

Nur für den Straßenverkauf.

Sport-Sonderausgabe

Preis 10 Pfennig.

General-Anzeiger

Elberfeld

Haupthaus: Elberfeld, Schillerstr. 10.
Telefon: 7000-7007.

für Elberfeld-Barmen

(Allgemeine Zeitung für Berg und Markt — Bergische Nachrichten)

Barmen

Haupthaus: Barmen, Schillerstr. 10.
Telefon: 714 und 715.

Beilagen: Die Wochenschau — Das Technische Blatt — Westdeutsche Sport-Zeitung — Für unsere Frauen — Haus, Hof und Garten.

Nummer 23.

Dienstag den 7. Juni 1927

3. Jahrgang.

Chamberlains glücklicher Ozeanflug.

Der erste Passagierflug über den Ozean. — 43 Stunden im Fliegen. — Der Rekord Lindberghs gebrochen. — Eine Notlandung bei Helsingfors. — Propellerbruch bei Rottbus. Die ersten Ehrenungen. — „Ausgeschlafen“ — Heute Weiterflug nach Berlin.

Vom Abflug bis nach Rottbus.

Die Ankunft in Deutschland.

Dem kühnen amerikanischen Flieger Chamberlain ist es erneut gelungen, den atlantischen Ozean von Amerika aus zu überqueren und wohlbehalten das europäische Festland bzw. deutschen Boden zu gewinnen. Leider mußte er bei Rillinge, 15 Kilometer von Rottbus entfernt, infolge Propellerbruchs niedergehen und wird erst nach Wiederherstellung seines Apparates am heutigen Tage sein Ziel, Berlin, erreichen können.

Die Welt wurde schon bei Eintreffen der ersten Nachrichten über den Abflug Chamberlains in Aufregung gebracht, die aber bald durch ein Dementi enttäuscht wurde, das infolge schlechter Witterung der Start verschoben werden mußte. Am Samstagvormittag, kurz nach 11 Uhr, ist aber Chamberlain doch kurz entschlossen in Begleitung seines Finanzmannes Charles Devine zu dem schiffsfähigen Flug in die Höhe geschossen und nach 43 Stunden ununterbrochener Flugzeit gestern morgen um 5 Uhr in Helsingfors bei Eisland infolge Benzinmangels notgelandet. Nach erfolgter Benzinaufnahme flog das Flugzeug um 9,30 Uhr zum Weiterflug nach Berlin auf, mußte dann aber nach kurzer Zeit etwas abwärts von der kürzesten Fluglinie erneut niedergehen und ist bei Rottbus in sumpfiges Gelände geraten.

Die Berichterstattung funktioniert recht gut. Die erste Nachricht über die glückliche Überquerung des Ozeans kam von dem Passagierdampfer „Mauretania“, der durch Funkfunkspruch meldete, daß das Flugzeug auf hoher See, 340 Meilen von Kap Landend (Island) gesichtet worden war. Landend überflog Chamberlain 20,30 Uhr, Plymouth 21 Uhr, Boulogne-sur-Mer um 24 Uhr. Weiter flog um 4 Uhr hat er den Dörmunder Flughafen, bis auf fünf Meter tief herabgefallen, bestraft, von wo aus ihm Richtungszeichen gegeben wurden. Damit wurde er zum erstenmal auf deutschem Boden erkannt. Von allen Seiten kamen nunmehr die Begrüßungsflugzeuge auf, die bereit gehalten waren. Inzwischen trafen aber bei der Zeitung des Berliner Flughafens, wo bereits eine unübersehbare Menschenmenge die Ankunft der amerikanischen Flieger erwartete, die Nachrichten von den Notlandungen bei Helsingfors und Rillinge ein.

In ganz Deutschland wird die Ankunft der amerikanischen Flieger nur heute Begeisterung und Freude erwecken. Man wird ihnen hoffentlich in der Reichshauptstadt einen Empfang bereiten, der den ungeheuren Leistung der beiden Männer würdigen und wert ist und in der allen Gauen Deutschlands seinen lebhaftesten Widerhall finden wird. Rühmlichkeit und Technik haben sich an einem Unternehmen vereinigt, das der Weltgeschichte angeht und das die Bewunderung der Menschheit ohne Unterschied der Nation verdient. Wir leben in den vermeintlichen Aufbruchzeiten der Amerikaner, den Ozean zu überqueren, das Echo der wohl einmal dahingehenden Fahrt unseres Z. R. III, unter Leitung Dr. Schenck, der auch in Amerika als der

bahnbrechende Meister dieses Flugproblems gilt. Wir freuen uns, daß wir heute amerikanischen Helden der Luft das entgegen können, was an Herzlichkeit des Empfanges und der Ehrungen der Befahrung des Z. R. III, in Amerika entgegengebracht wurde.

