



Porträt der Gräfin Stauffenberg, Foto: Gerhard Bracke

Melitta Schiller-von Stauffenberg

zum 110. Geburtstag | von Evelyn Crellin

Dr. Evelyn Crellin, Kuratorin am National Air and Space Museum in Washington, DC, und förderndes Mitglied der VDP, stellt heute die Fliegerin Melitta Schiller-von Stauffenberg vor, deren 110. Geburtstag wir 2013 feiern. Wer mehr über Melitta wissen möchte, kann nachlesen in Gerhard Brackes interessanter und umfassend recherchierter Biographie "Melitta Gräfin Stauffenberg. Das Leben einer Fliegerin", in Neuauflage erschienen in diesem Jahr.

Melitta Schiller entstammte väterlicherseits einer jüdischen Familie und hatte vier Geschwister. Sie hatte reges Interesse an den Naturwissenschaften sowie theoretischer Physik und studierte an der Technischen Hochschule München Mathematik, Physik und Flugmechanik. Fliegen lernen durfte sie in der Akademischen Fliegergruppe der TH jedoch nicht: Mädchen könnten im Kriegsfall nicht als Militär-Pilotinnen zur Verfügung stehen; ihre Ausbildung wäre deshalb "verschwendet". Melitta fand einen Ausweg: Sie flog als

Passagierin der Süddeutschen Lufthansa mit, wenn deren Maschinen nach Schleißheim ins Nachtquartier gebracht wurden, und wurde in den dortigen Flugzeugreparatur-Werkstätten ein Stammgast.

1927, nach Abschluss ihres Ingenieur-Studiums mit Auszeichnung, nahm Melitta ihre Arbeit an der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt (DVL) in Berlin-Adlershof auf. Hier entwickelte sie eine im Flug verstellbare Luftschaube, deren Musterstück sie 1932 vorstellte. Wenige Jahre später gehörte die Verstell-Luftschaube zur Standard-Ausstattung aller militärischen und zivilen Flugzeuge in Deutschland. Schon 1929 hatte Melitta bei der Deutschen Luftfahrt GmbH in Staaken ihre Flugzeugführer-Ausbildung begonnen. Bald folgten Blindflug- und Funklehrgänge, Prüfungen für Land- und Seeflugzeuge sowie Kunstflug und Segelkunstflug, die Melitta zur vielseitigsten ausgebildeten deutschen Fliegerin machten. Die wertvolle Verbindung von Ingenieurwissen und Flugkenntnissen spiegelt sich

auch in ihrem offiziellen Titel: Flugzeugführer-Ingenieurin. Die zurückhaltende Melitta scheute jedoch die Öffentlichkeit – dies war eines der Kriterien, die sie mit ihrem Mann Alexander Graf Schenk von Stauffenberg, einen Professor für Alte Geschichte, teilte. Sie hatte Alexander 1937 geheiratet.

„Schiller, Melitta, Flugkapitän“ – dieses Bild wurde veröffentlicht in Der deutsche Sportflieger, Heft 12, Dezember 1937 und zeigt Melitta anlässlich ihrer Ernennung zum Flugkapitän.





Eine Ju 87 im Royal Air Force Museum Hendon, London

1936 verließ Melitta die staatliche DVL und wechselte zu den privaten Askania-Werken in Berlin-Friedenau über. Hier entwickelte sie Navigations- und Steuerungssysteme für die Flugboote Dornier Do 18 und Blohm & Voss Bv 139. Askania-Instrumente hatten in der internationalen Luftfahrt einen guten Ruf. Nun arbeitete man an automatisch gesteuerten Flugzeugen für Übungszwecke der Fliegerabwehr: Melitta wurde die Pilotin dieses ferngesteuerten Zielflugzeugs. Für ihren unermüdlichen Einsatz wurde ihr im Herbst 1937 der Titel „Flugkapitän“ verliehen – wenige Monate, nachdem Hanna Reitsch dieselbe Ehrung erfahren hatte. Bei Kriegsbeginn 1939 volontierte Melitta für den Dienst beim Deutschen Roten Kreuz; sie wurde jedoch zur Erprobungsstelle der Luftwaffe nach Rechlin versetzt. Ihr Auftrag war die Erprobung von Sturzflugvisieren, welche die sich während des Anflugs ständig ändernden Werte für Sturzwinkel, Geschwindigkeit und Abwurfhöhe der Bomben registrierten und dem Piloten eine wichtige Orientierungshilfe boten. Zwischen Oktober 1939 und Februar 1942 absolvierte Melitta etwa 900 Zielabstürze von 5.000 auf 1.000 Meter Höhe. Alle Sturzflüge wurden vermessen, gefilmt und die dabei auftretenden Probleme mit den Visieren wissenschaftlich ausgewertet. 1942 wurde Melitta an die Technische Akademie der Luftwaffe in Berlin-Gatow versetzt, wo sie unter anderem an automatischen Auslösern für den Bomben- und Behälterabwurf, an Tiefsturz- und Bombenzielanlagen, an Bombenblindabwurf,

