir als Vorbote des nahenden Todes. Der unbeschreibliche Blick nach draußen, wenn sich beim Start alles entfernt, die Häuser kleiner werden, später Berge und Seen vorbeiziehen und nachts helle Lichthaufen zu Städten werden – ich kann es nicht genießen. Mich regiert der entsetzliche Gedanke, dass ich in Tausenden Metern Höhe in einer Blechbüchse gefangen bin. Ich fühle mich eingesperrt da oben, Marga fühlte sich frei.

Als sie das erste Mal fliegt, ist sie 19 Jahre alt. Ein Bekannter hatte einen Rundflug gewonnen, und Marga bittet ihn darum, ihr den Gutschein zu schenken. An diesem Tag ist sie aufgeregt. Doch kaum sitzt sie mit dem Piloten im Flugzeug, fällt jede Nervosität von ihr ab. Sie spürt keine Angst, es kommt ihr nicht einmal besonders ungewohnt vor. Das beschreibt sie später. Sie ist ganz bei sich. Schaut hinaus. Die Maschine dreht ihre Runden über Staaken bei Berlin, Marga sieht, was ihr immer vertraut war, die Felder, die Havel, die Großmutter, die Schwester, die unten warten. Und doch ist alles verändert, die bekannte Welt entrückt, alles wird klein und winzig, alles neu und seltsam. "An diesem Tag hat es mich richtig gepackt, um mich nie wieder loszulassen, dieses Gefühl der unendlichen, der dreidimensionalen Freiheit, das einem nur das Fliegen geben kann." Sie überredet ihre Großeltern, den Flugschein machen zu dürfen. Ihre Großmutter ist zunächst entsetzt, unterstützt Marga aber dann.

Wenige Monate später wird Marga von Etdorf als erste Frau Deutschlands Co-Pilotin bei der Lufthansa. Wie hatte sie das geschafft? "Da bis jetzt bei der Lufthansa noch niemals eine Frau als Führerin eingestellt worden war, begegnete ich zuerst etwas erstaunten Gesichtern bei den Herren, denen ich meine Bitte vortrug", schreibt sie in ihrem Reisebuch. "Aber als zweiter Führer konnte ja selbst eine Frau kein Unheil anrichten. Dieser Ueberlegung verschloß man sich nicht, und ich bekam die Erlaubnis, als zweiter Führer bei der Lufthansa mitfliegen zu dürfen." Wenn die Passagiere, die es hinten schön gemütlich und warm hatten, nach dem Flug "den Herren Piloten" danken, verbeugt sich Marga von Etdorf, komplett im Fliegerdress versteckt, stumm und männlich: "Ich habe mich immer gehütet, ihnen diese Illusion durch ein Verraten meiner Stimme zu rauben." Für ihren B2-Schein bringt sie sich die theoretischen Kenntnisse selbst bei mithilfe einer Freundin, einer Ingenieurin, und tritt dann zur Prüfung an. Sie besteht.

Sie braucht ihr ganzes Vermögen, um sich die *Kiek in die Welt* zu kaufen. Es reicht nicht, also legen ihre Großeltern etwas drauf. Marga von Etdorf bricht auf. Ein ums andere Mal. Eine Ruhelosigkeit hat sie erfasst. Sie lebt im Unterwegssein. "Heute hier – morgen da, so war ich richtig in meinem Element. Wie oft konnte ich diesen vibrierenden, gleichsam elektrisierenden Zustand verspüren, der mich jedesmal befällt, wenn ich zum ersten Mal in einer fremden Stadt bin, dieses Gefühl des Niegenughabens, das einen durch alle Straßen treibt und die alltäglichsten Dinge mit einem fremdartigen Reiz erfüllt."

Meistens fliegt sie allein, ganz für sich. Sie spricht mit niemandem, ihr Flugzeug hat keinen Funk. In ihrer offenen Junkers ist sie Kälte, Regen und Sturm ausgesetzt. Stundenlang dröhnt der Motor, oft muss sie auf irgendwelchen Feldern notlanden, weil der Sprit wieder einmal ausgegangen ist. Ihre Tanks sind zu klein, später lässt sie sich für ihre Weltreisen größere einbauen. Sie hat Kompass und Karten dabei, orientiert sich an Flussläufen und Eisenbahnlinien, immer weiter, immer schneller.

