

der Geschichte der Luftfahrt. Wenn die Flieger auch in Amerika erklärt hätten, daß sie nur das geleistet hätten, was hunderte und tausende ihrer Kameraden gerne auch getan hätten, so wären ihnen die Mittel dazu in die Hand gegeben worden, so müßte doch hervor- gehoben werden, daß diese vier Männer die Kraft und Energie aufgebracht, daß sie sich durchgesetzt hätten, um diese Möglichkeiten in die Hand zu bekommen und ihr Vorhaben durchzuführen.

Aus der Hand des Präsidenten von Gronau nahmen die Flieger ein Erinnerungsgeheimnis des Aero-Clubs in Gestalt einer silbernen Schale in Empfang.

Überbürgermeister Stadtpfarrer Dr. Rippert hat dann die vier Flieger, ihre Namen zur bleibenden Erinnerung an diese Leistung in das Goldene Buch der Stadt Berlin eingetragen. Das Buch war, um den Fliegern eine Fahrt ins Rathaus zu ersparen, im Festsaal aufgelegt. Die vier deutschen Ozeanflieger lebten ihre Namen unter die letzte, fast noch feuchte Unterschrift des italienischen Luftmarschalls Stalo Balbo.

Auch Staatssekretär Milch überreichte jedem der vier Männer eine Erinnerungsmedaille, die ihre persönlichen Freunde im Luftfahrtministerium gestiftet haben.

Gliedwortsch des Führers.

Während der Begrüßungsfeier lief eine große Anzahl von Gliedwortsch Telegrammen ein.

Der Führer landete an die erfolgreichen deutschen Ozeanflieger folgendes Telegramm: „An die Belagerung der D-Don, Berlin, Haus der Flieger. Zu Ihrem glänzenden Erfolg spreche ich Ihnen meine Anerkennung und herzlichsten Glückwünsche aus. Adolf Hitler.“

Das Telegramm des Generalfeldmarschalls Hermann Göring an die Ozeanflieger hat folgenden Wortlaut: „Voll Stolz begrüße ich Sie zu dieser großartigen Leistung und beglücke Sie auf das herzlichste. Sie haben mit Ihrer bewundernswürdigen Tat erneut dazu beigetragen, Deutschlands Namen in der Luftfahrt vor aller Welt zu setzen.“

Auch Reichsminister Dr. Goebbels übermittelte den Vierern telegraphisch seinen herzlichsten Glückwunsch.

Vor dem Haus der Flieger wartete während des Festaktes eine große Menschenmenge, die immer wieder Heilrufe ausstieß. Auch ein neuer, im Chor gesprochenen Vers wurde hierbei geboren: „Im Regen stehen wir nicht schön, wie wollen unsre Flieger sein.“

Die Ozeanflieger erzählen.

Nach der offiziellen Feierlichkeit und nach einem kleinen Imbiß hatten die Pressevertreter Gelegenheit, sich mit den Ozeanfliegern zu unterhalten. Flugkapitän Alfred Hente, Hauptmann Rudolf von Moreau, Oberfliegerführer Paul Dierberg und Oberfliegerführer Walter Kober bildeten eine echte Fliegergemeinschaft; das, was sie geleistet haben, was von aller Welt als eine der größten fliegerischen Leistungen anerkannt wird, erscheint ihnen wie eine Selbstverständlichkeit.

Einer ergänzt in diesem Gespräch die Ausführungen des anderen, und keiner macht großes Aufheben von den Schwierigkeiten und Gefahren eines solchen Fluges. Besonders das sollen alle der Beratung des Reichswirtschaftsministeriums durch die Deutsche Seewarte, die so ausgezeichnete Dienste geleistet hat, daß sie danach ihre ganze Navigation ausrichten konnten. Punktgenau und alle übrigen Hilfsmittel waren eigentlich nur eine Kontrolle. Hin- und Rückflug ohne Zwischenfälle verlaufen. An den Motoren hat es nicht den geringsten Schaden gegeben.

Der Flug Berlin-Newport wurde einen Tag früher angetreten, als ursprünglich geplant war, weil die Wetterbedingungen gerade sehr günstig waren. Tatsächlich war das Flugwetter ausserordentlich gut mit Gegenwind von 25-30 Kilometern in der Stunde. Auf dem Hinflug wurde eine Höhe von durchschnittlich 2000 Metern gewählt, weil hier die Gegenströmungen nicht so heftig waren und man mit dem Benzin haushalten mußte. Bei der Ankunft in Newport war noch ein Benzinvorrat vorhanden, der für weitere 2 1/2 Flugstunden gereicht hätte.

In Newport hatten die Flieger erwartet, gleich ins Hotel gehen zu können. Der ihnen bereitete Empfang war aber so überwältigend und herzlich, daß davon noch lange nicht zu denken war. Die erste Begrüßung wurde ihnen noch in der Luft durch Spezialflugzeuge amerikanischer Fliegergesellschaften und Verkehrsflieger erteilt. Ueberrassend haben unsere Flieger die Hilfe von ihrem Empfang in Newport gleich nach Deutschland mitgebracht, da es eine schnellere Transportmöglichkeit wirklich nicht gab.

Der Flug von Berlin nach Newport erfolgte auf der kürzesten direkten Strecke. Die 6400 km wurden demnach in 24 Stunden 54 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 260 km zurückgelegt. Zeitweise herrschte starke Wolkendecke, und in der Nordsee wurde von weitem ein Gewitter beobachtet. An der Küste von Newfoundland wurde der übliche Refueling- und bei angetroffen. Das aussergewöhnliche Erlebnis auf dem Hinflug war die Sichtung eines Eisbergs. Hauptmann von Moreau, der seinen ersten Ozeanflug machte, meinte, ein „tomatisches Schiff“ zu sehen. Dierberg aber, der zwei Jahre als Katapultflieger auf der „Bremen“ war, stellte fest, daß es sich um einen Eisberg handelte, und Kober erklärte dann sofort plausibel die funktionale Bedeutung. Schlechter wurde das Wetter erst an der amerikanischen Küste, aber für unsere Ozeanflieger spielt das keine große Rolle mehr, denn das Landflugzeug hatte den Ozean überquert, und man wußte sich ja bereits wieder über festem Boden.

In Newport mußte das Flugzeug von 50 Marinejagden und 300 Piloten vor dem Anflug des begehrten Publikums geschützt werden. Für die Belagerung wurde in rührender Weise gesorgt.

Nachhaltigen Eindruck scheint auf unsere Flieger die Fahrt durch Newport ausgeübt zu haben, die in schnellstem Tempo mit großer Eile und voranschreitenden Szenen vor sich ging. Diese Eile brachte die Flieger nach dem Flughafen Floyd Bennett zurück.

Eigentlich sollte der Rückflug erst am Sonntag erfolgen, doch hatten die Newporter Blätter berichtet, daß der Abflug am Sonnabend 9 Uhr Ortszeit erfolgen werde, und kurz entschlossen startete die „Condor“-Maschine dann auch zu der von den Newporter Blättern vorgesehenen Zeit.

Der Rückflug nach Berlin.

Der Abflug von Newport erfolgte nach überaus herrlicher Verabschiedung. In liebevollster Fürsorglichkeit hatten die Amerikaner unseren Fliegern Vorräte mitgegeben, die für die fünfjährige Zeit gereicht hätten. Wegen der hohen Belastung flog das Flugzeug zunächst drei Stunden lang in 2000 m Höhe, ging dann auf 3000 m und später auf 4000 m, weil dort günstigere Winde angetroffen wurden.

Auf dem Rückflug wurde die übliche, also längere Route gewählt. Die 6800 km wurden in der Rekordzeit von 19 Stunden 54 Minuten zurückgelegt, d. h. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 335 km. Auch auf dem Rückflug war das Wetter größtenteils gut.

Die Dampfer meldeten zwar schweren Seegang, aber über den Wolken flog man im Sonnenschein. Ueber Island kam das Flugzeug in der Höhe von 4000 m in eine Vereisungszone hinein und mußte daher tiefer gehen, um das Eis los zu werden. Der europäische Kontinent wurde bei Island am Sonntag früh 4.45 Uhr erreicht, und um 8 Uhr wurde die holländische Küste angefliegen.

Immer wieder betonten die Flieger die ausgezeichneten Eigenschaften des Flugzeuges und der Motoren;

Die Männer, die den Erfolg verbürgten.

Die vier bewährten Ozeanflieger.

Flugkapitän Alfred Hente, Hauptmann Rudolf von Moreau, Oberfliegerführer Walter Kober und Oberfliegerführer Paul Dierberg — dies sind die vier deutschen Männer, die als erste Menschen in dreieinhalb Tagen den Atlantischen Ozean zweimal überquert, die die 6400 Kilometer lange Strecke zwischen Berlin und Newport hin und zurück, beide Male im Dnechflug und in Rekordzeit, und zwar in einem Verkehrsflugzeug, zurückgelegt haben. Am Mittwoch, dem 10. August, um 19.53 Uhr, starteten sie mit der viermotorigen Focke-Wulf-Maschine Fw 200 „Condor“ auf dem bei Berlin-Spandau gelegenen Flugplatz Staaken, am Donnerstagabend um 20.53 Uhr landeten sie, wie sie es sich vorgenommen hatten, auf dem Floyd-Bennett-Flugplatz in Newport. Am Samstag, dem 13. August, um 14.03 Uhr, erhoben sie sich mit ihrem Flugzeug wieder in die Luft, und am Sonntagvormittag um 9.57 Uhr trafen sie wieder in Berlin ein. 24 Stunden und 54 Minuten haben sie für den Ost-West-Flug gebraucht, 19 Stunden und 54 Minuten für den West-Ost-Flug. Sie haben eine Leistung vollbracht, die das deutsche Volk zum Stolz auf solche Männer berechtigt, die aber auch die treffliche Qualität des von ihnen benutzten Flugzeuges und damit überhaupt den hohen Stand des deutschen Flugzeugbaues bewahrt.

