

Barbara Sichtermann

Ingo Rose

# Sternstunden verwegener Frauen

ebersbach & simon

Inhalt

Vorwort 6

Amelia Mary Earhart (1897–1937)

**Der Flug ist das Leben wert** 8

Elly Beinhorn (1907–2007)

**Über den Wolken** 16

Isadora Duncan (1877–1927)

**Bahn frei für den neuen Tanzstil** 24

Loïe Fuller (1862–1928)

**Göttin des Lichts** 32

Billie Jean King (\*1943)

**A Champion for Women's Rights** 40

Heidi Hetzer (\*1937)

**Motorenklänge wie Sinfonien** 48

Gerlinde Kaltenbrunner (\*1970)

**Cordée féminine – Frauenseilschaft** 58

Laura Dekker (\*1995)

**Maidentrip** 66

Birgit Prinz (\*1977)

**Kick it like Prinz** 74

Rola El-Halabi (\*1985)

**Das Stehauf-Mädchen** 84

Robyn Davidson (\*1950)

**Die Wüstenfrau** 92

Anne Bonny (um 1690 – unbekannt)  
und Mary Read (1685–1721)

**Uns gehört das Meer** 100

Eleonore Prochaska (1785–1813)  
und Anna Lühring (1796–1866)

**Mit der Waffe in der Hand** 108

Emily Davison (1872–1913)

**Taten statt Worte** 116

Bildnachweis 128

## Vorwort

Wer über Gleichberechtigung und Frauenemanzipation nachdenkt, assoziiert Politik und öffentliche Debatte. So sind denn auch im allgemeinen Bewusstsein die Vorkämpferinnen der Frauenbewegung Intellektuelle: Schriftstellerinnen, Philosophinnen, Politikerinnen, Gründerinnen von Zeitschriften und Vereinen oder jene Frauen, die in den schönen Künsten von sich reden machten. Emanzipation erscheint als eine Sache des Geistes. Dass es noch eine ganz andere Gruppe von Frauen gibt, die auf ihre Weise, etwa durch die mutige Tat, durch körperliche Kühnheit oder sportliche Leistung dazu beigetragen haben, das traditionelle Frauenbild in Frage zu stellen – das gerät allzu leicht aus dem Blick. Wir stellen vierzehn Frauen vor, die einen solchen Weg gegangen sind, die der Welt gezeigt haben, dass Frauen mit der Waffe in der Hand kämpfen können, dass sie höchsten sportlichen Anforderungen gewachsen sind, dass sie Kraft, Mut und Ausdauer besitzen. Es soll einmal nicht nur immer um den Kopf gehen beim Entwurf einer neuen weiblichen Identität, sondern auch um den Körper. Es ist nicht entscheidend, ob die wagemutigen Heldinnen bewusst dazu beitragen wollten, allen Frauen neue Wege der Selbstdarstellung zu erschließen. Wichtig ist, dass sie es getan haben: durch ihr Beispiel.

Dazu gehören auch jene Frauen, die im späten 19. Jahrhundert, als die Olympiade neu belebt wurde und dieses ›Fest der Völker‹ das weibliche Geschlecht sehr weitgehend ausschloss, gesagt haben: Nein, wir haben ein Recht, dabei zu sein. Der Sport und der Tanz – auf beiden Bewährungsfeldern haben seinerzeit erstmals Frauen gezeigt, was in ihnen steckt, fallweise gegen mächtige Widerstände. Diese über Körperlichkeit vermittelte Widerrede der Frauen geht weiter bis heute. Gerade erst umrundete die junge Laura Dekker die Welt in einem Segelboot. Ähnlich machte es vor ihr Amelia Earhart in einem Flug-

zeug – sie umrundete die Welt in der Luft und kam dabei ums Leben. Robyn Davidson lernte mit Kamelen zu leben und sie zu trainieren, bevor sie mit ihnen die australische Wüste durchquerte.

Diese Frauen unternahmen ihre Touren allein, ohne männliche Begleiter; damals wie heute kein selbstverständliches Statement. »Sind Sie denn ganz allein unterwegs?« Das war denn auch immer eine der ersten Fragen, wenn ihnen jemand entgegen kam oder sie einen Zwischenstopp einlegten.

