

Levine

## La Journée Industrielle (Paris)

Nr. 2874

## Les démêlés Drouhin-Lévine continuent

Nous n'avons pas été de ceux qui ont blâmé Drouhin d'avoir quitté la maison Farman pour accepter de piloter le *Miss-Columbia* dans son voyage de retour vers l'Amérique. Les promesses faites par M. Lévine (on disait alors le contrat signé par M. Lévine) justifiaient par leur chiffre la décision d'un homme dont c'est le métier d'être pilote d'avion. Nous avions simplement déploré que la situation matérielle faite à nos aviateurs ne les mit pas à l'abri de telles tentations.

Mais voici que rien ne va plus. Car il appert que M. Lévine ne tient pas du tout à dénouer les cordons de sa bourse, laquelle ne contient d'ailleurs peut-être pas grand'chose. En vain, l'Américain proteste-t-il qu'il a donné à Drouhin sa parole de « gentleman », non seulement il ne se hâte pas de confirmer cette parole par le moindre écrit, mais encore il semble bien agir de toutes les manières possibles pour quitter la France pour l'Angleterre en emmenant, bien entendu, son avion.

Il y eut hier, au Bourget, une sérieuse altercation entre le mécanicien de Drouhin, Mathis, et M. Lévine. Celui-ci manifestait son intention de s'en aller avec son appareil. Il régla les frais de garage, mais les formalités de douane le retardèrent et permirent à Mathis et à Drouhin d'arriver. Naturellement, les Français s'opposèrent au départ de l'appareil, seul gage qui leur reste puisque M. Lévine s'est bien gardé de consigner la moindre garantie en banque.

Que faut-il penser de tout cela? Il est permis de supposer que M. Lévine n'est point du tout le mécène qu'on nous avait présenté d'abord. On peut croire qu'il a essayé de trouver d'abord en Allemagne, ensuite en France, des fonds pour financer le retour de l'avion en Amérique, en le faisant conduire par un pilote allemand ou français. Ces pourparlers n'ayant pas donné les résultats qu'il en espérait, M. Lévine se retourne vers l'Angleterre.

L'on dit aussi que la situation de M. Lévine en Amérique serait loin d'être brillante et que son voyage a arrangé bien des choses. Quoi qu'il en soit, Drouhin a agi avec une bien grande légèreté. Mais il est, hélas! probable qu'il la payera cher.

594

11348-0002 - 000

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

8. Aug. 1927

Datum

192

The Times (London)

44654

#### ATLANTIC FLIGHT DISPUTE.

##### MR. LEVINE AND HIS PILOT.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT.)

PARIS, AUG. 7.

Mr. Levine, who flew with Mr. Clarence Chamberlin from New York to Eisleben, and who now intends to fly back from Paris to New York, is having a dispute with his French pilot, M. Drouhin. The Frenchman originally intended to pilot a French machine, the Farman L'Oiseau bleu, from Paris to New York, but was tempted to leave her for the Miss Columbia by Mr. Levine's assurance that his machine would be ready to start before the Farman.

Successive delays have kept the Miss Columbia at Le Bourget until it now seems possible that l'Oiseau bleu may be the first to fly. When Mr. Levine wished his pilot to take him to Nottingham for the King's Cup Race, M. Drouhin flatly refused to go, saying that he had been engaged to fly the Atlantic and not *faire du taxi*, and Mr. Levine was forced to cross the Channel in an Imperial Airways machine. Since his return from England he has been served by M. Drouhin with a series of writs binding him to keep his contract with the French pilot, and to leave for New York with him by a certain date said to be August 19).

Yesterday Mr. Levine arrived at Le Bourget with a lorry to remove the reserve engine of his aeroplane and ship it to America, but M. Drouhin was there before him and a violent dispute occurred in the shed. M. Drouhin is now having seals fixed by the legal authorities to the aeroplane to prevent Mr. Levine from removing any part of it; and Mr. Levine for his part intends to seal the shed to prevent M. Drouhin from flying off without him. The Miss Columbia is quite ready for the flight and has made her full-load trials successfully.

Levine

P.

## Le Temps (Paris)

N<sup>o</sup> 24098

## La solution du différend Drouhin-Levine

L'agence Radio communique la note suivante :

Il semble bien que le conflit Drouhin-Levine ait reçu ce matin sa solution définitive et satisfaisante.

Nous avons pu voir M. Levine lui-même dans le cabinet de M<sup>e</sup> Barrault, avocat conseil de Drouhin. M. Levine nous fit cette déclaration formelle que nous traduisons textuellement :

« L'accord est maintenant complet entre M. Drouhin et moi. Nous venons de l'établir par écrit; je vais, de ce pas, le faire contresigner par le consul des Etats-Unis. Nous n'attendons plus qu'une seule chose : c'est que l'état de l'atmosphère nous permette de prendre notre vol vers New-York. »

## L'Information (Paris)

Nr. 182

### Les préparatifs du raid Paris-New-York

#### Le premier vol de l'avion de Tarascon

Le Bourget, 8 août. — D'un hangar de la Compagnie Internationale de Navigation Aérienne, l'avion de Tarascon et Laulhé a été sorti ce matin pour un premier vol, sous la conduite de Paillard. L'avion a décollé normalement à 8 h. 47 et a évolué jusqu'à neuf heures avec seulement 80 kilos de lest au bout du fuselage.

Le pilote, qui n'a pas poussé le régime du moteur à plus de 1.200 tours, déclare que l'appareil est fort bien centré et très maniable. Il n'a été fait aucun essai de vitesse.

L'essai sera renouvelé ce soir avec un peu plus de poids dans le fuselage.

#### Levine et Drouhin ont signé ce matin un contrat

Drouhin et Levine ont signé ce matin un accord.

M. Maurice Drouhin s'engage à être le pilote de M. Charles-A. Levine pour une période d'un an à compter du 7 juillet 1927 ; il se verra attribuer dans ces conditions une somme de 100.000 francs. M. Charles-A. Levine remettra à M. Drouhin 2.000 francs par semaine d'appointements, payables à la fin de chaque semaine jusqu'à expiration du contrat ou jusqu'à ce que ladite somme de 100.000 francs ait été pleinement payée.