Der 22jährige Flugkapitän Hente

wurde am 22. November 1902 in Groß-Tschirn geboren und hat eine langjährige Praxis im Verkehrsflugverkehr hinter sich. Von 1929 bis 1935 war er bei der Südbayerischen Luftverkehrsgesellschaft „Scania“ tätig, eine Zeit, die für ihn eine gute Vorbereitung für den Groß- und Verkehrsflugverkehr war. Nach seinem Eintritt in die Deutsche Luftwaffe, der am 1. August 1935 erfolgte, fand er im Südatlantik-Flugdienst Verwendung. Neben einer zwölfmaligen Überquerung der Südatlantikpoststrecke der DSH hatte er

auch schon vor dem Flug mit der „Condor“ viermal den Nordatlantik überflogen. Seine großen Erfahrungen im Ozeanflugverkehr fanden durch seine Ernennung zum stellvertretenden Atlantik-Flugbetriebsleiter der Luftwaffe ihre Anerkennung.

Hauptmann von Moreau,

der am 8. Februar 1910 in München geboren wurde, ist seit 1937 Hauptmann der Luftwaffe. Nach einem Besuch der Technischen Hochschule in München und Prag ist er seit 1931 fliegerisch tätig. Seine großen Erfahrungen im Weltfliegen konnte er besonders im vergangenen Jahr beweisen, als er als Flugzeugführer des dreimotorigen Junkers-Großflugzeuges „Ju 52“ mit dem Leiter der Junkerswerke, Dr. Koppenberg, einen Flug rund um Afrika unternahm. Zum ersten Male wurde damals mit einer großen deutschen Verkehrs- maschine Belgisch-Kongo und Französisch-Westafrika überquert. Hauptmann von Moreau war Ordnonanz-Offizier des Staatssekretärs der Luftwaffe, General der Flieger Milch, und ist jetzt Angehöriger des Technischen Amtes des Reichsluftfahrtministeriums.

Das dritte Mitglied der Condor-Besatzung,

Walter Kober,

konnte während des Hinfluges am 11. August seinen 30. Geburtstag feiern. Nachdem er schon früher bei der Luftwaffe tätig war, zog es ihn nach der Maschinenbau- schule, als die Luftfahrt ihren hohen Aufstieg erlebte, wieder zu seiner alten Tätigkeit zurück. Seit dem 1. Oktober 1933 ist er wieder als Flieger in den Verkehrsflugzeugen der Deutschen Luftwaffe beschäftigt. Walter Kober hat neben anderen großen Flügen auch viermal den Südatlantik überquert und konnte gerade hierbei reiche Erfahrungen sammeln.

Paul Dierberg,

das vierte Besatzungsmitglied kam schon vor zehn Jahren zur Luftwaffe und ist dort seit dem 1. Juli 1934 als Funkmännchen tätig. Sowohl auf den Luftwaffen-Post- flügen von den Dampfern „Bremen“ und „Europa“ als auch auf der Südatlantikstrecke zwischen Afrika und Brasilien konnte sich Paul Dierberg auf den jetzigen Flug vorbereiten. Er hat, den jetzigen Hin- und Rückflug mit der „Condor“ eingerechnet, insgesamt 55 Mal den Ozean überquert und gehört daher zu den erfahrensten Funkmännchen der Deutschen Luftwaffe.

Schweres Unwetter über der Hocheifel.

Zahlreiche Familien im Dorf Herchbroich obdachlos.

× Aidenau, 14. August.

In der Nacht zum Sonntag ging über das Gebiet der Hocheifel ein schweres Unwetter nieder, von dem vor allem das etwa drei Kilometer vor Aidenau entfernte ländliche Dorf Herchbroich betroffen wurde.

Gegen 1 Uhr nachts, als die Dorfbewohner im Schlaf lagen, vernahmen einige Einwohner ein starkes Rauschen. Als sie an die Fenster ihrer Wohnungen traten, sahen sie ein gewaltiges Wasser- massen zu Tal stürzen und den ganzen Ort überfluteten. In aller Eile wurde die Bevölkerung alarmiert und das Vieh aus den Ställen getrieben. In wenigen Minuten drang das Wasser in die Häuser und in die Ställe ein, alles mit sich reichend, was sich ihm in den Weg stellte. Immer höher stiegen die Fluten, und bald schwammen selbst die Betten aus den Häusern fort.

Bereits nach kurzer Zeit traf die Feuerlöschpolizei von Aidenau in dem vom Hochwasser betroffenen Orte ein. Sie leitete sofort eine Evakuierung ein, die sich in der Hauptsache auf den Schutz von Menschen und Vieh beschränkte. Die Fluten, die immer höher stiegen und schließlich katastrophale Formen annahmen, zogen in besonderem Maße den oberen Teil von Herchbroich in Mitleidenhaft, denn hier standen schließlich sämtliche Häuser meterhoch unter Wasser.

an den Motoren brauchte nicht einmal eine Kerze aus- gewechselt zu werden.

Niemals kam auch nur ein Gefühl der Unsicherheit darüber auf, daß man in einem Landflugzeug den Ozean überquerte. Die Gewissheit des Gefühls des doppelten Ozeanfluges war so groß, daß man es nicht einmal für erforderlich gehalten hatte, das Flugzeug zu versichern.

Obgleich keiner der vier Männer während des Fluges eine Minute geschlafen hat, machen alle einen außerordentlich frischen Eindruck. Sie folgten heute nachmittags einer Einladung zu einer Fernschreibung in der Rundfunkstation und wohnten dann dem Länder- kampfe Deutschland-Amerika im Olympia- Stadion bei.

Das Langstreckenflugzeug Fw 200 „Condor“ ist mit den modernsten Erzeugnissen der Luftfahrtindustrie ausgerüstet, u. a. mit einer automatisierten Aussteuerung der Ja. Siemens, die dem Piloten die Kursführung erleichtert. Das präzise Arbeiten dieser Automatik hat der Besatzung auch bereits beim Hinflug über den Atlantik wertvolle Hilfe geleistet. Die Siemens-Aussteuerung war vom Start ab bis zur Landung eingeschaltet und hat sich glänzend bewährt.

„Die Zeit ist reif für einen planmäßigen ganz- jährigen Postflugdienst über den Nordatlantik.“

Wenige Stunden nach der Landung des Atlantikflugzeuges in Berlin hat ein Vertreter der „National-Zei- tung“ Gelegenheit, sich mit dem Staatssekretär des Reichsluftfahrtministeriums, General der Flieger Milch, über die Ausrichtungen des deutschen Rekordfluges auf den Plan einer nordatlantischen Fluglinie zu unterhalten. „Die Erfahrungen“, so äußerte General der Flieger Milch, u. a. „die man in den 54 Überquerungen des Nord- und Südatlantik machte, sind so umfangreich, und die Leistungen technisch und fliegerischer Natur so großartig, daß Deutschland und die anderen Nationen heute die größten Chancen besitzen, eine zuverlässige und schnelle Nordatlantik-Fluglinie einzurichten, die das ganze Jahr hindurch besorgen wird.“ Die Zeit ist nun reif für einen planmäßigen Postflugdienst über den Nordatlantik.

Als ein durch die Leistung der „Condor“-Maschine nahegelegenes Ziel sieht General Milch die Verwen- dung von Landflugzeugen im atlantischen Post- und Passagierverkehr. Deutschland werde den eingeschlagenen Weg mit der Durchführung weiterer Dnech-Flüge auch in der Zukunft durchgehen.

Eröffnung einer Gedächtnisschau für den Soldatenkönig.

× Berlin, 14. August.

Im Großen Lichthof des Staatlichen Zeughauses voll- zog sich am Sonntagvormittag in Anwesenheit hoher Offi- ziere der drei Wehrmachtteile die feierliche Eröffnung einer Gedächtnisschau für Friedrich Wilhelm I., die auf Anregung des Oberkommandos der Wehrmacht aus Anlaß des 250. Geburtstages des großen Soldatenkönigs von dem Direktor des Zeughauses, Kommandeur a. D. Lorey, gestaltet wurde. Der Kommandeur der Kriegsakademie, General der Infan- terie Liebmann, hielt die Eröffnungsansprache. Er begrüßte die Erschienenen im Auftrage des preussischen Ministerpräsidenten, Generalfeldmarschall Göring, und entwarf ein packendes Bild des Soldaten, Staatsmannes und Menschen König Friedrich Wilhelm I.

Siegreicher nationaler Vormarsch an allen Fronten.

DNB Bilbao, 14. August.

Wie der nationalspanische Heeresbericht meldet, griffen die nationalen Truppen an der Castellon-Front im Abschnitt Pavia in der Nacht zum Sonntag über- raschend an und besetzten die feindlichen Gräben sowie das Widerstandszentrum La Macia. An der Teruel- Front im Abschnitt Albarracín kämpften die nationalen Truppen am Sonnabend das eingekesselte Gebiet und vernichteten die feindlichen Widerstandskräfte. Es wurden eine große Zahl von Gefangenen und reiche Beute an Kriegsmaterial gemacht.

An der Extremadura-Front wurde die natio- nale Offensive am Sonnabend erfolgreich und bedeutend vorgetragen. Die Zentralarmee unter Führung General Saliquet erreichte den Fluß Guadalupe, rückte längs des Flusses vor und besetzte den Ort Balbocaba.



Die erfolgreiche nationale Offensive an der Extremadura-Front.

Weltbild-Gliese (M).

Es wurden über 200 Gefangene gemacht. Die Roten ließen 450 Tote zurück, darunter befindet sich der „Brigadeführer“, ein „Major“, zwei „Hauptleute“ und ein „Leutnant“. Drei feindliche Bataillone wurden vollständig aufgerieben. In Balbocaba wurde ein vollständiges Feldlager erbeutet.