Elly Beinhorn wurde vor allem deshalb berühmt, weil sie allein in ihrer Messerschmitt saß. Und die erste Frau, die alle Achttausender ohne Sauerstoffgerät erklommen hat, die Bergsteigerin Gerlinde Kaltenbrunner, machte einige ihrer Touren allein. Die Rennfahrerin Heidi Hetzer umfährt derzeit mit über siebzig Jahren im Automobil die Welt – allein, einen Beifahrer kann sie schlecht akzeptieren. Die Tennis-Ikone Billie Jean King hat stellvertretend für alle Frauen den ›Kampf der Geschlechter‹ gegen einen Mann gewonnen – und damit auch die Sicht vieler Männer verändert. Anne Bonny und Mary Read waren allein unter Männern – als Piratinnen. Es dauerte eine Weile, bis sie einander erkannten. Ja, auch Frauen brauchen Zeit, bis sie die neue, die verwegen-kampflustige Identität ihres Geschlechtes akzeptieren und sie als Chance für sich selbst nutzen. Dieser Prozess des Sich-Trauens ist historisch jung, er fängt eigentlich erst jetzt für die Mehrheit der Frauen an.

Amelia Mary Earhart (1897–1937)

Der Flug ist das Leben wert



**Das Fliegen gewann** in den Jahren nach dem Ersten Weltkrieg stark an Bedeutung. Atlantiküberquerer wie Charles Lindbergh und Pioniere der Postfliegerei wie Antoine de Saint-Exupéry beförderten mit ihren abenteuerlichen Unternehmungen den Fortschritt und verbanden Menschen und Kontinente. Für Frauen bedeutete Fliegen noch weitaus mehr. Das Schwimmen auf der Luft eröffnete ihnen vielerlei Möglichkeiten, Selbst- und Fremdbestätigung und das Gefühl von Freiheit, wie es das Erdendasein bislang selten bot. Da wundert es nicht, dass Pilotinnen wie Amelia Mary Earhart oder etwa die zehn Jahre jüngere Marga von Etdorf gar das Fliegen und die damit ver-

»Wie bei einem Staffellauf des Fortschritts hat Amelia Earhart die Fackel lediglich anderen übergeben, die sie zum nächsten Ziel und von dort bis in alle Ewigkeit weitertragen werden.«

Jackie Cochran, Mitgründerin der Ninety Nines

bundene Lebensfreude an die erste Stelle setzen. »Der Flug ist das Leben wert« steht auf dem Grabstein der von Etdorf, die sich 1933 das Leben nahm, nachdem sie keine Möglichkeit mehr sah, weiterhin zu fliegen. Dieses Leitmotiv könnte auch für Amelia Earhart gelten, der das Fliegen über

alles ging. Den Höhepunkt dieser Entwicklung der fliegenden Frauen bildete 1929 das Cleveland Women's Air Derby, besser bekannt als abfällig bezeichnetes »Puderquastenrennen«, der weltweit erste Wettbewerb ausschließlich weiblicher Piloten.

Amelias Eltern waren der deutschstämmige Jurist Samuel Stanton Earhart und Amelia Otis Earhart, eine Frau aus wohlhabendem Haus. Großvater Alfred Otis, Bundesrichter und Bankdirektor, war nicht einverstanden mit der Heirat seiner Tochter, denn er fand, dass Samuel als Anwalt wenig ehrgeizig sei und außerdem ein Alkoholproblem habe. Beides stimmte, die Familie hatte folglich ständig Geldsorgen. Amelia, 1897 in Atchison, Kansas, geboren, war schon immer ein Heißsporn, sie sagte, wo's langging, ihre jüngere Schwester Grace



folgte bereitwillig. Und die Mutter hatte nicht vor, ihre Töchter zu »netten kleinen Mädchen« zu erziehen. 1915 schloss Amelia die High School mit Auszeichnung ab, von 1917 an arbeitete sie als Militärkrankenschwester in Toronto und als Sozialarbeiterin in Boston. 1919 begann sie ein Medizinstudium an der Columbia University in New York, das sie nach einem knappen Jahr abbrach; sie kehrte zu ihren Eltern nach Los Angeles zurück und sammelte Zeitungsartikel über Frauen in Männerberufen. Sie war überzeugt, ein eigenständiges Leben führen zu können. Überhaupt durchzog Earharts Biografie eine seltene Entschlossenheit, soziale, kulturelle und politische Grenzen zu ignorieren und sich über sie hinwegzusetzen.

