

23966 ] 000

Rasche, Thea

Signatur

Datum 5. Juli 1927 192

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 183 a

### Thea Rasches Abschied von Hamburg.

Am Montag nachmittag um 3 Uhr 40 verließ Thea Rasche Hamburg, um in ihrem „Flamingo“ über Essen, wo sie sich von ihren Eltern verabschiedet, nach Paris und dann in den nächsten Tagen nach England zu fliegen. Vor der Halle B sprachen ihr die Herren der Luft-Hansa, der R. L. M. und der Dänischen Luftfahrtgesellschaft, Vertreter vom Wetter- und Fumtdienst und vom Zoll und von der Hamburger Flughafen-Betriebsgesellschaft die besten Wünsche für die Reise aus. Dann rollte die Maschine zu den Sportflug-Hallen. Hier hatten sich die Herren von den Sportgesellschaften und der Luftaufsicht und zahlreiche Flugplatzgäste eingefunden, um der beliebten Fliegerin „Glück ab!“ zuzurufen.

Herr Bäumer überreichte Thea Rasche im Namen der Bäumer-Aero die Hamburger Flagge und ein goldenes Fliegerabzeichen mit dem Wunsche, die deutsche Fliegerei in Amerika würdig zu vertreten und Hamburg nicht zu vergessen. In herzlichster Weise nahm dann Thea Rasche von ihren Lehrern und Freunden Abschied. Die Photographen und Filmlünstler traten in Tätigkeit. Die Maschinen ratterten, um Thea Rasche ein Stück Weges das Geleit zu geben. Bäumer mit dem „Flamingo“ D 296, Böhne mit dem „Flamingo“ D 764 und Petersen mit dem Albatros D 329.

Der freundlichen Einladung Bäumers gern folgend, nehme ich in Böhnes „Flamingo“ Platz. Noch einmal herzlich winkend, erhebt sich dann Thea Rasches Maschine in die Luft, flankiert von den beiden anderen „Flamingos“ und gefolgt von der Albatros. Bald schwebt die kleine Staffel über Altona der Elbe zu, leicht schaukelnd in den Sonnenböden. Ein lebhaftes Winken von Flugzeug zu Flugzeug. Tief senkten sich die Maschinen, als sie den breiten Elbstrom passieren. Die Gedanken eilen wohl bei uns allen blitzschnell voraus, sich flüchtig auf den Zukunfts Augenblick zu konzentrieren, wo es der soeben Abschied nehmenden kühnen Sportfliegerin vielleicht vergönnt sein kann, nach einem Ozeanflug den heimatischen Strom zum ersten Male zu grüßen. Unsere Gedanken scheinen sich zu kreuzen, lebhaft winkt Thea Rasche zurück. Die bewaldeten Höhen Harburgs liegen unter uns. Bäumers „Flamingo“ bäumt sich. Drei Loopings sendet Bäumer der schneller Dahineilenden als Abschiedsgruß. Und dann mit leichter Linkschwentung zurück; die beiden anderen Maschinen folgen. Der Rückflug bringt uns schnell über die im leichten Dunst sich befindende Stadt. Ueber dem Ohlsdorfer Familienbad ziehen wir eine niedrige Kurve; ein recht lustiges Gefrabbel dort unten. Nach einem halbstündigen Fluge landen wir im heimatischen Hafen, während Thea Rasche ihrer Heimat zustrebt.

R. T.

Bn. Aus Essen wird von unserem Vertreter drahtlich berichtet: Frä. Thea Rasche wird um 11 Uhr Dienstag vormittag in Essen starten und wird nach Zwischenlandungen in Köln und Brüssel voraussichtlich um 5 Uhr nachmittags zum vorgesehenen Zeitpunkt des Empfangs in Paris eintreffen.

23966 000 000

## Hamburger Nachrichten

Nr. 416

### Thea Rasche Flugunfall in Amerika.

Die bisherigen Meldungen über den Unfall der Kunstfliegerin Thea Rasche sind im wesentlichen unzutreffend gewesen. Der Unfall ist, wie die Luftfahrt-Abteilung der Hamburger Versicherungsfirma Raach und Gübener mitteilt, auf eine Motorstörung zurückzuführen. Thea Rasche befand sich, einem Führerflugzeug folgend, auf dem Weg von Albany nach New York, als in einer durch die Umstände bedingten verhältnismäßig niedrigen Höhe über dem Hudson bei Poughkeepsie der bis dahin stets wie ein Uhrwerk laufende Motor plötzlich an Touren stark nachließ, um gleich darauf stehen zu bleiben. In Richtung auf eine Notlandestelle am Ufer zuhalten, bemerkte die Fliegerin Hunderte von Menschen, die auf die Ankunft eines großen Flussdampfers warteten. Um nicht in die Menge hineinzulanden und damit zahlreiche Menschenleben zu gefährden, riß sie, bereits über Land schwebend, ohne Rücksicht auf die damit verbundene eigene Gefahr die Maschine herum und setzte sie nahe am Ufer ins Wasser. Wenn auch die Landung glatt erfolgte, so mußte die Maschine, da es sich um ein Landflugzeug handelte, naturgemäß nach kurzer Zeit untergehen, zumal Abschleppversuche eines Dampfers durch mehrfachen Brechen des Schlepptaues scheiterten. Ein herbeigerufener Vergungsdampfer mit Tauchern an Bord brachte das Flugzeug nach vierstündiger, mühevoller Arbeit aus einer Tiefe von 25 Meter wieder an die Oberfläche. Thea Rasche blieb völlig unverletzt. Ihre Tat findet in der amerikanischen Öffentlichkeit allgemeine Hochachtung und Anerkennung.

Der am Flugzeug entstandene Schaden ist seitens der Versicherungsfirma dem Grunde nach anerkannt worden. Es ist bereits ein Ersatz-Flugzeug, wiederum ein Udet Flamingo, nach Amerika unterwegs. Welches Vertrauen trotz des Unfalles in die Flugkunst der Pilotin gesetzt wird, geht daraus hervor, daß dieselbe Versicherungsgesellschaft das neue Flugzeug sofort wieder in Dedung nahm.

23966 10000 000

## Hamburgischer Correspondent

Nr. 438.