Im Abschnitt Cabeza de Buey rückte die Sil- armer General Queipo über 10 km vor. Der Feind erlitt über 500 Mann Verluste. Auch hier wurde ein Feldlager erbeutet. Die geflüchteten Einwohner Cabeza de Buey, der am Freitag von den nationalen Truppen eingenommenen Stadt in Extremadura, strömten nach ihrer Heimat zurück und begrüßten begeistert die Befreier. Auch hier haben die Roten entsetzliche Ver- brechen verübt; sie ermordeten über 50 Zivilpersonen. Ganze Familien sind ausgerottet worden. So wurden in einem Falle 14 Mitglieder einer Familie ermordet. Der Ortsgemeinde wurde unter unbeschreib- lichen Foltern zu Tode gequält. 50 Häuser wurden in Brand gesteckt. Am Sonntag traf in Cabeza de Buey ein Hilfstrupp der Sozialisten der Falange ein, der von der Bevölkerung jubelnd empfangen wurde. Sofort wurde damit begonnen, die Bevölkerung mit Lebensmitteln zu versorgen, insbesondere wurde an Kinder und Mütter Nahrungsmittel verteilt. Der Hilfs- zug führte Viehgeschaden aus allen Teilen Spaniens mit sich.

An der Extremadura-Front dauert der nationale Vorstoß weiter an. Die nationale Luftwaffe bombardiert am Sonnabend militärische Ziele in Barce- lona und bewarf am Sonntag den Bahnhof Escorbe mit Bomben.

Beitrunkener erschießt einen Passanten

DNB Bamberg, 14. August.

In den Morgenstunden des Sonntag ereignete sich in Bamberg eine schwere Bluttat. Als ein Betrunkener auf der Straße blindlings vier Revolverkugeln in die Luft abgab, wurde er von einem Passanten zur Rede gestellt. Der Betrunkenen versuchte, dem Betru- kenen den Revolver zu entreißen, wurde aber von diesem mit einem Revolverkugeln niedergestreckt. Der Getroffene war sofort tot. Durch weitere Schüsse wurde ein Braumeister schwer verletzt. Der Mörder wurde verhaftet.

„Queen Mary“ auch in der West-Ost- richtung das schnellste Schiff.

× London, 14. August.

Auch auf der Heimfahrt von Newport hat der britische Dampfer „Queen Mary“ die Leistung der „Or- mondie“ um eine Stunde 25 Minuten unter- botten und damit das „Blaue Band“ auch für die West-Ost-Atlantik-Überquerung erbeutet. Die Velleitung der „Queen Mary“ beträgt drei Tage 20 Stunden 42 Minu- ten, die Durchschnittsgeschwindigkeit 31,69 Knoten.

Weltrekordmann im Fallschirm- absprung tödlich abgestürzt.

(1) Paris, 14. August.

Bei einer Flugveranstaltung in Belcon flüchte James William, der im März 1938 den „Welt- rekord“ im Fallschirmabsprung aus einer Höhe von 11245 Metern aufstellte, tödlich ab, da sich bei einem Sprung der Fallschirm nicht geöffnet hatte.

Duff Cooper in Helsinki. Der Erste Lord der britischen Admiralität, Duff Cooper, ist Sonnabend am Bord der Admiraltätsyacht „Enchantress“ in Helsinki eingetroffen.

Ein Erl...

Mehr als irgend- mag er noch so ge- heilen haben, er- er ist uns ein Sy- lebnis, so oft un- Landtschaften sind überall anders u- Geschichte.

Nie ist mir die- ich in einem klein- fonda, wo Gelehr- Männer ihren Bu- Dedn über den S- dem Rhein gefrag- den Menschen mit- stützen, in der tro- südlichen Sternhe- meiner Heimat, u- lebhaft so daß die- den fassen Fremde- ihm aufmerksa- erzählte.

Es war für mich- denn ich sah im G- in vielen Stunden- und mit Eltern un- daß dieser Strom- Liebe auch unter S- geladen für deuts- Welt, für deuts-

Ich dachte an d- Germanen und d- dachte an die Ma- hatten und Städte- Lager am Taunus- wir heute besetzt- wiederhergestellt- deutlich fühlen, w- Grenzen gegen die- die rheinischen St- römischen Städte- Koblenz und Köln- und an Trier, da- der großen Weltk- und Weidens römi- in der Stadt das G- Boden, die „Port- daran, daß die Ger- gegen die German- das Frankenreic- langen Kämpfen e-

Über von allde- wenig erzählen. Ich- Römischen Reich- großen Aufschwung- ihre Stille hatte v- von den rheinisch- deutscher Kunst, be- Dömen zu Köln un- burg und Freiburg- in dem die schließ- und Heinrich V. in- Grabstätten der n- deutscher großer G- den räuberischen- Kaiser geprengt u- geplündert haben- haben. Nicht weit d- uns aus dem Mi- Burgunderkönig- zählte ich von jener- der Rheine, wo nenn- der Stelle, wo die- noch weiteren des- Es ist zugleich das- von sehr gewesen- war. In den Zeit- Ende des 18. un- Trilore der franz- reichheit zu h- Guttenbergs Erfind- Erfindung der W-

Und dann erzähl- gau leuchtet, wärm- Gauen, wie auf d- Mainz und Binge- freilich, da fehlen d- die Worte, alles d- ich mußte reden l- es nur ein Nader- konnte, was ich vor-

Es sei dabei keine Schwierigkeit, Maschinen zu verbessern und jeweils zu entwickeln, daß sie in der Lage seien, für die Strecke Berlin - Newport außer den großen Mengen Treibstoff auch zwei Tonnen Post mitzunehmen. Im Augenblick sei für einen ganzjährigen Flugbetrieb über den Nordatlantik das Seeflugzeug vorzu- ziehen. Man habe zurzeit große Flugboote im Bau, die gegenüber dem Landflugzeug vorerst noch den Vorzug einer größeren Sicherheit böten. Dabei sei für die Beurteilung dieser Frage nach der Zuverlässigkeit nicht die Leistungsfähigkeit der Motoren ausschlaggebend, sondern allein die auch heute noch nicht überwundene Gefahr, die für die Maschinen auf dem Nordatlantik durch Vereisung in den winterlichen Monaten bestehen. General Milch ist davon überzeugt, daß man in einigen Jahren dieses Feindes der Luftfahrt ebenso Herr werden wird, wie man auch den Nebel besiegt. „Außerdem“, so erklärte General Milch, „spricht für die Verwendung von Seeflugzeugen die Bewahrung deutscher Sicherungsschiffe, die dem Atlantik-Flugboot eine Hilfe zufallen werden lassen, die man nicht hoch genug einschätzen kann.“

„Ich hoffe“, sagte General Milch zum Schluß, „daß wir schon bald in kameradschaftlicher Zusammenarbeit mit den Luftfahrtgesellschaften anderer Nationen zur Erfüllung unserer Pläne gelangen werden. Dann wird aus aller Augen das Flugnetz, das heute die Welt umspannt, durch die Strecke Europa - Nordamerika geschlossen und vollendet sein.“

Es sei dabei keine Schwierigkeit, Maschinen zu verbessern und jeweils zu entwickeln, daß sie in der Lage seien, für die Strecke Berlin - Newport außer den großen Mengen Treibstoff auch zwei Tonnen Post mitzunehmen. Im Augenblick sei für einen ganzjährigen Flugbetrieb über den Nordatlantik das Seeflugzeug vorzu- ziehen. Man habe zurzeit große Flugboote im Bau, die gegenüber dem Landflugzeug vorerst noch den Vorzug einer größeren Sicherheit böten. Dabei sei für die Beurteilung dieser Frage nach der Zuverlässigkeit nicht die Leistungsfähigkeit der Motoren ausschlaggebend, sondern allein die auch heute noch nicht überwundene Gefahr, die für die Maschinen auf dem Nordatlantik durch Vereisung in den winterlichen Monaten bestehen. General Milch ist davon überzeugt, daß man in einigen Jahren dieses Feindes der Luftfahrt ebenso Herr werden wird, wie man auch den Nebel besiegt. „Außerdem“, so erklärte General Milch, „spricht für die Verwendung von Seeflugzeugen die Bewahrung deutscher Sicherungsschiffe, die dem Atlantik-Flugboot eine Hilfe zufallen werden lassen, die man nicht hoch genug einschätzen kann.“

„Ich hoffe“, sagte General Milch zum Schluß, „daß wir schon bald in kameradschaftlicher Zusammenarbeit mit den Luftfahrtgesellschaften anderer Nationen zur Erfüllung unserer Pläne gelangen werden. Dann wird aus aller Augen das Flugnetz, das heute die Welt umspannt, durch die Strecke Europa - Nordamerika geschlossen und vollendet sein.“

„Vorwärts auf dem Wege der Ent- wicklung des Flugwesens.“

Die Abschiedsworte des Außenministers von USA.

× Newport, 13. August.

In der Pressekonferenz nahm der amerikanische Außen- minister Duff Cooper teil, mit dem Hinweis auf den Rückflug des „Condor“, der Mannschaft freundliche Abschiedsworte zu widmen. Der Außenminister stellte die Bedeutung dieser hervorragenden Leistung heraus und erklärte u. a.: „Ich bin wie meine Landsleute sehr tief von dieser Leistung beeindruckt worden. Sie ist fraglos ein großer und wertvoller Erfolg. Der Flug stellt einen realen Beitrag zur Förderung der aeronautischen Wissenschaft dar und ist ein weiterer Schritt vorwärts auf dem Wege der Entwicklung des Flugwesens. Natürlich verfolgen wir alle Ihren Rückflug nach Deutschland mit größtem Interesse und wünschen von ganzem Herzen eine glückliche Ankunft.“

Wo liegt di...

Anf der Großen R- Zeit in den Berlin- dieses kleine in- Knopdruck hin d- birnen die versch- funk-

Bedenken an den Rhein.

Ein Erlebnis aus Mexiko.

Von
Otto Smelin.

Meist als irgendein Strom in der ganzen weiten Welt, mag er noch so großartig sein und noch so viele Schönheiten haben, ist uns Deutschen der Rheinstrom. Denn er ist uns ein Symbol und daher ein immer neues Erlebnis. So oft und so viel wir ihn auch sehen. Seine Landschaften sind überall einzig und reizvoll und doch überall anders und seine Geschichte ist die deutsche Geschichte.