M. Levine, en plus des appointements ci-dessus mentionnés, devra, avant le départ, déposer en Banque de France une lettre de crédit de la somme de 300.000 francs, qui sera payée à l'épouse de M. Drouhin, dans le cas où M. Drouhin perdrait la vie durant la traversée.

Il est également décidé que dans le cas d'une cessation de ce contrat par M. Levine ou dans le cas où M. Levine déciderait que le *Columbia* ne tenterait pas la traversée ou remplacerait Drouhin par un autre pilote pour la traversée en question, sans qu'il y ait faute de la part de Drouhin et particulièrement dans le cas où la traversée n'aurait pas lieu excepté pour une raison qui ne serait pas du ressort de M. Levine dans une période de trois mois à dater de ce jour, M. Levine devra payer une somme de 100.000 francs de dommages et intérêts, déduction faite des acomptes qui auraient été payés jusque-là à M. Drouhin.

M. Levine accepte : de verser à M. Drouhin 50 0/0 des bénéfices nets qui résulteront de l'exploitation du voyage, s'il est réussi, aux Etats-Unis ou ailleurs : à savoir : bénéfices sur les articles de journaux, les disques de phonographes, les engagements théâtraux, les films, etc..., ou dans n'importe quelle compagnie fondée spécialement pour une telle exploitation ; de rendre à M. Drouhin des comptes mensuels sur cette exploitation ou chaque fois que M. Drouhin le désirera.

#### Une déclaration de Levine

M. Levine a fait cette déclaration :  
« L'accord est maintenant complet entre M. Drouhin et moi. Nous venons de l'établir par écrit et je vais, de ce pas, le faire contre-signer par le consul des Etats-Unis. Nous n'attendons plus qu'une seule chose : c'est que l'état de l'atmosphère nous permette de prendre notre vol vers New-York. »



## The Times (London)

No. 44655

THE ATLANTIC FLIGHT  
DISPUTE.M. DROUHIN'S CONTRACT  
SIGNED.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT.)

PARIS, AUG. 8.

Mr. Levine has at last come to terms with his French pilot, M. Drouhin, and has signed a contract fixing the conditions for the proposed flight from Europe to the United States in the Bellanca monoplane in which Mr. Levine flew with Mr. Clarence Chamberlin from New York to Eisleben.

The contract contains precise provisions, not only for the payments to be made to M. Drouhin during the flight and its preparation, but for the risks of accident. M. Drouhin is to be the pilot of Mr. Levine for a period of one year as from July 7, 1927, and is to receive the sum of 100,000f. for the full period by means of weekly payments of 2,000f. Mr. Levine undertakes to deposit in a French bank before the beginning of the flight a letter of credit for 300,000f., which sum will be paid to Mme. Georgette Drouhin, M. Drouhin's wife, in the event of the pilot's losing his life during the flight. If the pilot disappears, 10,000f. will be paid to Mme. Drouhin on account, at the end of one month from the start of the flight, to be followed by further payments during six months, and finally the balance of the total sum. Mr. Levine also guarantees his pilot against the results of an accident rendering him completely incapable of following his profession, the compensation not to exceed 300,000f.

If the contract be broken by Mr. Levine, or if Mr. Levine decided, without any fault on M. Drouhin's part, that the Bellanca monoplane shall not attempt the flight, or employs another pilot, he is to pay 100,000 francs as damages to M. Drouhin, less such payments as he may have made on account. This compensation will be due in the event of the flight not taking place within three months from the date of the contract, unless the cause of its not taking place is one beyond Mr. Levine's control.

If a successful flight from Europe to America is made by another machine before the Bellanca starts, either party may annul the contract by letter within eight days. M. Drouhin will retain the payments on account which he has received. Mr. Levine agrees to pay 50 per cent. of the net profits on newspaper articles, cinema productions, and other forms of exploitation of the flight if successful. It is stipulated that M. Drouhin will not be expected to take part in exhibitions incompatible with his character as a pilot and as a French citizen. M. Drouhin agrees to place himself at the disposal of Mr. Levine for the technical preparations for the flight, and to be ready to start as soon as atmospheric conditions are

## THE ATLANTIC FLIGHT DISPUTE.

### M. DROUHIN'S CONTRACT SIGNED.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT.)

PARIS, AUG. 8.

Mr. Levine has at last come to terms with his French pilot, M. Drouhin, and has signed a contract fixing the conditions for the proposed flight from Europe to the United States in the Bellanca monoplane in which Mr. Levine flew with Mr. Clarence Chamberlin from New York to Eisleben.

The contract contains precise provisions, not only for the payments to be made to M. Drouhin during the flight and its preparation, but for the risks of accident. M. Drouhin is to be the pilot of Mr. Levine for a period of one year as from July 7, 1927, and is to receive the sum of 100,000f. for the full period by means of weekly payments of 2,000f. Mr. Levine undertakes to deposit in a French bank before the beginning of the flight a letter of credit for 300,000f., which sum will be paid to Mme. Georgette Drouhin, M. Drouhin's wife, in the event of the pilot's losing his life during the flight. If the pilot disappears, 10,000f. will be paid to Mme. Drouhin on account, at the end of one month from the start of the flight, to be followed by further payments during six months, and finally the balance of the total sum. Mr. Levine also guarantees his pilot against the results of an accident rendering him completely incapable of following his profession, the compensation not to exceed 300,000f.

If the contract be broken by Mr. Levine, or if Mr. Levine decided, without any fault on M. Drouhin's part, that the Bellanca monoplane shall not attempt the flight, or employs another pilot, he is to pay 100,000 francs as damages to M. Drouhin, less such payments as he may have made on account. This compensation will be due in the event of the flight not taking place within three months from the date of the contract, unless the cause of its not taking place is one beyond Mr. Levine's control.