Ein Erlebnis im Winter 1920 veränderte ihr Leben. Einige Male schon hatte sie auf Flugplätzen die fragil anmutenden Maschinen bestaunt, die sich in Kaliforniens blauen Himmel erhoben. Doch mit der Rolle einer Zuschauerin will sie sich nicht mehr begnügen, sie will selbst fliegen. Als der Vater ihr einen zehnminütigen Flug spendiert, sie aufsteigt und zum ersten Mal die Welt aus der Vogelperspektive sieht – die vielen kleinen Orte, die bald Los Angeles bilden werden, die Wellen des Pazifik, die Berge von Santa Monica, die in der Ferne schimmern –, hat die Ruhelose ihre Bestimmung gefunden: »Sobald wir den Boden verlassen hatten, wusste ich, dass ich fliegen musste.«

Als sie dem Vater ihren Entschluss, Pilotin werden zu wollen, mitteilt, fragt dieser nur lakonisch zurück, wann es denn losgehen solle. Er weiß, dass er einem Entschluss seiner Tochter wenig bis gar nichts entgegensetzen kann. Einmal war die Kleine so tollkühn mit einem Schlitten den Abhang runtergekachelt, dass sie wohl bei einem Zusammenstoß mit einem Pferdeschlitten zumindest schwer verletzt worden wäre, hätte sie sich nicht im letzten Moment geduckt. »Das Draufgängerische hatte mir das Leben gerettet. Wäre ich aufrecht sitzen geblieben, hätten entweder mein Kopf oder die Rippen des Pferdes Schaden genommen. Ich habe es immer genossen, abenteuerliche, unbekannte Dinge zu erleben, Sachen zu machen, die neu für mich waren. Es ist ein Verlangen, das ich schon so lange habe, wie ich mich erinnern kann. Ob es »sich gehörte«, so etwas zu tun, war nicht wichtig für mich. Das Leben hält mehr an Spaß und Aufregung bereit, als dass man Zeit hat, es zu genießen.«



Im Januar 1921 beginnt der Unterricht bei Neta Snook, der ersten Pilotin mit eigener Flugschule. Die unkonventionellen Frauen sind sich ähnlich. Snook wollte am Weltkrieg als Pilotin teilnehmen, war aber wegen ihres Geschlechts abgewiesen worden. Abseits der Flugstunden verbindet beide Frauen ein Interesse an Literatur und Dichtung – Amelia hat stets ein Buch in der Tasche, um Wartezeiten zu überbrücken. Wenn sie zusammen aufsteigen, trägt Amelia Reitstiefel und Reithosen, eine lange gefütterte Lederjacke, einen langen Seidenschal, Kopftuch und darüber eine Schutzbrille, wie Skifahrer sie nutzen. Als sie 1923 die internationale Fluglizenz erhält, hat sie bereits einen Höhenrekord für Frauen aufgestellt. Da sich die Eltern geweigert hatten, den Pilotenschein zu finanzieren, hatte Amelia viele Gelegenheitsjobs angenommen, u. a. in der Erwachsenenbildung und als Sozialarbeiterin. Und als sie später am Verkauf von Flugzeugen beteiligt ist, kann sie sich schon bald mit eigenem und geliehenem

»Sie hat der Sache der Frauen gedient, indem sie ihnen das Gefühl vermittelte, dass es nichts gäbe, was Frauen nicht tun könnten.« Eleanor Roosevelt



Geld ihre erste Maschine leisten, eine Kinner Airster. Mit den Piloten Stultz und Gordon überfliegt sie 1928 als erste Frau den Atlantik und wird über Nacht berühmt. >Miss Lindy< wird sie von der Presse genannt, da sie ihrem Vorbild Charles Lindbergh so ähnlich sieht. Von nun an setzt sich Amelia Earhart für die Ausbildung von Frauen ein und gründet 1929 mit 98 weiteren Pilotinnen den Club >Ninety Nines<. Ziel des Clubs, dessen erste Präsidentin sie wird, ist es, die großartigen Leistungen von Frauen in der Geschichte der Luftfahrt sichtbar zu machen.

Inzwischen hatte sie ihren späteren Ehemann kennengelernt, den Verleger George Putnam. Seinen Heiratsantrag lehnte sie zunächst ab und akzeptierte erst, als er einer >Ausstiegsklausel< bei Nichtgefallen nach einem Jahr zustimmte. Im Jahr darauf veröffentlichte sie ihr Buch

*The Fun of it* (1932). Es wurde ein Bestseller, wie auch ihr bereits 1928 erschienenen Buch *Twenty Hours, Forty Minutes* (dt.: *20 Stunden, 40 Minuten: Mein erster Flug über den Atlantik*).