Nie ist mir dies deutlicher geworden, als damals, als ich in einem kleinen mexikanischen Städtchen, in einer Pampa, wo Getreidebau und Viehzucht und andere braune Männer ihren Kulturen, ihre bunte Zartheit, ihren Dingen über den Schalter, von einem dieser Männer nach dem Rhein gefragt wurde. Mitten zwischen diesen fremden Menschen mit ihren schwarzen Augen und großen Hüten, in der tropischen Nacht, wo die Palmen in den südlichen Sternenhimmel ragten, erstand vor mir das Bild meiner Heimat, und ich begann zu erzählen und wurde lebhaft so daß die dunklen Männer sich wundern über den stillen Fremdling, der plötzlich so anders wurde und ihm aufmerksam lauschten, wie wenn er ihnen Märchen erzählte.

Es war für mich kein Wunder, daß ich mich veränderte, denn ich sah im Geiste den Rhein vor mir, wie ich ihn in vielen Stunden der Kindheit und der Jugend allein und mit Eltern und Freunden erlebt hatte und ich wußte, daß dieser Strom unsere Liebe ist und wie jede wahre Liebe auch unser Schicksal ist. Ich sah ihn wie ein Wahrzeichen für deutsche Mähen um sich selbst und um die Welt, für deutschen Geist und deutsche Art.

Ich dachte an den jahrtausende währenden Kampf der Germanen und der Deutschen um diesen Strom. Ich dachte an die Macht der Römer, die hier ihre Lager hatten und Städte bauten. Ich dachte an das besetzte Lager am Taurus bei Homburg, die sog. „Saalburg“, die wir heute besichtigen können, weil sie ausgegraben und wiederhergestellt ist, und in deren Befestigungen wir deutlich fühlen, wie schwer der Römer es hatte, seine Grenzen gegen die Germanen zu schließen. Ich dachte an die römischen Städte, die aus römischen Lagern oder römischen Stätten hervorgegangen sind, an Mainz und Koblenz und Köln das seinen Namen von „Colonia“ hat, und an Trier, das, als „Augusta Treverorum“, das eine der größten Weltstädte des späteren Römischen Reiches war und dessen römischer Kaiser und wo noch heute mitten in der Stadt das gewaltige Römerkastell auf deutschem Boden, die „Porta nigr“ steht. Und dann dachte ich daran, daß die Römer schließlich in dem großen Kampfe gegen die Germanen unterliegen waren und daß dann das Frankenreich Karls des Großen nach jahrhundertelangen Kämpfen entstanden war.

Aber von alledem konnte ich den braunen Männern wenig erzählen. Ich berichtete ihnen lieber vom „Heiligen Römischen Reich Deutscher Nation“, von jenem ersten großen Aufschwung deutscher Herrschaft, die oft am Rhein ihre Stütze hatte und von ihm aus zeitweise die ganze bekannte Welt beherrschte oder doch führte. Ich erzählte von den rheinischen Wahrzeichen deutscher Frömmigkeit, deutscher Kunst, deutschen Strebens und Lebens, von den Domen zu Köln und Mainz und den Wüstern zu Straßburg und Freiburg und ganz besonders vom Speyer Dom, in dem die letzten Kaiser Heinrich III., Heinrich IV. und Heinrich V. in ihren letzten Königsmanteln und Grabmätern ruhen; ich erzählte aber auch von den rauersten Horden, die diese Gegend der deutschen Kaiser geprengt und die heiligen Orte geschändet und geplündert haben und die Knochen im Sande zerstreut haben. Nicht weit davon liegt die alte Stadt Worms, die uns aus dem Mittelalter als die Residenz des Burgunderkönigs Gunther bekannt ist. Und dann erzählte ich von jenem paradiesischen Städtchen, das sich der Rheingau nennt. An seiner Spitze liegt in der Nähe der Mündung des Rheins das goldene Mainz. Es ist zugleich das Einfallstor des westlichen Nachbarn von sehr gewiesen, weshalb auch die Stadt lange Zeitung war. In den Zeiten der deutschen Ohnmacht, um die Wende des 18. und 19. Jahrhunderts, wehte lange die Tricolore der französischen Revolution, die uns Freiheit und Gleichheit zu bringen vorgab, über den Türmen der reichen Stadt. Aber von Mainz aus hat sich auch durch Gutenberg's Erfindung der beweglichen Lettern deutscher Erdgeist die Welt erobert.

Und dann erzählte ich, wie die Sonne über dem Rheingau leuchtet, wärmer als in allen anderen deutschen Gauen, wie auf den sanften Hängen von Worms bis Mainz und Bingen der süßliche Wein reift. Aber freilich, da fehlten mir in der fremden spanischen Sprache die Worte, alles das zu sagen, was ich sagen wollte und ich mußte reden so gut ich konnte und wußte doch, daß es nur ein Anekdote war und nicht das Schicksal konnte, was ich vor mir sah. Ich vergaß, daß mich ein

Ozean von meiner Heimat trennte und ich erzählte nur noch mir selber und sah und hörte in mir, was ich liebte. Denn dort, im Rheingau begann so auch das, was wir den romantischen Rhein nennen. Ich sah das alte Städtchen Elzville, wo meine Mutter geboren ist und als Kind zwischen alten Mauern und Hochzügen mit den Rheinfelsen gespielt hat, und Schloß Johannisberg auf der Höhe, wenn die rote Abendsonne sich in den Fenstern spiegelt. Ich fuhr mit dem Rheindampfer zwischen den Schieferbergen mit ihren Nebenterrassen um die vielen Windungen des Stromes, wo er sich in viele Jahrtausende währende Arbeit durch das Gebirge geformt hat. Ich sah, wie ich sie oft als Junge und Jüngling gesehen hatte, auf den Höhen die Burgen Ehrenfels und Rheinfels und Gutenfels und „Rag und Maus“ und die feindlichen Brüder“, und wie sie alle heißen und sah in den Gärten die Obstbäume blühen und frohe Menschen gingen in Sonntagskleidern an den Uferpromenaden mit den beschneiten Alleen. Ich fühlte den süßen Schauer des Kühleisens, wo der Strom ganz eng wird und einen düsteren Charakter hat. Ich sah mit jungen Freunden und Freundinnen auf den Terrassen am Rhein an milden Sommerabenden, in Ridesheim, wo von oben die Germanen des Niederwaldentmals grüßt oder bei Hermannsdenkmal weiter bei Sonnen- und Königs- winter und Holandsee; die Wälder hängen und der Wein duftet auf der Zunge und die Freunde langen und draußen glitten die Schiffe mit ihren vielen Lichtern vorüber, Musik tönte über den Strom, und die Lichter spiegeln sich in den Wellen. Das Städtchen Elzville lag im Geiste vor mir, durch das ich so manches Mal in froher Gesellschaft gewandert war und ich sah den Drachenfels, der sich mit unerschütterlichem Schwung so führt aus dem Strom hebt, im Sommerhimmel stehen und die beschneiten Inseln Grafenwerth und Nonnenwerth. Und dann stand ich im dämmernden bunten Schiff des Domes im „großen heiligen Rhein“, an dem so viele Jahrtausende wechselnden deutschen und christlichen Lebens vorübergerauscht sind. Und ich wanderte durch die engen Gassen dieser Stadt mit ihren vielen alten Häusern und Häusern und ihren stillen Winkeln, wo ganz dicht bei vergangenen Jahrtausenden das ruhende Leben unserer Zeit einen Gang geht, wo die Autos unaufhörlich vorbeijurren und die Lichterklammern abends zu Filmtheatern und Vergnügungsspielen rufen.

Und als ich dies sah, da konnte ich auch wieder lebhafter und verständlicher zu meinen braunen, schwarzhaarigen Zuhörern sprechen, denn ich konnte ihnen sagen, daß der Rhein auch heute ein altes verträutes Museum einstigen deutschen Lebens ist, sondern heute wie seit uralten Zeiten eine Verkehrsader und eine der wichtigsten Verkehrsadern nicht nur des Deutschen Reiches, sondern auch ganz Europas. Er ist eine Straße der Gegenwart und seine großen Städte sind die Kreuzungspunkte dieser Nord-Süd-Straße mit Ost-West-Straßen. Die Ruhrstraße führt auf dem Rhein nach Süd-

Anno 2050: Platz nehmen — zur Mondfahrt!

Der phantastische Zukunftsraum eines amerikanischen Professors.

Die Probleme der Raumfahrt sind schon oft erörtert worden. Wir glauben aber, daß noch kaum jemand in jüngster Zeit sie in eine derart einleuchtende und allgemein verständliche Form gebracht hat, wie Professor Dr. John Stewart. Er hielt im Brooklyn Institut der Künste und Wissenschaften eine vielbeachtete Rede über Voraussetzungen und Möglichkeiten einer Reise zum Mond.

Professor Dr. Stewart ist der Ansicht, daß die Erdbewohner wahrscheinlich schon im Jahre 2050, also in nicht viel mehr als in einem Jahrhundert imstande sein werden, zum Mond zu reisen und sich mit ihrer Wohnung auf der Erde telephonisch durch einen Lichtstrahl in Verbindung zu setzen. Die Geschwindigkeit eines Raumschiffes mit Raketenantrieb wird vermutlich 25 000 Meilen die Stunde betragen. Das ist die Geschwindigkeit, mit der unter Hintanhaltung des Luftwiderstandes ein Projektil aufwärts geschossen werden müßte, um zu einer unbegrenzten Höhe zu gelangen. Wenn man sich gegenwärtig, wie die Geschwindigkeit der Personalfahrzeuge während der letzten hundert Jahre zugenommen hat, muß man die Möglichkeit zugeben, daß man die vorher erwähnte Geschwindigkeit im Jahre 2050 erreichen wird. Das ist überaus hoch. Während der letzten hundert Jahre ist die Höchstgeschwindigkeit von Fahrzeugen jedes Jahr im Durchschnitt um zwei Prozent gestiegen. Sollte sie in Zukunft noch schneller steigen, was anzunehmen ist, sagen wir um drei Prozent jährlich, so werden wir im Jahre 1950 eine Geschwindigkeit von 1000 Meilen die Stunde erreicht haben, und Fahrzeuggeschwindigkeiten von über 50 000 Meilen die Stunde werden dann um das Jahr 2050 nicht ausgeschlossen sein.