Die Reiseroute.

Eigener Drahtbericht.

Berlin, 6. Juni. Chamberlain hat den Ozean zwischen Helsingfors und Island in 24 Stunden überquert. Aber Sonntags hat er sich entschlossen, sich nachmittags zu halten. Rottbus wurde um 4,30 Uhr morgens passiert. Wegen Benzinmangels mußte er um 4,50 Uhr morgens bei Helsingfors notlanden. Um 9,30 Uhr vormittags setzte er seinen Flug fort und landete um 11,30 Uhr in Rillinge bei Rottbus wegen erneuten Benzinmangels. Der Flieger mußte auf einer sumpfigen Wiese niedergehen und die Landung endete mit einem Kopfschlag. Von Berlin wurde sofort ein Flugzeug nach Rottbus entsandt, um die beiden Ozeanflieger nach Berlin zu holen. Chamberlain wuscherte sich jedoch und erklärte, mit seiner eigenen Maschine nach Reparatur des Propellers am Dienstag den Flug nach Berlin fortzusetzen.

Wie Benzin aufgenommen wurde.

Über die erste Notlandung in Helsingfors. In der Nacht nach dem Abflug von Island hat der Flieger bei Helsingfors, bei dem um 6,15 Uhr auf einer Wiese zwischen zwei Waldhöfen das Flugzeug notgelandet. Etwa fünfzig Dorfbewohner aus dem Randgebiet von Helsingfors waren zugegen. Sie fanden Chamberlain und seinen Passagier Devine eifrig vor dem Apparat stehend, der die Bezeichnung Z. R. 387 und die Aufschrift 140 Columbia Aircraft Corporation New York trug. Chamberlain verlangte schnellstens Benzin. Unter den Herbeieilenden befand sich auch der Gemeindevorsteher und der Domänenpächter von Helsingfors, die in zwei 50-Literkannen Benzin herbeischaffen ließen. Chamberlain ließ durch Unterschrift von etwa zwanzig Dorfbewohnern und unter Bekräftigung durch das Gemeindefestgesetz bescheinigen, daß er notgelandet sei. Er füllte seinen Tank auf. Inzwischen fragte man ihn, wie der Flug gewesen sei. Seine Antwort lautete: „Ich habe wider Erwarten glänzenden Rückenwind gehabt und den Ozean zwischen Helsingfors und Island in etwa 24 Stunden überflogen. Über England war das Wetter gütig mit südlichen Winden. Über dem Kanal wurde es schummig, eine See trübte die andere und ein bestiger Regen ging auf das Flugzeug nieder. Von Boulogne-sur-Mer wurde mir der Karte und dem Kompass auf Robben ausgehoben. Chamberlain hat dabei, während er nicht weiß, ob er Robben überflogen hat, Rottbus um 4,30 Uhr erreicht und um 5,30 Uhr wurde er feststellen, daß sein Benzin vorrat zu Ende war. Er landete zwischen zwei Wäldern auf einer Wiese, auf der er so leicht aufsteigen, daß es ohne jeglichen Bruch ging. Die Flieger schienen sich verfliegen zu haben. Auf der Karte, die Chamberlain benutzte, war mit grüner Farbe der direkte Weg Rottbus-Pannover-Berlin eingetragen, so daß Chamberlain

Rottbus nach Süden sich verfliegen sollte. Er nahm bei der Landung an, daß er bei

in der Leipziger Gegend landete, zahlte die 100 Kilogramm Benzin mit fünf 10-Dollarnoten und gab als Wechsel die deutsche Luftkarte in Berlin an. Er erklärte noch u. a.: Unterwegs haben wir fast nichts gegessen, ich bin aber sehr hungrig und durstig gewesen. Am nächsten war das Nachschicken von Benzin. Die leeren Gallonen warfen wir ins Wasser, dabei sind auch einige volle leider mit über Bord gekommen, da wir Ballast abgeben mußten. Nun aber hands on Board, wir müssen uns eilen.“ Er brachte den Helsingfors der Notlandung flucht. Beide unterzeichneten noch eine Anzahl Postkarten und Briefe, gaben ein Dutzend Briefe auf, die sie von Amerika mitgebracht hatten.

