

25. Juli 1933

01368-0001-BEC

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 203



FLIEGERKÖPFE



III. Eily Beinhorn

Die Sportfliegerin.



Unter allen Gestalten der deutschen Fliegerei ist die zierliche Eily Beinhorn nicht nur die reizvollste, sondern zugleich auch die unternehmungslustigste. Sie fliegt allein nach Afrika, nach Indien, nach Australien, durch Südamerika und abermals nach Afrika, überall verweilend, solange es ihr gefällt, und weiterbummelnd, wenn die Ferne und das Fliegen sie locken.

Als Tochter eines wohlhabenden Fabrikdirektors in Hannover aufgewachsen, von Jugend auf sportlich interessiert und später zur Schwimmerin ausgebildet, hört sie Ende 1928 den Ozeanflieger Hauptmann Köhl bei einem Vortrag. Zum ersten Male kommt ihr dabei der Gedanke, selbst fliegen zu lernen. Entschlossen und beharrlich verfolgt sie den einmal gefaßten Plan, bis sie ihn verwirklichen darf. Noch im Winter 1928 läßt sie sich im Flughafen Berlin-Staaten ausbilden, durch keine Kälte und durch keine Widerstände zu entmutigen, macht schon nach wenigen Monaten erfolgreich ihre Prüfung und anschließend gleich noch eine Kunstflugausbildung durch. Schließlich erhält sie eine eigene Maschine, den „Kiel in die Welt“, der seinen Namen stets zu Recht getragen hat.

Als erste Frau über die Alpen.

Voll Mut und Unternehmungslust nimmt sie schon 1929 erfolgreich an einem Zuverlässigkeitswettbewerb teil, startet im März des nächsten Jahres zum Staunen ihrer männlichen Kameraden zu einem Flug nach Rom, wobei sie als erste Frau der Welt die Alpen überfliegt und von dem italienischen Luftfahrtminister wegen dieser

Leistung mit dem goldenen Fliegerabzeichen, einer seltenen Ehre, ausgezeichnet wird. Kaum zurück, beginnt sie mit den Vorbereitungen für einen Afrika-Flug, bei der sie eine wissenschaftliche Expedition in der Beobachtung des Vogelflugs und der Erforschung einiger Inseln unterstützen soll. Sie opfert alle ihre Habe, darunter ihren kleinen Wagen, um diesen Plan durchführen zu können, und mit 250 Reichsmark in der Tasche startet sie über Stuttgart—Basel—Lyon nach Barcelona und von dort weiter nach Madrid. Adler begleiten sie hier auf ihrem Fluge, und dies war ihr größtes Flugerlebnis, wie sie selbst später berichtete. Nach einem abenteuerlichen Wüstenfluge, der vorher und nachher die vernünftigen Männer beschäftigt, gelangt sie über Dakar nach einer Flugreise von insgesamt drei Wochen über die 7000 Kilometer lange Strecke nach Bolama in Portugiesisch-Guinea. Auf dem Rückflug hat sie in der Wüste kurz vor Timbuktu eine verhängnisvolle Panne, die sie zu einer Notlandung zwingt. Da menschliche Hilfe weit und breit nicht zu erwarten ist, macht sie sich kurz entschlossen auf den Weg. Nach viertägigem Fußmarsch durch die glühende Wüste erreicht sie glücklich das 50 Kilometer entfernte Timbuktu. Nach der Rückkehr in die Heimat wird sie mit dem Deutschland-Lied empfangen. Für ihren sportlichen Mut und ihre Tapferkeit wird ihr das goldene Sportflieger-Abzeichen des Luftfahrtverbandes und die Große Plakette des Aero-Clubs verliehen als äußeres Zeichen dafür, daß auch von den Fachleuten und Kameraden ihr Mut und ihre Tatkraft anerkannt werden.

Sendbote der Heimat.

Schon im Dezember des gleichen Jahres startet Eily Beinhorn zum Fluge nach Indien. Ueber Persien führt ihr Weg sie nach Kalkutta, am Mount Everest vorbei nach Siam, schließlich nach den Südsee-Inseln, von Bali über den Insel-Archipel Niederländisch-Indiens über Soembava, Flores, Timor nach Port Darwin in Australien, bis sie in Sidney als erster deutscher Flieger, der jemals nach Australien kam, nach einer Flugreise von 23 000 Kilometern entsprechend gefeiert wird. Von Australien geht es zu Schiff nach Südamerika, dann im Flugzeug von Kolumbien über Guayaquil, über Urwald und die Anden nach Peru, über Santiago, über die Anden nach Buenos Aires, Montevideo und schließlich nach Rio de Janeiro, von den deutschen Kolonien überall als Sendbote der Heimat herzlich begrüßt.

Für diesen gewaltigen Streckenflug erhielt Eily Beinhorn im Frühjahr dieses Jahres den Hindenburg-Pokal, dessen Verleihung mit einer Geldspende verbunden ist. Diese Spende ermöglichte ihr einen neuen Flug, der abermals nach Afrika geführt hat. Jetzt hat sie eine schnellere Maschine, eine moderne Heinkel-Sportreisemaschine, die eine Geschwindigkeit von 210 Stundenkilometern entwickelt. Glücklich ist die tapfere Fliegerin in Kapstadt gelandet, nachdem sie auf ihrem Fluge bei der Ueberquerung des Sudan mancherlei unerwartete Abenteuer zu bestehen hatte, und hoffentlich wird auch dieser Ausflug in die weite Welt für Eily Beinhorn auf



FLIEGERKÖPFE



III. Eily Beinhorn

Die Sportfliegerin.



Unter allen Gestalten der deutschen Fliegerei ist die zierliche Eily Beinhorn nicht nur die reizvollste, sondern zugleich auch die unternehmungslustigste. Sie fliegt allein nach Afrika, nach Indien, nach Australien, durch Südamerika und abermals nach Afrika, überall verweilend, solange es ihr gefällt, und weiterbummelnd, wenn die Ferne und das Fliegen sie locken.

Als Tochter eines wohlhabenden Fabrikdirektors in Hannover aufgewachsen, von Jugend auf sportlich interessiert und später zur Schwimmlehrerin ausgebildet, hört sie Ende 1928 den Ozeanflieger Hauptmann Röhler bei einem Vortrag. Zum ersten Male kommt ihr dabei der Gedanke, selbst fliegen zu lernen. Entschlossen und beharrlich verfolgt sie den einmal gefassten Plan, bis sie ihn verwirklichen darf. Noch im Winter 1928 läßt sie sich im Flughafen Berlin-Staaten ausbilden, durch keine Kälte und durch keine Widerstände zu entmutigen, macht schon nach wenigen Monaten erfolgreich ihre Prüfung und anschließend, gleich noch eine Kunstflugausbildung durch. Schließlich erhält sie eine eigene Maschine, den „Kiet in die Welt“, der seinen Namen stets zu Recht getragen hat.

Als erste Frau über die Alpen.

Voll Mut und Unternehmungslust nimmt sie schon 1929 erfolgreich an einem Zuberlässigkeitswettbewerb teil, startet im März des nächsten Jahres zum Staunen ihrer männlichen Kameraden zu einem Flug nach Rom, wobei sie als erste Frau der Welt die Alpen überfliegt und von dem italienischen Luftfahrtminister wegen dieser

Leistung mit dem goldenen Fliegerabzeichen, einer seltenen Ehre, ausgezeichnet wird. Kaum zurück, beginnt sie mit den Vorbereitungen für einen Afrika-Flug, bei der sie eine wissenschaftliche Expedition in der Beobachtung des Vogelflugs und der Erforschung einiger Inseln unterstützen soll. Sie opfert alle ihre Habe, darunter ihren kleinen Wagen, um diesen Plan durchführen zu können, und mit 250 Reichsmark in der Tasche startet sie über Stuttgart—Basel—Lyon nach Barcelona und von dort weiter nach Madrid. Adler begleiten sie hier auf ihrem Fluge, und dies war ihr größtes Flugerlebnis, wie sie selbst später berichtete. Nach einem abenteuerlichen Wüstenfluge, der vorher und nachher die vernünftigen Männer beschäftigt, gelangt sie über Dakar nach einer Flugreise von insgesamt drei Wochen über die 7000 Kilometer lange Strecke nach Bolama in Portugiesisch-Guinea. Auf dem Rückflug hat sie in der Wüste kurz vor Timbuktu eine verhängnisvolle Panne, die sie zu einer Notlandung zwingt. Da menschliche Hilfe weit und breit nicht zu erwarten ist, macht sie sich kurz entschlossen auf den Weg. Nach viertägigem Fußmarsch durch die glühende Wüste erreicht sie glücklich das 50 Kilometer entfernte Timbuktu. Nach der Rückkehr in die Heimat wird sie mit dem Deutschland-Lied empfangen. Für ihren sportlichen Mut und ihre Tapferkeit wird ihr das goldene Sportflieger-Abzeichen des Luftfahrtverbandes und die Große Plakette des Aero-Clubs verliehen als äußeres Zeichen dafür, daß auch von den Fachleuten und Kameraden ihr Mut und ihre Tatkraft anerkannt werden.

