

Zum 80. Geburtstag Elly Beinhorn-Rosemeyer

Elly Beinhorn-Rosemeyer, die Witwe des legendären Bernd Rosemeyer, feierte am 30. Mai ihren 80. Geburtstag. Ein jeder, der das Vergnügen hat, diese bemerkenswerte Dame zu treffen, hält dies für schier unglaublich. Wegen ihrer erstaunlichen Frische wirkt sie wesentlich jünger, und zum Glück erfreut sich Elly Beinhorn bis heute einer glänzenden Gesundheit.

Mit dem Namen Rosemeyer verbindet man die großartigen Erfolge Ihres verstorbenen Mannes, der in der ganzen Welt bis heute als einer der größten Rennfahrer aller Zeiten in Erinnerung ist. Dabei gelangte Elly Beinhorn bereits in den frühen Dreißigern, lange bevor irgendjemand von Bernd Rosemeyer gehört hatte, als eine der gefeiertesten Piloten jener Zeit zu eigenem Ruhm. Als Sensation galt ihr erster Alleinflug quer über den Atlantik nach Nord-Amerika im Jahre 1931 und noch im selben Jahr ihr Flug rund um die Welt.



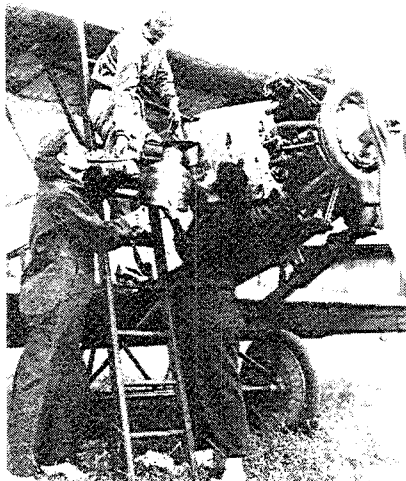
Elly Beinhorn-Rosemeyer heute in ihrer Münchner Wohnung.

Elly Beinhorn wurde 1907 in Hannover als Einzelkind geboren. Sie war 21 Jahre alt, als sie Freunde zu einem Vortrag von Hermann Kohl begleitete, der 1928 zusammen mit einem anderen Piloten in einem Junkers Eindecker zum ersten Mal den Atlantik überflogen hatte. „Ich war von seinem Bericht so fasziniert, daß ich auf die Idee kam, das Fliegen zu lernen, um selbst einmal über den Atlantik zu fliegen.“

Das war der Beginn einer großen Flieger-Laufbahn. Beim Hannoveraner Aero Club

wurde sie jedoch abgewiesen, die Fliegerei sei nichts für ein junges Mädchen. Unbeirrt begab sich Elly daraufhin nach Berlin. Sie wußte, daß es dort eine Flugschule gab, in der sie sich als Schülerin anmeldete.

Zuhause stießen Ellys ungewöhnliche Ambitionen auf alles andere als Zustimmung. Schließlich mußten ihre Eltern erkennen, daß es zwecklos war, sie von ihrem Entschluß abzubringen.



Elly beim technischen Dienst (auf der Leiter) während ihrer Flugausbildung in der Fliegerschule in Berlin-Staken.

In der Flugschule in Berlin-Staaken vermittelte Diplom-Ingenieur Otto Thomsen seiner talentierten Schülerin die hohe Kunst des Fliegens. Nachdem sie ihre Fluglizenz erworben hatte, folgte sie seinem Rat, bei Flugveranstaltungen ihr Geld mit Kunstflugvorführungen zu verdienen.