If a successful flight from Europe to America is made by another machine before the Bellanca starts, either party may annul the contract by letter within eight days. M. Drouhin will retain the payments on account which he has received. Mr. Levine agrees to pay 50 per cent. of the net profits on newspaper articles, cinema productions, and other forms of exploitation of the flight if successful. It is stipulated that M. Drouhin will not be expected to take part in exhibitions incompatible with his character as a pilot and as a French citizen. M. Drouhin agrees to place himself at the disposal of Mr. Levine for the technical preparations for the flight, and to be ready to start as soon as atmospheric conditions are favourable. Mr. Levine undertakes to do all he can to enable the flight to begin at the earliest possible date.

## La Journée Industrielle (Paris)

Nr. 2878

**Quelles sont donc les idées de M. Levine ?**

Il est décidément écrit que nous ne saurons jamais à quels mobiles obéit M. Levine. Le contrat avec Drouhin étant signé, l'on pouvait croire que la situation redeviendrait normale. Mais nous avons raison de faire quelques réserves.

L'appareil est prêt, l'essence embarquée. On n'attend plus que les circonstances atmosphériques favorables. Dans ces conditions il semblerait normal que Drouhin et Levine soient en contact permanent. Or non seulement Levine continue à vivre tranquillement à Paris où il est parfois assez difficile de le joindre, mais hier l'Américain a fait enlever le rupteur de la magnéto de son appareil, qu'il a confié à une troisième personne, le mécanicien du moteur, Kingsgate. Craint-il donc que Drouhin ne parte seul ?

Indépendamment des inconvénients d'ordre matériel, tout cela n'est pas fait pour mettre en condition physique un pilote qui a besoin de tous ses moyens pour accomplir la rude tâche. En ce moment, Drouhin devrait être au calme et attendre sans nervosité les circonstances les plus favorables. On ne peut pas dire qu'il en soit ainsi.

En vérité avec la meilleure volonté du monde, il est bien difficile de ne pas manifester quelques inquiétudes au sujet de la conduite de M. Levine.

594 11348- 0008 - 000

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

7.8. Levine 35  
Signatur P.

Datum 12. Aug. 1927 192

Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. ~~№~~ 871

### Auch Levine nicht gestartet

Wegen schlechten Wetters

a. Paris, 11. 8. (Eigenbericht)

Der Amerikaner Levine wartete mit seinem Partner Drouhin bis Mitternacht vergeblich auf günstige Wetterberichte, und gab später die Hoffnung auf, wie vorgesehen, heute früh zu seinem New Yorker-Flug starten zu können. Levine erklärte, daß jetzt ein Abflug vor Montag nicht in Frage kommen könne. Der Grund für diese Verzögerung soll angeblich darin liegen, daß Levine von dem auch in Amerika stark vertretenen Aberglauben behaftet ist, und sich weigert, am 13. zu fliegen. Hier wird das Gerücht verbreitet, daß Drouhin sich mit einem längeren Warten nicht einverstanden erklären wolle, und heimlich ohne Levine zu starten beabsichtigt, um einem französischen oder ausländischen Konkurrenten zuvorzukommen.

608

11348-0009-000

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

D. Levine

Datum 17. Aug. 1927

## Le Temps (Paris)

No 24107

## AU BOURGET

Les différends entre Maurice Drouhin et Levine semblent apaisés. On a remis hier en place l'hélice de l'appareil américain qui avait été réparée par un spécialiste.

Maurice Drouhin est venu au Bourget en simple visiteur. Il avait d'autres préoccupations; depuis hier en effet il est père d'une petite fille qui a reçu le prénom de Monique.

Tous les autres candidats à la traversée de l'Atlantique ont occupé leurs loisirs à mettre au point leurs installations.



## L'Information (Paris)

Nr. 191 -

**M. Levine retournera par mer en Amérique**

On sait qu'à la suite de multiples conversations, Drouhin et Levine avaient signé un contrat désignant formellement le pilote français pour diriger l'appareil du constructeur américain dans le trajet Paris-New-York ou Philadelphie.

Levine, lui-même, devait être son compagnon de traversée.

*Or, nous apprenons aujourd'hui que Levine se propose de regagner l'Amérique le 31 août prochain sur l'Ile-de-France et qu'il a fait retentir sa place sur ce paquebot.*

Que signifie cette décision ?

Levine renonce-t-il donc à accomplir le trajet de retour par la voie des airs ? Faut-il voir dans ce geste un nouvel épisode de son différend avec le pilote choisi par lui ? Malgré l'amitié qu'il lui témoigne toujours publiquement, l'on n'est pas, en effet, sans avoir recueilli l'écho de certaines difficultés.

## Berliner Tageblatt

Nr. № 409

## Die Abenteuer des Fliegers Levine.

Das selbständige Fliegen ist ihm verboten, die „Miss Columbia“ beschlagnahmt worden.  
Gegenhandstreich befürchtet.

Levine will am ersten günstigen Tag mit einem englischen Piloten über den Ozean fliegen.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

O London, 30. August.

Die überraschende Ankunft des Amerikaflegers Levine in Croydon hätte beinahe zu einer Katastrophe geführt. Levine, der zum ersten Male selbst das schwere Flugzeug „Miss Columbia“ steuerte, versuchte viermal vergeblich, zu landen und entging dabei einmal um wenige Zoll nur dem Anprall an einen der Flugschuppen. Während er über dem Flughafen kreiste und immer wieder vergeblich zu landen versuchte, erwarteten die Umstehenden in jedem Augenblick einen Absturz. Ein Feuerwehrowagen mit Dampfpumpe sowie ein Sanitätsauto begleiteten am Rande des Flugfeldes die Bewegungen des Flugzeugs, um an der Stelle des erwarteten Absturzes sofort eingzugreifen. Levine wurde schließlich durch die Geistesgegenwart eines englischen Fliegers gerettet, der mit einem auf dem Platz stehenden Sportflugzeug aufstieg und Levine die Richtung der günstigsten Landungsstelle bezeichnete. Beim Aussteigen zeigte Levine keinerlei Anzeichen der überstandenen Gefahren. Er wurde sofort von einem Beamten des Luftfahrtministeriums empfangen, der ihm erklärte, daß er die englischen Gesetze verletzt habe, indem er ohne Fluglizenz englischen Boden überflog. Die Maschine wurde von den Behörden zunächst beschlagnahmt und in einem Schuppen sichergestellt. Levine darf die Flughalle nicht ohne Begleitung eines beglaubigten englischen Piloten wieder betreten, um ihm nicht erneut die Möglichkeit zu geben, auf und davon zu fliegen.