Sendbote der Heimat.

Schon im Dezember des gleichen Jahres startet Eily Beinhorn zum Fluge nach Indien. Ueber Persien führt ihr Weg sie nach Kaslutta, am Mount Everest vorbei nach Siam, schließlich nach den Südsee-Inseln, von Bali über den Insel-Archipel Niederländisch-Indiens über Soembaba, Flores, Timor nach Port Darwin in Australien, bis sie in Sidney als erster deutscher Flieger, der jemals nach Australien kam, nach einer Flugreise von 23 000 Kilometern entsprechend gefeiert wird. Von Australien geht es zu Schiff nach Südamerika, dann im Flugzeug von Kolumbien über Guayaquil, über Urwald und die Anden nach Peru, über Santiago, über die Anden nach Buenos Aires, Montevideo und schließlich nach Rio de Janeiro, von den deutschen Kolonien überall als Sendbote der Heimat herzlich begrüßt.

Für diesen gewaltigen Streckenflug erhielt Eily Beinhorn im Frühjahr dieses Jahres den Hindenburg-Pokal, dessen Verleihung mit einer Geldspende verbunden ist. Diese Spende ermöglichte ihr einen neuen Flug, der abermals nach Afrika geführt hat. Jetzt hat sie eine schnellere Maschine, eine moderne Heinkel-Sportreisemaschine, die eine Geschwindigkeit von 210 Stundenkilometern entwickelt. Glücklich ist die tapfere Fliegerin in Kapstadt gelandet, nachdem sie auf ihrem Fluge bei der Ueberquerung des Sudan mancherlei unerwartete Abenteuer zu bestehen hatte, und hoffentlich wird auch dieser Ausflug in die weite Welt für Eily Beinhorn gut auslaufen.

Ein frisches, modernes Sportmädchen ist trotz aller Erfolge nicht aus dem seelischen Gleichgewicht gebracht, lebenswürdig und sympathisch darf Eily Beinhorn nicht nur stolz sein auf ihre sportliche Leistung, sondern fast mehr noch auf ihre Verbundung für das Deutschland in der Welt und für den Sportflug in der deutschen Heimat.

C. Sch.

Beinhorn, Elly

Signatur

SP

01368-0002-BEL

Datum 29. Mai 1934

Kölnische Zeitung

No. 266..

Deutsche Fernflüge in Amerika

Neue Pläne Elly Beinhorns

WR Berlin, 28. Mai.

Die deutsche Sportfliegerin Elly Beinhorn, die mit ihren Fernflügen 1931 nach Afrika, 1932 nach Australien und 1933 rund um Afrika sich als eine international anerkannte Sportfliegerin großen Formats erwiesen hat, beabsichtigt, wie jetzt bekannt wird, sich demnächst mit einem deutschen Sportflugzeug nach Mittel- und Nordamerika zu begeben, um dort Fernflüge zu unternehmen. Die Flugreise wird in der Gegend des Panama-Kanals beginnen und quer durch Mittel- und Nordamerika führen, womit die Fliegerin dann in der ganzen Welt, mit Ausnahme des östlichen Asiens, durch ihre Flüge für Deutschland und seine Erzeugnisse geworben haben wird. Während Elly Beinhorn bei ihrem letzten Flug rund um Afrika ein Heinkel-Flugzeug benutzte, wird sie diesmal mit einem Klemm-Flugzeug starten, und zwar auf einer KL 32, die von den Klemm-Werken zu dem vorjährigen Europaflug herausgebracht worden und mit einem luftgekühlten Siemens-SH-14a-Motor ausgestattet ist.

01368-0003-BEC

Beinhorn, Elli

Signatur

Datum 21. Juni 1934

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 169.

Elli Beinhorns neue Auslandsexpedition

Als Berichterstatterin des Hamburger Fremdenblatts nach Mittelamerika



Elli Beinhorn, die kühne deutsche Sportfliegerin, hat neue große Pläne. Anfang Juli

wird sie ihre Maschine nach Mittelamerika verladen und das erste deutsche Sportflugzeug über mittelamerikanisches Gebiet nach Nordamerika führen. Der Verlag Broschel, der sich für diese neue fliegerische Leistung Elli Beinhorns interessiert, hat heute Besprechungen mit der Fliegerin zum Abschluß geführt, nach denen sie fortlaufend über ihre Flugerlebnisse im Hamburger Fremdenblatt berichten wird.

Elli Beinhorn ist heute vormittag in ihrer neuen KL 32 Maschine auf dem Hamburger Flugplatz, nach einem Flug von 1 Stunde und 15 Minuten, von Berlin eingetroffen. Von weitem schon leuchtet der helle Elfenbeinansstrich dieses funtelnagelneuen Apparats, der eigentlich für drei Personen berechnet ist, von Elli Beinhorn aber als Zweifitzer verwendet wird, um möglichst viel Raum für Benzin tanks zu haben. Die Maschine, die mit einem Siemens SH 14a Motor ausgestattet ist, kann jetzt Brennstoff für einen Aktionsradius von 2000 Kilometern aufnehmen.

Voller Zubeificht erzählt Elli Beinhorn von ihrem neuen Flug. Ihre Augen strahlen, daß es wieder einmal hinaus geht in die Welt. Fliegerisches Können und unbändiger Mut und Unternehmungsgeist, diese solide Grundlage wird Elli Beinhorn auch diesmal wieder vorwärtshelfen.

Beinhorn, Ely

Signatur



0 1368 - 0004 - BEC

Datum 10. Sep. 1934

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

No. 460

Ely Beinhorns Mittelamerikaflug.

Landung auf dem höchsten Flugplatz Guatemalas.
Guatemala, 9. Sept. (D.N.B.) Ely Beinhorn unternahm am Samstag einen Flug über das fliegerisch sehr schwierige, aber äußerst interessante Maya-Gebiet und die Indianergegenden und landete schließlich auf dem höchsten Flugplatz Mittelamerikas Quealtenango in 2600 Meter Höhe. Am Sonntag wurde Ely Beinhorn vom Präsidenten Jorge Ubico empfangen, der sich mit der Fliegerin eine Stunde lang unterhielt.

0 1368-0005 - Bel

Deutsche Zeitung von Mexiko (Mexiko)

Nr. 119 . .

Die deutsche Fliegerin Elli Beinhorn wurde von dem Präsidenten der Republik empfangen und mit dem mexikanischen Fliegerabzeichen ausgezeichnet.

Am vergangenen Dienstag Vormittag hat der Deutsche Gesandte Freiherr Rüdiger von Collenberg die Fliegerin Fräulein Elli Beinhorn dem mexikanischen Stellvertretenden Verkehrsminister, Herrn Unterstaatssekretär Mariano Moctezuma, vorgestellt. Der Stellvertretende Minister zeichnete im Namen der mexikanischen Regierung Fräulein Beinhorn durch die Überreichung des mexikanischen Fliegerabzeichens aus. Anschließend fand eine Besichtigung der Abteilung für Flugwesen des Ministeriums statt. Der Chef des Zivilen Flugwesens, Herr Ingenieur Mariano Domínguez, gab bei dieser Gelegenheit Erklärungen über die mexikanischen Flugkarten, die alsdann Fräulein Beinhorn zum Geschenk gemacht wurden. Die deutsche Fliegerin gab ihrer Dankbarkeit und Freude über die Auszeichnung und das wertvolle Material Ausdruck. Bei dem Rundgang begrüßte Fräulein Beinhorn die im Ministerium tätigen Damen, die sie mit einem grossen Blumenstrauß bedachten.

Am Nachmittag desselben Tages empfing der mexikanische Präsident den Herrn Gesandten und Fräulein Beinhorn im Nationalpalast zu einer Privataudienz. Der Präsident beglückwünschte Fräulein Beinhorn zu ihren grossen fliegerischen Errungenschaften und gab der Hoffnung Ausdruck, dass sie sich in Mexiko wohl fühle. Fräulein Beinhorn dankte dem Präsidenten für das grosse Entgegenkommen, das sie bei allen mexikanischen Behörden gefunden hat, und für die freundschaftliche Aufnahme, die ihr alle Kreise Mexikos gewährt haben.

Am Mittwoch Vormittag hat Fräulein Beinhorn den Militärflugplatz in Balbuena besucht und wurde von dem Chef des Flugwesens im Kriegsministerium, General Leopardo C. Ruiz, und seinem Stabe empfangen. Ein Rundgang durch die Werkstätten und die Fliegerschule machte Fräulein Beinhorn mit allen Einzelheiten dieses Mittelpunktes des mexikanischen Militärflugwesens bekannt. Sämtliche Offiziere wurden Fräulein Beinhorn persönlich vorgestellt, während die

Die deutsche Fliegerin Elli Beinhorn wurde von dem Präsidenten der Republik empfangen und mit dem mexikanischen Fliegerabzeichen ausgezeichnet.