1930 erfuhr Elly von einer wissenschaftlichen Expedition nach West-Afrika unter Leitung des österreichischen Entdeckers Dr. Hugo Adolf Bernatzik. Sie überzeugte Bernatzik, daß sie ihm dabei mit ihrem Flugzeug von großem Nutzen sein könnte. Nach sechs Wochen Afrika-Einsatz startete sie mit ihrer Klemm KL 20 wieder Richtung Heimat. Allerdings verlief der Rückflug

keineswegs reibungslos. Nach einer Notlandung mitten in der Sahara kehrte schließlich auf Umwegen über Bamako Casablanca wieder nach Berlin zurück. Bereits wenige Monate später startete zu einer neuen Reise. Dieses Mal zog es sie nach Bali, und anstatt von dort ein- wieder zurückzufliegen, entschloß sie zu einer Fortsetzung des Trips gegen O rund um den Erdball. Nach der Landung in Sydney, wobei Elly nach Amy Johnson zweite Frau in der Geschichte wurde, Australien mit einem Flugzeug erreichte, wurde der Klemm-Eindecker zerlegt



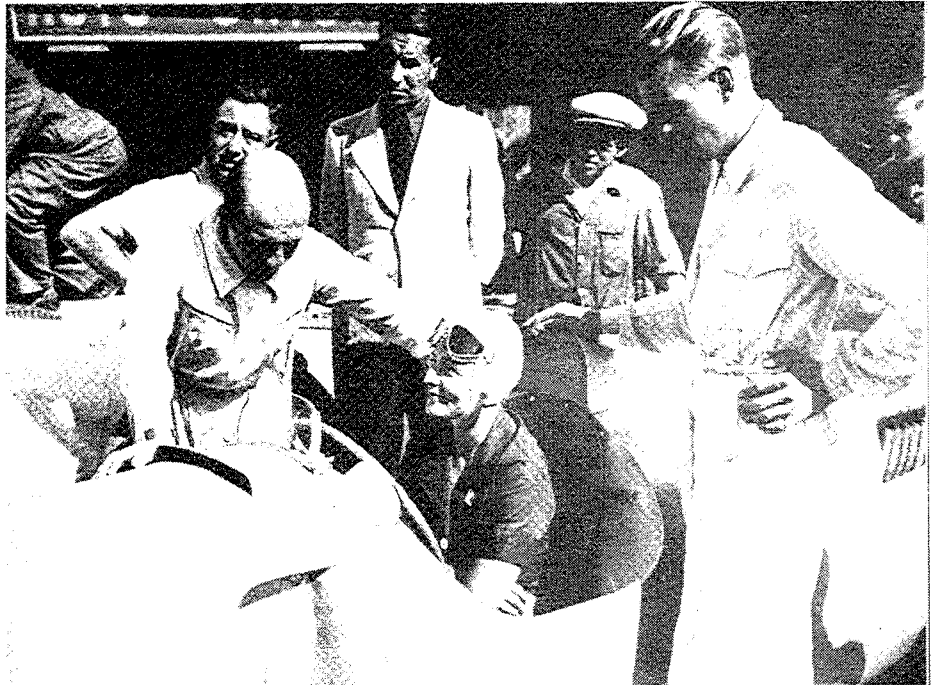
Erste Begegnung mit Bernd Rosemeyer nach seinem Sieg im Tschechischen Grand Prix 1935.

per Schiff bis zum Panama-Kanal beendet. Von dort flog Elly dann rund um Amerika bis nach Bahia, wo die Maschine für die Heimreise auf See nach Bremen erneut zerlegt wurde. In Berlin berechnete man ihr einen großen Empfang. Bei ihrer Berühmtheit war sie gleichzeitig auch pleite. Ihre ausgedehnten Flugexkursionen hatten eine Menge Geld verschlungen, sogar beträchtliche Schulden verursacht. Daß an eine Fortsetzung der Fliegerei nächst nicht zu denken war — bis Elly für ihre fliegerischen Leistungen den Mendenburg-Preis zusammen mit der Summe von 10.000,- Reichsmark verliehen wurde. Das war damals eine Menge Geld.