### Masseneinladungen für Thea Rasche.

Unser New Yorker Korrespondent schreibt uns:  
Frl. Thea Rasche, die deutsche Flugkünstlerin, ist in der kurzen Zeit ihres amerikanischen Aufenthalts ob ihrer Kunst eine vielbegehrte Dame geworden. Einer Einladung der Stadt Spotane im Staat Washington wird sie Folge leisten und bei der dort vom 21. bis 23. September währenden großen „Nationalen Luftschau“ Flugkunststücke vorführen. Bis jetzt hat sie von mehreren hundert Städten in den Vereinigten Staaten Einladungen erhalten. In den meisten Fällen soll sie Schauläge zeigen, damit das lokale Interesse für die Flugkunst einen Ansporn erhält. Gegenwärtig wird von Martin S. Dwyer, einem früheren Fliegeroffizier der amerikanischen Marine, für Frl. Rasche ein Plan für einen landweiten Rundflug ausgearbeitet. Dieses Unternehmen soll unmittelbar nach der Luftschau in Spotane seinen Anfang nehmen.

J. A. E.

23966 000

## Hamburger Nachrichten

Nr. 70

Nr.

### Die erste deutsche Fliegerin in Amerika. Thea Rasche landet in Hamburg. — Weltflugpläne mit Udet.



Thea Rasche bei ihrer Ankunft an den Landungsbrücken in Hamburg.  
phot. Carl Schütze

Am Morgengrauen des 10. Februar kam in Hamburg „Albert Ballin“ der Hamburg-Amerika Linie an. Er hatte die erste deutsche Fliegerin an Bord, die in einem siebenmonatigen Aufenthalt in Amerika dazu beigetragen hat, den Ruf der deutschen Fliegerei zu befestigen. Ein Tender brachte sie zu den Landungsbrücken. Über dem Elbstrom kreiste ein Flugzeug, das der tapferen Frau einen Blumenstrauß aus den Lüften zuwarf. Thea Rasche begab sich sofort zum Hotel „Vier Jahreszeiten“. In Hamburg ist Thea Rasche Fliegerin geworden. Unser unersetzlicher Bäumeister war ihr Beirater. Hamburg konnte es sich daher auch nicht nehmen lassen, die Heimkehrende willkommen zu heißen. Der Hamburger Verein für Luftfahrt hatte einen kleinen Empfang vorbereitet. Prominente Vertreter der hamburgischen Fliegerei waren gekommen, Thea Rasche zum Willkommen die Hand zu drücken. Der Vorsitzende des Hamburger Vereins für Luftfahrt,

#### Bürgermeister D. Dr. Schröder,

richtete Worte der Begrüßung an Frl. Rasche. Er erinnerte an das Wort „Germans to the Front“, das einst ein Engländer sprach. Thea Rasche stand drüben an der Front, um die Geltung der deutschen Fliegerei durchzukämpfen. Was sie für uns geleistet hat, verdient höchsten Dank des Vaterlandes. Gemeinsam mit Spitzen der Wissenschaft, der Wirtschaft, der Technik und des Sportes machte sie drüben dem deutschen Namen Ehre. Als Schülerin Paul Baumers hat sie diesem großen Flieger mit ihrer Wirksamkeit ein würdiges Denkmal gesetzt. Bürgermeister Dr. Schröder überreichte Frl. Rasche einen prachtvollen Blumenstrauß. Die Blumensträuße waren ihr aus Freieren

die nicht immer nur erfreulicher Art gewesen sind. Bei ihren vielen Flügen mit ihren eigenen und mit zwölf amerikanischen Maschinen ist sie jedoch nur von zwei Unfällen betroffen worden, von denen nur einer ernst war. Es ist bekannt, daß sie jederzeit

#### auf dem Hudson notlanden

mußte. Jetzt erst erfährt man Näheres über die Angelegenheit. Es handelt sich nicht etwa um ein tollkühnes Stück, sondern, wie Thea Rasche sagt, um ein Unterfliegen einer Brücke über den Hudson, das drüben nichts Ungewöhnliches darstellt. Die großen Brücken sind meist so hoch, daß das Unterfliegen leichter ist als das Überfliegen. Als sie bereits 120 Meter hinter der Brücke angelangt war, setzte plötzlich der sonst ganz vorzüglich arbeitende Motor aus. Wie sich später herausstellte, war die Ölleitung leer geworden und zwei Kolben hatten gefressen. Auf der Straße wartete eine große Anzahl von Menschen an einer Dampfanlage. Da das Gelände sonst sehr gebirgig war, blieb ihr nichts anderes übrig, als auf dem Wasser zu landen. Die Landung gelang auch glatt. Beim Abschießen der Maschine durch einen Dampfer riß jedoch zweimal das Seil, so daß das Flugzeug schließlich abfiel. Es hätte auch noch geborgen werden können, aber auf dem Grunde des Hudson hatten die Strömungen das Flugzeug umgeschlagen und der Taucher befestigte die Sebestride nicht am Motor, wie ihm die Fliegerin geraten hatte, sondern an der Luftschrauben und an dem leichten Kumpf, so daß die Maschine in unbrauchbarem Zustande wieder an das Tageslicht gefördert wurde. Vier Wochen später hatte Thea Rasche eine neue Maschine, und zwar — wie das erste Flugzeug — einen Udet-Flamingo.

Die zweite Notlandung mußte nach einem

#### Fluge über Boston

vorgenommen werden. Hier setzte in 800 Meter Höhe der Motor aus. Da auf den amerikanischen Plätzen keine Luftpolizei wie in Deutschland besteht, war der ganze Flugplatz mit Zuschauern bedeckt. Die Fliegerin mußte daher auf einer Wiese notlanden, dabei gab es einen leichten Überschlag, dessen geringe Folgen aber bald behoben waren. Über die amerikanischen Maschinen äußerte sie sich sehr günstig. Sie wären ausgezeichnet, nur etwas schwerer als die deutschen Maschinen, da das dort verwendete Duralumin ein größeres Gewicht hat.

Reiche Ehrungen sind ihr in Amerika zuteil geworden. Viele Festlichkeiten wurden veranstaltet auf ihren Flügen über Kanada, Florida, Mexiko usw. Über 100 Städte hatten sie zum Besuch eingeladen. Es besteht allerdings in Amerika ein Gesetz, nach dem es ausländischen Fliegern nicht gestattet ist, gegen Entgelt Flugvorführungen zu unternehmen. Auch ein Ausweg durch Gewährung von Unkostenvergütungen etwa ist nicht möglich. Thea Rasche ist daher ab und zu als Vortragsrednerin aufgetreten. Zu diesem Zwecke konnte sie fliegen, soviel sie wollte. Sie hat an mehreren Orten