Am vergangenen Dienstag Vormittag hat der Deutsche Gesandte Freiherr Rüd von Collenberg die Fliegerin Fräulein Elli Beinhorn dem mexikanischen Stellvertretenden Verkehrsminister, Herrn Unterstaatssekretär Mariano Moctezuma, vorgestellt. Der Stellvertretende Minister zeichnete im Namen der mexikanischen Regierung Fräulein Beinhorn durch die Überreichung des mexikanischen Fliegerabzeichens aus. Anschließend fand eine Besichtigung der Abteilung für Flugwesen des Ministeriums statt. Der Chef des Zivilen Flugwesens, Herr Ingenieur Mariano Dominguez, gab bei dieser Gelegenheit Erklärungen über die mexikanischen Flugkarten, die alsdann Fräulein Beinhorn zum Geschenk gemacht wurden. Die deutsche Fliegerin gab ihrer Dankbarkeit und Freude über die Auszeichnung und das wertvolle Material Ausdruck. Bei dem Rundgang begrüßte Fräulein Beinhorn die im Ministerium tätigen Damen, die sie mit einem grossen Blumenstrauss bedachten.

Am Nachmittag desselben Tages empfing der mexikanische Präsident den Herrn Gesandten und Fräulein Beinhorn im Nationalpalast zu einer Privataudienz. Der Präsident beglückwünschte Fräulein Beinhorn zu ihren grossen fliegerischen Errungenschaften und gab der Hoffnung Ausdruck, dass sie sich in Meriko wohl fühle. Fräulein Beinhorn dankte dem Präsidenten für das grosse Entgegenkommen, das sie bei allen mexikanischen Behörden gefunden hat, und für die freundschaftliche Aufnahme, die ihr alle Kreise Mexikos gewährt haben.

Am Mittwoch Vormittag hat Fräulein Beinhorn den Militärflugplatz in Balbuena besucht und wurde von dem Chef des Flugwesens im Kriegsministerium, General Leobardo C. Ruiz, und seinem Stabe empfangen. Ein Rundgang durch die Werkstätten und die Fliegerschule machte Fräulein Beinhorn mit allen Einzelheiten dieses Mittelpunktes des mexikanischen Militärflugwesens bekannt. Sämtliche Offiziere wurden Fräulein Beinhorn persönlich vorgestellt, während die Mannschaft Paradeaufstellung genommen hatte.

Fräulein Beinhorn wird voraussichtlich in der nächsten Woche über Mazatlan nach San Diego in Kalifornien weiterfliegen.

Beinhorn, Elli

Signatur

P

Datum

1. Nov. 1934

01368-0006-BEL

Informationsdienst des
Generalkonsulats von Mexico in Deutschland (Hamburg)

Nr. 46

AUSZEICHNUNG DER DEUTSCHEN FLIEGERIN ELLI BEINHORN. Die deutsche
Fliegerin Elli
Beinhorn war während ihres Aufenthalts in Mexiko Gegenstand zahlrei-
cher Auszeichnungen seitens der Regierung, die ihr den höchsten
mexikanischen Fliegerorden und eine Erinnerungsmedaille an ihren
Besuch in Mexiko verlieh.

Beinhorn, Elly

Signatur P.

0 1368-0007-BEC

Datum 19. Jan. 1935

Hamburger Tageblatt

Nr. 18

2.10.1935
19.12

Elly und Thea sind wieder da

Die Fliegerinnen Rasche und Beinhorn kamen aus Amerika zurück



Zu Hause schmeckt's doch am besten

Zunächst war es eine einzige Wartezeit, dieser Empfang von Elly Beinhorn und Thea Rasche in Cuxhaven. Denn der Dampfer „New York“ erreichte mit einiger, durch den Nebel verschuldeten Verspätung den Cuxhavener Pier, an dem sich viele Freunde und Bekannte der Fliegerinnen, sowie einige offizielle Persönlichkeiten zum Empfang eingefunden hatten. Aber dann erschienen doch noch im dicken Nebel die „New York“, hatte bald darauf festgemacht, und schon war man an Bord. Stand mit vielen anderen Menschen im Speisesaal des schönen Schiffes, von denen die Hamburger Freunde der Elly und der Thea einen herzlichen Empfang bereiteten. So sah man dort unter anderen Karl Peter, den Presseleiter der Flieger-Landesgruppe III „Nordmark“ im DLV, weiter Siegel, den stellvertretenden Ortsgruppenleiter der Cuxhavener DLV-Ortsgruppe, von Salomon als Vertreter des Aero-Club von Deutschland und von Wünsch, den Leiter der Luftfahrtabteilung der Rhénania-Flug. Es gab Blumen, freundliche Worte und herzliches Händeschütteln, Freude lag über allen Gesichtern. Oft schon waren beide Fliegerinnen lange und weit weg gewesen, immer wieder war bei den die erste Begrüßung in der Heimat der schönste Augenblick trotz aller Triumphe auf langen Reisen.

Kurzer Besuch in Hamburg

Um das Fliegervölkchen herum lebt der übrige Heimkehrerverkehr, gibt es Begrüßungen der Menge und die üblichen Ankunftsformalitäten. Auf den Bahnhof steht der Hamburger Hapag-Sonderzug unter Dampf, Gepäck geht vom Schiff in den Zug, die beiden Fliegerinnen aber fahren mit einem Auto nach Hamburg.

Wenig Zeit also ist nur zur Verfügung, um kurz über ihre Reisen in fremden Ländern zu hören. Thea Rasche, das darf man wohl als bekannt voraussetzen, hat als einzige Deutsche das Luftrennen von Amerika nach Australien in der holländischen Douglas-Verkehrsmaschine mitgemacht. Bei diesem interessanten Rennen wurden ihr auf allen Zwischenstationen immer wieder große Empfänge zuteil, besonders aber in Australien selbst. Begeistert erzählt sie von

Hamburger Tageblatt

Nr. 18

Elly und Thea sind wieder da

Die Fliegerinnen Rasche und Beinhorn kamen aus Amerika zurück



Zu Hause schmeckt's doch am besten

Zunächst war es eine einzige Warterei, dieser Empfang von Ellly Beinhorn und Thea Rasche in Cuxhaven. Denn der Dampfer „New York“ erreichte mit einiger, durch den Nebel verschuldeten Verspätung den Cuxhavener Pier, an dem sich viele Freunde und Bekannte der Fliegerinnen, sowie einige offizielle Persönlichkeiten zum Empfang eingefunden hatten. Aber dann erschien doch noch im dicken Nebel die „New York“, hatte bald darauf festgemacht, und schon war man an Bord. Stand mit vielen anderen Menschen im Speisesaal des schönen Schiffes, von denen die Hamburger Freunde der Ellly und der Thea einen herzlichen Empfang bereiteten. So sah man dort unter anderen Karl Peter, den Presseleiter der Flieger-Landesgruppe III „Nordmark“ im DVV, weiter Siegel, den stellvertretenden Ortsgruppenleiter der Cuxhavener DVV-Ortsgruppe, von Salomon als Vertreter des Aero-Club von Deutschland und von Wunsch, den Leiter der Luftfahrtabteilung der Rhenania-Flug. Es gab Blumen, freundliche Worte und herzliches Händeschütteln, Freude lag über allen Gesichtern. Oft schon waren beide Fliegerinnen lange und weit weg gewesen; immer wieder war bei den die erste Begrüßung in der Heimat der schönste Augenblick trotz aller Triumphe auf langen Reisen.

Kurzer Besuch in Hamburg

Um das Fliegervölkchen herum lebt der übige Heimkehrerverkehr, gibt es Begrüßungen der Menge und die üblichen Ankunftsformalitäten. Auf den Bahnhof steht der Hamburger Hapag-Sonderzug unter Dampf, Gepäc geht vom Schiff in den Zug, die beiden Fliegerinnen aber fahren mit einem Auto nach Hamburg.

Wenig Zeit also ist nur zur Verfügung, um kurz über ihre Reisen in fremden Ländern zu hören. Thea Rasche, das darf man wohl als bekannt voraussetzen, hat als einzige Deutsche das Luftrennen von Amerika nach Australien in der holländischen Douglas-Verkehrsmaschine mitgemacht. Bei diesem interessanten Rennen wurden ihr auf allen Zwischenstationen immer wieder große Empfänge zuteil, besonders aber in Australien selbst. Begeistert erzählt sie von

der Kameradschaft der holländischen und später auch der amerikanischen Flieger, die immer wieder ihre Bewunderung über ihre weibliche „Kollegin“ aussprachen. Daß sie in Uebersee sich bei jeder passenden Gelegenheit für den Gedanken des Deutschtums einsetzte, ist für sie eine Selbstverständlichkeit.

Kreuz und quer durch Amerika

Ellen Beinhorn ist drüben auch geflogen. Mit einem dreißigigen Kabinensportflugzeug Klemm Kl. 32 mit Siemens Motor Sh. 14a, einem schnittigen Flugzeug, das durch seine weiße Farbe besonders auffällt. Die Maschine kommt heute mit der „New York“ in Hamburg an und wird hier von Dempewolf, dem Hamburger Sportflieger, wieder aufmontiert. Dann will die kleine Fliegerin damit weiter nach Berlin, zu Freunden und Bekannten. Aber erst, nachdem sie und Thea Rasche heute nachmittag von Hamburgs Sportfliegern noch besonders begrüßt worden sind.

