Zeitschrift: Emanzipation : feministische Zeitschrift für kritische Frauen
Herausgeber: Emanzipation
Band: 4 (1978)
Heft: 9

Artikel: Melli Beese
Autor: Küchler, Kathrin
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-358925

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Melli Beese

Wäre Melli Beese ein mann gewesen, würde sie als genie verehrt. Sie war die erste frau, die in Deutschland das flugbrevet (Nr.115) erwarb. Als erste konstrukteurin der welt wurde von ihr auch das erste flugboot der welt entwickelt.

Nach der matur, sie spricht sieben sprachen, studiert sie an der universität Stockholm, um bildhauerin zu werden. Ihr grosses hobby in Stockholm ist das eissegeln. „Unsagbar schön. Schneller als der wind. Unfassbar, wenn man es nicht erlebt hat. Das eis fliegt unter dir fort. Eine unsichtbare hand zieht das eis unter deinen kufen weg, und du glaubst, jeden augenblick müsse der starre boden zurückfallen, du selber hochfliegen in die glitzernde luft. So muss es sein, wenn man fliegt. Wie ein tief fliegender vogel jagst du vorwärts in eine gleissende leuchtende unendlichkeit. Klein bist du dann. Ein winziges etwas, das den atem verliert, im erleben. Bis du begreifst, dass du es bist, der die geschwindigkeit regiert, du allein!"

Nach der kanalüberfliegung Louis Bleriots (25.7.1909) beschliesst sie, selbst zu fliegen. Die mutter sagt ihr: „Eine frau kann doch nicht fliegen wollen. Du musst vernunft annehmen."

Im November 1910 fährt sie nach Berlin-Johannistal und versucht bei den Albatroswerken einen ausbildungsvertrag zu erhalten. Doch der direktor weist sie ab: „Mit weiblichen schülern haben wir keine erfahrung. Gehen sie zu Wright."

Der deutsche fluglehrer der Wright GmbH, Paul Engelhardt, ist auch nicht bereit, eine frau auszubilden. Er schickt sie zum diplomingenieur Robert Thelen von der „Ad-Astra"-gesellschaft. Dort bekommt frau Besse für 3000 Mark einen ausbildungsvertrag. Sie darf jedoch vorerst noch nicht fliegen. Sie wird in die werkstatt verbannt. Hier erlangt die handwerklich und technisch begabte frau die anerkennung des mechanikers Ludwig.

Ein paar wochen später steigt sie zum ersten mal mit Thelen auf. Melli Beese: „Wunderbar schön war es!" Nun muss sie für eine ganze weile am boden bleiben.

Ihre kollegen nehmen sie nicht für voll, sie wird von ihnen geschnitten. In Frankreich hätte sie es leichter, denn dort werden ihre kolleginnen Raymonde de Laroche, Marie Marvingt und Helene Dutrieu akzeptiert. Kurz nachdem sie regelmässig fliegen darf, stürzt sie ab: Ein bein ist dreimal gebrochen, ein knochen zersplittert. Als Thelen sie nach ihrem unfall gefliessentlich übersieht, wechselt sie zu den Albatros-Werken. Dort lernt sie Alfred Pietschker kennen, einen neffen des industriellen Werner von Siemens. Melli möchte schon lange eine eigene fabrik. Pietschker hätte nun die nötigen mittel und beziehungen. Die beiden malen sich aus, wie es wäre, wenn sie selbst konstruieren und bauen könnten.

Die Melli mag nicht mehr länger auf flugstunden warten, so beschliesst sie nach Weimar zu fahren, um dort fliegen zu lernen. Bereits einen monat später kehrt sie wieder zurück; in Weimar gibt es keinen funktionierenden motor mehr.

In Berlin zurück erwartet sie Pietschker, er möchte nicht nur flugzeuge mit ihr konstruieren.

Melli geht zuerst zum flugleiter, sie möchte endlich regelmässig fliegen. Tatsächlich kann sie noch am selben nachmittag bei Hellmuth Hirt mitfliegen. Sie wird sogar in den zeitungen erwähnt: „Melli Beese gab am nachmittag einige schauflüge zum besten," steht in der „BZ am mittag". Obwohl sie inzwischen einen lehrvertrag mit Hirt abgeschlossen hat, bemüht sich dieser sehr, seine schülerin hintenanzusetzen, damit sie entweder wegen der dunkelheit oder wegen des schlechten wetters nicht fliegen kann. Melli beschwert sich: „Nicht wahr, herr Hirt, eine liebe alte gewohnheit: Jedermann der reihe nach, aber ‚mann' grossgeschrieben." Damit hat sie sich wieder einen flug erkämpft. Während des fluges wundert sich Melli öfters über starke böen, an immer derselben stelle. Nach dem flug erklärt Hirt: „Die bö, Melli, die bö war i. Wollte den anderen zeigen, dass sie auch was können. Hab mich jedes mal im sitz aufgestellt und mit den armen geschlenkert. Da hat natürlich die kiste geschaukelt". Man, oder besser Mann, versucht jedoch immer noch mit allen Mitteln Melli am boden zu halten. An ihrem flugzeug wird manipuliert, und einmal, als sie startet, weil sie das flugzeug für flugfähig hält, muss sie wegen eines künstlich verlängerten verwindungskabels notlanden. Hirt hat natürlich von allem nichts gewusst. Melli wird wütend: „Sie scheinen ja die angelegenheit sehr leicht zu nehmen. Wäre es nicht besser, sie würden einmal an ihre stets zur schau gestellte verantwortung denken?"