Chamberlain hat um ein Telegramm an seine Frau, ebenso Devine.

Beide wurden befragt. Nach kurzem Nachdenken sagten sie, daß sie in die Höhe, vollführten einen kurzen Bogen und landeten noch einmal wie zum Dank über dem Landungsplatz. Leider war keine Kamera zur Stelle, um diesen historischen Augenblick festzuhalten.

Das Mißgeschick bei Rottbus.

Von der zweiten Notlandung bei Rottbus können folgende Einzelheiten mitgeteilt werden: Von Helsingfors aus hatten die Flieger durch tiefgehende Wolken große Schwierigkeiten mit der Orientierung. Die Maschine kam soweit von der Richtung Berlin ab, daß sie schließlich die Richtung von Rottbus erreichte. Das Überfliegen des Flugplatzes Rottbus wurde nach Tempelhof gemeldet und die Maschine an der an der Seite angebrachten Zahl 140 erkannt. Der Flieger ist in Rillinge, 10 Kilometer östlich von Rottbus niedergegangen. Das Gelände, auf dem er niederkam, war so sumpfig, daß die Landung mit einem Kopfschlag endete, wobei der Propeller zerbrach. Die Flieger selbst waren wohlbehalten und wurden durch ein Auto nach Rottbus gebracht. Ganz Rottbus versammelte sich natürlich auf dem Flughafen. Bürgermeister Barnhagen und Vertreter des Flug-

vereins hatten durch Radio Nachrichten bekommen und waren sofort im Auto zum Flughafen gefahren. Die ältesten Wurz der Flieger waren:

„Jünger, Jünger und weiser“.

Sie waren guter Dinge. Die Flieger erklärten, alle ihre Wünsche, pachten die beiden in der Auto und fuhren sie zum Hotel „Hofgarten“ in Rottbus; dort waren inzwischen die ganze Stadt an den Fenstern und auf den Straßen. Chamberlain hat ein junges Mädchen, man möchte fast sagen, ein junges Mädchen, er ist der Typ wie Lindbergh, jung, blond, schlank und sehr schlau. Der Flieger hat sein Kamerad Devine, den man für den deutschen Flieger hält, erkannt durch sein junges Aussehen. Die beiden werden mit Autogrammen bedacht und tragen sich auch in das Gedenkbuch der Stadt Rottbus ein. Chamberlain hat, als er sich als hier in Berlin befindet, auch ein Foto mitgebracht.

sein Ziel von Helsingfors bis Berlin. Chamberlain gesteht

bei, daß der ganze Reize bei Devine war. Zwei Stunden geschlafen und Chamberlain konnte überhaupt nicht schlafen. Die Fahrt war ein sehr aufregendes Abenteuer („A very exciting adventure“), wie die Flieger sich ausdrücken. Chamberlain hat sofort ein Telegramm an Chamberlains Mutter an ihn übermittelt. Um 17 Uhr nachmittags war dann der Weiterflug, daß Chamberlain mit seinem Kameraden Devine morgen die Weiterreise nach Berlin mit der eigenen Maschine antritt und dann nach Berlin in Helsingfors und sie schlafen nun nach dem großen Anstrengung in Rottbus, zum ersten Mal auf deutschem Boden.

Im Auftrag der amerikanischen Flieger in Berlin hat sich der Reichshauptstadt Post nach Rottbus begeben, um im Namen der amerikanischen Flieger den Piloten die herzlichsten Glückwünsche zu übermitteln. Und Chamberlain und Fliegerangehörige werden heute nach der Unfallstelle des Flugzeuges geschickt.

Die Berlin die Flieger empfangen wollte...

Zwischen Hoffen und Seiden.

Eigener Drahtbericht.

Regierungliche Vollziehungsmaßnahmen.