Natürlich hat sie drüben viel erlebt, seitdem sie im Juli vorigen Jahres von Bremen aus nach Mittelamerika fuhr. Von Panama ist sie über Guatemala nach Yucatan geflogen, einer Halbinsel, auf der sie besonders die alte Kultur der Maya interessierte. Ueber Mexiko ging der Flug dann nach den Vereinigten Staaten, über Los Angeles, Hollywood nach San Franzisko. Und von dort wurde der Kontinent in abenteuerlichem Fluge überquert, ging die Lustreise nach Milwaukee.

Ueber Detroit und Washington, wo Thea Rasche übrigens von der Frau des Präsidenten Roosevelt empfangen wurde, führte ihr Flug dann nach Newyork, wo die beiden großen deutschen Fliegerinnen zusammentrafen, und gemeinsam an der Ehrung der „Sisto“-Retter von der „New York“ teilnahmen. Mit diesem Dampfer traten sie dann beide am 10. Januar die Heimreise an. Ellen Beinhorn weiß auch, so in der Eile, gewissermaßen zwischen Schiff und Auto, zu erzählen von großen Empfängen und freundschaftlicher Hilfsbereitschaft der amerikanischen Fliegerkameraden, denen sie nicht genug vom neuen Deutschland erzählen konnte.

Beinhorn, Elli

Signatur

P

01368-0008-Bd

Datum 15. April 1935

Hamburger Anzeiger

Nr. 89.

Eine deutsche Fliegerin warb für Deutschland

Elli Beinhorn erzählt

Elli Beinhorn hat in Hamburg eine treue Gemeinde, wie wohl auch überall sonst, wo sie erzählt von ihren großen Weltflügen. Sympathisch, ein richtiges deutsches Sportmädels, weiß sie amüßant zu erzählen von ihren großen Erlebnissen, interessant von ihrem monatelangen Flug und Aufenthalt in Mittelamerika und USA zu plaudern, daß man von der ersten bis zur letzten Minute gefesselt ist... und — nach zwei Stunden — bedauert, daß sie schon aufhört. Als ob man selbst dabei wäre und ihre langen Flüge über hunderte von Kilometern über dichtesten Urwald, über 4000 Meter hohe Pässe, ohne genaues Kartenmaterial, an ihrer Seite in der kleinen 160 PS Klemm mitmachte, so lebensnah weiß sie alles zu schildern. Fast sind ihre klaren Lichtbilder von den Mayas, dieser zwergenhaften Indianerrasse Yucatans, der mexikanischen Halbinsel, mit ihren jahntausendalten Kulturbauten mitten im Urwald überflüssig, so plastisch und anschaulich lassen ihre Worte Land und Leute dieser Zonen vor den Augen der gespannt lauschenden Zuhörer entstehen. Überall weiß sie auch kleine lustige Lichter aufzusteden.

Elli Beinhorn war draußen in Mittelamerika als Botin des neuen Deutschland, um den Deutschen in fast allen Städten und Orten dieser Länder Kunde zu geben von der großen Wandlung, die sich in Deutschland vollzogen hat. Und ihr Teil dazu beizutragen, daß das Lügengewebe über den Nationalsozialismus zerrissen wird. Stolz flog sie das erste deutsche Flugzeug mit dem Hakenkreuz am Seitensteuer durch Panama, Honduras, Guatemala und Mexiko von Ost nach West. Und dann auch durch ganz USA. Überall dabei, zuerst in Los Angeles, noch werbend für die Olympiade 1936 in Berlin, wobei ihr ein Winterport-Olympia-Film wertvolle Dienste leistete.

Begeistert spendeten die Zuhörer der deutschen Fliegerin am Schluß Beifall, dem tapferen deutschen Mädel, das bis heute auf seinen Flügen durch fast alle Länder der Erde mehr als 300 000 Km. zurückgelegt hat.

01368 - 0009 - BEL

Signatur

Datum 13. Aug. 1935

Kölnische Zeitung

Nr. 407

Elly Beinhorn zurück

Sie flog an einem Tag von Deutschland nach Asien und zurück

Herzlicher Empfang in Tempelhof

bb Berlin, 13. August.

Nach ihrem Tagesausflug Gleiwitz—Asien und zurück ist Elly Beinhorn heute kurz nach 18 Uhr wieder wohlbehalten in der Heimat gelandet. Ihr wurde im Flughafen Tempelhof ein überaus herzlicher Empfang bereitet.

Elly Beinhorn war heute früh um 3,40 Uhr mit ihrer BFW Messerschmitt — Mo 108 Taifun, die mit einem 250-PS-Hirth-Motor ausgerüstet ist, in Gleiwitz gestartet. Begünstigt durch starken Rückenwind, der teilweise bis zu 45 Stundenkilometer erreichte, konnte sie schon nach weniger als sechs Stunden früh um 9,20 Uhr in dem Flughafen von Istanbul, Sefikö, landen, nachdem sie vorher noch — der Flughafen liegt auf europäischen Boden — zum asiatischen Festland hinübergeflogen war, wo ihre Überfliegung von einem türkischen Major beurkundet wurde. Nach 1½ stündigem Aufenthalt in Istanbul, bei dem die deutsche Fliegerin außerordentlich herzlich begrüßt worden war, startete sie um 10,47 Uhr wieder zum Rückflug. Da sie Gegenwind hatte, dauerte der Rückflug etwas länger. Um 16,17 Uhr wurde sie über ihrem Ausgangsflughafen Gleiwitz gesichtet, und um 18,05 Uhr überflog sie das Rollfeld des Flughafens Tempelhof.

In Tempelhof, wo infolge des seit Stunden herniederströmenden Regens auf den Zuschauerplätzen wenig Betrieb herrschte, hatten sich die Prominenten der deutschen Fliegerei zum Empfang eingefunden. So sah man Ernst Udet, Ministerialrat Dahmann vom Reichsluftfahrtministerium, den Präsidenten des Aeroclubs von Deutschland, Wolfgang von Gronau, den Flughafentendanten Major Carganico, den Flughafendirektor Major a. D. Böttger und als Vertreter der Deutschen Luft Hansa Bezirksleiter Schlenstedt. Wenige Minuten nach

18 Uhr bemerkte man im Südosten eine kleine Sportmaschine mit hoher Geschwindigkeit. Mit Vollgas drehte Elly Beinhorn mit dem graublauen Vogel eine schnelle Runde und landete. Im Nu war das Sportflugzeug von den Anwesenden umringt. Von allen Seiten mit riesigen Blumensträußen überschüttet, konnte Elly Beinhorn die Glückwünsche ihrer vielen Freunde entgegennehmen. Trotz des über 14stündigen Fluges merkte man der Fliegerin keine Ermüdung oder Überanstrengung an.

Besonders herzlich begrüßte Udet seine Fliegerkameradin. Als er fragte: „Sag mal Elly, warum bist du denn nun eigentlich nach Konstantinopel geflogen?“, antwortete sie wie selbstverständlich: „Baden im Marmarameer.“ Es sei doch herrlich, daß man mit einem so schönen Flugzeug ganz bequem in einem Tag nach Asien und zurück fliegen könne. Auf Udets Frage, ob sie überall schlechtes Wetter gehabt habe, erwiderte sie: „Gott sei Dank, nein.“

Nach einer kurzen Erfrischung und dem ersten Schnellbericht von diesem Tagesausflug nach Asien konnte dann Elly Beinhorn endlich nach Hause fahren. Es war übrigens nicht der erste Flug, den sie mit dieser Maschine ausführte. Vor einiger Zeit machte sie mit dem Taifun eine dreiwöchige Luftreise durch England.

Das Flugzeug wurde für den weiten Tagesausflug lediglich durch Einbau eines Zusatzkrafts hergerichtet, der einen Aktionsradius von rund 2000 Kilometer gestattete. Die Strecke Gleiwitz—Istanbul ist 1650 Kilometer lang. Auf der Rückreise mußte Elly Beinhorn 1870 Kilometer zurücklegen. Damit hat Elly Beinhorn eine neue hervorragende Leistung vollbracht, die geeignet ist, das Ansehen des deutschen Luftsports in der Welt zu erhöhen.

Der Reichsluftsportführer Oberst Loerzer hat Elly Beinhorn zu ihrem hervorragenden Flug folgendes Glückwunschtelegramm übermittelt:

Zu Ihrer ausgezeichneten heutigen Flugleistung die besten Glückwünsche.

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. 413

Elly Beinhorns neuer Flug.