Bei ihrem Flug mit Stultz und Gordon über den Atlantik war sie lediglich Passagierin. Von diesem Makel, wie sie es empfindet, will sie sich reinwaschen. 1932 ist es dann so weit. Earhart überfliegt allein den Atlantischen Ozean. Für das in der Depression steckende Amerika wird sie eine Hoffnungsträgerin. Es folgen zahlreiche Werbeverträge – darunter über eigene Koffer- und Kleidungskollektionen – sowie ein Dinner bei Präsident Franklin D. Roosevelt. Sie hat neue Pläne und will nun als erste Frau die Welt umfliegen, Putnam sammelt Geld für ein passendes Flugzeug. Amelia fliegt diesmal mit dem erfahrenen

Sternennavigator Fred Noonan. Am 2. Juni 1937 brechen sie zur Erdumrundung auf, von Miami über Gambia, Gao, Karachi, Kalkutta und Bangkok fliegen sie nach Papua-Neuguinea. Vor ihrer Landung in Miami will Amelia auf der Howlandinsel einen Zwischenstopp zum Betanken einlegen. Der Himmel ist verhangen, die kleine Insel ist nicht an der berechneten Stelle auszumachen. Zwar kann Amelia Funkprüche zur SS Itasca absetzen, doch keine empfangen. Immer verzweifelter werden ihre Notrufe, da ihr der Sprit ausgeht. Es gelingt ihr noch, ihre Position durchzugeben, bevor der Kontakt abbricht. Die genaue Absturzstelle ihrer Maschine konnte nie ermittelt werden. Seit dem 2. Juli 1937 gelten die berühmte Abenteurerin und ihr Begleiter als verschollen.

Earhart war die erste Frau, die sowohl den Atlantik als auch den Pazifik im Alleinflug überquerte. Ihr Beispiel konterkarierte die landläufige Auffassung ihrer Zeit, dass Frauen solchen Herausforderungen weder psychisch noch physisch gewachsen seien. Doch Amelia Mary Earhart war nicht einzigartig, es gibt sie gleich mehrfach – die Frauen, die sich in die Lüfte schwingen. 2014 machte sich eine Amelia Rose Earhart startklar, um die Mission ihrer berühmten Vorgängerin zu Ende zu führen: die Erde im Alleinflug zu umrunden. Amelia Rose Earhart ist weder verwandt noch verschwägert mit der Pionierin, sie trägt nur zufällig den gleichen Namen. Doch ihr Antrieb, der Welt zu zeigen, was Frauen zu leisten imstande sind, ist noch immer der gleiche.

»Frauen haben den Hinweis auf ihr Geschlecht schon viel zu lange als Ausflucht benutzt.« Amelia Earhart



Elly Beinhorn (1907 – 2007)

Über den Wolken

**Alle, die es erlebt haben**, sagen es: das Gefühl, über den Wolken zu schweben und fern der Erde ihr so zugehörig zu sein wie sonst nie, sei überwältigend. Für Elly Beinhorn war es der Vortrag eines Fliegers, der in der 20-Jährigen die Sehnsucht weckte, die Welt von oben zu sehen, ganz so, als habe sie selbst sie erschaffen. Die Eltern waren entsetzt, als die Tochter erklärte, sie wolle Fliegerin werden, und sagten Nein. Also musste Elly das Geld für die Ausbildung selbst zusammenkratzen. Bei der Deutschen Luftfahrtgesellschaft in Berlin war man erst skeptisch, nahm sie dann aber als Auszubildende an. Sie lernte leicht und schnell. Und wusste: das ist es. So will ich leben, hoch in der Luft, und aus der Luft die Welt erfahren.

Elly kam 1907 in Hannover zur Welt. Der Vater war Kaufmann, die Tochter besuchte das Lyzeum. Als Fliegerin hatte sie nur karge Berufsaussichten, Pilotinnen für Verkehrsflugzeuge waren generell nicht zugelassen. Was Beinhorn blieb, war die Kunstfliegerei. Sie machte ihren Kunstflugschein in Würzburg und erwarb Meriten auf den beliebten Flugschauen. Man bestaunte die kühne, gut aussehende Frau, sie kam in die Zeitung, ihr Name war bald ein Begriff. Der

»Ich habe diese herrlichen unabhängigen Zeiten erlebt, als man am Himmel ganz für sich allein war.« Elly Beinhorn

berühmte Kollege Ernst Udet förderte sie, nicht nur, weil sie so mutig war, sondern auch, weil sie ein intuitives technisches Verständnis besaß. Er traute

ihr auch den Langstreckenflug zu. Elly Beinhorn startete 1931 ihren ersten Alleinflug nach Guinea-Bissau in Afrika mit einem Klemm-Argus-Kleinflugzeug. Sie schaffte die Strecke von siebentausend Kilometern in siebzig Flugstunden.