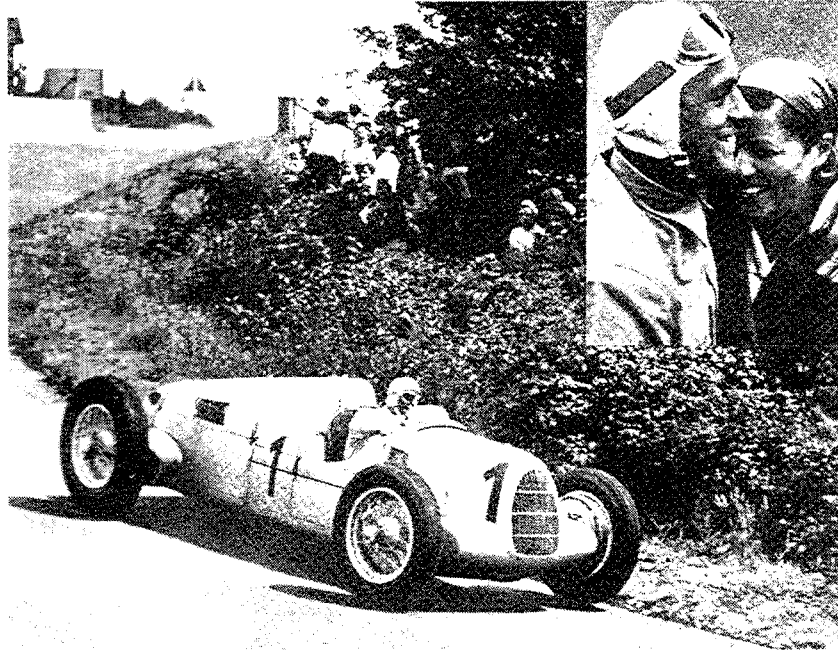
Im Jahr darauf verließ sie ihre gute Klemm auf einen Frachter und fuhr zum Panama-Kanal, um von dort über Mexiko nach Los Angeles und anschließend quer über den Kontinent Nordamerika weiter bis nach New York zu fliegen. Elly Beinhorn war anders als Amy Johnson und Amelia Earhart nie daran interessiert, Rekorde aufzustellen. Dennoch entschloß sie sich 1935, von Deutschland nach Australien und zurück an einem Tag zu fliegen, seitdem eine unvorstellbare Leistung. Hier hatte Elly die neue Messerschmitt Me

erworben, die sie auf den Namen Taifun taufte, der von Messerschmitt für sämtliche Me 108 übernommen wurde. Da 13 ihre Glückszahl war, wählte Elly für das Unternehmen den 13. August. Bei ihrer Rückkehr wurde sie in Berlin Tempelhof von großen Menschenmassen umjubelt und der Name Elly Beinhorn ging ein weiteres Mal rund um die Welt.

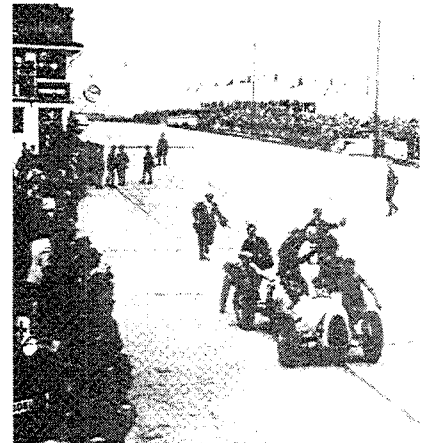
Einige Wochen später trat dann ein Ereignis ein, welches Ellys Leben entscheidend verändern sollte, denn sie traf zum ersten Mal mit dem Mann zusammen, den sie später heiratete. Ende 1935 hielt sie sich in der Tschechoslowakei auf, um dort einige Vorträge zu halten. Gleichzeitig hatte sie eine weitere Einladung zum Besuch des tschechischen Grand Prix als Ehrengast der Auto Union erhalten. Nach dem Rennen wurde sie gebeten, dem Sieger des Rennens offiziell zu gratulieren, und dies war der junge deutsche Rennfahrer Bernd Rosemeyer. „Für ihn war es wohl Liebe auf den ersten Blick“, erinnert sie sich heute. „Später ge-



Während des Trainings zum Großen Preis von Italien in Monza 1936. Elly darf sich auf vier Rädern versuchen und erhält letzte Ratschläge von Ernst von Deltius.