Das Vollziehungsamt Berlin, das nach der ersten Linie für die Gesamtorganisation verantwortlich ist, hatte das Helsingfors-Fliegen in einem derartig weiten Umfang mit einem solchen Umfang von Schülern abgelehnt, daß für den normalen Sterblichen ein Verbot auf ein bis zwei Kilometer fast eine Unmöglichkeit war. Dabei hatte man auf der anderen Seite das Verbot des eigentlichen Flugplatzes von einer Bezahlung in Höhe von 5 Mark abhängig gemacht. Die Folge davon war, daß Tausende am Samstagabend wieder aufstehten und daß sich schließlich eine kleine Menge von Beurlaubten auf dem eigentlichen Flugplatz einfand, die so sehr gering war, daß es besser ist, keine Rede davon zu machen. Man hatte für diese geringe Anzahl von Menschen ein Vollziehungsamt zur Verfügung gestellt, das es geradezu lächerlich wirkte. Man kann wohl, ohne allen Grund von der Wirklichkeit abzuweichen, sagen, daß es angeht, das Angebot an Beurlaubten mit dem an Aufnahmen der Flieger. Die Frage, der solche Beurlaubungen keinerlei Vergütungen, sondern schwere Arbeit bedeutet, hatte man außerdem in einer unangenehm Weise behandelt, daß nur zwei charakteristische Beispiele herausgehoben werden sollten, um einen der Öffentlichkeit einen leisen Begriff davon zu geben, wie schwierig es den Vermittlern zwischen Fliegern und Beurlaubten manchmal sein konnte. Man konnte, um ihrer Pflicht zu genügen, den Fliegern, daß bei dieser Veranstaltung ausgerechnet 20 bis

Berlin, 6. Juni. Man muß schon an die schier unvergleichlichen Juppel-Tage vor leicht rund 20 Jahren erinnern, um eine Parallele für die Stimmung zu finden, die die Reichshauptstadt vom Freitagabend bis zum Sonntagmittag des zweiten Fliegerfestes von „Himmelhoch jauchend“ bis zum Tode betäubt einigermassen aus den, die sie nicht miterlebt haben, begreiflich zu machen. In dem Augenblick nämlich, in dem der amerikanische Flieger Clarence Chamberlain mit seinem Kameraden Devine am Samstagvormittag nach mitteleuropäischer Zeit um 11 Uhr 00 Min. mit dem Helsingfors-Fliegen „Columbia“ vom Flughafen Rottbus abflog, war mit dem wahr-scheinlichen Ziel Berlin, war er der erklärte Held der Reichshauptstadt, dessen Ankunft man von Stunde zu Stunde mit wachsendem Fieber entgegen sah. Von dem Empfang Charles Lindberghs in Paris und London weiß man, daß das erste die ebenso lebensgefährlich sein kann, für den, den sie betrifft, als sanftes Händchen. Man ging deshalb in Berlin von der sehr richtigen Erwägung aus, daß man die beiden kühnen Männer, die von Amerika nach Deutschland kamen, würdig, aber nicht fanatisch empfangen müsse. Was aber in Paris und London zu viel geschehen war, das sollte nun in der Reichshauptstadt in sein Gegenteil umgewandelt werden. Man sollte einen solchen Katastrophen, daß man eigentlich froh war, daß Chamberlain und Devine heute ihr Ziel, Tempelhof, Helsingfors, nicht erreicht haben, sondern erst morgen einreisen werden und man infolgedessen Zeit nehmen hat, um aus den Erfahrungen von Sonntag und Montag zu lernen.

und ausländische Journalisten, also die öffentliche Meinung der ganzen Welt, anwesend waren, und die Presse in dem Gedächtnisraum des Flugbahnhofs Tempelhof ohne Sitzgelegenheit untergebracht. Das Restaurant des Flughafens war für die Leute reserviert, die zum Flug bereit waren, ebenso der Park. Die Presse hatte, ebenso der Park, den aber gleichzeitig auch das Publikum benutzen durfte. Wenn die ganze Veranstaltung an einem Sonntag gewesen, so hätte sie sich am Sonntag in den frühen Abendstunden erledigen können. Die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

und später eine etwas größere Gruppe der Presse und des Publikums. Die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren, erschienen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

geller und schließlich worden war. Damit war die Fahrt nach Berlin, welche die Flieger ihren Flugplan beabsichtigten, mit ihrem eigenen Apparat über den Atlantik zu erreichen. Am Freitag, den 1. Juni, um 11 Uhr 15 Min. bis Montag auszufliegen. Die beiden ersten Flieger, die zum Flug bereit waren, erschienen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