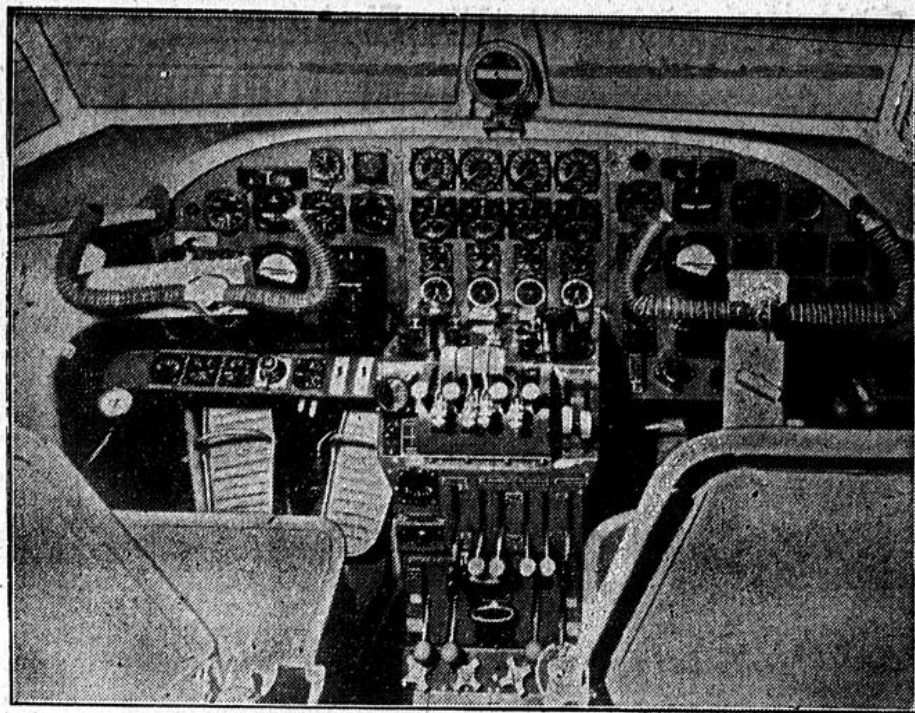
72 Menschen im Raumschiff.

Für den Antrieb hat man, allerdings erst im Laboratorium und in sehr winzigem Maßstab, außerordentlich leistungsfähige Energiereserven erzielt. Eine von diesen ist ionisierter Wasserstoff, der etwa hundertmal soviel Energie liefert würde, wie die gleiche Menge Kohle und Sauerstoff. Eine andere Möglichkeit könnte die Verwertung des Raaketenschiffes mit Energie auf drahtlosem Wege sein, aber Professor Stewart vertritt die Ansicht, daß der Zukunft eher einen über allen Erwartungen leistungsfähigen Brennstoff.

Atrophosphäre, welche die Quelle der Sonnen- und Sternenergie studieren, zerbrechen sich die Körper über die Möglichkeiten einer völligen Auflösung von Materie und Energie. Eine solche Auflösung der Materie mag in den Tiefen der Sonne vor sich gehen und die gewaltigen Energien liefern, welche die Sonne seit einer Milliarden von Jahren oder länger ausstrahlt. Phantastische Ergebnisse werden folgen, falls diese Eigenenergie der Materie je von Zehnmalen befreit werden sollte. Die Eigenenergie eines Eimers Seewasser würde dann genügen, um die Maschinen der Handelsflotten der ganzen Welt länger als einen Monat anzutreiben. Die Eigenenergie eines Luftbaums würde ein mächtiges Flugzeug ein Jahr lang ununterbrochen in Betrieb halten. Die Eigenenergie einer Handvoll Schnee würde ein großes Haus ein Jahr lang mit Wärme versorgen. Die Eigenenergie der Kappe einer kleinen Eisenbahnlokomotive würde einen schweren Personenzug mehrere Male um die Welt jenden.

Bei der Beschreibung des etwaigen Fahrzeuges für einen solchen Flug hat Professor Stewart keine Fühler, sich ein Schiff vorzustellen, das in Form einer großen metallenen Kugel gebaut ist — sagen wir 35 Meter im Durchmesser mit einer Gesamtanfangsmasse von 70 000 metrischen Tonnen. Ein Duzend oder mehr an verschiedenen Stellen symmetrisch angeordnete Geschütze tragen ein wenig über die kugelförmige Oberfläche des Kumpfes heraus. Wenn eins dieser Geschütze abgefeuert wird, treibt die Reaktion das Schiff in die entgegengesetzte Richtung.

Das Material wird mit einer Geschwindigkeit von 300 Kilometern pro Sekunde abgeschossen werden. Für die Fahrt zum Monde und für die Rückfahrt werden 25 000 Tonnen (von der Gesamtanfangsmasse von 70 000 Tonnen) Stoff in den Bunkern mitgeführt werden, um aus den Geschützen abgeschossen zu werden. Das Material könnte zum Beispiel Helium sein, das in Form von Pulver abgeschossen wird. Das Schiff muß vollständig



Der Führerstand des erfolgreichen deutschen Ozeanflugzeuges.

Unser Bild gewährt einen Blick in den gläsernen Führerraum der viermotorigen FW 200-Condor-Maschine, die den Rekordflug Berlin-Nordamerika vom Mittwochabend bis Donnerstagmorgen durchführte. Man sieht das Hauptgeräteeck, auf dem alle Flug- und Triebwerküberwachungsgeräte übersichtlich angeordnet sind. Auf einem Podest in der Mitte sind alle Bedienungshebel griffbereit untergebracht. (Scherl-M.)

deutschland und der Schweiz und das Holz des Schwarzwaldes nach dem Ruhrgebiet und nach Holland. Die Schlepper qualmen und die Jüge rattern auf beiden Rheinufern. Unterhalb Köln aber beginnt in den Randgebieten des Rheins das gewaltige Industriegebiet Deutschlands und eines der gewaltigsten der ganzen Erde. Ich berichte den Männern von den Giebereien und Kottereien, die ihren Schein in die Nächte werfen, von den lärmenden Öfen und den dampfenden Schloten, die sich von der schönen Stadt Düsseldorf gegen Elfen, Bochum und Dortmund hin in dichtem Gewebe aneinanderreihen. Sie hatten mir lange zugehört. Als ich aufstand, um ins Bett zu gehen, denn es war spät geworden, sagte einer: „A, gute Nacht!“ und ein anderer: „Gute Nacht“, „Was für ein Strom!“ „Was für ein Land!“

kunstvoll ganz und gar der Lächerlichkeit preisgegeben. Denken wir an Jules Verne, dessen sehr schöne Schriften jederzeit für veraltet erklärt wurden. Heute, wo schon unser Schatten eine Tür öffnen kann, ist er von der Wirklichkeit längst überholt, obwohl er seine Prophezeiungen niemals technisch oder wissenschaftlich einwand-



Flugkapitän Alfred Henke.

der zusammen mit Hauptmann von Moreau den Rekordflug nach Amerika mit der „Condor“-Maschine durchführte. (Scherl.)

frei führen konnte, wie unsere modernen Gelehrten es heute vermögen.

Ueberlassen wir es also der fernen Zukunft, ob sich die Vision des amerikanischen Professors verwirklichen wird oder nichts weiter als ein Zukunftsraum bleibt. Fest steht jedenfalls, daß viele der bedeutendsten Köpfe aus Wissenschaft und Technik heute schon davon überzeugt sind, daß der Ausbruch „Platz nehmen — zur Mondfahrt!“ in nicht mehr allzu ferner Zeit doch einmal Wirklichkeit werden wird.

Schlank werden — keine Kunst, und doch schwer.

Möchten Sie schlank sein? — Nein. Möchten Sie schlank werden? Ja! Aber ich möchte natürlich nicht einschränken müssen. — Da liegt der Haken. Bei über 99 vom Hundert aller Dicken besteht ein Mißverhältnis zwischen der Nahrungsaufnahme und dem tatsächlichen Körperlichen Tätigkeit nach vorhandenem Bedarf an Nahrung. Ein alter Arzt pflegt den Dicken mit einem überheizten Zimmer zu vergleichen. Um dieses abzukühlen, gibt man weniger Heizmaterial in den Ofen und läßt die überschüssige Wärme zum Fenster hinaus. Genau so soll es der Dike machen. Weniger nahrhafte, das heißt kalorienreiche Speisen zu sich nehmen und die überschüssigen Kalorien in Form von körperlicher Bewegung zum Fenster hinaus lassen. Das ist eine natürliche und daher unschädliche Methode, schlank zu werden. Natürlich gibt es manche Formen der Fettsucht, zu der die Betroffenen nichts können. Das sind die konstitutionellen Fetten, bei denen gewöhnlich eine Miskulation der Drüsen innerer Sekretion besteht. Diese können Entfettungskuren nur unter ärztlicher Leitung vornehmen, wobei aber ein Erfolg nicht in allen Fällen erwartet werden kann.

Wenn Engländer reisen.

Wahrscheinlich hat die Tatsache der widersprechenden Erzählungen, mit denen verschiedene englische Reisende aus dem gleichen Lande zurückkehren, sehr viel mit der Unfähigkeit des Durchschnittsengländers, eine fremde Sprache zu lernen, zu tun. In dieser Hinsicht ist interessantes Erlebnis hatte eine Engländerin, die vor einigen Wochen durch Japan reiste. Die Dame wurde durch einen englischen Konsul gewarnt, der ihr zum Schutze einen japanischen Polizeibeamten mitgab. Die ehrenwerte Dame begann ihre Reise, ohne auch nur ein Wort der Warnungen des englischen Beamten zu glauben. Einige Tage später kam sie zurück und traf den gleichen Konsul, dem sie erzählte, daß die Bevölkerung sie überall mit übertriebener Herzlichkeit und lauten Willkommenrufen empfingen hätte. Ein paar Stunden später meldete sich auch ihr Begleiter beim Konsul und

sagte, er wäre froh, daß die Reise so glücklich abgelaufen sei. In jedem Dorf hätte man die Engländerin mit hundertfältigem Geleite und wüßten Drohungen empfangen, und zweimal wäre sie in Gefahr gewesen, von der Volksmenge erschlagen zu werden.