Die kleine flinke Elly Beinhorn hat die Öffentlichkeit schon so manches Mal mit temperamentvollen Leistungen überrascht. Seit 1931 kutschiert sie mit kleinen schnellen Flugzeugen in der Welt umher. Als Alleinfahrerin fliegt sie im Klemm-Kleinflugzeug am 4. Januar 1931 nach Portugiesisch-Guinea, hilft einem Wissenschaftler, Inseln zu erforschen, faucht Anfang März des gleichen Jahres nach Timbuktú, muß unterwegs 56 Kilometer weit mutterseelenallein durch die Wüste marschieren, weil ihr Apparätchen einen Ölrohrbruch erlitten hat, ergattert ein Ersatzflugzeug, tobt davon und ist am 30. April wieder auf dem Tempelhofer Feld. Indes: es hält sie nicht lange. Im Dezember setzt sie sich in ihre Klemm zu einem Weltflug über Istanbul nach Kalkutta, überfliegt — eine sehr erstaunliche Sache für eine Frau — den Himalaja, landet in Bangko, wird vom König von Siam empfangen, schiffet sich weiter zu Luft nach Sydney ein, überquert den Ozean, landet in Peru, geht nach 31 000 Kilometer Luftweg in Buenos Aires an Bord eines Lloyd-Dampfers, der nach Bremen fährt. Ist es ein Wunder, wenn dieses sportlich-tapfere Persönchen, dessen Fliegeranzug neben so manchen anderen Auszeichnungen das seltene „Goldene Sportfliegerabzeichen“ schmückt, plötzlich das Verlangen empfindet, an einem Tage von Deutschland nach Asien und wieder zurückzufliegen? Sie hat es am 13. August 1935 geschafft. In einer Messerschmidt-Maschine der Bayerischen Flugzeugwerke, bei einer Höchstgeschwindigkeit des Hirth-Motors von 290 Kilometer, hat sie 3570 Kilometer zurückgelegt, im Hinflug von Gleiwiß nach Istanbul 5 1/4 Stunden gebraucht und auf dem Rückweg der schlechten Witterung wegen 7 1/2 Stunden. In einer Zeit der Männer eine fliegerische Tat, vor der gerade diese Männer sich gern verneigen werden. M. G.

1931

1931

1932

Tasmanien

01368-0011-BEL

Signatur

Datum Nov. 1935

Wirtschaft Technik Verkehr (Berlin)

Nr. 11 -

Pilot und Maschine

Vom Lebensstempel des Flugzeugführers:

Weltfliegerin Elly Beinhorn erzählt

„Was mich zur Fliegerei geführt hat, war ein Vortrag, den Hauptmann Köhl, der Bezwingen des Ozeans, vor Jahren in Hannover hielt. Ich war über diesen Vortrag so in Begeisterung für den Flugsport geraten, daß ich mir zum Ziel steckte, selbst einmal Pilotin zu werden. Kurze Zeit später begann bei der „Deutschen Luftfahrt“ meine Ausbildungszeit. Nach Ablegung der Prüfungen wandte ich mich zunächst dem Kunstflug zu.

Anlässlich der Rheinlandbefreiung im Jahre 1929 nahm ich an einem Fliegerturnier in Köln teil. Ich ging als Preisträgerin hervor und konnte so meinen ersten Erfolg buchen. Nun trainierte ich weiter auf dem Gebiete des Kunstfluges. Zwischen durch flog ich für verschiedene Firmen Reklame, um meine Flugunkosten zu verdienen. Durch einen Zufall erfuhr ich, daß die beiden Professoren Struck (Dresden) und Bernhardt (Wien) die Absicht hatten, bei einer wissenschaftlichen Expedition ein Flugzeug mitzunehmen. Ich bewarb mich, und die Sache klappte. Bei diesem Flug wurde ich aber gezwungen, in der Sahara notzulanden. Dieser Unglücksfall war ein Sprungbrett für die weitere Laufbahn. Ich wurde bekannt und bekam nun weitere Gelegenheiten, in die Welt hinauszukommen. Bereits ein Jahr nach meinem Afrikaflug startete ich zu einem Flug rund um den Erdball.

Als Flieger erlebt man so vieles, daß man kaum mehr sagen kann, welches von diesen Erlebnissen am schönsten oder am schrecklichsten ist. Draußen habe ich jedenfalls vieles gelernt. Vor allem habe ich die Lehre gezogen, daß ein Flieger nie auslernt. Mehr als in jedem anderen Beruf kommt es darauf an, nie auszuruhen auf einmal errungenen Lorbeeren, sondern unaufhaltsam an der eigenen Weiterbildung zu arbeiten. Das ist

ertrinken im Sand. Sie sehen wie niedrige Büsche aus, weil nur noch ihre Kronen aus dem elfenbeinfarbenen Sand hervorragen. Dieses Weges, der keiner mehr ist, sind im 11. Jahrhundert die Kreuzfahrer gekommen.

Später sahen wir auf grünen Hügeln Jerusalem und Bethlehem. Das Panorama der Terrassen, der Kirchtürme und der weltlichen Paläste funkelt. Wenn nicht unsere Motoren rauschten, könnten wir sicher die Glocken an der Wiege des Christentums läuten hören.

Nicht fern von der Stelle, wo der Jordan mündet, überqueren wir das Tote Meer. Auf seinem Meerespiegel dampfte im Weltkrieg eine Flottille deutscher und türkischer Motorboote. Eine Kriegserinnerung ist auch die Hedschasbahn, die wir kurz danach überfliegen. Nun kommt immer und immer wieder die Wüste, ein schwarzes Meer ohne Wellen, ohne Ufer, nur mit gelblichen Schauminseln. Die letzten Zeichen menschlichen Lebens, Spuren verlassener Beduinensiedlungen im Sand, erlöschen. Alles wird grau, unwesenhaft, schattenlos. Die Erde gleicht einem erloschenen, toten Stern. Eine arme Welt, diese Wüste, bisher nur von Karawanen in wochenlangen Märschen durchgemessen.

Die Maschine klettert auf 3000, 3500 Meter. Man blickt nun wohl sicher tausend Kilometer weit. Die Erde wird zur kleinen Landkarte, auf der man die drei Länder Palästina, Transjordanien und Irak sieht. Unter dem Schutz Englands wurden sie „selbständig“, für England gleichzeitig Gelbgebiet und Luftweg nach Indien.

Fünf Stunden sehen wir nun kaum noch etwas von Kultur. Nur einmal bequamen wir der winkenden Belakuna des britischen

das A und O für jeden Flieger, und das ist im Prinzip A und O für jeden Menschen!“

Sturmflug London-Köln

Als ich kürzlich vor Mitternacht auf der Landstraße Köln-München-Gladbach der Domstadt am Rhein entgegenfuhr, sah ich am Himmel ein großes Licht daherschweben. Es war der Heckstern des einzigen Postflugzeuges, das nächtlich zwischen England und Köln am Rhein verkehrt.

Schon zwanzig Minuten vor dem Abflug sieht man den Pilot startfertig im Ledermantel vor seiner Maschine. Das Wetterbüro gibt bekannt, daß der Wind am Boden eine Stärke von 80 km/h erreicht habe. Der Pilot dankt für die Auskunft und sieht zu, wie die 700 kg Briefpost in seine dreimotorige Junkersmaschine verpackt werden. Am Heck leuchtet das deutsche Hoheitsabzeichen mit dem Hakenkreuz im weißen Felde auf rotem Grund.

Es ist jetzt zwei Minuten vor 22 Uhr. Der Pilot steigt in seine Maschine. Die Propeller heulen auf, das Flugzeug rollt vorwärts in den Wind über das vom Sturm reingefegte Startfeld. Dann steigt die Maschine. Ihre Lichter verschwinden im Dunkel der Nacht. Eineinhalb Stunden später war das Flugzeug schon in Köln gelandet. Auf dem Eisenbahnweg braucht man 12½ Stunden. Der Sturmflug überbot die erdgebundene Fahrt um das Achtefache an Schnelligkeit. Unser Pilot sah aber noch vor Mitternacht in einem Kaffee am Kölner Hohenzollernring und trank hier sein Mineralwasser.

Querflug über Wüstenland

In Gaza, einem Eckpunkt zwischen Afrika und Asien, steigen die Fluggäste zur Kabine hinauf. Die Tür schlägt zu, der Riegel kommt vor. Startsignal und Vollgasbrausen sind eins, dann schwebt unser Silbervogel.

Eine Weile folgt er dem Küstenweg, der von Ägypten nach Palästina führt. Er verliert sich in einer gelben Wildnis, in der man schon den Atem der Wüste spürt. Letzte Dattelpalmen

der Funker. Aus himmlischer Frische sind wir nun in die dicksten Tropen geraten. Dann nehmen uns Bagdader Kraftwagenführer vom Flugplatz mit in die Stadt.

Vom Sekerlehrling zum Flugweltmeister und Flugzeugfabrikant

Gerhard Fieseler war ursprünglich Sekerlehrling in Bonn, wo sein Vater 1906 eine kleine Buchdruckerei gegründet hatte. Der Ausbruch des Weltkrieges ermöglichte eine schnelle Ausbildung als Flugzeugführer. Nach siebzehn Tagen Versuchsflüge legte er seine Pilotenprüfung ab. Bei der Feldpilotenprüfung wagte er sich über die vorgeschriebene Flugplatzzone hinaus, verlor die Orientierung und mußte notlanden. Es geht noch einmal gut.

