**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte

**Band:** 10 (1934)

**Heft:** 47

Artikel: Die Ersten: Erfolge und Misserfolge fliegender Frauen seit dem Anfang

des Flugwesens bis heute

Autor: Gilland, Hill

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-754963

## 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:** 10.12.2025

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

Als Traum, als Sehnsucht, als Utopie schien der Gedanke des menschlichen Fluges ein männlicher zu sein. Nirgends die Spur einer Frau in der Mythologie und in den rongenis die sput einer Frau'n der Hydroorge dan in den späteren Werken über die Zukunftsphantasien des Fluges. Fast hat man den Eindruck, daß die Frau, die ja ihrer innersten Natur nach mit der Erde verbunden ist, alles verschmäht, was sie vom realen, festen Boden loolsden könnte. Wie jäh änderte sich aber das Bild, als der menschliche Flug

Wie jah änderte sich aber das Bild, als der menschliche Flug kein Traum von Phantasten, keine Utopie mehr war, sondern von heute auf mospen plötzlich echteste Wirklichkeit wurde. Im September 1783 haben die zwei Edelleute Plätter de Rozier und der Marquis d'Arlandes das große Wagnis unternommen und es ist geglückt. Es verging kein Jahr und eine Französin, ja, eine Provinzlerin, Madame Tilbe aus Lyon, unternahm einen Aufstieg, Am 4. Juni 1784 hat sie dieses Etzlebnis gehabz, von dem einer ihrer Begleiter, Monsieur de Laurencin, sagen konnte, daß die Passagiere des Ballons ein Glücksgefühl hatten, mit dem verglichen zu werden kein anderes Gefühl würdig sei. Madame Tible hatte bald Nachfolgerinnen. Gewiß stellten

die sozialen Verhältnisse jener Zeit der Frau, die sich dem experimentellen Flugwesen widmen wollte, unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Wie wire eine Angehörige selbst aus den reichsten Schichten damals finanziell so unabhängig aus uen retuisten Schichten daanlas inhabzen 30 unabnangig gewesen, daß sie Ballone hätte konstruieren lassen Können? Ergaben sich aber dennoch irgendwie die notwendigen Vor-aussetzungen, so sah man, daß kein Unterschied zwischen Mann und Frau bestand. Madame Blanchard, die, verwitwet, von ihrem Mann nur die Kenntnisse vom Ballon erbte, faßte einen





Es war eine Französin aus der Provinz, die als erste Frau sich einem Ballon anvertraute. Madame Tible aus Lyon, bei ihrem ersten Aufstieg am 4. Juni 1784. Links neben ihr in der Gondel der Führer des Ballons, de Laurencin.

dete tragisch. Er fand in der Nacht des 6. Juli 1819 während eines Volksfestes mit dem üblichen Feuerwerk statt. Eine Rakete traf den Ballon, der in Flammen aufging Eine Kakete trat den Ballon, der in Flammen aufging, Madame Blandhard fiel aus der Gondel und stürzte tödlich auf das Dach eines Hauses. Sie war das erste weibliche Opfer des Fluges, aber auch der erste Mensch, der aus Schauflügen sich eine regelrechte Existenz sicherte. Am sieht: der realistische Sinn der Frau braucht sie daran nicht zu hindern, sich dem Fluge hinzugeben. Die Mitte des zweizen Jahrbunderts eldber, niferlich

Die Mitte des vorigen Jahrhunderts erlebte plötzlich eine Kollektivpsychose, die man damals treffend Ballo-manie nannte. Alles baute oder plante Luftschiffe, die Flieger führten allerlei Künste aus und alle Welt sprach von ihnen. Im Brennpunkt des öffentlichen Interesses standen zwei Frauen: Mademoiselle Garnerin, die erste Frau, die sich im Fallschirm aus einem Luftschiff her-unterließ, und Madame Poitevin, die in Bordeaux ihr Reitpferd an einen Ballon anbinden ließ, worauf sie sich