Die Engländerin verstand, wie gesagt, kein Wort Japanisch.

Gesetz-Auslegung.

Anno 1877 schiedte den männlichen Bewohnern Trier der Wein besonders gut, so gut, daß sich eines Tages der Bürgermeister der Stadt veranlaßt sah, folgende Verordnung zu erlassen: „Mehrfache Unordnungen beim Nachhausegehen nach der Feierabendstunde nötigen mich, darauf aufmerksam zu machen, daß das Trinken, Singen usw., kurz jede Störung der Ruhe beim Nachhausegehen nach der Polizeistunde verboten ist und unabsichtlich bestraft werden wird. Ich habe mich deshalb auch mit dem Stadtkommandanten in Verbindung gesetzt und werden Rufen und Patrouillen mit den Polizeibeamten und Nachhausegebern zur Aufrechterhaltung der Ordnung mitwirken.“

Am gleichen Abend kam der Waaches, ein Rottbekanntes Original, von einer reichlichen Weinprobe. Raut klingelnd ging er an der Hauptwache vorbei. Gerade hing er wieder an: „Was ein echter Feinschmecker ist...“

„Halt!“ rief die Wache.

„... ich im Sommer auf der Wiese!“

„Seien Sie still!“ herrschte die Wache den Waaches an. „... auf der Wiese muß er singen...“, sang der noch lauter weiter.

Das schlug dem „Ja“ den Boden aus. Gewaltig wurde der schließliche Sänger auf die Wache geschleudert. Dort hatte er unter Schimpfen und Fluchen endlich sein Lieblingslied mit dem Satz: „Ein alter Feinschmecker läßt nicht mehr“, beendet, als der Wachposten ihn anfuhr: „Wissen Sie denn nicht, daß man beim Nachhausegehen keinen Lärm machen darf?“

„Et, gewiß waas ich dat!“

„Warum lärmten und brüllen Sie denn so, obwohl doch erst heute das Verbot erlassen wurde?“

„Dat Verbot geist mich nig an!“

„Et —“, schaltete der Waaches verstimmt mit weinlichen Augen, „ich gien ja noch net haam!“

... ..

Preußen Münster wieder Gaulligist.

Mit 8:0 wurde Wattencheid überfahren. - Ein wenig überzeugendes Spiel des Bochumer Meisters. - Preußen Münster - SC Wattencheid 8:0 (3:0).

Die 3-4000 Zuschauer, die zum Preußenstadion im Münster gekommen waren, um es gleich vorwegzunehmen, erlebten durch die schwache Vorstellung des Bochumer Meisters eine arge Enttäuschung. Ohne sich voll und ganz ausgeben zu müssen, kamen die Münsteraner zu einem haushohen Sieg. Die Leistung der Wattencheider war denn auch alles andere als ansprechend, teilweise sogar recht dürftig, das man sich wundern mußte, wie die Mannschaft in einer so spielstarken Gruppe wie der Bochumer zu Meistertiteln kommen konnte. Der Grund mag in vielerlei Dingen zu suchen sein. Uns fehlen zwei Taktiken für das mit diesen Mängeln behaftete Spiel der Gäste besonders zwingend zu sein. Einmal, daß Wattencheid bei den vielen Ortsrivalenkämpfen - die Bochumer Gruppe besteht zum größten Teil aus heimischen Vereinen - sich vorzüglich in der Außenverteidigung auszeichnete und die Qualität der Bochumer geschickt wahrzunehmen mußte. Noch wichtiger, und das ist unseres Erachtens auch der tiefste Grund der im heutigen Spiel festgestellten mangelhaften Leistungsfähigkeit, wird es sein, den fehlenden Einsatz des nachlässigen Tempo und die hier fast schematische und manchmal primitiv wirkenden Spielweise des Bochumer Vertreters in einem Überstraining zu suchen. In der Tat hinterließen fast alle Spieler, mit Ausnahme vielleicht des Rechtsaußen, Holschmidt, linken Außers, vor allem aber der Torwart, einen völlig übertrainierten Eindruck.

Und bei den Preußen? Hier klappte es weitaus besser. Äußerliche und Hintermannschaft übertrugen ihre Gegenüber um eine ganze Klasse. Schmeckensfeld war - so paradox es auch bei einem 8:0-Sieg klingen mag - der Sturm. Er blieb, um nicht allzu hart zu sprechen, den überzogenen Beweis seiner Gaulligisterei doch in gewisser Hinsicht etwas schuldig. Es fehlte das begeisterte und mitreißende letzte Tempo, die voll auf Touren laufende Schwungkraft eines wichtigen und doch flüchtigen Zusammenstoßes in der Breite. Entweder war es die linke - und ihr gehörte der Vorzug - oder mal die rechte Sturmreihe, die den Angriff vortrieb. Daß es aber trotz allem zu dem hohen Sieg kam, lag zum Großteil mit in der überaus schwachen Abwehr des Gegners begründet. Da stand kein Mittelfeld als Drittverteidiger, in allen Gefahrenmomenten durch kein überaus gesichertes Stellungsspiel dabei, der jeweilige Situation durch glänzendes Kopfballdi und Stopperspiel bereinigte und in Hülse man und sich zum Ausgleich, abgeklärt ruhige Verteidiger zur Seite hatte.

Ob es mit diesem Sturm bei der gewaltig nach oben schneidenden Leistungsfähigkeit in den Gaulligisteneien zu treffen kam, ist dahingestellt. So leicht wie bei Wattencheid fallen die Tore jedenfalls nicht. Zweifelslos hätte Union Gelsenkirchen einen anderen Gegner in diesem Kampf abgegeben. Im übrigen scheint man sich in Gelsenkirchen noch nicht damit abgefunden zu haben, daß die Münsteraner nicht im ersten Spiel gegen die nachträgliche aus dem Meistertitelrennen herausgenommene Mannschaft des SC Gelsenkirchen erkämpften Punkte am „grünen Tisch“ ausgesprochen wurden. Wer wollte es ihnen verargen, gegen einen Spruch Stellung zu nehmen, der ihnen ohne ihre Schuld Punkte abspricht. Recht unangenehm ist die Situation jedenfalls für die Preußen, auch für sie ohne eigene Schuld so verwickelt und tragisch, nachdem man so glänzend mit Wattencheid fertig wurde.

Zum Spielverlauf:
Schon in der 8. Minute stellte Pentrup durch wunderschönen Körper die Führung für die Preußen her, der eine Flanke von Rechtsaußen Jink aufnahm. In der 20. Minute eroberte Jink, nachdem Robened den Ball auf der Außenlinie bis zum Strafraum vorgetragen hatte, durch hohen Schuß auf 2:0. Rotel im Wattencheider Tor war in diesem Augenblick nicht durch die Sonne geblendet, die sich für kurze Zeit hinter einer Wolkenbede versteckt hatte, und mußte das Tor verschütten. Witten in einem heftigen Gewitterregen, der Spieler und Zuschauer für vor der Pause überforderte, erzielt Robened das dritte Tor. Nach dem Wechsel fallen die Wattencheider völlig ab. Preußen bezieht nun völlig allein das Spielfeld und kommt in regelrechten Wellen über den folgenden fünf Treffern, für die der Reihe nach Robened, Jink, Samann, Robened und nochmals Jink verantwortlich zeichnen. Wattencheid kam in diesem Halbzeit letzten bis in den gegnerischen Strafraum, wo Gappa, Ralsmann, Ralsmann und namentlich Walsch off ein glänzendes Spiel vorführten und den Wattencheider Sturm völlig kalt stellten. Sehr gut waren auch Dietert, Jink, Robened, Pentrup, Robened, der aber zum Schluß etwas nachließ.

Preußen Münster noch nicht am Ziel?

Die Reichsportführung hat das Wort.

Eig. Bericht, Münster, 14. Aug.

Wenn eine Fußballmannschaft ihren Aufstieg nimmt, pflegt man gern Vorüberlegungen anzustellen und zu erwägen, mit welchen Ausgängen diese oder jene Mannschaft... Aber das scheint im Augenblick noch nicht aktuell, denn einmal sind Formschwankungen nach der Sommerpause gang und gäbe, zum anderen werden neue Kräfte ausprobiert. Die ersten Ergebnisse geben daher nur einen relativen und meist bedeutungslosen Maßstab ab.

Für den Gau Westfalen ist es vielleicht sogar lohnender, Rückschau zu halten, statt vorwärts zu schauen, denn hier scheint man immer noch nicht am Ziele zu sein. Nachdem Arminia Bielefeld nur schon seit Monaten als neuer Gaulligist feststeht, sollte am Sonntag im münsterischen Preußenstadion die Entscheidung darüber fallen, wer die Arminen in die Gaulligisterei begleitet: Preußen Münster oder Wattencheid? Preußen Münster hat diesen Kampf, wie oben berichtet, mit 8:0 einrückspoller gewonnen und es sich die größten Optimisten träumen ließen und seine Meisterschaft am Sonntag abend bereits geführend gefeiert.

Die westfälischen Fußballgemüter, die sich ob der Aufstiegsfrage in den letzten Wochen und Monaten so häufig erhitzen haben, sind aber - abgesehen von denen der Provinzialhauptstadt - trotz dem sonntäglichen Ereignis noch nicht zur Ruhe gekommen. Sie beanspruchen - wer könnte es ihnen der Sadtage der Dinge verüben - daß einem Verein zwei Minuspunkte zubihiert wurden, die er von dem zuerst als Meister der Gelsenkirchener Gruppe proklamierten „Rangamverein“ Gelsenkirchen (bisher hatte bekanntlich gegen Preußen Münster mit 1:3 verloren) übernehmen mußte. Man las damals oft, daß Union Gelsenkirchen sich mit dieser Maßnahme einverstanden erklärt hätte.