Es gab seinerzeit weder Funk noch Radar, auch keine Nachtsichtgeräte. Und die Maschinen waren störanfällig. Auf der Rückreise ihres Afrika-Fluges musste Beinhorn wegen eines defekten Ölrohrs notlan-





den – und das blieb nicht ihre einzige außerplanmäßige Zwischenlandung. Doch Elly Beinhorns Schutzengel war ihr im Himmel sehr nah. Es ging immer wieder gut aus. Auch als ihr Flugzeug in der Wüste liegen blieb und sie zu Fuß nach Timbuktu marschieren musste. Ohne die Eingeborenen, die sie unterwegs aufspürten und versorgten, wäre sie dort nie angekommen. Nach ihrer Rückkehr wurde sie als ein Star gefeiert. Beinhorn: »Meine Notlandung hat mehr Schlagzeilen gebracht als die tollste Flugleistung.«

Schon im nächsten Jahr macht sich die Fliegerin zu einer Weltumrundung auf, ebenfalls im Alleinflug und auch mit mehreren Notlandungen, kehrt aber gesund nach Berlin zurück. Inzwischen ist sie eine beliebte Vortragsrednerin, spricht sie doch mit großem Pathos von der Schönheit des Himmels und vom großen Reiz fremder Strände, Städte und Kulturen, die sie sich erflegt. Mit dem Geld, das sie mit

ihren Auftritten und auch mit Buchpublikationen verdient, finanziert sie ihre Flüge. Fliegen ist teuer und einen Großteil der Kosten muss Elly selbst aufbringen. Schließlich sitzt sie in einer Schuldenfalle, aus der sie der Hindenburg-Pokal als höchste Anerkennung im Motorflug (ab 1930 auch im Segelflug) bzw. das üppige Preisgeld befreien.

Mit der Kollegin Marga von Etdorf, die ebenfalls oft nicht weiß, wie sie ihre kostspielige Flugleidenschaft finanzieren soll, verbindet sie eine kollegiale Freundschaft. Ob der Selbstmord der 25-Jährigen sogar mit der Geldnot zu tun hatte? Nach einer Bruchlandung in Syrien musste Etdorf damit rechnen, dass ihr kein Sponsor oder Flugzeughersteller mehr eine Maschine zur Verfügung stellen würde. Beinhorn hat vergleichsweise viel Glück. Sie kommt nicht nur stets mit heiler Haut davon, sondern schafft es auch, ihre Kasse immer wieder aufzufüllen. Dabei spielten Werbeeinnahmen von Herstellerfirmen eine große Rolle.

1934 flog Beinhorn in die USA. Dort traf sie in Kansas die Flugpionierin Amelia Earhart, mit der sie viel gemein hatte. Beide Frauen waren nicht nur großartige »Luftschifferinnen«, sondern repräsentierten auch ein völlig neues Frauenbild. Dass sportliche Frauen große Leistungen vollbrachten, kam ja schon hin und wieder vor, aber eigentlich sollten auch solche Ausnahme-Damen ihrer »wahren« Bestimmung folgen – heiraten und Kinder kriegen – und es mit dem Sport gut sein lassen. Wie Earhart verliebte sich auch Beinhorn irgendwann, und wie die Amerikanerin fand auch sie, eine Ehe müsse sie deshalb keineswegs schließen. Earharts Gatte war hartnäckig und bekam seine Amelia am Ende unter die Haube, ebenso stur warb der Rennfahrer Bernd Rosemeyer um seine Elly – und gewann. 1936 war Hochzeit, ein Jahr später kam Bernd junior zur Welt. Das Besondere an beiden Fällen: die Sportlerinnen sträubten sich zu Beginn gegen eine Heirat, weil sie fürchteten, hernach ins Haus abgeschoben zu werden. Die Männer warteten, sie bewiesen Ausdauer. Und die Frauen gaben schließlich nach. Aber sie gaben die Fliegerei nicht auf, was die Männer wohl insgeheim gehofft hatten, wünschten sie sich doch ein Familienleben.