Hirt: „Jo, dös können sie uns doch nicht verdenken. Wenn eine dame fliegt nimmt sie uns doch den nimbus."

Melli Beese darf die pilotenprüfung machen. Nach der ersten schleife muss sie jedoch den flug abbrechen; jeMANNd hatte vor dem start heimlich das benzin abgelassen.

An ihrem 25. Geburtstag, ihr fluglehrer ist gerade auf reisen, besteht sie doch noch die prüfung.

Eigentlich sollte sie jetzt für die Rumpler - Werke an der nationalen flugwoche starten, aber leider, so die offizielle begründung, ist kein eindecker startklar. Hinterher erfährt sie, dass mehrere piloten mit einem verzicht auf den start gedroht haben, falls sie mitfliegen würde.

Beim nächsten meeting hat Melli dann ein flugzeug, aber sie muss laut vorschrift einen passagier mitnehmen. Ein junger pilot, der über sexistische kleinlichkeit erhaben ist, fliegt mit, und sie wird zweitbeste des tages. Dies hat sogar eine kurze pressemeldung zur folge. Der höhenweltrekord, den sie am folgenden tag bricht, wird in den zeitungen unterschlagen. (Mellis weltrekord war der erste überhaupt für Deutschland).

Inzwischen hat Melli den vom pech verfolgten, französischen piloten Charles Boutard kennengelernt. Pietschker ist bitter enttäuscht, dass sie diesen „Franzmann" liebt, und lässt alle gemeinsamen projekte fallen. Wenige tage später stürzt Pietschker ab; es kann kein technisches versagen festgestellt werden.

Die „Melli Beese Flugschule G.m.b.H" wird im januar 1912 eröffnet. Die beiden piloten Reichelt, mit einem selbst konstruierten Eindecker und Boutard mit einer werkstatteinrichtung und einem Poulain-eindecker, werden ihre teilhaber. Die neue flugschule ist schnell erfolgreich. Melli beschliesst, für ihre flugschule eigene flugzeuge zu entwickeln. Sie führt auch eine andere neuheit ein: theoretischer unterricht.

Die Melli-Besse-Taube, die am 9. Dezember eingeflogen wird, fliegt 120 km/h und kann drei passagiere aufnehmen. Als Melli am 25. Januar 1913 Charles Boutard heiratet, scheint ihr glück vollkommen, doch der eifrige standesbeamte vergisst nicht ihr zu sagen, dass sie eine ausländerin sei, und im kriegsfall auch als solche behandelt würde.

Zwei wochen später wird Melli von einer nervenkrankheit befallen. Nach ihrer genesung beginnt sie mit ihrem grössten werk: die konstruktion eines flugbootes. Ende 1913 gibt sie den prototyp bei der Yacht-werft Oertz in auftrag. Ihr flugboot ist ein erfolg, so gar die heeresleitung interessiert sich dafür. Doch die militärs können sich nicht entschliessen, bei einer frau einzukaufen.

Während einer vorführung ihres flugbootes werden die Boutards wegen der kriegsgerüchte nach Berlin zurückbeordert.

Im September wird Charles verhaftet und Melli wird die lizent für die flugschule entzogen. 1917 wird ihre villa beschlagnahmt und der hausrat versteigert. In der verbannung, in die man die beiden geschickt hat, erkrankt Boutard an lungentuberkulose und Melli leidet an akuter lungenentzüdung. Die beiden überleben den krieg, doch das flugboot ist während des strengen winters zu brennholz verarbeitet worden.

Sie suchen sponsoren für den versuch, um die welt zu fliegen, doch niemand ist bereit zwei unbekannte ausländer zu unterstützen. 1925 hat Melli alles verloren: Ihr mann ist nach Frankreich zurückgekehrt und das geld, das sie als entschädigung für das flugboot erhalten hatte, hat sie bei fehlinvestitionen verloren.

Sie fährt noch einmal nach Stockholm. Nach Berlin zurückgekehrt, erschiesst sich sich.

Kathrin Küchler
Schülerin