

Am 13. September 1911 ...

... bestieg Melli Beese »in kleidsamem Fliegerinnen-Dreß die Erich-Rumpler Schulmaschine, die mit einem 8 Zyl. Aeolus-Rumpler-Motor ausgerüstet war, und flog schneidig los. Vor einigen Tagen machte sie ihre ersten Alleinflüge, seither übte sie fleißig, bis es ihr jetzt gelungen ist, das Pilotenpatent als erste deutsche Frau zu erwerben.«

Von Joachim Schüring



Diesen Zeilen, die tags darauf in der Berliner »B.Z.« erschienen, merkt man nicht an, dass es kaum einen Zeitgenossen von Amélie (Melli) Beese gab, der die Fliegerei im Allgemeinen und eine Frau am Steuer im Besonderen nicht für gänzlich absurdes Zeug hielt. Nur die wenigsten hatten überhaupt jemals einen der seltsamen Flugapparate gesehen, geschweige denn waren sie selbst in die Lüfte gestiegen. Als Melli Beese an ihrem 25. Geburtstag als erste Frau in ganz Deutschland den Flugschein in den Händen hielt, trug dieser die Nummer 115.

Selbst ihr Fluglehrer, der damals berühmte Hellmuth Hirth, hatte die Flugschülerin nur widerwillig so weit gebracht: »Nach vieler Mühe und Not, erschwert durch den Oppositionsgeist, der den Frauen angeboren sein muss, gelang es der Schülerin endlich, die Pilotenprüfung abzugeben« – allerdings glaubte er nicht, dass Frauen »auf den heutigen Flugzeugen etwas Großes leisten werden«. Sie könnten allenfalls der Belustigung des Publikums dienen.

Melli Beese hatte am 13. September 1886 bei Dresden das Licht der Welt erblickt. Ihr Vater, eigentlich Steinmetz und Architekt, war als Lampenfabrikant zu einem stattlichen Vermögen gekommen, so dass es Melli und ihren drei Geschwistern an nichts fehlte. Sie war sportlich, eine hervorragende Schülerin, lernte das Klavier-, Geigen- und Lautenspiel – um sich schließlich ohne Wissen der Eltern als Opernsängerin zu bewerben. Das war sogar dem liberalen Vater zu viel. Bildhauerin sollte sie werden – auch das für die höheren Töchter jener Zeit, die in ihrem Alter üblicherweise standesgemäß verheiratet wurden, eine ziemlich ungewöhnliche Perspektive.

Weil Frauen im damaligen Deutschland der Zugang zu den Universitäten noch weit gehend verwehrt war, ging Melli Beese mit 20 Jahren nach Stockholm – wo sie sich nicht nur für die bildende Kunst begeisterte, sondern auch fürs Schifahren und Hochseesegeln. Und für die Fliegerei. Als sie nach vier Jahren nach Dresden zurückkehrte und das vom Vater eingerichtete Atelier bezog, galt ihr Interesse bereits weniger der Bildhauerei. Sie baute lieber Segelflugzeugmodelle und brachte sich die Grundlagen der Flugtechnik bei. Ihr Ziel: das Pilotenpatent.

Doch als Melli sich im November 1910 zum Berliner Motorflugplatz Johannisthal-Adlershof

aufmachte, fand sich erst nach einigen beharrlichen Bewerbungen ein Fluglehrer, der sich auf das Abenteuer einer Flugschülerin einlassen wollte, die in Hosen herumlief und sich eine Zigarette nach der anderen ansteckte. In ihrer Biografie über die in jener Zeit so außergewöhnliche Frau zitieren die Autorinnen Livia Käthe Wittmann und Barbara Zibler einen ehemaligen Flugkameraden mit den Worten: »Sie war nun auch immer ziemlich herausfordernd angezogen. Lederkleidung und prall sitzend. Und dadurch stand sie vielleicht in keinem sehr guten Ruf.« Tatsächlich war schon vor der ersten Flugstunde Melli Beeses Zukunft als missgünstig gemiedene Außenseiterin besiegelt. Ganz sicher waren die Männer am Platz erleichtert, als sie am 12. Dezember bei einer Bruchlandung verletzt wurde – und sich nun hoffentlich ihrer eigentlichen Rolle als Frau besinnen würde.

Doch Melli Beese ließ sich nicht beirren. Ob schon sie ständig aus fadenscheinigen Gründen hintangestellt wurde und um jeden einzelnen ihrer Übungsflüge ringen musste, hob sie am 27. Juli 1911 zum ersten Mal allein ab: »Die Dame flog ohne ihren Lehrer zweimal um den Flugplatz und konnte auch, ohne den Apparat zu beschädigen, wieder landen.«

In den folgenden sechs Wochen bis zu jenem Tag, an dem sie als erste deutsche »Damenfliegerin« in die Geschichte eingehen sollte, galt es eine Reihe von Prüfungen zu überstehen – oder richtig: zu überleben. Denn ihre Fliegerkameraden sollten ihr fortan übel mitspielen: »Bald waren ein paar Zündkerzen gegen verrostete ausgetauscht, bald das Benzin bis auf einen geringen Rest abgelassen worden, sodaß ich natürlich schleunigst notlanden mußte.« Für Fluglehrer Hirth waren derlei Sabotageakte nichts als »Streiche von Männern, einer Frau gespielt, die unerlaubt in ein Männern vorbehaltenes Revier eingedrungen ist«.

So war es eine kluge Entscheidung Mellis, den Prüfungsflug in aller Herrgottsfrühe zu absolvieren. »Als meine Mitschüler und Lehrer an diesem Morgen auf dem Flugplatz eintrafen, war das Unglück geschehen, und – ich war Pilot.«

PS: Noch im selben Jahr gründete Melli Beese eine eigene Flugschule. Später baute und verkaufte sie auch Flugzeuge – bis die mittlerweile mit einem Franzosen verheiratete Unternehmerin mit Ausbruch des Ersten Weltkriegs alles verlor. Nachdem ein Neuanfang erfolglos blieb, setzte sie ihrem Leben am 21. Dezember 1925 ein tragisches Ende – sie erschoss sich. Auf einen Zettel hatte sie geschrieben: »Fliegen ist notwendig. Leben nicht.«

Den Platz im Cockpit musste sich Melli Beese unter Lebensgefahr erstreiten. Ihre Mitschüler hatten das Flugzeug der angehenden Pilotin mehrfach sabotiert.