Das erste weibliche Opfer der Fliegerei: es war Madam es Blanchard K. Nachdem ihr Mann, der als erster mi Jahre 1785 den Aernelkanal im Ballon überflögen hatte, gestorben war, blieb hir nichts underes übrig, als Schauflüge zu betreiten. Von ihrem Man hattes en ichts anderes geerbt als die gründliche Kenntnis des Ballons, die ihr nun in ihrer schlimmen materiellen Lage sehr zustatten kam. Ihr 68. Aufstieg in Paris am 6. Juni 1819 endete tragsich; der Ballon getreit in Brand und stürzte auf ein Haus ab. Madame Blanchard fiel mit zerschmettertem Körper auf Straßenphater.

in den Sattel warf und mit dem Pferd die Reise in die Lüfte unternahm. Die Laune des Schicksals wollte es, daß Reiterin und Pferd sich auf dem Dach eines Schlosses

Die erste Französin, die ein Flugzeug schwerer als Luft bestieg. Es war Madame Therese Peltier, die am 8. Juli 1908 auf dem Flug-feld von Turin vom großen französischen Flieger Delagrange zu einem Fluger mitgegom-

olas Keiterin und Prera sich auf dem Dach eines Schlosses niederlassen durften.

Obgleich die erste Frau, die in einem \*Apparat, der schwerer ist als die Luft-, also in einem Flugzeug, startete, auf das umfassende Wissen und die Erfahrungen des 19. Jahrhunderts zurückblichen konnte, war sie genaus oci eine Pionierin wie Madame Tible aus Lyon.

Zunächst einmal ist festzustellen, daß die Spuren weib-licher Tätigkeit auch in der Forschungsgeschichte des Flugzeugwesens nicht zu sehen sind. Die Gründe dürften dieselben sein, die wir hier bei der Genese des Luft-schiffes angeführt haben. Von einer weitgehenden wirt-schaftlichen Emanzipation der Frau war vor 40 Jahren noch keine Rede; sie ist ia heute noch erst in ihren Anfången. Håtten aber Frauen in den Neunzigerjahren des vorigen Jahrhunderts über die Möglichkeit verfügt, sich auf eigene Gefahr hin als technische Forscher zu be-tätigen, so ist es immer noch fraglich, ob das weibliche

Temperament sie gerade zum Flugwesen gedrängt hätte.
Als aber das Flugzeug eine vollendete Tatsache wurde, da fehlte es auch unter den Frauen nicht an tapferen, unternehmungslustigen und ernsten Mitkämpfern für die Entwicklung der Aviatik.

Wer war nun die erste Frau, die in einem Flugzeug sich in die Lüfte hoh?

sich in die Lutte noor
Drei Namen sind aus dem ersten großen europäischen
Flugiahre, dem Jahre 1908, bekannt. Es sind dies Mys
Guy Repton, eine Engländerin, die im Frühjahr 1908
mit Maurice Farman – der übrigens ebenfalls Engländer
ist – in Pars gestartets ein soll. Nun erklärte Farman
erst kürzlich auf Befragen, das fer sich an diesen Flug

ZURCHER ILLUSTRIERTE

Die erste Frau, die ein Pilotenbrevet erwarb, war Baron in Dela-roche. Das ihr vom Aero-Club de France ausgestellte Führer-brevet für Flugzeuge verzeichnet die Nr. 36. Es dazier vom 8. März 1910. Sie konnte sich ihres Bevets nur vier Monate er-treuen. Mitte Juli 1910 stürzte sie aus 50 Meter ab, wurde schwer-verletzt und starb während des Transportes ins Spital.