Gleich nach dem Start stürzt er bei einem Schauflug aus 100 Meter Höhe ab. Man zieht ihn mit schweren Verletzungen unter den Trümmern seiner Maschine hervor. Erst nach fünf Tagen glauben die Ärzte wieder an seine Genesung. Sieben Monate später wird er zur Flieger-Ersatz-Abteilung entlassen. An der mazedonischen Front entwickelt er sich zum berühmten Kampfflieger. Mit 22 Fliegerabschüssen war er unbefreitbar einer der besten Flieger unserer Armee.

In der Nachkriegszeit nahm Fieseler an vielen nationalen und internationalen Kunstflugwettbewerben teil. Der Höhepunkt war das Treffen bei Paris 1934. Hier führte er sehr erbitterte Fliegerkämpfe durch. Obwohl sich während eines Loopings ein Teil der Haltegurte gelöst hatte, brach er seinen Flug nicht ab. An diesem Tage wurde Fieseler Weltmeister im Kunstflug Rund

Pilot und Maschine

Vom Lebenskampf des Flugzeugführers:

Weltfliegerin Elny Beinhorn erzählt

„Was mich zur Fliegerei geführt hat, war ein Vortrag, den Hauptmann Köhl, der Bezwinger des Ozeans, vor Jahren in Hannover hielt. Ich war über diesen Vortrag so in Begeisterung für den Flugsport geraten, daß ich mir zum Ziel steckte, selbst einmal Pilotin zu werden. Kurze Zeit später begann bei der „Deutschen Luftfahrt“ meine Ausbildungszeit. Nach Ablegung der Prüfungen wandte ich mich zunächst dem Kunstflug zu.

Anläßlich der Rheinlandbefreiung im Jahre 1929 nahm ich an einem Fliegerturnier in Köln teil. Ich ging als Preisträgerin hervor und konnte so meinen ersten Erfolg buchen. Nun trainierte ich weiter auf dem Gebiete des Kunstfluges. Zwischendurch flog ich für verschiedene Firmen Reklame, um meine Flugunkosten zu verdienen. Durch einen Zufall erfuhr ich, daß die beiden Professoren Struck (Dresden) und Bernhardt (Wien) die Absicht hatten, bei einer wissenschaftlichen Expedition ein Flugzeug mitzunehmen. Ich bewarb mich, und die Sache klappte. Bei diesem Flug wurde ich aber gezwungen, in der Sahara notzulanden. Dieser Unglücksfall war ein Sprungbrett für die weitere Laufbahn. Ich wurde bekannt und bekam nun weitere Gelegenheiten, in die Welt hinauszukommen. Bereits ein Jahr nach meinem Afrikaflug startete ich zu einem Flug rund um den Erdball.

Als Flieger erlebt man so vieles, daß man kaum mehr sagen kann, welches von diesen Erlebnissen am schönsten oder am schrecklichsten ist. Draußen habe ich jedenfalls vieles gelernt. Vor allem habe ich die Lehre gezogen, daß ein Flieger nie auslernt. Mehr als in jedem anderen Beruf kommt es darauf an, nie auszuruhen auf einmal errungenen Lorbeeren, sondern unaufhaltsam an der eigenen Weiterbildung zu arbeiten. Das ist

ertrinken im Sand. Sie sehen wie niedrige Büsche aus, weil nur noch ihre Kronen aus dem elfenbeinfarbenen Sand hervorragen. Dieses Weges, der keiner mehr ist, sind im 11. Jahrhundert die Kreuzfahrer gekommen.

Später sichten wir auf grünen Hügeln Jerusalem und Bethlechem. Das Panorama der Terrassen, der Kirchtürme und der weltlichen Paläste funkelt. Wenn nicht unsere Motoren rauchten, könnten wir sicher die Glocken an der Wiege des Christentums läuten hören.

Nicht fern von der Stelle, wo der Jordan mündet, überqueren wir das Tote Meer. Auf seinem Meerespiegel dampfte im Weltkrieg eine Flottille deutscher und türkischer Motorboote. Eine Kriegserinnerung ist auch die Heißschasbahn, die wir kurz danach überfliegen. Nun kommt immer und immer wieder die Wüste, ein schwarzes Meer ohne Wellen, ohne Ufer, nur mit gelblichen Schwallmeln. Die letzten Zeichen menschlichen Lebens, Spuren verlassener Beduinensiedlungen im Sand, erlöschen. Alles wird grau, unweissenhaft, schattenlos. Die Erde gleicht einem erloschenen, toten Stern. Eine arme Welt, diese Wüste, bisher nur von Karawanen in wochenlangen Märschen durchgemessen.

Die Maschine klettert auf 3000, 3500 Meter. Man blickt nun wohl sicher tausend Kilometer weit. Die Erde wird zur kleinen Landkarte, auf der man die drei Länder Palästina, Transjordanien und Irak sieht. Unter dem Schutz Englands wurden sie „selbstständig“, für England gleichzeitig Oelgebiet und Luftweg nach Indien.

Fünf Stunden sehen wir nun kaum noch etwas von Kultur. Nur einmal begegnen wir der winkenden Besatzung des britischen Forts Rutbah Wells. Das andere Mal sehen wir eine Herde wilder Kamele. Auf einem runden Steinhügel stand das Leittier und rührte sich nicht. Erst am Euphrat beginnen neue Lebenszeichen. Mit verschwenderischen Kurven kommt alsdann der Tigris in Sicht. An seinen Ufern liegt Bagdad, auf das wir zusteuern. Bei der Landung zeigt das Außenthermometer 42 Grad Wärme. Dorigesmal waren es 52 Grad Celsius“, sagt

das A und O für jeden Flieger, und das ist im Prinzip A und O für jeden Menschen!“

Sturmflug London-Köln

Als ich kürzlich vor Mitternacht auf der Landstraße Köln-München-Gladbach der Domstadt am Rhein entgegenfuhr, sah ich am Himmel ein großes Licht daherschweben. Es war der Heckstern des einzigen Postflugzeuges, das nächtlich zwischen England und Köln am Rhein verkehrt.

Schon zwanzig Minuten vor dem Abflug sieht man den Pilot startfertig im Ledermantel vor seiner Maschine. Das Wetterbüro gibt bekannt, daß der Wind am Boden eine Stärke von 80 km/h erreicht habe. Der Pilot dankt für die Auskunft und sieht zu, wie die 700 kg Briefpost in seine dreimotorige Junkersmaschine verpackt werden. Am Heck leuchtet das deutsche Hoheitsabzeichen mit dem Hakenkreuz im weißen Felde auf rotem Grund.

Es ist jetzt zwei Minuten vor 22 Uhr. Der Pilot steigt in seine Maschine. Die Propeller heulen auf, das Flugzeug rollt vorwärts in den Wind über das vom Sturm reingefegte Startfeld. Dann steigt die Maschine. Ihre Lichter verschwinden im Dunkel der Nacht. Eineinhalb Stunden später war das Flugzeug schon in Köln gelandet. Auf dem Eisenbahnweg braucht man 12½ Stunden. Der Sturmflug überbot die erdgebundene Fahrt um das Achtefache an Schnelligkeit. Unser Pilot sah aber noch vor Mitternacht in einem Kaffee am Kölner Hohenzollernting und trank hier sein Mineralwasser.

Querflug über Wüstenland

In Gaza, einem Eckpunkt zwischen Afrika und Asien, steigen die Fluggäste zur Kabine hinauf. Die Tür schlägt zu, der Riegel kommt vor. Startsignal und Vollgasbrausen sind eins, dann schwebt unser Silbervogel.

Eine Weile folgt er dem Küstenweg, der von Ägypten nach Palästina führt. Er verliert sich in einer gelben Wildnis, in der man schon den Atem der Wüste spürt. Letzte Dattelpalmen

der Funker. Aus himmlischer Frische sind wir nun in die dicksten Tropen geraten. Dann nehmen uns Bagdader Kraftwagenführer vom Flugplatz mit in die Stadt.

Vom Seherlehrling zum Flugweltmeister und Flugzeugfabrikant


Gerhard Fieseler war ursprünglich Seherlehrling in Bonn, wo sein Vater 1906 eine kleine Buchdruckerei gegründet hatte. Der Ausbruch des Weltkrieges ermöglichte eine schnelle Ausbildung als Flugzeugführer. Nach siebzehn Tagen Versuchsflüge legte er seine Pilotenprüfung ab. Bei der Feldpilotenprüfung wagte er sich über die vorgeschriebene Flugplatzzone hinaus, verlor die Orientierung und mußte notlanden. Es geht noch einmal gut.

Gleich nach dem Start stürzt er bei einem Schauflug aus 100 Meter Höhe ab. Man zieht ihn mit schweren Verletzungen unter den Trümmern seiner Maschine hervor. Erst nach fünf Tagen glauben die Aerzte wieder an seine Genesung. Sieben Monate später wird er zur Flieger-Ersatz-Abteilung entlassen. An der mazedonischen Front entwickelt er sich zum berühmten Kampfflieger. Mit 22 Fliegerabschüssen war er unbestreitbar einer der besten Flieger unserer Armee.