#### über die deutsche Fliegerei gesprochen.

Da sie am besten in der Lage war, über die Unterschiede der deutschen und amerikanischen Luftorganisation Aufklärung zu geben, hat sie mit Vorliebe dieses Thema gewählt. Sie konnte mit Stolz berichten, wie scharf und straff durchgeführt der deutsche Luftverkehr heute schon ist und welche Leistungen die Sportfliegerei vollbringt. Drüben wird in erster Linie die Marine- und Postfliegerei gepflegt, die Sport- und Verkehrsfliegerei dagegen steht noch in den Anfängen. Die amerikanischen Frauen bemühen sich jetzt erst richtig, das Fliegen zu lernen. Einige sogenannten amerikanischen Fliegerinnen haben es bis jetzt so gemacht, daß sie wohl eine Zeitlang schulten, dann aber zur Führung der Maschine einen Piloten mitnahmen. Durch Thea Rasche angeregt, bemüht sich die amerikanische Frau jetzt stärker um die Fliegerei. Man hat Thea Rasche sogar das Angebot gemacht,

#### drüben eine Fliegerschule für Frauen einzurichten.

Sie hat aber andere Pläne, über die sie sich vorläufig noch nicht endgültig äußert. Auch der Ozeanflug ist noch nicht aufgegeben. Unter anderem ist ihr das Angebot gemacht worden, mit Udet aus Deutschland, den besten englischen Fliegern und hervorragenden anderen Fliegern eine Flugtour durch Amerika zu unternehmen.



## Die erste deutsche Fliegerin in Amerika.

Thea Rasche landet in Hamburg. — Weltflugpläne mit Udet.



Thea Rasche bei ihrer Ankunft an den Landungsbrücken in Hamburg.  
phot. Carl Schütze

Am Morgenrauschen des 10. Februar kam in Hamburg „Albert Ballin“ der Hamburg-Amerika Linie an. Er hatte die erste deutsche Fliegerin an Bord, die in einem siebenmonatigen Auf-enthalt in Amerika dazu beigetragen hat, den Ruf der deutschen Fliegerei zu befestigen. Ein Tender brachte sie zu den Landungsbrücken. Über dem Elbstrom kreiste ein Flugzeug, das der tapferen Frau einen Blumengruß aus den Lüften zuwarf. Thea Rasche begab sich sofort zum Hotel „Vier Jahreszeiten“. In Hamburg ist Thea Rasche Fliegerin geworden. Unser unerfetzlicher Bäume- war ihr Beirater. Hamburg konnte es sich daher auch nicht nehmen lassen, die Heimkehrende willkommen zu heißen. Der Hamburger Verein für Luftfahrt hatte einen kleinen Empfang vorbereitet. Prominente Vertreter der hamburgischen Fliegerei waren gekommen, Thea Rasche zum Willkommen die Hand zu drücken. Der Vorsitzende des Hamburger Vereins für Luftfahrt,

### Bürgermeister D. Dr. Schröder,

richtete Worte der Begrüßung an Frl. Rasche. Er erinnerte an das Wort „Germans to the Front“, das einst ein Engländer sprach. Thea Rasche stand drüben an der Front, um die Geltung der deutschen Fliegerei durchzuführen. Was sie für uns geleistet hat, verdient höchsten Dank des Vaterlandes. Gemeinsam mit Spitzen der Wissenschaft, der Wirtschaft, der Technik und des Sportes machte sie drüben dem deutschen Namen Ehre. Als Schülerin Paul Baumers hat sie diesem großen Flieger mit ihrer Wirksamkeit ein würdiges Denkmal gesetzt. Bürgermeister Dr. Schröder überreichte Frl. Rasche einen prachtvollen Blumenstrauß. Auch viele andere Blumensträuße waren ihr aus Kreisen der Fliegerei und von sonstigen Bekannten zugesandt worden. Für die Firma Siemens & Halske, die Thea Rasche drüben viel geholfen hat, überreichte ein Vertreter zum dauernden Andenken eine prachtvolle Silberschale.

Thea Rasche selbst macht einen ganz vorzüglichen frischen Eindruck. Blühend und lächelnd berichtet sie von ihren Erlebnissen,

die nicht immer nur erfreulicher Art gewesen sind. Bei ihren vielen Flügen mit ihren eigenen und mit zwölf amerikanischen Maschinen ist sie jedoch nur von zwei Unfällen betroffen worden, von denen nur einer ernst war. Es ist bekannt, daß sie feinerzeit

### auf dem Hudson notlanden

musste. Jetzt erst erfährt man Näheres über die Angelegenheit. Es handelt sich nicht etwa um ein tollkühnes Stück, sondern, wie Thea Rasche sagt, um ein Unterfliegen einer Brücke über den Hudson, das drüben nichts Ungewöhnliches darstellt. Die großen Brücken sind meist so hoch, daß das Unterfliegen leichter ist als das Überfliegen. Als sie bereits 120 Meter hinter der Brücke angelangt war, setzte plötzlich der sonst ganz vorzüglich arbeitende Motor aus. Wie sich später herausstellte, war die Ullleitung led geworden und zwei Kolben hatten gefressen. Auf der Straße wartete eine große Anzahl von Menschen an einer Dampfer-anlegestelle. Da das Gelände sonst sehr gebirgig war, blieb ihr nichts anderes übrig, als auf dem Wasser zu landen. Die Landung gelang auch glatt. Beim Abschleppen der Maschine durch einen Dampfer riß jedoch zweimal das Seil, so daß das Flugzeug schließlich abfiel. Es hätte auch noch geborgen werden können, aber auf dem Grunde des Hudson hatten die Strömungen das Flugzeug umgeschlagen und der Taucher befestigte die Hebestricke nicht am Motor, wie ihm die Fliegerin geraten hatte, sondern an der Luftschrauben und an dem leichten Kumpf, so daß die Maschine in unbrauchbarem Zustande wieder an das Tageslicht gefördert wurde. Vier Wochen später hatte Thea Rasche eine neue Maschine, und zwar — wie das erste Flugzeug — einen Udet-Blamingo.

Die zweite Notlandung mußte nach einem

### Fluge über Boston

vorgenommen werden. Hier setzte in 800 Meter Höhe der Motor aus. Da auf den amerikanischen Plätzen keine Luftpolizei wie in Deutschland besteht, war der ganze Flugplatz mit Zuschauern bedeckt. Die Fliegerin mußte daher auf einer Wiese notlanden, dabei gab es einen leichten Überschlag, dessen geringe Folgen aber bald behoben waren. Über die amerikanischen Maschinen äußerte sie sich sehr günstig. Sie wären ausgezeichnet, nur etwas schwerer als die deutschen Maschinen, da das dort verwendete Duralumin ein größeres Gewicht hat.