Am liebsten fliegt sie tief, nur wenige Hundert Meter über dem Boden. Je tiefer sie fliegt, desto stärker berauscht sie die Geschwindigkeit ihrer Junkers: "Wir brausten durch die

Welt." Auf Bildern jener Zeit sieht man sie oft im Pilotendress aus Leder. Dort, wo keine Pilotenbrille ihr Gesicht bedeckt, ist die Haut von der Sonne verbrannt und vom Wind wund gepeitscht. Marga von Etdorf ist eher klein, schmal und gerade. Ihr Gesicht kantig. Die Stimme aber heiter und mädchenhaft, das kann man auf alten Tonaufnahmen noch heute hören.

Liebe und Leidenschaft? Kaum vorhanden. Jedenfalls nicht zu Menschen. Margas Brief an einen unbekanntem "geliebten Zwilling" und der Liebesbrief einer Japanerin an sie sind alles, was überliefert ist. Männer? Wohl keine, erinnert sich Jahrzehnte später ihre Cousine: Marga ist eher scheu. Unvorstellbar, dass sie ein Leben wie ihre Schwester Ruth führt: verheiratet, Kinder, Hausfrau. Doch wie viele Margas jener Zeit haben sich wohl gegen ihren Willen in dieses Schicksal pressen lassen? Vielleicht musste sie tausend Meter hoch steigen, um solchen Ansprüchen zu entfliehen.

Sie ist wie eine Hexe der Moderne, rastlos, allein, immer unterwegs, immer das nächste Ziel im Blick, das noch fremder, noch unerreichbarer schien. Sie ist die Erste, die auf den Kanaren landet, sie ist die Erste, die es allein nach Tokio schafft, kaum 24 Jahre alt. Man nennt sie die "einsame Fliegerin", aber in ihrem Reisebuch schreibt Marga von Etdorf immer "wir" – sie fühlt sich nicht einsam, die gelbe Junkers ist dabei.

Nach ihrem Tod schrieb die *Kreuz-Zeitung*, dass "die Etdorf" kein glücklicher Mensch gewesen sei. "Ihre Augen, die so lustig sein konnten, hatten eine große Schwermut. Ihr wurde nichts geschenkt, sie machte es sich nicht leicht: Dazu war ihr Wesen zu vornehm, zu schwer, unbestechlich und konsequent. Und gerade aus der Schwere ihres Wesens stammt die Sehnsucht nach dem Freien, Leichten, Bunten, Schillernden, Schwebenden."

Vielleicht ist es das, was sie alle Strapazen auf sich nehmen, sie den Erfolg ertragen lässt, der immer auch das Scheitern in sich trägt. Von keinem ihrer großen Flüge kehrt sie in ihrer eigenen Maschine zurück, auf jedem Rückweg stürzt sie ab, verletzt sich, reist heimwärts, startet wieder. Bis zu jenem 28. Mai 1933.

Sie braucht dringend Geld. *Kiek in die Welt* ist nach dem letzten Absturz, auf dem Rückweg von Tokio, nur noch Schrott. Sie selbst überlebt nur knapp und muss monatelang liegen, bis sie wieder gesund ist. Auch ihr Ruf hat gelitten, was ihr Sorgen macht, weil sie von Sponsoren abhängt. Andere Pilotinnen rücken nach, fangen an, erfolgreicher und bekannter zu werden. Jetzt leiht sich Marga von Etdorf eine Maschine des Flugzeugbauers Klemm. Der Druck ist enorm: Marga gilt plötzlich als Pechmarie, dieses Mal muss sie die Maschine aus Australien heil zurückbringen. Und dann die Sturzlandung wegen eines Anfängerfehlers! Ist das der Grund für ihren Selbstmord? Scham einer Gescheiterten? Oder liegt es eher an dem Brief eines gewissen Herrn Heymann, den die Franzosen in ihrem Gepäck finden? Auch die automatische Waffe, mit der Marga von Etdorf sich tötet, hätte sie niemals mit sich führen dürfen. Sie verstieß damit gegen die Beschränkungen, die der Vertrag von Versailles Deutschland auferlegte.