In der Nachkriegszeit nahm Fieseler an vielen nationalen und internationalen Kunstflugwettbewerben teil. Der Höhepunkt war das Treffen bei Paris 1934. Hier führte er sehr erbitterte Fliegerkämpfe durch. Obwohl sich während eines Loopings ein Teil der Haltegurte gelöst hatte, brach er seinen Flug nicht ab. An diesem Tage wurde Fieseler Weltmeister im Kunstflug. Rund 150 000 französische Zuschauer feierten den deutschen Flieger.

Fieseler ist aber bei diesen Leistungen nicht stehengeblieben. Anfang 1930 gründete er eine Flugzeugfabrik, die 1932 vierzig Mann Gefolgschaft aufwies. Neben 170 Segelflugzeugen hatte auch der berühmte „400-PS-Tiger“ seine kleine Fabrik verlassen. So schreiten deutsche Piloten mit ihren Maschinen mutig in der Welt voran.

C. S.

Signatur 

Datum **4. Mai 1936**

01368-0012-BEL

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. M.)

Nr. **227**

Elli Beinhorn fliegt nach Riga und Libau.

✠ Berlin, 3. Mai. Die Fliegerin Elli Beinhorn ist am Sonntag vormittag vom Flughafen Tempelhof zu einem Fluge nach Riga und Libau gestartet. Sie verwendet wieder das gleiche Flugzeug der Bayerischen Flugzeugwerke, Typ „Taifun“, mit dem sie im vergangenen Sommer ihren aufsehenerregenden Flug Deutschland—Istanbul—Deutschland an einem Tage durchführte. Elli Beinhorn wird in Libau und Riga vor den deutschen Vereinen Vorträge über ihre bisherigen Flugerlebnisse halten.

8. Aug. 1936

01368-0013-BEL

Völkischer Beobachter (Berlin)

Nr. 221.

In einem Tag über drei Erdteile

Elly Rosemeyer-Beinhorn nach ihrem Sportflug wieder in Tempelhof gelandet

Berlin, 7. August.

Am gestrigen Donnerstagabend traf um 19.15 Uhr die deutsche Fliegerin Elly Rosemeyer-Beinhorn, aus Budapest kommend, auf dem Berliner Flughafen Tempelhof ein. Sie hat mit diesem Flug, der sie von Asien über Afrika nach Europa führte, eine hervorragende Leistung vollbracht. Man darf ihr deshalb Glück wünschen zu dem großartigen Erfolg, der sich würdig an ihre bisherigen Taten anschließt.

Zahlreiche Ehrengäste hatten sich zu ihrer Begrüßung auf dem Flughafen eingefunden. Bereits vor 18 Uhr war ihr Gatte Bernd Rosemeyer erschienen. Unter den übrigen Anwesenden bemerkte man vom Reichsluftfahrtministerium Ministerialdirigent Mühlig-Hofmann, Ministerialrat Dahlmann, Ministerialrat Arndt und Referent Bahrt von der Pressestelle, Direktor von Bock von der Auto-Union, Direktor Perthes von den Bayerischen Flugzeugwerken, Bezirksleiter Schlenkardt der Deutschen Luft Hansa, Prof. Heindorf vom Aero-Club, die deutsche Fliegerin Hanna Reitsch und schließlich Oberstleutnant Carganico, den Kommandanten des Flughafens Tempelhof.

Seit der späten Nachmittagsstunden wartete man in Tempelhof auf die kühne Fliegerin. Aber erst gegen 19.15 Uhr tauchte ein kleiner Punkt am Horizont auf, der sich später als die brave Messerschmitt „Taifun“ der Bayerischen Flugzeugwerke mit den Kennzeichen D-IMQA entpuppte. Bernd Rosemeyer war natürlich der erste, der das Flugzeug sah. „Dort kommt sie!“ rief er der wartenden Menge zu, als er die kleine Maschine erblickt hatte. Nach einer Ehrenrunde über dem Platz ging Elly zur Landung nieder. Sie rollte über das weite Feld und hielt hinter einer großen Verkehrsmaschine, um dort, unter Ausschluß der Öffentlichkeit, zunächst ihren Gatten zu begrüßen. Dann rollte sie langsam weiter zum Ehrenplatz.

Ministerialdirigent Mühlig-Hofmann begrüßte sie und gratulierte ihr zu dem phantastischen

Flug namens des Reichsluftfahrtministers. Die übrigen Herren, die Vertreter der Behörden und Industrieunternehmen überreichten sodann zahlreiche Blumengebilde, die durch Hakenkreuzschleifen besonders geschmückt waren. Auch Hanna Reitsch gab ihrer Freude als Fliegerkameradin über den herrlichen Flug Ausdruck.

Elly Rosemeyer-Beinhorn ist bekanntlich am Sonntagvormittag um 11 Uhr in Berlin gestartet, am Montagnachmittag traf sie in Damaskus ein, wo sie sich zwei Tage lang aufhielt. Am Donnerstagfrüh um 0.20 Uhr verließ sie Damaskus und landete etwa 2 1/2 Stunden später in Kairo. Nach kurzer Brennstoffübernahme startete sie um 3.40 Uhr zum Flug nach Athen. Nachdem sie das Mittelländische Meer überflogen hatte, landete sie dort gegen Mittag, um schon um 12 Uhr nach Budapest weiterzufliegen. Sie verließ Budapest um 16 Uhr und traf, nachdem sie mit Gegenwind zu kämpfen hatte, um 19.15 in Tempelhof ein. Die Strecke, die sie insgesamt zurückgelegt hat, beträgt 3550 Kilometer.

Elly Rosemeyer-Beinhorn benutzte ein vierstelliges Schnellreiseflugzeug mit einziehbarem Fahrgestell, eine Me 108d „Taifun“ der Bayerischen Flugzeugwerke, die mit einem 260 PS starken Argus-Motor (AS 10 c) ausgerüstet ist. Wie Elly Rosemeyer-Beinhorn erklärte, hat sich die Maschine außerordentlich gut bewährt. Im ganzen gesehen ist die Leistung der deutschen Fliegerin einfach großartig.

Nachdem der offizielle Teil der Begrüßung beendet war, hatte man noch Gelegenheit, „Elly“ kurz zu sprechen. Sie erzählte, daß das schlimmste des ganzen Fluges die Hitze gewesen sei: „Sie können sich gar nicht vorstellen, wie heiß es war, nachts hatten wir 35 Grad Zimmertemperatur und tagsüber schien unbarmherzig die Sonne auf mein Kabinenflugzeug. Am schlimmsten war es über dem Mittelmeer, einfach unbeschreiblich heiß.“

Voll des Lobes aber und der begeisterten Anerkennung bin ich für die kameradschaftliche Unterstützung, die ich seitens der französischen Militärflieger in Damaskus gefunden habe. In Athen hatte ich einen kleinen Zwischenfall, ein Stein flog beim Ausrollen gegen die Verkleidung der Steuerteile und riß die Holzbeplankung auf. Wenn ich da nicht die Luft Hansa gehabt hätte mit ihren tüchtigen Männern, wäre ich vielleicht heute nicht mehr nach Berlin gekommen. In einer Stunde eifrig

gelogen, du mußt doch richtig sein, Kreta muß doch jetzt gleich kommen, ich war aber doch heißfroh, als es endlich am Horizont herauskam, die 700 Kilometer bis dorthin sind mir recht lauer geworden. Alles hat geklappt, das ist die Hauptsache, und ich bin hier und habe meinen Flug an einem Tag geschafft.“

In einem Tag über drei Erdteile

Elly Rosemeyer-Beinhorn nach ihrem Sportflug wieder in Tempelhof gelandet

Berlin, 7. August.

Am gestrigen Donnerstagabend traf um 19.15 Uhr die deutsche Fliegerin Elly Rosemeyer-Beinhorn, aus Budapest kommend, auf dem Berliner Flughafen Tempelhof ein. Sie hat mit diesem Flug, der sie von Asien über Afrika nach Europa führte, eine hervorragende Leistung vollbracht. Man darf ihr deshalb Glück wünschen zu dem großartigen Erfolg, der sich würdig an ihre bisherigen Taten anschließt.

Zahlreiche Ehrengäste hatten sich zu ihrer Begrüßung auf dem Flughafen eingefunden. Bereits vor 18 Uhr war ihr Gatte Bernd Rosemeyer erschienen. Unter den übrigen Anwesenden bemerkte man vom Reichsluftfahrtministerium Ministerialdirigent Mühlig-Hofmann, Ministerialrat Dahlmann, Ministerialrat Arndt und Referent Bahrt von der Pressestelle, Direktor von Voh von der Auto-Union, Direktor Perthes von den Bayerischen Flugzeugwerken, Bezirksleiter Schlenker der Deutschen Luft Hansa, Prof. Rheindorf vom Aero-Club, die deutsche Fliegerin Hanna Reitsch und schließlich Oberstleutnant Carganico, den Kommandanten des Flughafens Tempelhof.