Als Sieger auf der Fahrt zum Ziel: Bernd Rosemeyer im 16-Zylinder Auto Union beim Eifelrennen 1937.



Ehrenrunde vor vollen Tribünen nach Rosemeyers Sieg beim Deutschen Grand Prix 1936 auf dem Nürburgring.

stand er mir, daß er vom ersten Moment an fest davon überzeugt war, daß wir zusammen gehören, ohne daß ich das auch nur im entferntesten geahnt hätte.“ Zunächst hatte Elly noch versucht, jegliche Emotionen zu unterdrücken, doch schließlich erwies sich der gutaussehende junge Rennfahrer aus Lingen als unwiderstehlich.

Ab dann sah man Elly Beinhorn und Bernd Rosemeyer nur noch zusammen, außer an den Rennstrecken. Zwar hatte Bernd immer wieder darum gebeten, seine Partnerin möge ihn zu den Rennen begleiten, doch Elly verspürte dazu keinen besonderen Drang. Beim ersten Grand Prix der Rennsaison 1936 in Monaco blieb Elly daher zuhause und verfolgte die Berichterstattung am Radio. Auch Bernd bezeichnete die dreizehn als seine persönliche Glückszahl, und obwohl das Rennen am 13. April statt-

fand, fiel er in Monaco vorzeitig aus, in der 13. Runde.

Ein paar Wochen später flog Bernd nach Nord Afrika, um dort Rennen in Tripolis und Tunis zu bestreiten, um anschließend in Barcelona und auf dem Nürburgring zu fahren, ohne daß Elly dabei war. Der Eifel Grand Prix auf dem Nürburgring war der Beginn einer bemerkenswerten Siegesserie von Rosemeyer und zugleich sein entscheidender Durchbruch. Das Rennen begann bei strömendem Regen und endete in dickem Nebel, wodurch alle Teilnehmer erheblich langsamer fuhren, außer Rosemeyer. Offenbar verfügte er über ein außergewöhnliches Sehvermögen, um die Fahrbahn durch den dichten Nebel noch deutlich genug erkennen zu können. Er gewann das Rennen mit einigem Abstand vor Tazio Nuvolari auf einem Scuderia Ferrari Alfa

Romeo, und man sprach anschließend von ihm als dem „Nebelmeister“.

Bernd glaubte nunmehr, es sei an der Zeit, Nägel mit Köpfen zu machen. Im Juni 1936 fuhr er zu Elly nach Berlin und verkündete noch in der Tür, daß sie jetzt sofort zum Standesamt kommen müsse, um das Aufgebot zu bestellen. „Bernd entschied das einfach, und wir gingen hin“, berichtete Elly und fügt hinzu: „Anders hätte er mich wohl auch nie dazu bewegt, denn ich gehöre zu den Frauen, die entweder spontan heiraten oder nie.“

Sie heiraten im Juli und natürlich am 13. Für eine Hochzeitsreise blieb freilich keine Zeit, denn der Große Preis von Deutschland stand unmittelbar bevor, und Elly steckte mitten in den Vorbereitungen für ihren nächsten Flug, bei dem sie versuchen wollte, drei Kontinente an einem Tag zu überfliegen. Doch zuvor, dreizehn Tage nach ihrer Hochzeit, begleitete sie ihren Mann zum Nürburgring, wo Bernd sie voller Stolz der Rennmannschaft der Auto Union vorstellte und mit anderen berühmten Rennfahrern wie Rudolf Caracciola, Hans Stuck, Manfred von Brauchitsch und Tazio Nuvolari bekannt machte, bevor er

Persönlichkeiten

im Anschluß daran den Großen Preis von Deutschland gewann.