Wir haben uns inzwischen mit der Vereinsführung der Jontier in Verbindung gesetzt und um ihre Stellungnahme gebeten. Es ist dabei interessant, zu erfahren, daß sich

die heute kein Vorkandsmitglied der Gelsenkirchener mit dem Abzug der beiden Punkte einverstanden erklärt hat. Man dürfe nach dem Urteil:

Spruch der Reichsportführung im Gegenteil die feste Zuversicht haben, das Rückspiel gegen Münster zu bekommen, zumal der Reichsportführer in seinem Schreiben ausdrücklich betonte, daß Meisterschaften nicht am grünen Tisch, sondern nur auf dem grünen Rasen ausgetragen werden sollen.

Was wird nun werden? Es ist an der Zeit, daß die verantwortlichen Instanzen jetzt endlich Klärung verschaffen. Preußen Münster feiert seine Meisterschaft... und Union Gelsenkirchen wartet immer noch auf das Rückspiel. Ein Kuriosum fürwahr, ganz gleich, wie immer auch das letzte Urteil der Reichsportführung ausfallen mag.

Deutschland wieder Europapokalsieger.

Abschluß der Europameisterschaften der Schwimmer.

London, 18. August.

Mit einem deutschen Doppelerfolg wurde der Schlußtag eingeleitet. Das Turnspringen der Männer war schließlich nur noch eine Angelegenheit zwischen den beiden Dresdenern Erhard Weich und Heinz Rißig,

Verheißungsvoller Fußballauftakt in Bocholt.

Samborn 07 und Arminia Marten zu Gast. - SC 26 wirbt für den Fußballsport.

Bocholt, 14. August.

Der erste Fußballsonntag wurde in Bocholt stimmungsvoll gefeiert, so daß er zu einem verheißungsvollen Auftakt der neuen Spielzeit wurde. Der SC 26 Bocholt feierte sein 13-jähriges Stütznassfest, das zu einem schönen Wettbewerb für den Fußballsport werden ließ. Durch die Verpflichtung der beiden Gaulligisten Samborn 07 und Arminia Marten war Gewähr gegeben, daß die trotz des kurz vor Beginn des Spieles niedergegangenen kalten Gewitterregens erschienenen rund 2000 Zuschauer guten Sport und vorzügliche Leistungen zu sehen bekamen. Dem Spiel der beiden Gaulligisten ging ein Ortstreffen voraus, das ebenfalls seine Lustkraft bekam.

SC Bocholt 26 - Olympia Bocholt 1:4 (1:2).

Die beiden alten Bocholter Rivalen trafen sich in einem reissenden und abwechslungsreichen Treffen gegeneinander. Der SC hatte im Verlaufe des Kampfes reichlich Weg und verlor den Kampf zahlenmäßig zu hoch. Olympia dagegen war gut in Fahrt und verflachte heute über einen besonders schmerzhaft aufgelegten Sturm. Die Grün-Weißen gingen schon bald in Führung, doch konnten die SC-Verteidiger sich darauf auswirken. Kurz vor der Pause erlitt die Olympia abermals die Führung. Zwei weitere Tore nach der Pause gaben ihnen dann den Endsiege, da der SC trotz verschiedener Torangelegenheiten zu keinem Erfolg kommen konnte.

Das Haupttreffen, das vor allem die zahlreichen Zuschauer angelockt hatte, führte die beiden Gaulligisten zusammen.

Samborn 07 - Arminia Marten 4:2 (1:1).

Zwar endete das Treffen mit dem erwarteten Sieg der Samborner, aber es muß doch gesagt werden, daß dieser Sieg erst durch einen Endspurt in den letzten zehn Minuten errungen wurde. Beide Mannschaften kamen nicht zur vollen Entfaltung ihrer Kräfte, da ihnen der Platz nicht ganz zu liegen schien. Der Sieg der Samborner ist zu hoch ausgefallen. Ein Unentschieden hätte

Die Schwimmer des Gau Westfalen in Haltern.

Zahlreiche Beteiligung - gute Leistungen.

Am Sonntag wurde in Haltern am See eine für den Gau Westfalen offene schwimmsportliche Veranstaltung durchgeführt, an der die Vereine ohne Winterbad teilnahmen. Wie die Ergebnisse beweisen, zeigte sich die Mannschaft aus Bocholt in bester Form, sie war an den Erfolgen am meisten beteiligt. Über allem aber in den Staffeln, vorteilhaft durchgehend.

(Eig. Ber.) Haltern, 14. August.

Im prachtvollen Seebad des Halterner Staules wurde am Sonntag das Schwimmen der Mannschaften ohne Winterbad durchgeführt, das eine äußerst rege Beteiligung fand. Die Bedeutung der Veranstaltung wurde noch besonders dadurch hervorgerufen, daß zahlreiche Ehrenmitglieder der örtlichen Rivalen beizubekommen. Neben dem Kreisführer des Deutschen Reichsbundes, Stabsarzt Dr. R. Dortmund, und der Gauobmann für sportliches Schwimmen erschienen, bei dem die Leitung der ganzen Veranstaltung lag, Namens des ausrichtenden Vereins der sich seiner Aufgabe vorbildlich entledigte, richtete der Vereinsführer von TuS Haltern an die erschienenen Wettkampfteilnehmer und Gäste herzliche Worte der Begrüßung. Auch der Gauobmann leitete die Kampfschiffe mit einer kurzen Ansprache ein.

Unter den Mannschaften, die an den Wettkämpfen teilnahmen, zeichnete sich vor allem Gütersloh aus, die zahlreiche erste und gute Plätze enthielten konnte. Aber auch die Mannschaft des Bocholter Wallerportvereins, die zum ersten Male mit einem größeren Aufgebot erschienen war, schied hervorragend ab, vor allem zeigte sie in den Staffeln eine großartige Ueberlegenheit.

Die einzelnen Kämpfe brachten folgende Ergebnisse:
100 m Kraul für Männer: 1. Rottmann, Gütersloh, 1:07,5; 2. Vöhr, Bocholt, 1:08,8; 3. Schmeiser, Gütersloh, 1:09,4.

Brustschwimmen für Frauen, 100 m: 1. Wehrmeier, Boitrop, 1:43; 2. Eibers, Lünen, 1:47,8; 3. Herbit, Marl, 1:54.

100 m Rücken für weibl. Jugend: 1. Funke, Holzwickede, 1:41,6; 2. Weidhoff, Haltern, 1:48; 3. Böcker, Lünen, 1:55.

Brustschwimmen, 100 m, für männliche Jugend: 1. Smolana, Schwerte, 1:28,9; 2. Henkel, Lünen-Dahlhausen, 1:29,3; 3. Bide, Schwerte, 1:29,4.

Brustkrieger 3 mal 100 Meter für Männer: 1. Bo-

die sich in der Ausführung ihrer Sprünge nur dadurch unterschieden, daß der 17-jährige Rißig mit seinem schlanken Körper über eine etwas bessere, geradere Bewegung alles kam, zeigte er in den beiden letzten Ritzsprüngen. Erhielt Weich für seinen Vierbach-Salto 17,22 Punkte, so wurde Rißig hier mit 18,69 Punkte bewertet. Das man Weich hier mit 24 Salto 18,26, so übertraf ihn Rißig mit der Höchstwertung von 19,14! Mit 124,67 Punkten errang der deutsche Doppelmehrer Weich einen schwer erkämpften Sieg vor seinem Landsmann Rißig, der auf 121,53 Punkte kam.

Ergebnisse im Männer-Turnspringen: 1. Weich-Deutschland 124,67, 2. Rißig-Deutschland 121,53, 3. Hildebrandt-England 107,72, 4. Coggi-Italien 105,80, 5. Marchant-England 105,77, 6. Mattson-Schweden 103,79 Punkte.

Borg vor Leiders und Arndt.

Recht hart war der Endlauf zum 1500 m Kraulschwimmen der Männer. Der große Favorit Björn Borg-Schweden ließ sich nicht überrumpeln und kam in 19:55,8 Min. vor Leiders-England (19:57) und dem deutschen Meister Heinz Arndt in 20:13,6 zum Ziel. Der junge Schwede führte vom Start weg, seine Zwischenzeiten waren: 200 m 2:28, 400 m 5:07, 800 m 10:34 und 1000 m 13:13. Der Berliner Arndt konnte bei 900 m den ungarischen Rekordmann Grof abschütteln und belegte hinter dem Engländer Leiders einen achthabenden dritten Platz. - Das Ergebnis: 1500 m Kraul (Männer): 1. Borg-Schweden 19:55,8, 2. Leiders-England 19:57, 3. Arndt-Deutschland 20:13,6, 4. Grof-Ungarn 20:16, 5. Deane-England 20:40,6, 6. Ruffin-Ungarn 21:26,2.

dem Spielverlauf sowohl wie den gesagten Leistungen weit über entfielen.

Schon kurz nach Spielbeginn ging Samborn, die ohne Dusch und Oers angetreten waren, durch Betri in Führung. Die Arminen, bei denen der alte Verteidiger Grimm fehlte, waren aber kurz vor dem Seitenwechsel ebenfalls erfolgreich und schafften den Ausgleich. In der zweiten Hälfte spielte dann Arminia zeitweise groß auf. Ein zweites Tor sicherte ihnen dann auch die Führung, die sie bis zehn Minuten vor Schluß behaupten konnten. Da erst letzte Samborn zu einem guten Endspurt ein, der nicht nur den Ausgleich brachte, sondern auch noch zwei weitere Tore, die zum Siege reichten.

Tus Haltern - Sus Dremer 6:1 (3:1).
Waltalia Scherlebe - Haltern 2:1.
Witz Suberwisch - Sus Hils 4:3 (1:2).
Buer-Relle 08 - Südborn Verten 7:2 (4:1).

Wer spielt in der ersten Kreisklasse?