Inzwischen hat der Amerikaner bereits Verhandlungen mit verschiedenen englischen Fliegern begonnen, um einen von ihnen für den Flug nach New-York zu gewinnen. Unter den in Aussicht genommenen Piloten befindet sich Kapitän A. F. Muir und Kapitän W. G. R. Ginchiffe. Ein Vertreter der „Daily News“ hatte gestern Abend eine Unterredung mit Levine im Savoy-Hotel, in der dieser über seine weiteren Pläne sprach. Levine erklärte, die Piloten drängten sich zu Duzenden danach, mit ihm über den Atlantik zu fliegen. Sobald er einen Piloten ausgewählt habe, werde er am ersten günstigen Tage abfliegen. Wenn der Flug von England nach Amerika noch in diesem Jahre zustandekommen solle, so müsse das sehr bald geschehen, da Mitte September in Newfoundland schwere Nebel einsetzten, die den Versuch um 50 Prozent gefährlicher machen würden. Bei seinem Start in Le Bourget habe Levine noch nicht gewußt, daß er nach London kommen werde. Erst als er über dem Flughafen kreiste, sei ihm plötzlich eingefallen, daß er nach England entfliegen könne. Er habe keine Karte im Flugzeug vorgefunden und sei nur nach dem Kompaß in westlicher Richtung geflogen. Zunächst habe er London nicht finden können und sei dann 40 Minuten lang über der Stadt umhergefliegen, um den Flugplatz Croydon auffindig zu machen. Bei seiner Ankunft habe er nur noch ganz wenig Brennstoff im Tank gehabt. Aus Le Bourget ist inzwischen bei einem hiesigen Rechtsanwalt der Auftrag eingetroffen, Schritte gegen Levine zu ergreifen wegen der Nichtbezahlung der Standgebühren für das Flugzeug im Hafen von Le Bourget. Levine hat bei der Polizei die Ueberwachung seiner Maschine durch eine besondere Patrouille beantragt, da er einen Gegenhandstreich fürchtet.

## Die Bureaukratie am Werke.

Levine sei ohne Führerschein geflogen und habe die Zollvorschriften nicht beachtet.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

X Paris, 30. August.

Der Theatercoup, den Levine mit dem Flug nach London seinem Gefährten Drouhin und der ganzen Pariser Öffentlichkeit bereitet, hat hier eine Verblüffung verursacht, von der man sich erst nach und nach zu erholen beginnt. In der Tat ließ nichts diesen Ausgang der an tragikomischen Zwischenfällen reichen Beziehungen zwischen dem amerikanischen Kommanditäre und seinem französischen Piloten vermuten, zwischen denen sich in der letzten Zeit ein gutes Verhältnis herausgebildet hatte. Das Wunder von Levines Pilotenschaft hat sich allerdings auch natürlicherweise gelöst. Drouhin hatte den Amerikaner, der von Chamberlin im Fliegen unterrichtet wurde, in der Steuerung des Aeroplans vervollkommen, ohne zu ahnen, daß Levine seine Fähigkeiten gegen ihn ausnützen würde.

Die Zeitungen berichten heute einige Einzelheiten über die Affäre, mit der die Pariser Laufbahn Levines vorläufig beendet scheint. Gegen ein Trinkgeld von 100 Francs hatten die Angestellten des Gangars, in dem sich die „Miss Columbia“ befand, das Flugzeug auf das Feld herausgebracht, dessen Boden Levine angeblich ausprobieren wollte. Zwei Freunde Drouhins, denen diese Terrainversuche etwas verdächtig vorkamen, eilten herbei, sie glaubten zwar nicht, daß Levine selbst fortfliegen werde, aber sie vermuteten, daß sich vielleicht ein anderer Pilot auf dem Flugplatz bereit halte, um zu Levine in die Kabine zu steigen. Noch bevor die beiden Freunde Drouhins Levine erreicht hatten, erhob sich der Apparat in die Luft. Als Drouhin eine halbe Stunde später, durch telephonischen Anruf verständigt, herbeigeeilt kam, waren die „Miss Columbia“ und deren Besitzer schon weit und das Nest leer. Man versuchte den französischen Piloten damit zu trösten, daß er seine Genugthuung erhalten würde, aber Drouhin erklärte, daß für ihn nur die Tatsache ausschlaggebend sei, daß er kein Flugzeug mehr zur Verfügung habe, um den Flug über den Atlantischen Ozean zu wagen. Man wollte dem Piloten ein Flugzeug zur Fahrt nach London zur Verfügung stellen, damit er sich dort mit Levine auseinandersetze. Aber Drouhin erklärte, daß er jetzt noch zu erregt sei, und daß eine Auseinandersetzung mit Levine wahrscheinlich zu hitzig werden würde.

Im Hotel Albador, wo Levine mit seiner Familie gewohnt hat, wurde festgestellt, daß Frau und Tochter Levines nicht abgereist sind. In der Umgebung Levines will man nichts von diesem Flug gewußt haben, insbesondere der Sekretär und der Mechaniker Levines, die ihren Chef als „Menschen mit dem schwanfendsten Charakter“ bezeichnen, zeigten sich über die Abfahrt Levines sehr erstaunt. Man erfährt aber im Hotel, daß der englische Flieger Ginchiffe, mit dem angeblich Levine schon früher in Verbindung stand, am Freitag in Paris war. Auch die Bureaukratie meldet sich. Man glaubt in Paris, daß Levine mit seinem Fluge nach London mehrere Verstöße gegen die Gesetze begangen hat, die zu einer Sequestrierung der „Miss Columbia“ Anlaß geben würden. Der Amerikaner habe bei seiner Abfahrt nicht nach den Zollvorschriften gehandelt, was nach internationalem Gesetz allein schon ein Grund für eine Gefängnisstrafe und zur Beschlagnahme des Apparates sei. Außerdem besitzt Levine keinen Pilotenschein.

## Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

Nr 642

**Levines unerwarteter Start.**

(Drahtmeldung unseres Korrespondenten.)

Paris, 29. Aug. Der Abflug des Amerikaners Levine, der mit Chamberlin zusammen den Ozean überflogen hat und seit dieser Zeit sein Flugzeug „Miss Columbia“ im Flughafen Le Bourget bereit hält, um auf dem Luftwege nach den Vereinigten Staaten zurückzukehren, ist in aller Stille erfolgt. Levines Anwesenheit war von Anfang an von einer Skandal-Atmosphäre umgeben. Er hatte den französischen Flieger Drouhin als Piloten für den geplanten Rückflug engagiert, machte jedoch später zahlreiche Versuche, um von dieser Verpflichtung freizukommen. Offenbar war dem Amerikaner die finanzielle Bürde seines Vertrages mit dem französischen Piloten über den Kopf gewachsen. Die Auseinandersetzung zwischen den beiden nahm bisweilen einen so stürmischen, ja handgreiflichen Charakter an, daß verschiedentlich die Flugplatzbehörde und die Polizei eingreifen mußten. Levine hat sich dem ganzen Wirrwarr nun entzogen. Er trägt keinerlei Flugbekleidung und hat nur für fünf bis sechs Stunden Brennstoff. Er ist um 2 Uhr an der nordfranzösischen Küste mit Richtung London gesehen worden.

**In London gelandet.**

London, 29. Aug. (Wolff.) Der Flieger Levine, der den Flugplatz Le Bourget mit seinem Flugzeug „Miss Columbia“ plötzlich verlassen hatte, ist heute nachmittag in Croydon gelandet.

London, 29. Aug. (Europapress.) Die auf dem Flugplatz Croydon sich aufhaltende Volksmenge machte heute beim Eintreffen der „Columbia“ eine angstvolle Viertelstunde durch. Denn die Landung hätte beinahe mit einer Tragödie geendet. Die Flugplatzverwaltung hatte in Erwartung Levines bereits Krankenwagen mobil gemacht. Zunächst entging Levine mit knapper Not einem Aufprall auf den Boden. Als er sich wieder erhob, gelang es ihm, noch knapp über die Flugzeugkuppeln hinwegzukommen, deren Dächer von den Rädern des Landungsgeräts gestreift wurden. Nach einer weiteren Runde um den Flugplatz versuchte er zum zweiten Male niederzugehen, jedoch wiederum ergebnislos. Darauf ließ der Kommandant des Flugplatzes ein anderes Flugzeug aufsteigen, um der „Columbia“ einen geeigneten Landungsplatz zu zeigen. Endlich, um 16.10 Uhr, gelang dann die Landung der „Columbia“ verhältnismäßig glatt. Als die englischen Flieger Levine um die Gründe seiner plötzlichen Flucht aus Paris befragten, erklärte er, er könne nur sagen, daß er ein für allemal mit den französischen Fliegern und Flugplätzen fertig sei. — Levine wurde dann noch zur Regelung gewisser Formalitäten von der Platzverwaltung zurückgehalten. Vor der Abfahrt in die Stadt erklärte er, er fühle sich genügend sicher, um allein mit der „Columbia“ nach New York zurückzufliegen. In englischen Fliegertreuen ist man jedoch allgemein der Ueberzeugung, daß Levine sich wieder mit dem englischen Flieger Incliffe in Verbindung setzen und diesen für den Rückflug engagieren wird. In diesem Falle würde er dem französischen Flieger Drouhin die vertraglich zugesicherten 100000 Franken Abstand zu zahlen haben.



## Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

Nr. 648

**Das Abenteuer Levines.**

(Privattelegramm der „Frankfurter Zeitung“.)

Paris, 30. Aug. Die unerwartete Flucht des amerikanischen Fliegers Levine von Paris nach London ruft hier große Sensation hervor. Levine hat zu keinem Menschen von seinem Vorhaben gesprochen. Er selbst scheint sich im letzten Augenblick entschlossen zu haben, wenn er auch schon seit längerem den Plan gehegt haben mag, denn er hat nicht einmal den Chauffeur bezahlt, der ihn von Paris nach dem Flughafen Le Bourget fuhr, sondern ihn warten lassen, da er gleich wieder zurückkehren wollte. Auch seine Familie, mit der er in einem Pariser Hotel abgestiegen war, wusste nichts von seinem Vorhaben. Man vermutet hier, daß Levine an Stelle des französischen Fliegers Drouhin den Engländer Incliffe für seinen Ozeanflug verpflichtet habe, da dieser Levine am letzten Freitag in Paris besucht und auch ihn gestern in Croydon erhalten hat. Obwohl das Verhalten Levines gegen Drouhin heftig mißbilligt wird, flößt sein Mut und sein Geschick doch eine gewisse Achtung ein, denn Levine hat nie zuvor ein Flugzeug geführt und sich ohne jede Karte zu orientieren vermocht. Die rechtliche Lage Levines ist sehr ungünstig. Durch seinen Vertrag mit Drouhin ist er gebunden, diesem eine Entschädigungssumme von 100 000 Franken zu zahlen. Außerdem hat er durch seine Flucht natürlich nicht die Zeit gehabt, die Visaformalitäten zu erfüllen, worauf Gefängnisstrafe und Beschlagnahme des Flugzeuges steht. Weitere Strafen erwarten ihn, weil er überhaupt nicht im Besitze eines Führerscheines ist. Außer seiner Autofahrt ist Herr Levine aber auch die Gebühren für die Garage und Pflege seines Apparates in Le Bourget schuldig geblieben. Ein Motor und verschiedene Ersatzteile, welche Levine in Le Bourget stehen hatte, sind bereits auf Veranlassung von Drouhin gepfändet worden. Die Behörde des Pariser Flughafens habe sich sofort mit derjenigen von Croydon in telephonische Verbindung gesetzt, um gegen den Amerikaner gerichtlich vorzugehen. Ferner wird ein Flugzeug heute vormittag nach London starten. Drouhin, der sich keine Mühe gab, seine Empörung zu verhehlen, hat es abgelehnt, mit nach London zu fahren, um sich persönlich mit seinem geflohenen Associer auseinanderzusetzen, da er, wie er selbst sagte, befürchte, sich zu Tätlichkeiten hinreißen zu lassen.