Reiche Ehrungen sind ihr in Amerika zuteil geworden. Viele Festlichkeiten wurden veranstaltet auf ihren Flügen über Kanada, Florida, Mexiko usw. Über 100 Städte hatten sie zum Besuch eingeladen. Es besteht allerdings in Amerika ein Gesetz, nach dem es ausländischen Fliegern nicht gestattet ist, gegen Entgelt Flugvorführungen zu unternehmen. Auch ein Ausweg durch Gewährung von Unkostenvergütungen etwa ist nicht möglich. Thea Rasche ist daher ab und zu als Vortragsrednerin aufgetreten. Zu diesem Zwecke konnte sie fliegen, soviel sie wollte. Sie hat an mehreren Orten

### über die deutsche Fliegerei gesprochen.

Da sie am besten in der Lage war, über die Unterschiede der deutschen und amerikanischen Luftorganisation Aufklärung zu geben, hat sie mit Vorliebe dieses Thema gewählt. Sie konnte mit Stolz berichten, wie scharf und straff durchgeführt der deutsche Luftverkehr heute schon ist und welche Leistungen die Sportfliegerei vollbringt. Drüben wird in erster Linie die Marine- und Postfliegerei gepflegt, die Sport- und Verkehrsfliegerei dagegen steht noch in den Anfängen. Die amerikanischen Frauen bemühen sich jetzt erst richtig, das Fliegen zu lernen. Einige sogenannten amerikanischen Fliegerinnen haben es bis jetzt so gemacht, daß sie wohl eine Zeitlang schulten, dann aber zur Führung der Maschine einen Piloten mitnahmen. Durch Thea Rasche angeregt, bemüht sich die amerikanische Frau jetzt stärker um die Fliegerei. Man hat Thea Rasche sogar das Angebot gemacht,

### drüben eine Fliegerschule für Frauen einzurichten.

Sie hat aber andere Pläne, über die sie sich vorläufig noch nicht endgültig äußert. Auch der Ozeanflug ist noch nicht aufgegeben. Unter anderem ist ihr das Angebot gemacht worden, mit Udet aus Deutschland, den besten englischen Fliegern und hervorragenden anderen Fliegern eine Flugtour durch Amerika zu unternehmen. Ein anderer Plan geht dahin,

### mit Udet zusammen einen Weltflug zu unternehmen.

Vorläufig bleibt Thea Rasche in Hamburg. Sie wird jedoch in nächster Zeit ihre Vaterstadt Essen besuchen. Ihr Vater war durch Krankheit verhindert, sie in Hamburg zu begrüßen. In Bord hatte

wenden.

Thea Rasche eine Halsentzündung zu überstehen. Dabei machte ihr, wie sie sich scherzhaft ausdrückte, „Onkel Doktor“ zu heiße Umschläge, so daß sie um den Hals einen weißen Verband tragen muß.

Einen Vertrag mit Levine, der bekanntlich in Europa ein umliebfames Gastspiel gab, hat sie nicht gemacht. Auch über eine trübe Erfahrung drüben wußte sie zu berichten. Ein Amerikaner versuchte sich ihr als Manager aufzudrängen. Sie hat ihn abgelehnt. Der betreffende Herr versuchte dann noch allerlei Winkelzüge. Thea Rasche hat aber ihre Reisen selbst organisiert. Sie fand die denkbar beste Unterstützung durch die deutsche Botschaft,

besonders durch Herrn Riep, worüber sie sich sehr anerkennend ausdrückte. Verschiedene amerikanische Fliegerorganisationen ernannten sie zum Ehrenmitglied. In fabelhafter Kameradschaft ist sie in den amerikanischen Fliegerkreisen aufgenommen worden; besonders herzlich auch von den Ozeanfliegern Chamberlin und Byrd. Sie betonte, daß die Flieger in aller Welt sich als große Familie fühlen.

„Es war eine schöne, lehrreiche Zeit; ich möchte sie nicht missen!“ So faßte die tapfere Fliegerin ihre Eindrücke zusammen.

rg.

23966 0005 000

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 42.



Die fliegerin Thea Rasche kehrte mit dem Dampfer „Albert Ballin“ aus Amerika zurück. Begrüßung auf den Hamburger Landungsbrücken. Links v. Heimburg, Vorsitzender des Hamburger Vereins für Luftfahrt. Phot. Schüke.

23966 0006 000

Vossische Zeitung (Berlin)

Nr. 154

### Thea Rasche fliegt um 10000 Dollar

#### Amerikanische Luftrennen

In der Zeit vom 24. August bis zum 2. September werden in den Vereinigten Staaten von Nordamerika große Luftrennen durchgeführt. Sieben Rennen sind ausgeschrieben, für die 50 000 Dollar an Preisen zur Verfügung stehen. An dem einzigen Damenrennen nimmt auch die zurzeit in Amerika weilende deutsche Kunstfliegerin Fräulein Thea Rasche teil. Neben der bekannten englischen Pilotin Lady Heath sind noch acht Amerikanerinnen am Start in Santa Monica. 10 000 Dollar stehen an Preisen bereit.



Rasche, Thea

Signatur.....

23966 0007 BEC

Datum 2. 2. 1934

## Berliner Tageblatt

No. 288 1

### Thea Rasche

#### **Vizepräsidentin des Frauen-Luftsport-Weltverbandes**

Auf der Generalversammlung des Frauen-Luftsport-Weltverbandes in San Francisco wurde am letzten Sonntag Lady Drummond-Hay zur Präsidentin und die bekannte deutsche Fliegerin Thea Rasche zur Vizepräsidentin gewählt. Bereits vor Jahresfrist erhielt die „rasche Thea“, wie Udet die erste deutsche Nachkriegsfliegerin einmal scherzhaft genannt hat, von der gleichen, in Amerika bereits sehr aktiven und angesehenen Frauen-Weltorganisation die Bestallung als „Luftpolizistin“ für Deutschland.

Die neue Vizepräsidentin ist seit etwa Jahresfrist fliegerisch nicht mehr hervorgetreten. An dem grössten luftsportlichen Ereignis dieses Jahres, dem Luftrennen England-Australien, das über eine Flugstrecke über 22 000 Kilometer geht und für das bereits 58 Nennungen aus allen Staaten vorliegen, wird Thea Rasche teilnehmen.

Rasche, Thea

Signatur.....

2 3 9 6 6

0008

BEC

Datum 10. Juli 1934

Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 191..