Schon am Sonntag in den frühen Abendstunden erschienen die ersten Neugierigen drängen in Tempelhof. Gegen Mitternacht war dann all das erste, was aus dem Tempelhof zu hören war, das Geräusch der beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren. Die Presse und das Publikum warteten auf die beiden Motorflieger, die zum Flug bereit waren.

mit einem Flugzeug über den Ozean zu fliegen. Die Regierung plant für Chamberlain und Levine die gleichen Ehrenten wie für Lindbergh. In Flugkreisen betrachtet man Chamberlains Flug von 3700 Meilen als einen neuen Ausbreitungsrekord, obgleich man bedauert, daß er einer Rotlandung gezwungen war.

Die enttäuschten Römer.
Eigener Drahtbericht.
Rom, 6. Juni. Die Nachricht von der „Columbia“ in Deutschland ist in Rom mit einiger Enttäuschung aufgenommen worden, da man bereits hier alle Vorbereitungen für den Empfang getroffen hatte. Der Unterstaatssekretär der Luftfahrt, Balbo, hatte sich mit seinem Kabinett in der Nacht von Sonntag auf Montag persönlich nach dem Flughafen begeben, um die Vorbereitungen bei der eventuellen Ankunft der „Columbia“ zu übersehen. Zahlreiche Schwenkwerfer hatten die ganze Nacht vergeblich den Himmel nach der „Columbia“ abgesehen. In den ersten Morgenstunden von Montag war eine ansehnliche Menschenmenge nach dem Flughafen erschienen, mußte aber enttäuscht wieder umkehren.

Europareise der Fliegergattinnen.
Drahtbericht.
All. New York, 5. Juni. Frau Chamberlain und Frau Levine reisen morgen mit der „Berengaria“ nach Europa. Frau Chamberlain gab ihrer Dame, baroness von Lindbergh, das Wort, daß sie die beiden Fliegergattinnen begleitet werden und daß sie während ihres Aufenthaltes, einen Weltrekord aufstellen, Erfüllung gefunden hat. Sie fügte hinzu, daß die Anerkennung dem Erbauer des Bellanca-Flugzeugtyps und dem Besitzer der „Columbia“, Levine, der den Erfolg möglich gemacht habe, zukommen.

Wer ist Chamberlain?
Chamberlain ist für seinen Ozeanflug dadurch besonders bekannt, daß er bereits vor sechs Wochen einen Weltrekordflug unternommen hat, der tatsächlich eine viel größere Leistung war als die Leistungen Lindberghs. Während Lindbergh seinen 6100-Kilometer-Flug in 33 Stunden zurückgelegt hat, ist Chamberlain bereits am 11. April in Long Island zu einem Flug aufgebrochen, während dessen er während 51 Stunden in der Luft blieb. Diese Leistung befähigte ihn also, auch den Flug New York-Berlin zu unternehmen, der viel weiter ist als der Flug New York-Paris. Chamberlain ist ein Mann von 32 Jahren und hat sich in der letzten Zeit als Flieger besonders hervorgetan. Er war derjenige, der zuerst den Flug New York-Paris plante, denn er wollte seinem Weltrekordflug auch die erste Überquerung des Ozeans auf dem Flugzeug von New York bis nach Paris folgen lassen. Er dachte daran, ungefähr gleichzeitig mit Ruppel auszufliegen, konnte aber von seinen Geldgebern nicht erreichen, daß sie seine Bedingungen erfüllten.