## The Times (London)

No 44673

**MR. LEVINE AS  
PILOT.****FLIGHT FROM PARIS  
TO LONDON.****AN ADVENTUROUS  
LANDING.**

The comedy of Mr. Levine's endeavours to fly back to America in the Miss Columbia, the monoplane in which he and Mr. Chamberlin flew from New York to Eisleben, Germany, last June, nearly ended in tragedy yesterday when, after having by a ruse taken the machine single-handed into the air at Le Bourget, he flew it to Croydon aerodrome. Aided by great good luck Mr. Levine, who is not a qualified pilot, managed to land the machine, after at least three attempts, at about the time that M. Drouhin, who had been engaged as his pilot for the Atlantic flight, had finally decided not to chase his employer from Paris in another aeroplane.

**FLIGHT FROM PARIS.****PURSUIT BY MILITARY  
BIPLANE.**

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT.)

PARIS, Aug. 29.

Mr. Levine, who for some time has regularly regaled the public with his minor exploits, has succeeded to-day in attracting more than the usual attention to his doings.

At 11 a.m. he arrived alone at Le Bourget and had the Miss Columbia brought out of her shed. He told his mechanic that he wished to test the engine, and it was accordingly started for him. Mr. Levine, who was wearing no helmet or overalls, got into the machine and amused himself for a time by taxiing about the aerodrome while the Miss Columbia's mechanics and the aerodrome staff watched his manoeuvres and speculated with a certain relish as to what M. Drouhin would do when he heard of them. Suddenly, to the astonishment of everybody, Mr. Levine, who had arrived by easy stages at the south-western end of the aerodrome, turned his machine to the north-east, opened the throttle, and rose into the air. He circled the aerodrome once and then set a course towards London. Before the spectators had recovered from their surprise the Miss Columbia was lost in the haze.

A Potez military biplane promptly started in pursuit; M. Drouhin was communicated with and a Farman-Goliath machine was put at his disposal. Mr. Levine had not signed his clearance papers nor complied with the Customs formalities.

The Potez gave up the chase at Abbeville. M. Drouhin decided not to start.

Mr. Levine's latest move is a heavy blow to M. Drouhin, who was originally

damages to M. Drouhin if he breaks the contract or if he employs another pilot. Mr. Levine also undertook to do all that was possible to begin the flight at the earliest possible date.

**SCENES AT CROYDON  
AERODROME.****THRILLS FOR WATCHING  
AIRMEN.**(FROM OUR AERONAUTICAL  
CORRESPONDENT.)

The arrival and subsequent landing by Mr. Levine of the Wright Bellanca monoplane on Croydon aerodrome was the most alarming experience which has ever happened in the memory of the civil aviation traffic officers, regular pilots, and the aerodrome staff. They stood there helpless while Mr. Levine committed every possible error, any one of which might have cost him his life. The ambulance tender and the fire engine, fully manned, careered about the fringe of the aerodrome to be near the spot where Mr. Levine seemed equally likely to land or crash. Undoubtedly his life was saved, and the safety of the machine secured, by the prompt action of Mr. Smith, a pilot of the Surrey Flying Services, who took an Avro into the air and led Mr. Levine on to a straight glide which brought him approximately on to a safe spot in the aerodrome for the landing and subsequent run to a standstill.

Officials in the Control Tower had been warned that Mr. Levine had left Le Bourget alone without any skilled companion, and when later messages came through that he had been sighted over Abbeville, and then Boulogne, it was obvious that he was making for Croydon. Nothing could be done except warn the emergency staff to be in instant readiness, and when just on 4.30 p.m. the Wright-Bellanca came in sight every one on the aerodrome was on the alert. Mr. Levine came in first along a south to north line, which gave him a long run across the aerodrome, and, flying fast, did not get near the ground until he was well across the aerodrome. When he was five feet only from the surface he evidently became alarmed, and decided not to attempt to land but to fly off again. Then came the most terrifying moment for the staff, for Mr. Levine, ignoring all the first rules of piloting and practically at the point of losing all flying speed, essayed to make a climbing turn, a manoeuvre which has caused more deaths than almost any other from loss of flying speed. One wing of the machine dropped until it seemed as if it would hit the ground, but somehow or other, most probably because the machine was flying with very little load, it managed to stagger along on a half-bank, making straight for an outbuilding by the level crossing. Spectators waited for the sound of a crash, but the engine by then had regained for the machine a reasonable margin of flying speed, and Mr. Levine appeared, flying a rather shaky course, above the sheds over the other side of the road.

**"CRAZY FLYING."**



## MR. LEVINE AS PILOT.

### FLIGHT FROM PARIS TO LONDON.

#### AN ADVENTUROUS LANDING.

The comedy of Mr. Levine's endeavours to fly back to America in the Miss Columbia, the monoplane in which he and Mr. Chamberlin flew from New York to Eisleben, Germany, last June, nearly ended in tragedy yesterday when, after having by a ruse taken the machine single-handed into the air at Le Bourget, he flew it to Croydon aerodrome. Aided by great good luck Mr. Levine, who is not a qualified pilot, managed to land the machine, after at least three attempts, at about the time that M. Drouhin, who had been engaged as his pilot for the Atlantic flight, had finally decided not to chase his employer from Paris in another aeroplane.

### FLIGHT FROM PARIS.

#### PURSUIT BY MILITARY BIPLANE.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT.)

PARIS, AUG. 29.