Die zweite Hälfte der Rennsaison konnte Rosemeyer beruhigt angehen. Souverän gewann er alle verbleibenden fünf Rennen, die Veranstaltung von Coppa Acerbo, den Großen Preis der Schweiz und von Italien, sowie die Bergrennen von Freiburg und am Feldberg. Am Ende der Saison hatte Rosemeyer durch diese Siege die Europa-Meisterschaft gewonnen und wurde gleichzeitig Berg-Meister von 1936. In der Tat eine erstaunliche Bilanz für Rosemeyers zweite Rennsaison und zugleich eine Leistung, die bis heute von keinem anderen Rennfahrer wiederholt wurde.

Die Rennsaison des Jahres 1937 begann für Auto Union ausgesprochen früh und zwar in Süd-Afrika, wo das Werksteam mehrere Rennen bestritt, unter anderem auch den Großen Preis von Süd-Afrika, der bereits am Neujahrstag stattfand. Irgendwie war es Bernd gelungen, vom Rennleiter der Auto Union die Erlaubnis zu bekommen, mit Elly im eigenen Flugzeug anzureisen. Als sie am 4. Dezember 1936 mit der „Taufun“ starteten, wollten sie unbedingt vor dem Linienflugzeug mit dem Rest der Werksmannschaft in Süd-Afrika landen, welches ihnen natürlich auch gelang.

Im Anschluß an die Rennen hatten sich die beiden vorgenommen, die Rückreise nach Europa mit verspäteten Flitterwochen zu verbinden, doch daraus wurde nichts, weil Bernd noch in Süd-Afrika die traurige Nachricht erhielt, daß seine Mutter plötzlich verstorben sei. Nur einige Wochen später verlor er seinen älteren Bruder Job durch einen tödlichen Autounfall. Trotz des tragischen Jahresbeginns verlief die weitere Saison für Bernd recht erfolgreich. Er gewann vier Rennen, einschließlich des Rennens um den Vanderbilt Cup in New York, aber inzwischen waren die Rennwagen der Auto Union den neuen Mercedes Silberpfeilen unterlegen, so daß sich Rudolf Caracciola den Titel des Europameisters zurückeroberte, den er bereits 1935 gewonnen hatte.

Im Juni unternahm Bernd seine ersten Rekord-Fahrten, bei denen er auf der Autobahn zwischen Frankfurt und Darmstadt fünf Klassen- sowie einen Weltrekord aufstellte. Elly verfolgte das Unternehmen von einer Autobahnbrücke bei Mörfelden und war fassungslos beim Anblick des vollverkleideten, stromlinienförmigen Rekordwagens, der mit fast 390 km/h und ohrenbetäubendem Krach wie ein Blitz die Autobahn herunter gedonnert kam. Im Oktober

1937 fand auf demselben Autobahnstück eine offizielle Rekordwoche statt. Elly erwartete zu diesem Zeitpunkt ihr erstes Kind und konnte es deshalb nicht miterleben, als Bernd zwei weitere Weltrekorde und nicht weniger als elf Klassenrekorde aufstellte. Mercedes hatte in dieser Woche eine kräftige Schlappe erhalten und fuhr nach Stuttgart zurück, ohne auch nur einen Erfolg erzielt zu haben. Die Daimler-Mannen beantragten daher bereits kurze Zeit später eine erneute Sperrung der Autobahn im folgenden Januar. Am 12. November 1937 brachte Elly einen Sohn zur Welt, der am 30. Dezember nach seinem Vater auf den Namen Bernd getauft wurde. Rosemeyers guter Freund und Rivale Tazio Nuvolari übernahm die Patenschaft.