Das Flugzeug, auf dem Chamberlain den Flug unternahm, ist die „Columbia“. Es ist das größte Flugzeug, auf dem er seinen berühmten Ozeanflug machte. Zum Unterschied von dem Flugzeug Lindberghs ist es viel größer und schwerer gebaut. Es wiegt nämlich 300 engl. Pfund mehr als das Flugzeug Lindberghs, das nur rund 1500 Pfund wiegt. Mit diesem größeren Gewicht ist auch eine höhere Tragfähigkeit verbunden, die dem Flieger die Winde eines großen Vorrats von Benzin gestattet. Insofern ist das Flugzeug Chamberlains näher dem Idealflugzeug für Ozeanüberquerungen; denn diejenigen Flugzeuge, die späterhin dem Ozeanverkehr dienen werden, werden unter allen Umständen andere Dimensionen haben müssen als das Flugzeug Lindberghs. Charakteristisch dafür sind die bei der Flugzeugtypen, die Jungs und Dornier für den Ozeanflug zum Teil planen, zum Teil bereits fertiggestellt haben. Auch Edmund Rumpler, der berühmte deutsche Flugzeugbauer, hat jüngst genauere Pläne über ein Ozean-Flugzeug mitgeteilt. Alle diese Flugzeuge haben als oberste Forderung der Konstruktion größte Tragfähigkeit aufgestellt. Insbesondere hat Rumpler einen Plan, einen ganz neuartigen Typ von Flugzeugen zu schaffen, der über 100 Personen fassen soll. Das Flugzeug von Chamberlain ist natürlich noch nicht ein derartiger Idealflug für Ozeanflüge. Immerhin aber ist es vielleicht das gezeichnete Sportflugzeug für sehr weite Flugstrecken.

Fliegerrennen
Nennen zu Krefeld. 1. Nennen: 1. Wallia, 2. Bolabera, 3. Ganner, Tot: 23-15, 16. — 2. Nennen: 1. Bijon, 2. Wiltur, 3. Wadze, Tot: 109-28, 17. — 3. Nennen: 1. Goldrente, 2. Wilhelm Tell, 3. Rabala, Tot: 35-17, 29, 29. — 4. Nennen: 1. Dittator und Freigeld, 3. Boniburg, Tot: 74-33, 22-16, 17. — 5. Nennen: 1. Lirano, 2. Grenzschuß, Tot: 49-19, 19. Zwei Rennen — 6. Nennen: 1. Mail, 2. Zingwer, 3. Bundesbruder, Tot: 69-23, 32, 16. — 7. Nennen: 1. Herz Lonia, 2. Zeejager, 3. Francois 1 und Herina, Tot: 68-17, 21, 6, 11.

Nennen zu Berlin-Spargenberg. 1. Nennen: 1. Baba, 2. Dertin, 3. Alenberger, Tot: 13-13, 27, 20. — 2. Nennen: 1. Velopos, 2. Terrara, 3. Cia, Tot: 27-13, 16, 19. — 3. Nennen: 1. Ginetto, 2. Saladin, 3. Honor, Tot: 90-27, 37. — 4. Nennen: 1. Oberwinter, 2. Indigo, 3. Melus, Tot: 19-11, 13, 12. — 5. Nennen: 1. Loretto, 2. Julius Hofmann, 3. Ausbund, Tot: 18-12, 14. — 6. Nennen: 1. Rudat, 2. Palsander, 3. Emmerag, Tot: 22-12, 12, 24.

Nennen zu Frankfurt. 1. Nennen: 1. Kerk, 2. Balfner, 3. Gabil, Tot: 14-11, 12, 19. — 2. Nennen: 1. Kerkante, 2. Kupa, 3. Kerkante, Tot: 71-13, 13, 13. — 3. Nennen: 1. Kerkante, 2. Kupa, 3. Kerkante, Tot: 35-17, 44, 47. — 4. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 5. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 6. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 7. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 8. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 9. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 10. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 11. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 12. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 13. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 14. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 15. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 16. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 17. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 18. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 19. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 20. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 21. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 22. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 23. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 24. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 25. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 26. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 27. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 28. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 29. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 30. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 31. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 32. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 33. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 34. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 35. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 36. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 37. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 38. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 39. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 40. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 41. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 42. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 43. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 44. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 45. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 46. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 47. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 48. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 49. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 50. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 51. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 52. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 53. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 54. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 55. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 56. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 57. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 58. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 59. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 60. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 61. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 62. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 63. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 64. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 65. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 66. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 67. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 68. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 69. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 70. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 71. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 72. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 73. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 74. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 75. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 76. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 77. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 78. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 79. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 80. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 81. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 82. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 83. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 84. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 85. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 86. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 87. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 88. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 89. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 90. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 91. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 92. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 93. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 94. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 95. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 96. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 97. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 98. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 99. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 100. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 101. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 102. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 103. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 104. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 105. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 106. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 107. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 108. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 109. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 110. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 111. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 112. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 113. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 114. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 115. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 116. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 117. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 118. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 119. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 120. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 121. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 122. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 123. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 124. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 125. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 126. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 127. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 128. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 129. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 130. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 131. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 132. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 133. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 134. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 135. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 136. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 137. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 138. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 139. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 140. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 141. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 142. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 143. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 144. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 145. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 146. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 147. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 148. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 149. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 150. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 151. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 152. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 153. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 154. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 155. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 156. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 157. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 158. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 159. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 160. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 161. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3. Kupa, Tot: 37-22, 17, 16. — 162. Nennen: 1. Kupa, 2. Kupa, 3.