**Thea Rasche Vizepräsidentin  
des Frauen-Luftsport-Weltverbandes**

Der Frauen-Luftsport-Weltverband hat kürzlich in San Franzisko Lady Drummond-Hay zur Präsidentin und Thea Rasche, die bekannte deutsche Fliegerin, zur Vizepräsidentin gewählt. — Thea Rasche wird als einzige deutsche Berichterstatterin und gleichzeitig als Ersatzpilot an dem am 20. Oktober d. J. beginnenden Luftrennen London—Melbourne (Australien) teilnehmen. Die deutsche Fliegerin wird dabei zur Mannschaft der Fokker F 36 gehören, die zu dem Rennen von der Holländischen Luftverkehrs-Gesellschaft (K.L.M.) gemeldet wurde. Das Flugzeug steht unter Führung des Piloten Smirnow, der Anfang dieses Sommers die Strecke Amsterdam—Batavia (Niederländ.-Indien) in Rekordzeit zurücklegte.

Kölnische Zeitung

Nr. 521

# Luftrennen England-Australien

## THEA RASCHE

die mitfliegende Sonderberichterstatterin der Kölnischen Zeitung

Thea Rasche, die erste deutsche Fliegerin, hatte es nicht leicht gehabt, sich in dem männlichsten aller Berufe durchzusetzen. Nur ein entschlossener Wille und eine hohe Begeisterung für die Fliegerei ermöglichten es ihr, ungewöhnliche Erfolge in der Alten und Neuen Welt zu erringen, die auch heute noch, wo sie nicht mehr aktiv in der Fliegerei tätig ist, nicht vergessen sind. In diesen Tagen geht sie abermals auf eine große Flugreise. Als Sonderberichterstatterin der Kölnischen Zeitung nimmt sie an dem gewaltigsten Luftrennen aller Zeiten, dem England - Australien - Wettflug, teil. Über ihre fliegerische Tätigkeit in Deutschland und vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika unterrichtet nachfolgender Aufsatz:

Wer Thea Rasche ist? Sie gehört zu den ersten fliegenden Frauen überhaupt, ist die erste, die den amtlich beglaubigten Flugzeugführerschein besitzt, ist die erste deutsche Kunstfliegerin, besitzt die Berechtigung zur Führung von Sportflugzeugen und von Wasserflugzeugen, war gefeiert in Deutschland und in Amerika, das ihr wiederholt den Antrag stellte, Amerikanerin zu werden, und ihr Berge von Geld zu Füßen legen wollte. Doch nichts konnte die „rasche Thea“, wie Udet, Deutschlands berühmtester Kunstflieger, sie einstmal nannte, dazu verleiten, ihrem Vaterland die Treue zu brechen, mochten die Angebote auch noch so lockend, noch so verführerisch sein. Und heute ist sie Hauptschriftleiterin einer Luftfahrtzeitschrift.

### Jugend

Ihre Wiege stand in Westfalen, in Unna, wo sie am 12. August 1899 geboren wurde. Die Jugendjahre verlebte sie in Essen, wo ihr Vater damals Direktor einer Aktienbrauerei war. Erst fünfzehnjährig, konnte sie 1915 als heimlicher Fluggast in einer Kriegsmaschine mitfliegen. Andre Flüge folgten, und das Ende vom Lied war, daß sie der leidenschaftliche Wunsch packte, ebenfalls Fliegerin zu werden. Aber erst 1924 konnte sie den Vater, der seine beiden Söhne im Felde verloren hatte, umstimmen: sie erhielt die Erlaubnis, zum Schulan.

In der Fliegerschule in Münster versuchte sie ihre ersten Flüge, ging aber dann, als die Schule in Konkurs geriet, zur Rhön. Hier lernte sie Paul Bäumer, den leider allzu früh verstorbenen großen Lehrmeister, kennen. Er wurde auch ihr Lehrer: Im Oktober 1924 begann in Hamburg bei der Rümer-Mero-GmbH die Schulung, und

Nun begann eine ununterbrochene Kette von Erfolgen. Flugtage in ganz Deutschland, besonders im Ruhrgebiet, machten die junge Fliegerin bald überall bekannt. Der Vater schenkte ihr ein eignes Flugzeug, einen Flamingo. In Essen errang sie beim Industrierennen gegen 28 Männer in ihrer Klasse den ersten, im Gesamtklassement den zweiten Preis.

### Amerika lockt

Auch in Amerika war man auf die Fliegerin aufmerksam geworden. Als Chamberlin und Lewine von ihrem großen Transozeanflug in Berlin gelandet waren, erhielt Thea Rasche eine Einladung der Associated Press, nach Berlin zu kommen, um die beiden Flieger kennenzulernen und mit ihnen in der Columbia zu fliegen. Befragt, ob sie bereit sei, einen Ozeanflug zu unternehmen, erklärte sie ohne jedes Zögern ihre sofortige Bereitschaft, wenn man ihr eine eigne Maschine beschaffe.

In den Vereinigten Staaten entfesselte sie einen wahren Taumel. Erfolg reihte sich an Erfolg. Mit ihrem Flamingo war sie als erste Frau auf Flugtagen und Wettbewerben. Angebote über Angebote gingen ihr zu, und gerade märchenhaft erscheinende Summen wurden ihr schriftlich und telegraphisch zugesichert. Während eines Flugs von Albany nach New York setzte plötzlich der Motor aus. Rasch entschlossen setzte Thea Rasche die Maschine hart am Uferstrand des Hudson ins Wasser. Ein Dampfer sollte das Flugzeug abschleppen, doch die Stricke rissen und der Flamingo sackte ab. Als das Flugzeug endlich abgeschleppt war, war durch unsachgemäße Behandlung eine Tragfläche durchtreten und der Rumpf geknickt. Rasch entschloß sich die Fliegerin; das alte Flugzeug wurde verbrannt und ein neues, wiederum ein Flamingo, in Augsburg bestellt, mit dem neue Erfolge errungen werden.

# Luftrennen England-Australien

## THEA RASCHE

die mitfliegende Sonderberichterstatterin der Kölnischen Zeitung

Thea Rasche, die erste deutsche Fliegerin, hatte es nicht leicht gehabt, sich in dem männlichsten aller Berufe durchzusetzen. Nur ein entschlossener Wille und eine hohe Begeisterung für die Fliegerei ermöglichten es ihr, ungewöhnliche Erfolge in der Alten und Neuen Welt zu erringen, die auch heute noch, wo sie nicht mehr aktiv in der Fliegerei tätig ist, nicht vergessen sind. In diesen Tagen geht sie abermals auf eine große Flugreise. Als Sonderberichterstatterin der Kölnischen Zeitung nimmt sie an dem gewaltigsten Luftrennen aller Zeiten, dem England - Australien - Wettflug, teil. Über ihre fliegerische Tätigkeit in Deutschland und vor allem in den Vereinigten Staaten von Amerika unterrichtet nachfolgender Aufsatz:

Wer Thea Rasche ist? Sie gehört zu den ersten fliegenden Frauen überhaupt, ist die erste, die den amtlich beglaubigten Flugzeugführerschein besitzt, ist die erste deutsche Kunstfliegerin, besitzt die Berechtigung zur Führung von Sportflugzeugen und von Wasserflugzeugen, war gefeiert in Deutschland und in Amerika, das ihr wiederholt den Antrag stellte, Amerikanerin zu werden, und ihr Berge von Geld zu Füßen legen wollte. Doch nichts konnte die „rasche Thea“, wie Udet, Deutschlands berühmtester Kunstflieger, sie einstmal nannte, dazu verleiten, ihrem Vaterland die Treue zu brechen, mochten die Angebote auch noch so lockend, noch so verführerisch sein. Und heute ist sie Hauptschriftleiterin einer Luftfahrtzeitschrift.