Die Mannschaften, die in der heute begonnenen Spielzeit in der ersten Kreisklasse spielen werden, sind nunmehr zusammengestellt. Sus Webe ist in die alte Gruppe zurückgekehrt, aber auch Sus Suberwisch, der zweite der zweiten Kreisklasse Gruppe Bocholt, hat sich nunmehr in der ersten Klasse, und aus der Redingsbauer Gruppe ist Sus Dremer zu den „Ersten“.

In der zweiten Kreisklasse spielen:

Es spielen mit in der ersten Kreisklasse: Olympia Bocholt, Bocholt 1900, SC Bocholt 26, Sus Webe, Haltern 20, Tus Haltern, Sus Suberwisch, Sus Suberwisch, Sus Dremer und Witz Marl.

Auch die Mannschaften der zweiten Kreisklasse sind zusammengestellt. Neu sind vor allem die beiden Vertmannschaften aus Bocholt, die Mannschaft der Sammeren und der Bedmann-Werte, die an den Spielen teilnehmen werden. Die Mannschaften sind demnach: Witz Haltern, Tus Borten, Rotweil Dorsten, Blumwiel Dingen, Tus Bolen, SB Raesfeld, Vertmannschaft Sammeren, Bocholt, Vertmannschaft Bedmann, Bocholt.

Ungarn Forth-Motallinger.

Die beiden letzten Wasserballspiele im Wettbewerb um den Pokal des ungarischen Reichsweslers von Forth, den Ungarn zu verteidigen hatte, brachten Holand und Grantzow sowie Ungarn und England zusammen. Die Holländer schieden sich durch einen 2:2 (2:1) über Grantzow den dritten Platz in der Gesamtwertung hinter Ungarn und Deutschland. Die Magyaren beendeten das Turnier mit einem 8:1 (5:1)-Sieg über Grantzow, das damit festlos im ganzen Turnier blieb.

Schlusstand des Wasserballturniers:

1. Ungarn	6	6	0	0	35:3	12:0
2. Deutschland	6	5	0	1	28:8	10:2
3. Holland	6	2	2	2	17:22	6:6
4. Belgien	6	2	1	3	17:19	6:7
5. Italien	6	2	1	3	11:22	5:7
6. Frankreich	6	1	2	3	12:17	4:8
7. England	6	0	0	6	10:34	0:12

Jochem Balke vor Sietas.

Einen schönen Ausklang konnten die Europameisterschaften im Schwimmen kaum finden, als ihn der Endlauf zum 200 m Brustschwimmen der Männer bot. Wieder waren es zwei Deutsche, die allein für den Sieg in Frage kamen. Erwin Sietas, der Titelverteidiger, und Jochem Balke, unser junger Meister, lieferten sich über der ganzen Strecke einen großartigen Kampf, der die 10 000 Zuschauer zu reißender Begeisterung hinriß. So sehr sich der „Klingende Hamburger“, wie Sietas von Kameraden genannt wird, hatte sich etwas vorgenommen, schaffte es aber leider nicht ganz. Jochem Balke war im Anschlag glücklicher und siegte mit kaum sichtbarem Vorsprung in 2:45,3, während Sietas mit 2:45,9 folgte. Die nächsten Plätze belegten der prächtig gebaute jugoslawische Athlet Cerer mit 2:47,6 und Angel-Ungarn. Ergebnis: 200 m Brust: 1. Balke-Deutschland 2:45,3, 2. Sietas-Deutschland 2:45,9, 3. Cerer-Ungarn 2:47,6, 4. Angel-Ungarn 2:51,6, 5. Smitschunzen-Holland 2:51,8, 6. Davies-England 2:53,4.

Wieder Ragnhild Steger.

Wie Björn Borg und Erhard Weich kam auch Dänemarks vielfache Weltrekordlerin Ragnhild Steger in London zu einer zweiten Europameisterschaft. Die Dänin wendete bei 50 m zusammen mit der Holländerin van Beem in 31,6, hatte bei 100 m bereits bei einer Zeit von 1:08,5 eine Länge vorgetragen, den sie Bahn um Bahn vergrößerte. Sie Zwischenzeiten wurden für 200 m 2:57, für 300 m 4:48, 400 m 6:10. In der hervorragenden Zeit von 5:09 Min. landete sie schließlich einen nicht für Sekunden geschätzten Sieg. Riet van Beem wurde in 5:27,7 Zweite vor der überaus schnell Belgierin Carven. Ergebnis: 1. Steger-Dänemark 5:09, 2. van Beem-Holland 5:27,7, 3. Carven-Belgien 5:33,4, 4. Arndt-Dänemark 5:38, 5. Schramel-Italien 5:40,6, 6. Whewan-England 6:03 Minuten.

Nach den prächtigen Siegen des letzten Tages verteilte Deutschland den ersten Platz in der Rationierung mit einem Rekordergebnis von 145 Punkten. Die deutschen Schwimmer blieben damit im Besitz des Europapokals, den sie 1934 in Magdeburg errangen. Zweite wurde Ungarn mit 59 Punkten vor England mit 44, Holland mit 34, Schweden mit 28 und Frankreich mit 22 Punkten. Einen überlegenen Sieg hatten sich unsere Schwimmer also nicht wünschen können.

Wie nicht anders zu erwarten war, hatte sich Dänemark ganz überlegen den Sieg in der Wertung der Nationen für Frauen, den Rekordpokal. Dänemark kam hier auf 100 Punkte vor Holland, dem Pokalverteidiger, mit 60, England 45, Deutschland 18, Schweden und Belgien mit 7 Punkten.

Sieg der deutschen Leichtathletinnen.

Polens Frauen 59:40 geschlagen.

Bromberg, 14. August.

Ihren ersten Länderkampf hatten die deutschen Leichtathletinnen am Sonntag in Bromberg gegen Polen zu bestehen. Polen wurde bisher zweimal von den deutschen Leichtathletinnen besiegt, und auch am Sonntag mußten sie auf heimischem Gelände mit 40:59 eine Niederlage hinnehmen. Auch in Bromberg hatte es vormittags und kurz vor Beginn des Länderkampfes geregnet, so daß die Kampfbahn auch hier in völlig aufgeweichtem Zustand war. Rund 8500 Zuschauer waren zu diesem Kampf erschienen. Mit einer großartigen Form stellte sich die polnische Rekordläuferin Siella Walsiewicz vor. In drei Wettbewerben blieb die polnische Athletin siegreich. Den 100 m-Lauf gewann sie trotz der schweren Bahn in 12,4 Sek. vor der Deutschen Meisterin Käthe Krauß, und auch über 200 m war „Siella“ vor unserer Vertreterin Käthe Krauß erfolgreich. Im Weitprung belegte Siella Walsiewicz mit 5,81 m den ersten Platz und errang damit den dritten Sieg. Im Hochsprung und in den Wurfbewerben kamen unsere Vertreterinnen zu Doppelerfolgen. Den einzigen Rekord stellte die Polin Flakowicz im Kugelstoßen auf, und zwar schaffte sie mit 13,21 m den dritten Platz hinter Schröder und Mauermeier (beide Deutschland).

Die einzelnen Ergebnisse:
100 m: 1. Walsiewicz (Polen) 12,5 Sek., 2. Krauß (Deutschland) 12,9 Sek., 3. Wibus (D.) 13,0 Sek., 4. Ralsupna (P.) 13,4 Sek.
200 m: 1. Walsiewicz (P.) 24,6, 2. Krauß (D.) 24,9, 3. Voigt (D.) 25,4, 4. Garonita (P.) 26,8 Sek.
300 m-Hürden: 1. Gellus (D.) 11,9, 2. Spilweg (D.) 12,1, 3. Romanowski (P.) 13,1, 4. Seiffa (P.) 13,1 Sek.
Hochsprung: 1. Käthe Krauß (D.) und Friedrich (D.) je 1,5, 3. Walsiewicz (P.) 1,45, 4. Seiffa (P.) 1,40 m.
Weitprung: 1. Walsiewicz (P.) 5,81, 2. Mauermeier (D.) 5,53, 3. Proetz (D.) 5,45, 4. Slomciewita (P.) 5,13 m.
Kugelstoßen: 1. Gellus (D.) 43,60, 2. Matthes (D.) 43,45, 3. Balcerowna (P.) 36,23, 4. Flakowicz (D.) 32,55 m.
Kugelstoßen: 1. Schröder (D.) 14,08, 2. Mauermeier (D.) 13,25, 3. Flakowicz (P.) 13,21 (neuer polnischer Rekord), 4. Cejzlowa (P.) 11,49 m.
Diskuswerfen: 1. Mauermeier (D.) 45,41, 2. Sommer (D.) 41,72, 3. Weich (P.) 38,63, 4. Cejzlowa (P.) 36,08 m.
Staffel (80, 80, 100, 200 m): 1. Polen (Ralsiewicz, Garonita, Ralsupna, Walsiewicz) 59,8 Sek., 2. Deutschland (Gellus, Wibus, Krauß, Voigt) 54,0 Sek.

Ergebnisse: Deutschland 59 Punkte, Polen 40 Punkte.

Rachener Reitturnier.

Oblt. Brinmann siegte auf Baron.

Hachen, 13. August.

Der zweite Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Der dritte Tag des Rachener Reitturniers zeichnete sich durch besseren Besuch aus als die Eröffnungssveranstaltung. Schwer umkämpft war das mittlere Jagdspringen um den Hubertus-Pokal, für das in sechs Abteilungen nicht weniger als 160 Pferde aufgestellt waren. Über vier Stunden währte das Springen. Die Entscheidung fiel schon in der ersten Abteilung, als Oblt. Brinmann auf Baron eine Zeit von 64,4 Sekunden vorlegte. Mehr als 120 Pferde bemüht sich noch, die Leistung zu verbessern, aber vergeblich! Hinter Baron belegte die ebenfalls der „Rachener“ Hannover gehörende Cascade (Oblt. Bert-Würdemberger) sowie die von SS-Oblt. W. Freglein gestittete Ottila und Nordrud die nächsten Plätze.

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten

Reichs

Nummer

Die

Erhalten