Nachtjagd- und optische Nachtlandeverfahren sowie an der Herstellung und Optimierung von Zielgeräten für den Angriff massierter Bomberverbände arbeitete. Bis Kriegsende führte Melitta hier etwa 2.500 Sturzflüge in Ju 87 und Ju 88 aus. Nicht nur die dabei auftretenden körperlichen Belastungen – im Moment des Abfangens des Sturzflugs erreicht die Fliehkraft das Siebenfache des Körpergewichts des Flugzeugführers – stellten hohe physische und psychische Anforderungen. Melitta absolvierte ihre Flüge – manchmal bis zu fünfzehn am Tag – oftmals unter Beschuss durch feindliche Flugzeuge, die zunehmend in den Luftraum über Deutschland eindringen. Ihre Gesamtzahl von Sturzflügen wurde lediglich von einem einzigen Piloten des Zweiten Weltkrieges übertroffen, vom Stukaflieger Hans-Ulrich Rudel.

Für ihre Arbeit erhielt Melitta weitere Auszeichnungen, so 1943 das Eiserne Kreuz II. Klasse und das Flugzeugführer- und Beobachterabzeichen in Gold mit Brillanten. 1944 wurde ihrem Antrag auf „Gleichstellung mit arischen Personen“ stattgegeben: So konnte sie ihre als „kriegswichtig“ eingestufte Arbeit fortsetzen, ohne weiter mit dem „Makel“ ihrer „rassischen“ Herkunft behaftet zu sein. Am 1. Mai 1944 erreichte Melitta den Höhepunkt ihrer Karriere, als sie zur Technischen Leiterin der neuen „Versuchsstelle für Flugzeug-Sondergerät e.V.“ berufen wurde.

Doch Melitta Schiller war keine Vorzeige-Nationalsozialistin, die ihre jüdische Herkunft vergessen machen wollte. Als Schwägerin des Hitler-Attentäters Claus Graf Schenk von Stauffenberg war sie in dessen Pläne eingeweiht. Nach dem missglückten Putsch vom 20. Juli 1944 wurden Melitta und ihr Mann verhaftet. Sechs Wochen später wurde sie entlassen und kehrte sofort an ihre Arbeit in Gatow zurück – von dem Gedanken beseelt, sich mit ihren Forschungen unersetzlich zu machen und so eine Chance zu haben, ihren Familienangehörigen helfen zu können.

In einer Bü 181 wurde Melitta am 8. April 1945 über Strasskirchen (Süddeutschland) von einem US-amerikanischen Jagdflieger abgeschossen. Sie verstarb innerhalb weniger Stunden, was zu Gerüchten führte, dass sie auf dem Weg gewesen wäre, ihre Familie aus dem KZ freizukaufen, und auch, dass sie den Kugeln eines SS-Kommandos erlegen wäre und nicht den Folgen des Abschusses. Keines dieser Gerüchte hat sich belegen lassen. Sie beweisen allerdings, wie wenig wir über das Leben von Melitta Schiller-von Stauffenberg wissen, Deutschlands begabtester und unbekanntester Pilotin. Ihre fachlichen Fähigkeiten werden in der Biographie von Gerhard Bracke gewürdigt; ihr menschliches Dilemma als Erprobungsfliegerin für das „Dritte Reich“ können wir nur ahnen.



Eine Ju 88



Melitta in der Ju 88, Foto: Gerhard Bracke