### Jugend

Ihre Wiege stand in Westfalen, in Unna, wo sie am 12. August 1899 geboren wurde. Die Jugendjahre verlebte sie in Essen, wo ihr Vater damals Direktor einer Aktienbrauerei war. Erst fünfzehnjährig, konnte sie 1915 als heimlicher Fluggast in einer Kriegsmaschine mitfliegen. Andre Flüge folgten, und das Ende vom Lied war, daß sie der leidenschaftliche Wunsch packte, ebenfalls Fliegerin zu werden. Aber erst 1924 konnte sie den Vater, der seine beiden Söhne im Felde verloren hatte, umstimmen: sie erhielt die Erlaubnis, zum Schulan.

In der Fliegerschule in Münster versuchte sie ihre ersten Flüge, ging aber dann, als die Schule in Konkurs geriet, zur Rhön. Hier lernte sie Paul Bäumer, den leider allzu früh verstorbenen großen Lehrmeister, kennen. Er wurde auch ihr Lehrer: Im Oktober 1924 begann in Hamburg bei der Bäumer-Aero-GmbH die Schulung, und schon im Januar 1925 erlangte sie ihren A-Schein. Thea Rasche hatte als erste deutsche Frau den Flugzeugführerschein erworben, und etwa im November desselben Jahres erhielt sie als erste Kunstfliegerin der Welt ihr Patent unter Nr. 1226 in Berlin.

Nun begann eine ununterbrochene Kette von Erfolgen. Flugtage in ganz Deutschland, besonders im Ruhrgebiet, machten die junge Fliegerin bald überall bekannt. Der Vater schenkte ihr ein eignes Flugzeug, einen Flamingo. In Essen errang sie beim Industrierennen gegen 28 Männer in ihrer Klasse den ersten, im Gesamtklassement den zweiten Preis.

### Amerika lockt

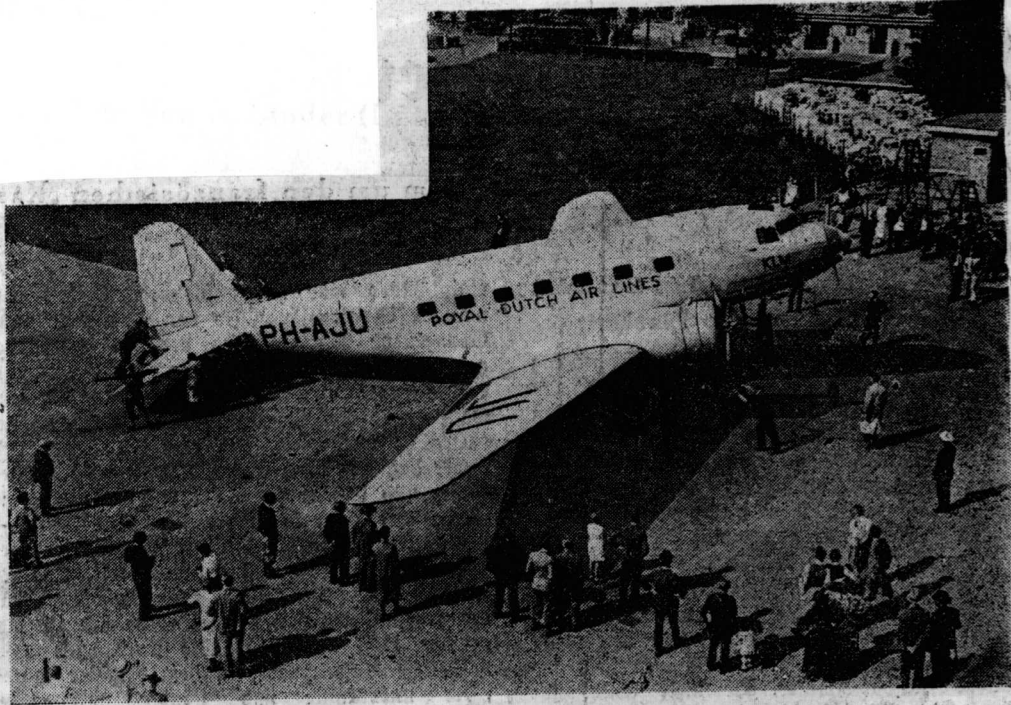
Auch in Amerika war man auf die Fliegerin aufmerksam geworden. Als Chamberlin und Levine von ihrem großen Transozeanflug in Berlin gelandet waren, erhielt Thea Rasche eine Einladung der Associated Press, nach Berlin zu kommen, um die beiden Flieger kennenzulernen und mit ihnen in der Columbia zu fliegen. Befragt, ob sie bereit sei, einen Ozeanflug zu unternehmen, erklärte sie ohne jedes Zögern ihre sofortige Bereitschaft, wenn man ihr eine eigne Maschine beschaffe.

In den Vereinigten Staaten entfesselte sie einen wahren Taumel. Erfolg reihte sich an Erfolg. Mit ihrem Flamingo war sie als erste Frau auf Flugtagen und Wettbewerben. Angebote über Angebote gingen ihr zu, und gerade märchenhaft erscheinende Summen wurden ihr schriftlich und telegraphisch zugesichert. Während eines Flugs von Albany nach New York setzte plötzlich der Motor aus. Rasch entschlossen setzte Thea Rasche die Maschine hart am Uferstrand des Hudson ins Wasser. Ein Dampfer sollte das Flugzeug abschleppen, doch die Stricke rissen und der Flamingo sackte ab. Als das Flugzeug endlich abgeschleppt war, war durch unsachgemäße Behandlung eine Tragfläche durchgetreten und der Rumpf geknickt. Rasch entschloß sich die Fliegerin; das alte Flugzeug wurde verbrannt und ein neues, wiederum ein Flamingo, in Augsburg bestellt, mit dem neue Erfolge errungen werden.