Mr. Levine, who for some time has regularly regaled the public with his minor exploits, has succeeded to-day in attracting more than the usual attention to his doings.

At 11 a.m. he arrived alone at Le Bourget and had the Miss Columbia brought out of her shed. He told his mechanic that he wished to test the engine, and it was accordingly started for him. Mr. Levine, who was wearing no helmet or overalls, got into the machine and amused himself for a time by taxiing about the aerodrome while the Miss Columbia's mechanics and the aerodrome staff watched his manoeuvres and speculated with a certain relish as to what M. Drouhin would do when he heard of them. Suddenly, to the astonishment of everybody, Mr. Levine, who had arrived by easy stages at the south-western end of the aerodrome, turned his machine to the north-east, opened the throttle, and rose into the air. He circled the aerodrome once and then set a course towards London. Before the spectators had recovered from their surprise the Miss Columbia was lost in the haze.

A Potez military biplane promptly started in pursuit; M. Drouhin was communicated with and a Farman-Goliath machine was put at his disposal. Mr. Levine had not signed his clearance papers nor complied with the Customs formalities.

The Potez gave up the chase at Abbeville. M. Drouhin decided not to start.

Mr. Levine's latest move is a heavy blow to M. Drouhin, who was originally persuaded to leave L'Oiseau Bleu, the Farman biplane in which MM. Givon and Corbu now intend to cross the Atlantic, only by the hope of being the first French pilot to make the flight. According to the contract signed by the two men, Mr. Levine must pay 100,000f.

damages to M. Drouhin if he breaks the contract or if he employs another pilot. Mr. Levine also undertook to do all that was possible to begin the flight at the earliest possible date.

### SCENES AT CROYDON AERODROME.

#### THRILLS FOR WATCHING AIRMEN.

(FROM OUR AERONAUTICAL  
CORRESPONDENT.)

The arrival and subsequent landing by Mr. Levine of the Wright Bellanca monoplane on Croydon aerodrome was the most alarming experience which has ever happened in the memory of the civil aviation traffic officers, regular pilots, and the aerodrome staff. They stood there helpless while Mr. Levine committed every possible error, any one of which might have cost him his life. The ambulance tender and the fire engine, fully manned, careered about the fringe of the aerodrome to be near the spot where Mr. Levine seemed equally likely to land or crash. Undoubtedly his life was saved, and the safety of the machine secured, by the prompt action of Mr. Smith, a pilot of the Surrey Flying Services, who took an Avro into the air and led Mr. Levine on to a straight glide which brought him approximately on to a safe spot in the aerodrome for the landing and subsequent run to a standstill.

Officials in the Control Tower had been warned that Mr. Levine had left Le Bourget alone without any skilled companion, and when later messages came through that he had been sighted over Abbeville, and then Boulogne, it was obvious that he was making for Croydon. Nothing could be done except warn the emergency staff to be in instant readiness, and when just on 4.30 p.m. the Wright-Bellanca came in sight every one on the aerodrome was on the alert. Mr. Levine came in first along a south to north line, which gave him a long run across the aerodrome, and, flying fast, did not get near the ground until he was well across the aerodrome. When he was five feet only from the surface he evidently became alarmed, and decided not to attempt to land but to fly off again. Then came the most terrifying moment for the staff, for Mr. Levine, ignoring all the first rules of piloting and practically at the point of losing all flying speed, essayed to make a climbing turn, a manoeuvre which has caused more deaths than almost any other from loss of flying speed. One wing of the machine dropped until it seemed as if it would hit the ground, but somehow or other, most probably because the machine was flying with very little load, it managed to stagger along on a half-bank, making straight for an outbuilding by the level crossing. Spectators waited for the sound of a crash, but the engine by then had regained for the machine a reasonable margin of flying speed, and Mr. Levine appeared, flying a rather shaky course, above the sheds over the other side of the road.

#### "CRAZY FLYING."

This experience made Mr. Levine realize the problem ahead of him, for he was seen to be looking out of the cabin window as he flew round cautiously, evidently

Wendell

thinking how he could get the monoplane down safely. To his credit he never lost his head, but his next attempt and the following one was no better. He came down, and then "zoomed" up on the point of stalling, wobbling from side to side and turning so low that it was a miracle that he escaped crashing; in fact, in the words of one horrified pilot, he gave an exhibition of crazy flying which not even the most skilled pilot of the Royal Air Force would have dared attempt at Hendon at the annual display.

A passenger machine for the Continent was due to leave just then, but the traffic manager discreetly kept his passengers in a waiting room. Then Mr. Smith came to the rescue by taking off an Avro

and flying near to Mr. Levine, who promptly realized that he was a useful guide. Mr. Smith flew out to the right distance from the aerodrome to come in on a proper glide, and Mr. Levine obediently followed on his tail. In this fashion the two machines came into the aerodrome, and the Avro, having landed, promptly took off again to be clear of the amateur pilot immediately behind. Mr. Levine touched on the slope near the old lighthouse, shot about 30ft. into the air, but fortunately without stalling, and wobbled down on to the ground without damage to himself or the machine.

He said little when he got out of the machine, but he was perfectly cool, though a little white, and in fairness to him it must be said that he was the least shaken person on the aerodrome. Beyond feeling his chin and saying that he was off to get a shave he did little more than answer certain official inquiries before leaving for the Savoy Hotel. Before he left the aerodrome, however, the machine was taken into one of the new sheds, where Mr. Levine engaged a police guard to watch over the machine in his interests.

Actually, while no official statement has been made, it may be taken as definite that Miss Columbia will not be moved from the shed without the authority of the Air Ministry, for Mr. Levine has now come under British air rules, which are as strict as, if not stricter than, any French regulations. His arrival from a foreign country

without having clearance papers is itself an infringement of the Customs rules of two nations, but, in the circumstances, no action was taken last night at Croydon. Apart from that there are the British Air Navigation Orders, and these are very definite. No person who is not a qualified pilot is allowed in British territory to take a machine off an aerodrome, and Mr. Levine is not a recognized pilot, and is stated to have said that he had only landed a machine once before. A further bar to immediate activities is a rule which prohibits any machine not holding a British Certificate of Airworthiness, or its equivalent, flying more than three miles from an aerodrome. This rule, made in the interests of public safety, effectually bars anyone but a pilot accepted by the Air Ministry from taking the machine off the ground. Mr. Levine is reported to have had negotiations with a well-known British pilot of established reputation, and while such a pilot would undoubtedly be permitted by the authorities to fly the machine, he would naturally be bound by all the usual regulations and the three-mile limit.