Das Schreiben von Ernst Heymann erreicht Marga von Etzdorf am Tag vor ihrem Abflug. Heymann, Hauptmann a. D. der Fliegertruppe, war im Ersten Weltkrieg Fliegeroffizier gewesen, nun ist er angestellter Leiter für die Rüstungsfirma Haenel. Und Heymann ist Kontaktmann für die Dienststellen des Heeres, der SS und der NSDAP. In dieser Funktion hat er eine Sache mit dem "gnädigen Fräulein" zu klären. In dem Brief an sie schreibt er: "Wie versprochen übermittle ich Ihnen hiermit eine Maschinenpistole "Schmeisser" 28/II, kal. 9 mm. Ich füge ferner einen deutschen Katalog nebst Gebrauchsanweisung sowie zwei englische Kataloge bei, ausserdem englische Preislisten in dreifacher Ausfertigung. So sehr ich hoffe, daß Sie die Waffe für Ihren persönlichen Gebrauch nicht benötigen, so sehr würde ich mich freuen, wenn sich irgendwo auf Ihrem Fluge die Möglichkeit ergeben würde, Geschäfte mit dieser Waffe einzuleiten. Es ist ganz selbstverständlich, daß Sie an solchen Geschäften beteiligt sind."

Den Deutschen ist die Herstellung und der Verkauf von automatischen Waffen nach dem Ersten Weltkrieg verboten. Die Rüstungsindustrie, auch Haenel, sind dadurch in Schwierigkeiten. Weltenbummler wie Marga von Etzdorf werden plötzlich wichtig, um das Geschäft illegal am Laufen zu halten. Im Gegenzug soll sie mitverdienen.

Sie habe eine starke Abneigung gegen Waffen jeder Art, schreibt Marga von Etzdorf in ihrem Reisebuch. Aber sie kann sich kein neues Flugzeug leisten, und alles ist teuer: das Kerosin, die Ersatzteile, jedes Telegramm, das das Auswärtige Amt schicken muss, um eine Überflugerlaubnis einzuholen. Womöglich hat Heymann ihr auch dabei geholfen, das Flugzeug von der Firma Klemm zu rekrutieren. Das aber ist Spekulation.

Marga von Etzdorf packt jedenfalls am 27. Mai die Waffe des Herrn Heymann in ihren Flieger, dazu eine Kamera und fünf Filmspulen – auch das wegen möglicher Spionage strengstens verboten. Jetzt ist sie die Waffenschieberin einer deutschen Rüstungsfirma.

Vielleicht bringt sie sich auch bloß aus Scham über den neuerlichen Unfall um. Aus Angst, als Unglücksvogel verschrien zu werden. Aus Furcht, entdeckt zu werden mit der Waffe und der Kamera. Vielleicht aber erträgt sie einfach nicht, für das Fliegen viel zu weit gegangen zu sein.

Ich blättere mich durch das Leben der Marga von Etzdorf. Die Aufzeichnung endet mit den Fotos ihrer Beerdigung. Im Juli 1933 wird sie zu Grabe getragen, Adolf Hitler ist seit knapp einem halben Jahr Reichskanzler. Margas Sarg ertrinkt in Blumen und Kränzen, daneben stehen Männer der SS und SA und halten Ehrenwache. Überall Hakenkreuze. Die Nationalsozialisten wollen eine Heldin begraben. Eine, die für Deutschland starb. Marga von Etzdorf kann nichts für diesen Übergriff. Sie kann sich nicht mehr wehren. Und wenn doch – hätte sie es getan?

Vielleicht war ihr Tod eine schreckliche Gnade. Vielleicht hat er sie davor bewahrt, sich das Hakenkreuz umzubinden und den Arm zum Hitlergruß hochzureißen. Oder wie ihre Fliegerkollegin Hanna Reitsch stolz das Eiserne Kreuz an der Brust zu tragen und noch am

Vorabend der Kapitulation im Auftrag des Führers zu fliegen. Marga von Etdorf war nicht politisch, sie wollte nur hoch hinaus. Doch in dieser Zeit war Fliegen Politik, und Politik war Dienst am NS-Staat.

Eine 25-jährige Frau erschießt sich und hinterlässt viele Notizen, Briefe, ein Tagebuch, ein Reisebuch und doch: fast nichts. Ihr Leben setzt sich aus lauter Leerstellen zusammen, und ein jeder füllt sie auf seine Weise. Die Nazis vertuschten ihre tragische Geschichte und machten sie zur Heldin, die Frauenrechtlerinnen zu einer Vorkämpferin, die Nachdenklichen zu einer verlorenen Seele. Bis sie schließlich fast vergessen war. Sicher aber ist, dass sie eine leidenschaftliche Frau war. Für sie war der Flug das Leben wert.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/2014/05/marga-von-etzdorf-fliegerin>