Der Fußball an den Pfingsttagen.

1. 1. 1. General 0:5 3. 3. Wenzel -
Page 87 25

Preußen Aresfeld mit Honken und Schäfer in guter Form. — Große Erfolge der Hamburger Viktoria. — Unipredhender Besuch.

10/11/54
 10/12/54
 10/13/54
 10/14/54
 10/15/54
 10/16/54
 10/17/54
 10/18/54
 10/19/54
 10/20/54
 10/21/54
 10/22/54
 10/23/54
 10/24/54
 10/25/54
 10/26/54
 10/27/54
 10/28/54
 10/29/54
 10/30/54
 10/31/54
 11/1/54
 11/2/54
 11/3/54
 11/4/54
 11/5/54
 11/6/54
 11/7/54
 11/8/54
 11/9/54
 11/10/54
 11/11/54
 11/12/54
 11/13/54
 11/14/54
 11/15/54
 11/16/54
 11/17/54
 11/18/54
 11/19/54
 11/20/54
 11/21/54
 11/22/54
 11/23/54
 11/24/54
 11/25/54
 11/26/54
 11/27/54
 11/28/54
 11/29/54
 11/30/54
 12/1/54
 12/2/54
 12/3/54
 12/4/54
 12/5/54
 12/6/54
 12/7/54
 12/8/54
 12/9/54
 12/10/54
 12/11/54
 12/12/54
 12/13/54
 12/14/54
 12/15/54
 12/16/54
 12/17/54
 12/18/54
 12/19/54
 12/20/54
 12/21/54
 12/22/54
 12/23/54
 12/24/54
 12/25/54
 12/26/54
 12/27/54
 12/28/54
 12/29/54
 12/30/54
 12/31/54
 1/1/55
 1/2/55
 1/3/55
 1/4/55
 1/5/55
 1/6/55
 1/7/55
 1/8/55
 1/9/55
 1/10/55
 1/11/55
 1/12/55
 1/13/55
 1/14/55
 1/15/55
 1/16/55
 1/17/55
 1/18/55
 1/19/55
 1/20/55
 1/21/55
 1/22/55
 1/23/55
 1/24/55
 1/25/55
 1/26/55
 1/27/55
 1/28/55
 1/29/55
 1/30/55
 1/31/55
 2/1/55
 2/2/55
 2/3/55
 2/4/55
 2/5/55
 2/6/55
 2/7/55
 2/8/55
 2/9/55
 2/10/55
 2/11/55
 2/12/55
 2/13/55
 2/14/55
 2/15/55
 2/16/55
 2/17/55
 2/18/55
 2/19/55
 2/20/55
 2/21/55
 2/22/55
 2/23/55
 2/24/55
 2/25/55
 2/26/55
 2/27/55
 2/28/55
 2/29/55
 2/30/55
 3/1/55
 3/2/55
 3/3/55
 3/4/55
 3/5/55
 3/6/55
 3/7/55
 3/8/55
 3/9/55
 3/10/55
 3/11/55
 3/12/55
 3/13/55
 3/14/55
 3/15/55
 3/16/55
 3/17/55
 3/18/55
 3/19/55
 3/20/55
 3/21/55
 3/22/55
 3/23/55
 3/24/55
 3/25/55
 3/26/55
 3/27/55
 3/28/55
 3/29/55
 3/30/55
 3/31/55
 4/1/55
 4/2/55
 4/3/55
 4/4/55
 4/5/55
 4/6/55
 4/7/55
 4/8/55
 4/9/55
 4/10/55
 4/11/55
 4/12/55
 4/13/55
 4/14/55
 4/15/55
 4/16/55
 4/17/55
 4/18/55
 4/19/55
 4/20/55
 4/21/55
 4/22/55
 4/23/55
 4/24/55
 4/25/55
 4/26/55
 4/27/55
 4/28/55
 4/29/55
 4/30/55
 5/1/55
 5/2/55
 5/3/55
 5/4/55
 5/5/55
 5/6/55
 5/7/55
 5/8/55
 5/9/55
 5/10/55
 5/11/55
 5/12/55
 5/13/55
 5/14/55
 5/15/55
 5/16/55
 5/17/55
 5/18/55
 5/19/55
 5/20/55
 5/21/55
 5/22/55
 5/23/55
 5/24/55
 5/25/55
 5/26/55
 5/27/55
 5/28/55
 5/29/55
 5/30/55
 5/31/55
 6/1/55
 6/2/55
 6/3/55
 6/4/55
 6/5/55
 6/6/55
 6/7/55
 6/8/55
 6/9/55
 6/10/55
 6/11/55
 6/12/55
 6/13/55
 6/14/55
 6/15/55
 6/16/55
 6/17/55
 6/18/55
 6/19/55
 6/20/55
 6/21/55
 6/22/55
 6/23/55
 6/24/55
 6/25/55
 6/26/55
 6/27/55
 6/28/55
 6/29/55
 6/30/55
 7/1/55
 7/2/55
 7/3/55
 7/4/55
 7/5/55
 7/6/55
 7/7/55
 7/8/55
 7/9/55
 7/10/55
 7/11/55
 7/12/55
 7/13/55
 7/14/55
 7/15/55
 7/16/55
 7/17/55
 7/18/55
 7/19/55
 7/20/55
 7/21/55
 7/22/55
 7/23/55
 7/24/55
 7/25/55
 7/26/55
 7/27/55
 7/28/55
 7/29/55
 7/30/55
 7/31/55
 8/1/55
 8/2/55
 8/3/55
 8/4/55
 8/5/55
 8/6/55
 8/7/55
 8/8/55
 8/9/55
 8/10/55
 8/11/55
 8/12/55
 8/13/55
 8/14/55
 8/15/55
 8/16/55
 8/17/55
 8/18/55
 8/19/55
 8/20/55
 8/21/55
 8/22/55
 8/23/55
 8/24/55
 8/25/55
 8/26/55
 8/27/55
 8/28/55
 8/29/55
 8/30/55
 8/31/55
 9/1/55
 9/2/55
 9/3/55
 9/4/55
 9/5/55
 9/6/55
 9/7/55
 9/8/55
 9/9/55
 9/10/55
 9/11/55
 9/12/55
 9/13/55
 9/14/55
 9/15/55
 9/16/55