Doch Bernd Rosemeyer blieben nur weniger als drei Monate, um sich an seinem Sohn zu erfreuen. Am 28. Januar 1938 startete er in seinem Auto Union Rekordwagen, um seinen Geschwindigkeitsrekord über den fliegenden Kilometer sowie gleich-



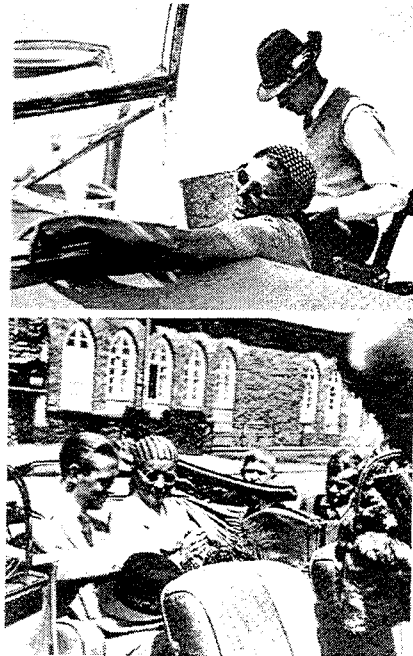
Bernd und Elly mit ihrer Me 108 Taifun in Afrika im Januar 1937.

zeitig die fliegende Meile zurückzuerobern, der ihm wenige Stunden vorher von Rudolf Caracciola abgenommen worden war. Bei einer Geschwindigkeit von ungefähr 430 km/h wurde das Fahrzeug von einer Windböe erfaßt, kam von der Fahrbahn ab und wurde völlig zerstört. Bernd war auf der Stelle tot, und die Welt hatte einen der besten und sympathischsten Rennfahrer aller Zeiten verloren.

Einige Monate später schrieb sie die Biographie ihres Mannes mit dem Titel „Mein Mann, der Rennfahrer“, welche 1939 erschien und mit über 300.000 verkauften Exemplaren ein großer Erfolg wurde.

Während des Krieges heiratete sie Dr. Karl Wittmann und bekam 1942 ihre Tochter Stefanie.

Nach dem Ende des Krieges begann Elly allmählich ihre fliegerische Karriere fortzusetzen. Zunächst durften Deutsche keine Motorflugzeuge fliegen, so startete Elly mit Segelfliegen und erneuerte ihre Fluglizenz in der Schweiz. 1951 wurde sie der „Fliegende Korrespondent“ einer Illustrierten. So flog sie wieder überall in der Welt herum



Die Rosemeyers 1936 im Cockpit (oben) und von jungen Autogrammjägern umlagert (unten).

wie zuvor in den dreißiger Jahren, mal auf Expeditionen und mal zu Wettbewerben. Zwischen 1951 und 1983 füllte die große Leidenschaft, das Fliegen, ihr Leben aus. Daneben schrieb sie über ein Dutzend Bücher, darunter ihre Autobiographie mit den Titel „Alleinflug“, die 1978 erschien.

Ihre fliegerische Laufbahn dauerte nicht weniger als 51 Jahre, bis sie schließlich ihren Flugschein zurückgab. Heute lebt Elly Beinhorn in München in der Nähe ihrer Kinder und Enkelkinder. Laufend erhält sie Anfragen über Bernd Rosemeyer und ist erstaunt und zugleich gerührt, daß bis heute, fast fünfzig Jahre nach seinem Tod, für ihren Mann ein solch großes Interesse besteht, überwiegend von Leuten, die zu seiner Zeit nicht einmal geboren waren. Und für alle, die sich heute für Bernd Rosemeyer interessieren, wurde die Originalversion von „Mein Mann der Rennfahrer“ neu aufgelegt und erschien rechtzeitig zu Ellys 80. Geburtstag.

Wir gratulieren Elly Beinhorn ganz herzlich und wünschen ihr alles Gute für die Zukunft!

Chris Nixon