Erfolge und Mißerfolge fliegender Frauen seit dem Anfang des Flugwesens bis heute VON HILL GILLAND

nicht erinnern könne. Dies wird ja wohl auch der Grund sein, warum die offizielle französische Fluggeschichte unentwegt Madame Therese Peltier als die erste Frau, die geflogen ist, betrachtet. Sie flog mit Delagrange bei Turin am 8. Juli 1908. Demnach war die erste Aviatkerin doch keine Engländerin, sondern Französin. Hre Tat war wahrscheinlich genau so kihn, wie die der Madame Tible. Die Apparate von damals waren nur Skelette. Weder Kabine, noch Windschutz waren

Zumindest noch eine Frau startete im Jahre 1908 und zwar im Verlaufe der «glorreichen Tage von Auvours», also um den 12. Oktober herum. In diesen Tagen führte Wilbur Wright seine herrlichen Flüge aus, die ihm eine Summe von wright seine ferritiene Piuge aus, die ihm eine Summe von 500 000 Franken eingebracht haben. Diese Summe stellte der Stalhindustrielle Lazare Weiller aus Le Harve unter gewissen Bedingungen zur Verfügung, und die Flüge in Auvours haben eben diese Bedingungen erfüllt. Als alles in bester Ordnung abgelaufen war, lud der galante Flieger und Erfinder die Gat-

tin des Industriellen zu einem kleinen Ausflug ein, und sie nahm die Einladung angeblich ohne Herzklopfen an. Jedenfalls flog sie und hat demnach den Anspruch auf den Titel «Fliegerin Num-

Aus dem Jahre 1909 sinc die Namen von vier Frauen bekannt, die geflogen sind. Im Jahre 1910 geht ihre Zahl bereits in die Dutzende. Am Anfang dieses Jahres bekam die erste Frau einen Führerdie erste Frau einen Führer-schein; es war die Baronin Delaroche, die aber bald dar-auf abgestürzt ist und damit zum ersten weiblichen Todes-opfer der Fliegerei wurde. In diesem Jahre setzte auch eine Art snobistische «aero-manies ein wie einst die ebel-

lomanie». In den Lüften be gann die Frage zu schwirren: «Was für eine Frisur trägt man bei Abstürzen?»

Im großen und ganzen be-

Gaby Morley, die große französische Schauspielerin, ist die einzige Frau, die einen Führerschein für lenkbare Luft-schiffe besitzt.

wahrte aber das weibliche Element den Ernst, der zu-nächst einmal noch das Unterpland jedes Erfolges in den Lüf-ten ist. Frauen, die sich an die Übeberquerung des Ozeans her-anwagten, die ihr Wagnis mit dem Leben bezahlten, andere, denn es geglückt ist, und die Erfolge mit Würde tragen: sie alle sind Erscheinungen, die in ihrer Weiblichkeit nicht mehr

L'AÉRO-CLUB

DE FRANCE

auffallen.

Zu diesen Vorkämpferinnen des Fortschrittes gesellen sich die Mitarbeiterinnen am praktischen Alltag des Flugsenes ste gibt Handelspilotinnen, denen das Schicksal von Verkehrsflug-zeugen anvertratu ist. Die erste Handelspilotin ist Lady Heath, die bei der holländischen Luftfahrtgesellschaft ange-

stellt ist.
Und zum Shlusse ein reizendes Kuriosum: es gab und es gibt nur eine einzige geprüfte und diplomierte Führerin von lenkbaren Lutsschiffen, also einen einzigen weiblichen Edener. Sie heißt Gaby Morlay und ist augenblicklich die berühmteste französitschappelerin.



Lady Heath, Inhaberin verschiedener Rekorde, ist auch die erste Frau, die als Handelspilotin tätig ist. Sie steht im Dienste einer holländischen Fluglinie und befliegt täglich mit Post und Passagieren die Linie Amsterdam-Paris.



Die erste Ozeanfliegerin. Der amerikanischen Fliegerin Am el ie Ear har dt.-Put.n.am gelang am 20. Mai 1932 eine Wes-Ost-Traversierung des Atlantik von Harbour-Grace nach Londonderry in 16 Stunden, Sie ist die erste Frau, die den Atlantik allein überquerte. Die Fliegerin, die die Frau des amerikanischen Verlegers Putnam ist, steht heute im 36. Altersjahr,