1. 1. 1. General 0:5 3. 3. Wenzel -
Page 87 25

128

Hauptgeschichten

Beilage

Anzeigenpreis
10 Hg. — R.
zusätzlich ohne
(Wortwechsel)

Nr. 130

Wieder in
Kordord erru
Clarence C
jezt heraus
Passage
und nach der
fischen Inst
Lindberg
nungsref
ten gleich 4
fische Lindb
Kordordinh
den. Allerdi
nau sein Z
reichen. Er
hrochemen
nollanden, e
Bahnsfiede
aufzunehmen
bus, weil d
Wollen die
den fähnen
eigenen ode
siegen werde

Chamberl
einem Jäh
Ford, am
scher, 11. U
Flugplatz
dorf in d
(einer 200p
chine) gest
liche Reiten

Die festg
zeug zuer
wie Lindber
nach Südt
reicht wurde
Melbungen
lung soll C
sein, wo er
anderer Seit

Chamberl
Sehr sch
Kanal, wo
bestigter Ne
Boulogne fu
zu fliegen.
auf Kobi
len, über
Chamberl
gestellt, da
etwa um 4
Südharz ent
makte er se
zu Ende
Devine", so
wir uns zur
von Seen g
schen zwei
Biese, auf d
weise ohne
herausstie
haben wir
oder sehr
wesen. D
von Benzin
Wasser. D
gekommen, d

Um 9.35
seinen Flug
uhr in A
neuten Ben
auf einer fu
Landung
stand, wo

Die Ben
Ueber di
Schosarob
An der Bah
der Luftkur
auf einer W
Flugzeug no
aus dem Ma
landen Cha
Devine e
stehend, d
die Russk
tion Neuvor
stens Benzi
sch auch der