»Ich sehe jedem Segelflugzeug begehrllich nach, denn da gibt es noch etwas von der Großartigkeit und Ruhe der Landschaft und des Himmels, die ich bis an mein Lebensende lieben werde.« Elly Beinhorn



Und das war seinerzeit ohne eine treu zu Hause wirtschaftende Frau schwer vorstellbar. Für Amelia ebenso wie für Elly war indes ein Tausch von Fliegerei gegen häusliche Geborgenheit völlig undenkbar, und das passte noch nicht in die Zeit, ja es hatte etwas Empörendes. Dass Earhart ihre Flugleidenschaft mit dem Leben bezahlte, wird Konservativen ein »Das kommt davon« entlockt haben. Auch Beinhorns Ehe endete mit einer Katastrophe. Zwei Jahre nach der Hochzeit erlitt der 29-jährige Bernd Rosemeyer einen tödlichen Unfall bei einem Rekordversuch auf der Autobahn. Für Elly Beinhorn war es das Unglück ihres Lebens.

In Amerika hatte Beinhorn eine überlegene Luftfahrttechnik kennengelernt, deren Prinzipien sie in Deutschland propagierte. Sie besuchte in Augsburg die

Bayerischen Motorenwerke und begeisterte sich für die Messerschmitt Bf 108 mit ihrem luftgekühlten Achtzylindermotor. Sie unternahm Test- und Rekordflüge mit dieser Maschine und taufte sie »Taifun«; die Firma übernahm diese Bezeichnung. Mehrmals geht Beinhorn mit der Taifun auf große Flugreise und stellt Rekorde auf. So fliegt sie einmal in weniger als 24 Stunden über drei Kontinente: Europa, Asien und Afrika. In den raren Tagen, die sie nicht in der Luft, sondern auf der Erde verbringt, schreibt Elly ihre Bücher: *Ein Mädchen fliegt um die Welt, 180 Stunden über Afrika* und viele andere, auch eine Biografie ihres Mannes Rosemeyer. Fast alle Werke wurden Bestseller.

Im Zweiten Weltkrieg war dann Schluss mit der Fliegerei; alle Flugzeuge wurden für die Luftwaffe requiriert. Elly ging weder zum Militär (was sie als geübte Fliegerin hätte tun können) noch trat sie in die Nazi-Partei ein. Stattdessen heiratet sie ein zweites Mal: den Kaufmann Karl Wittmann. Sie bekommt noch ein Kind, eine Tochter, flüchtet vor den Bomben erst nach Garmisch, dann nach Ostpreußen

und schließlich nach Trossingen in Baden-Württemberg. In der Nachkriegszeit erhält sie in Deutschland keine Fluglizenz, aber die Schweiz lässt sie fliegen. Mit einer Piper I3C65 unternimmt sie Charter- und Erkundungsflüge und bewährt sich als »fliegende Reporterin«. Später arbeitet sie beim Rundfunk, erneuert ihren Kunstflugschein und nimmt 1959 in Amerika am traditionsreichen »Puderquastenrennen« teil, bei dem seit 1929 einzig Frauen um die Wette fliegen. Sie gewinnt noch einige Preise und Medaillen, gibt dann aber mit 72 Jahren ihren Flugschein von sich aus zurück.

»Ich wäre manchmal gerne mit jemandem gemeinsam geflogen. Aber es gab noch wenige Frauen mit einem Flugschein – und was sollte ich mit einem Mann? Ein richtiger Mann würde sich nicht monatelang dem Kommando eines weiblichen Kapitäns fügen. Und einen nicht ganz richtigen Mann wollte ich schon gar nicht neben mir haben.«

Elly Beinhorn

Der großen Fliegerin war ein langes Leben beschieden. Hundertjährig verstarb sie in einem Seniorenheim in Ottobrunn und wurde auf dem Dahlemer Waldfriedhof neben Bernd Rosemeyer beigesetzt. Das Fliegen hat sie im Alter nicht vermisst, denn ihre letzten Erfahrungen waren enttäuschend. Es war einfach zu viel los am Himmel, zu viele Reglementierungen, zu viele Vorschriften. Wo war die Freiheit über den Wolken geblieben? »Ich hatte das Glück, zu einer Zeit fliegen zu dürfen, als das wirklich noch ein Abenteuer war.«