Seit den späten Nachmittagsstunden wartete man in Tempelhof auf die kühne Fliegerin. Aber erst gegen 19.15 Uhr tauchte ein kleiner Punkt am Horizont auf, der sich später als die orange Messerschmitt „Taifun“ der Bayerischen Flugzeugwerke mit den Kennzeichen D-IMQA entpuppte. Bernd Rosemeyer war natürlich der erste, der das Flugzeug sah. „Dort kommt sie!“ rief er der wartenden Menge zu, als er die kleine Maschine erblickt hatte. Nach einer Ehrenrunde über dem Platz ging Elly zur Landung nieder. Sie rollte über das weite Feld und hielt hinter einer großen Verkehrsmaschine, um dort, unter Ausschluß der Öffentlichkeit, zunächst ihren Gatten zu begrüßen. Dann rollte sie langsam weiter zum Ehrenplatz.

Ministerialdirigent Mühlig-Hofmann begrüßte sie und gratulierte ihr zu dem phantastischen

Flug namens des Reichsluftfahrtministers. Die übrigen Herren, die Vertreter der Behörden und Industrieunternehmen überreichten sodann zahlreiche Blumengebinde, die durch Hafentrennschleifen besonders geschmückt waren. Auch Hanna Reitsch gab ihrer Freude als Fliegerkameradin über den herrlichen Flug Ausdruck.

Elly Rosemeyer-Beinhorn ist bekanntlich am Sonntagvormittag um 11 Uhr in Berlin gestartet, am Montagnachmittag traf sie in Damaskus ein, wo sie sich zwei Tage lang aufhielt. Am Donnerstagfrüh um 0.20 Uhr verließ sie Damaskus und landete etwa 2½ Stunden später in Kairo. Nach kurzer Brennstoffübernahme startete sie um 3.40 Uhr zum Flug nach Athen. Nachdem sie das Mittelländische Meer überflogen hatte, landete sie dort gegen Mittag, um schon um 12 Uhr nach Budapest weiterzufliegen. Sie verließ Budapest um 16 Uhr und traf, nachdem sie mit Gegenwind zu kämpfen hatte, um 19.15 in Tempelhof ein. Die Strecke, die sie insgesamt zurückgelegt hat, beträgt 3550 Kilometer.

Elly Rosemeyer-Beinhorn benutzte ein vierstelliges Schnellreiseflugzeug mit einziehbarem Fahrgestell, eine Me 108d „Taifun“ der Bayerischen Flugzeugwerke, die mit einem 260 PS starken Argus-Motor (AS 10 c) ausgerüstet ist. Wie Elly Rosemeyer-Beinhorn erklärte, hat sich die Maschine außerordentlich gut bewährt. Im ganzen gesehen ist die Leistung der deutschen Fliegerin einfach großartig.

Nachdem der offizielle Teil der Begrüßung beendet war, hatte man noch Gelegenheit, „Elly“ kurz zu sprechen. Sie erzählte, daß das Schlimmste

des ganzen Fluges die Hitze gewesen sei: „Sie können sich gar nicht vorstellen, wie heiß es war, nachts hatten wir 35 Grad Zimmertemperatur und tagsüber schien unbarmherzig die Sonne auf mein Kabinenflugzeug. Am schlimmsten war es über dem Mittelmeer, einfach unbeschreiblich heiß.“

Voll des Lobes aber und der begeisterten Anerkennung bin ich für die kameradschaftliche Unterstützung, die ich seitens der französischen Militärflieger in Damaskus gefunden habe. In Athen hatte ich einen kleinen Zwischenfall, ein Stein flog beim Ausrollen gegen die Verkleidung der Steuerteile und riß die Holzbeplankung auf. Wenn ich da nicht die Luft Hansa gehabt hätte mit ihren tüchtigen Männern, wäre ich vielleicht heute nicht mehr nach Berlin gekommen. In einer Stunde eifrigster Arbeit haben sie mir den Schaden tadellos repariert. Etwas mulmig wurde mir, als ich auf der Wasserstrecke Kreta solange nicht kommen sah — ich hatte heftigen Gegenwind, das wußte ich aber nicht — immer wieder habe ich mir selbst versichert, du bist so sauber Kompakturs

gefliegen, du mußt doch richtig sein, Kreta muß doch jetzt gleich kommen, ich war aber doch heilfroh, als es endlich am Horizont herauskam, die 700 Kilometer bis dorthin sind mir recht lauer geworden. Alles hat geklappt, das ist die Hauptsache, und ich bin hier und habe meinen Flug an einem Tag geschafft.“

0.1368-0015-BEL

Beinhorn - Rosemeyer
Fliegerin
Signatur *P. Fliegerin*

Datum 27. April 1939

Hamburger Fremdenblatt

Nr. 116 A

Elly Rosemeyer-Beinhorn nach Tokio unterwegs

Meldung unserer Berliner Schriftleitung
r. Berlin, 26. April

Die durch ihre zahlreichen Sportflüge in der ganzen Welt bekannte deutsche Sportfliegerin Frau Ellly Rosemeyer-Beinhorn hat jetzt einen neuen Fernflug angetreten, der sie nach dem Fernen Osten, und zwar nach Tokio, führen wird.

Die Fliegerin, die seit dem tragischen Tod ihres Mannes, Bernd Rosemeyer, vor einem Viertel Jahren nur gelegentlich kleine Flüge durchgeführt hat, nimmt mit diesem neuen Flug ihre ihr liebgewordene Aufgabe, der deutschen Fliegerei zu dienen, wieder auf. Sie fliegt auch diesmal wieder eine Messerschmitt-Maschine vom Typ Me 108 Laifun mit Argus-Motor.

Die erste Etappe des Japan-Fluges ist mit der glücklichen Landung in Istanbul bereits zurückgelegt.

Hamburger Tageblatt

Nr. **117**



Elli Beinhorn fliegt wieder — Die Gattin des unvergessenen Bernd Rosemeier, die bekannte Fliegerin, ist nach langer Pause zu einem Fernflug nach Japan gestartet. Ihre Messerschmitt-Maschine hat die erste Etappe Berlin—Istanbul zurückgelegt.

01368 - 0017 - BEL

Signatur

Bernhorn,
Elli / Rosmeyer

Datum

1. Juli 1939

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 309.10

Elli Rosemeyer aus Indien zurück

Der Reichssportführer begrüßt die Fliegerin

Am Himmel von Tempelhof erschien am Freitagnachmittag nach zehnwöchiger Abwesenheit wieder die Taifun-Maschine

der Messerschmitt-Werke mit Elli Rosemeyer-Beinhorn am Steuer. Zum Empfang der aus Indien heimkehrenden Fliegerin hatten sich auf dem Rollfeld der Reichssportführer v. Tschammer und Osten, die Generale Zander und Walz, Oberst Carganico, Dr. Orlovius vom Reichsluftfahrtministerium und Direktor v. Berthes von den Messerschmitt-Werken versammelt. Man bemerkte ferner Kunstflieger Richardt, der aus Freude über Ellis glückliche Heimkehr den schlangestehenden Teilnehmern der Luftansa-Rundflüge einige Proben seiner Kunst vorführte.

Als das von der Sonne des Orients gebräunte Gesicht der einsamen Fliegerin hinter dem gläsernen Verdeck sichtbar wurde, war die Begeisterung groß. Die erste Feststellung der Fliegerin lautete: „Heiß war es, meine Herren! Die Inder schüttelten die Köpfe über mich, daß ich in der wärmsten Jahreszeit, in der jeder Inder, der es sich leisten kann, kühlere Gegenden aufsucht, durch den indischen Luftraum flog.“ Das Phänomen, das die Inder und Siamesen am meisten in Erstaunen setzte, war jedoch die Tatsache, daß die Deutsche allein flog. Sie verstanden nicht, wie man sie in Europa hatte fortfliegen lassen.

An Zwischenfällen war der Flug reich, aber Fliegerin und Flugzeug kamen überall durch. So geriet die Pilotin in den Monsun, was bestimmt nicht vorgesehen war. In dem Regens Sturm verlor der „Taifun“ seine Farbe, doch das war, wie Frau Rosemeyer bemerkte, nur äußerlich. Die Maschine mit ihrem Argus-Motor und dem verstellbaren Propeller aus Waidmannslust bewährte sich in allen Lagen, so daß die Siamesen und die Leute in Burma, die noch keine fliegende Frau gesehen hatten, mit ihrer Anerkennung nicht zurückhielten. Auch die Perser im heutigen Iran waren des Lobes voll über die Leistungen des deutschen Flugzeuges und seiner unternehmungslustigen Pilotin.

Auf dem Rückflug kam der „Taifun“ nach der Landung auf dem Militärflugplatz Philippopol mit dem Balkan in allzu innige Berührung. Die Maschine versank bis über die Achse im aufgeweichten Boden, doch die bulgarischen Soldaten griffen hilfsbereit zu, so daß sich der „Taifun“, ohne Schaden genommen zu haben, wieder in die Lüfte erheben konnte.

Kon