Eine Verfügung des Department of Commerce verbot plötzlich jedem Ausländer, durch Beteiligung an Flugtagen und durch Vorträge usw. Geld zu verdienen. Man trug Thea Rasche an, Amerikanerin zu werden, da sie so der Verordnung entgehen könne. Doch das lehnte die deutsche Fliegerin ab.

Bitte wenden





Das holländische Verkehrsflugzeug, in dem Thea Rasche am Luftrennen teilnimmt

Sie erreichte dann später eine Wüßerung der Verordnung dahingehend, daß sie Verträge eingehen durfte, die ihre Reisespesen, Material und Aufenthaltskosten deckten. Alle Flugzeugfabriken luden sie zur Besichtigung selbst der geheimsten Neukonstruktionen ein; sie flog als erste Frau die dreimotorige Fordmaschine, lernte Lindbergh kennen, war Gast

des Flugzeugfabrikanten Bellanca, flog etwa 14 neue amerikanische Maschinen, wurde in Chicago als „Friedensgesandtin“ gefeiert und mußte mit Chamberlin das Denkmal des toten amerikanischen Soldaten enthüllen. Im Januar 1928 fuhr sie nach Deutschland zurück, immer noch in der Hoffnung, doch noch den Ozeanflug durchführen zu können.

#### Beinahe Ozeanflug

Und wahrscheinlich wäre Thea Rasche auch die erste Frau gewesen, die am Alleinsteuern den Ozean überflogen hätte, wenn ihr nicht der Zufall einen schweren Streich gespielt hätte. Sie, die bisher sich stets auf sich allein gestellt hatte, machte einen Fehler: sie unterzeichnete einen Vertrag über einen von ihr auszuführenden Ozeanflug mit einer amerikanischen Gesellschaft, der Hollis Corporation. Nicht einmal das Hotel durfte sie verlassen, so bestimmte der Vertrag! Tag für Tag wartete sie auf das Flugzeug, das nicht

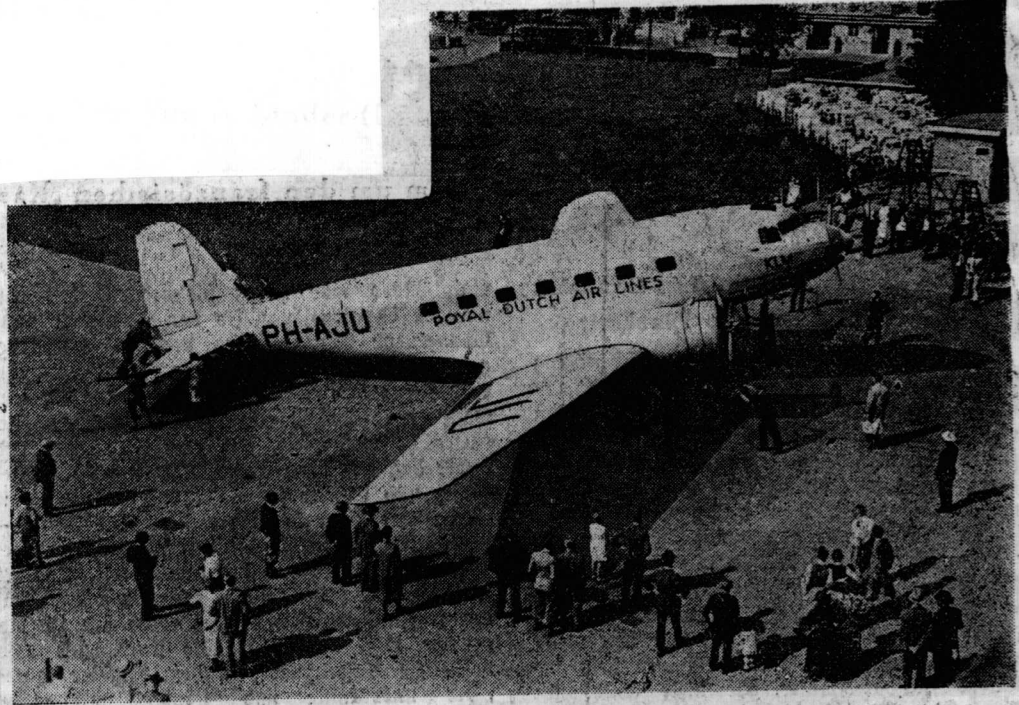
kam, und nur zu bald stellte sich heraus, daß überhaupt kein Geld zum Kauf eines Flugzeugs vorhanden war.

Doch eins hatte sich Thea Rasche ausbedungen: War die Maschine nicht bis zum 10. Juni ozeanstartbereit in ihren Händen, so war der Vertrag hinfällig. Zwar lieferte die Gesellschaft am 8. Juni ein Flugzeug, aber das Ganze stellte sich als ein Riesenbluff heraus, und am 10. Juni war Thea Rasche wieder frei. Mrs. Stillmann, eine amerikanische Millionärin, machte ihr das Angebot, ihr sofort eine startbereite Bellanca-Maschine zu kaufen. Thea Rasche sagte zu. Der Start wurde angesetzt, und alles schien in bester Ordnung. Eine riesige Menschenmenge versammelte sich auf dem Flugplatz. Die deutsche Fliegerin wurde von Autogrammträgern förmlich umlagert.

Plötzlich erschien ein Neger, wild gestikulierend, auf der Bildfläche und drückte ihr ein Schreiben in die

Hand, ein gerichtliches Startverbot für Flüge jeder Art, das auf Veranlassung der Hollis Corporation erlassen war, die behauptete, Thea Rasche sei vertragsbrüchig geworden. Da gerade Gerichtsferien waren und eine Verhandlung sobald nicht möglich war, mußte die Fliegerin, die sich schon am 3. ihrer Wünsche glaubte, den Ozeanflug aufgeben, denn im Oktober, dem frühesten Starttermin, ließen die Witterungsverhältnisse einen Ozeanflug nicht mehr zu. Sie kehrte wieder nach Deutschland zurück, und schon im April 1929 abermals nach Amerika zu fahren. Aber die Zeit der Ozeanflüge mit einmotorigen Landmaschinen war vorbei. Nach erfolgreicher Teilnahme an mehreren Wettbewerben kehrte sie wieder nach Deutschland zurück, diesmal endgültig, und erfreute ihre große Anhängerenschaft bei Flugveranstaltungen aufs neue.

1930 flog sie „Reklame“, 1931 brach auf einem Flugtag in Tempelhof in der Luft die Dampfungsfläche der Maschine. Heute hat sie kein Flugzeug mehr



Das holländische Verkehrsflugzeug, in dem Thea Rasche am Luftrennen teilnimmt

Sie erreichte dann später eine Milde rung der Ver ordnung dahingehend, daß sie Verträge eingehen durfte, die ihre Reisespesen, Material und Aufent haltskosten deckten. Alle Flugzeugfabriken luden sie zur Besichtigung selbst der geheimsten Neukonstruk tionen ein; sie flog als erste Frau die dreimotorige Fordmaschine, lernte Lindbergh kennen, war Gast

es Flugzeugfabrikanten Bellanca, flog etwa 14 neue amerikanische Maschinen, wurde in Chicago als Friedensgesandtin“ gefeiert und mußte mit Cham erlin das Denkmal des toten amerikanischen Sol daten enthüllen. Im Januar 1928 fuhr sie nach Deutschland zurück, immer noch in der Hoffnung, doch den Ozeanflug durchführen zu können.

#### Beinahe Ozeanflug

Und wahrscheinlich wäre Thea Rasche auch die erste Frau gewesen, die am Alleinsteuer den Ozean über wagen hätte, wenn ihr nicht der Zufall einen schweren Streich gespielt hätte. Sie, die bisher sich stets auf ch allein gestellt hatte, machte einen Fehler: sie unterzeichnete einen Vertrag über einen von ihr aus zuführenden Ozeanflug mit einer amerikanischen Ge sellschaft, der Hollis Corporation. Nicht einmal das Hotel durfte sie verlassen, so bestimmte der Vertrag! Tag für Tag wartete sie auf das Flugzeug, das nicht

kam, und nur zu bald stellte sich heraus, daß über haupt kein Geld zum Kauf eines Flugzeugs vor handen war.

Doch eins hatte sich Thea Rasche ausbedungen: War die Maschine nicht bis zum 10. Juni ozean startbereit in ihren Händen, so war der Vertrag hinfällig. Zwar lieferte die Gesellschaft am 8. Juni ein Flugzeug, aber das Ganze stellte sich als ein Riesenbluff heraus, und am 10. Juni war Thea Rasche wieder frei. Mrs. Stillmann, eine amerika nische Millionärin, machte ihr das Angebot, ihr sofort eine startbereite Bellanca-Maschine zu kaufen. Thea Rasche sagte zu. Der Start wurde angesetzt, und alles schien in bester Ordnung. Eine riesige Menschen menge versammelte sich auf dem Flugplatz. Die deutsche Fliegerin wurde von Autogrammträgern förmlich umlagert.

Plötzlich erschien ein Neger, wild gestikulierend, auf der Bildfläche und drückte ihr ein Schreiben in die

Hand, ein gerichtliches Startverbot für Flüge jeder Art, das auf Veranlassung der Hollis Corporation erlassen war, die behauptete, Thea Rasche sei ver tragsbrüchig geworden. Da gerade Gerichtsferien waren und eine Verhandlung sobald nicht möglich war, mußte die Fliegerin, die sich schon am Ziel ihrer Wünsche glaubte, den Ozeanflug aufgeben, denn im Oktober, dem frühesten Starttermin, ließen die Witterungsverhältnisse einen Ozeanflug nicht mehr zu. Sie kehrte wieder nach Deutschland zurück, um schon im April 1929 abermals nach Amerika zu fahren. Aber die Zeit der Ozeanflüge mit ein motorigen Landmaschinen war vorbei. Nach erfolg reicher Teilnahme an mehreren Wettbewerben kehrte sie wieder nach Deutschland zurück, diesmal endgültig, und erfreute ihre große Anhängererschaft bei Flug veranstaltungen aufs neue.

1930 flog sie „Reklame“, 1931 brach auf einem Flugtag in Tempelhof in der Luft die Dämpfungs fläche der Maschine. Heute hat sie kein Flugzeug mehr.

## Hamburger Tageblatt

Nr. 101

### „Tote“ stehen auf ...

Die schamlosen Greueltaten der New Yorker Zeitung „Daily News“ über die weltbekannte deutsche Fliegerin Thea Rasche haben jetzt ein gerichtliches Verfahren nach sich gezogen. Die deutsche Fliegerin kann sich begreiflicherweise nicht damit zufrieden geben, daß diese Verleumdungen überall dort, wo sie bekannt ist, schärfstens verurteilt wurden, sondern eine empfindliche Brandmarkung gewissenloser Verleumder erforderlich ist.

In der amerikanischen Öffentlichkeit ist die Anklage mit großem Interesse aufgenommen worden, zumal die deutsche Meisterfliegerin auch in den Staaten keine Unbekannte ist und die Verleumdungen der „Daily News“, die behauptete, Thea Rasche sei wegen Spionage gegen ihr Vaterland zum Tode verurteilt und erschossen worden, seinerzeit in den Staaten bei den sensationshungrigen Kreisen viel Staub aufwirbelten.

Der Prozeß gegen „Daily News“ soll aber auch den amerikanischen Gerichten Gelegenheit geben zu zeigen, daß in den Vereinigten Staaten niedrigste und gemeinste Gesinnung sich nicht hemmungslos austoben kann. Es ist selbstverständlich, daß die deutsche Fliegerin die Verantwortlichen dieses New Yorker Heftblattes für die Schäden haftbar machen muß, die ihr durch die gemeinen Verleumdungen entstanden sind. In der Anklageschrift verlangt deshalb auch die „Klägerin“ — wie es wörtlich heißt — gegen die Beklagte „Daily News“ ein Urteil in Höhe von 250 000 Dollar zuzüglich der Kosten und der im Laufe des Prozesses anfallenden Ausgaben.

Die deutsche Fliegerin macht dem amerikanischen Gericht gegenüber geltend, daß ihr die üblen Verleumdungen des New Yorker Blattes große seelische Qualen verursacht haben, ihr Ansehen gefährdet und ihrer Tätigkeit die Gefahr großer Schwierigkeiten gebracht hätten, zumal die Möglichkeit bestehe, daß die verleumderische Verdächtigung, als Spionin in den Diensten einer fremden Macht gegen ihr Vaterland gehandelt zu haben, in Zukunft gewissen interessierten Kreisen des Auslandes als Vorwand dienen könnte, ihr das Ueberfliegen anderer Länder zu verbieten.



P.

Rasche

Signatur: Thea

23966 WM

BEC

Datum: .....

Madrid)

P. Rasche  
Thea

# Die Welt (Hamburg

№ 61

24. Mai 1947

Berlin. — Thea Rasche soll entnazifiziert werden. Die Berliner Entnazifizierungskommission hat dem Antrag der Fliegerin Thea Rasche stattgegeben. Sie hatte 1933 ihre Tätigkeit als Fliegerin aufgegeben und die Hauptschriftleitung der „Deutschen Flugillustrierten“ übernommen.