### REASONS FOR THE FLIGHT.

Mr. Levine, at the Savoy Hotel last night, made the following statement:—

I brought the Columbia to London because I believed it to be in the best interest of the flight. I saw no immediate prospect of getting away from Paris, although I had been ready to go for almost two months. Time after time, when reports I was receiving from the British and American meteorological services showed that conditions were right, I suggested to Drouhin that we start, but he declined, saying French weather bureau reports showed the weather was unfavourable.

I want it made clear that I have run away from no one, and that Drouhin will receive every sou due to him under the terms of his contract. Moreover, my action in coming here must not be interpreted as a reflection on Drouhin's ability as a flyer. I consider him one of the ablest pilots I know, but I do think I made a mistake in ever signing a contract to fly across the Atlantic with a man I cannot converse with. Drouhin speaks no English, and I speak no French. On such flights as this it is essential that we have the utmost cooperation between the men making the flight. I believe that this can best be accomplished in my case by flying with an English-speaking pilot.

In taking my plane from Le Bourget I did only what I was rightly entitled to do. The plane is my property, and I have a right to go where I choose with it. I found that while in France every possible obstacle was put in the way of our flight. Whether or not it was because the French resented our going to Germany first I do not know, but everything I did in France was subject to constant criticism, in the newspapers and elsewhere, and I was frequently misrepresented. I saw that my flight from Paris was practically under French control, and that did not seem just to me, as I was paying the bills.

Finally, when I could see no other way out, I decided to bring the plane to England and start from here. Immediate action was necessary, as, if the east to west Transatlantic crossing is to be made this year, it will have to be made soon. In a few weeks now the season of heavy fogs off Newfoundland will begin, and after that the east to west crossing will be 50 per cent. more hazardous.

## Hamburger Fremdenblatt

Nr. 239

## Lebins Differenzen mit Drouhin.

W. Paris, 30. August. (Drahtbericht  
unseres Vertreters.)

Es ist nunmehr nach den Neußerungen, die Levin in London getan hat, klar, daß er seinen Apparat Wiß Columbia in Sicherheit bringen wollte, weil er eine Differenz mit Drouhin hatte und glaubte, er könne sich von seinen Verpflichtungen nicht lösen, wenn er dieses kostbare Pfand, das sein Apparat bildete, in Paris ließ. Den Journalisten hat Levin erklärt, er habe nunmehr eingesehen, daß er mit einem Flieger, dessen Sprache er nicht verstehe, nicht fliegen könne und daß es besser wäre, einen Engländer als Flugzeugführer zu nehmen. Levin macht Drouhin zum Vorwurf, er habe sich durch die guten Wetterberichte der amerikanischen und englischen Wetterstationen nicht beeinflussen lassen und sei nicht zum Start bereit gewesen, Drouhin habe im Gegenteil immer behauptet, die französischen Wetterberichte lauteten schlecht und eine Abfahrt sei daher unmöglich. Nun hat Levin seine Absicht kundgetan, heute mit dem Verkehrsflugzeug nach Paris zurückzukehren, um seine Verpflichtungen mit Drouhin zu lösen. Er soll grundsätzlich bereit sein, das mit Drouhin verabredete Kautionsgeld von 100 000 Franken zu zahlen.

Einstweilen keine Starterlaubnis  
für Levin.Sonderdienst  
des Hamburger Fremdenblattes

London, 30. August. (Durch United Press.)  
Trotz der Versicherung Lebins, sofort nach Einsetzen von gutem Wetter zum Fluge nach New York aufzustiegen, erklärt die Leitung des Flugplatzes in Croydon, daß es ihm nie gestattet würde, sofern er nicht vorher eine Fliegerprüfung ablege. Levin gab gestern Abend eine Erklärung ab, in der er sagte:

„Während meines Aufenthaltes in Frankreich wurden mir bei meinen Versuchen, zum direkten Fluge nach New York aufzustiegen, alle erdenklichen Schwierigkeiten in den Weg gelegt. Ich weiß nicht genau, ob man dies aus Rache tat, weil ich erst in Deutschland landete und nicht in Frankreich. Alles, was ich in Frankreich tat, wurde in den Zeitungen und auch an anderen Stellen einer Kritik unterzogen, und sehr oft wurden meine Absichten falsch ausgelegt. Schließlich sah ich keinen anderen Weg, mich aus der Affäre zu ziehen, als meinen Apparat nach England zu bringen, um von hier aus zu meinem Transoceanflug zu starten.“

Levin gibt zu, daß er durch die Weigerung der Flugleitung, ihn allein starten zu lassen, seinen ursprünglichen Plan fallen lassen mußte. Er sagte: „Ich beabsichtige jetzt, hier einen Piloten zu engagieren. Ich stehe schon mit verschiedenen amerikanischen und englischen Fliegern in Verbindung und wünsche, sobald als möglich zum transatlantischen Fluge starten zu können.“



## Vossische Zeitung (Berlin)

Nr. 207

**Levine im Flugzeug geflüchtet****Ergebnislose Verfolgung  
durch Militärflugzeuge**

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung“

s Paris, 29. August

Das große Ereignis des heutigen Tages auf dem Flugplatz Le Bourget ist die „Flucht“ des amerikanischen Fliegers Levine an Bord seines Flugzeuges „Miss Columbia“. Levine war gegen 11 Uhr auf den Flugplatz gekommen und ersuchte seinen Mechaniker, sein Flugzeug flugbereit zu machen, da er es auf dem Flugplatz probieren wolle. Kurz darauf bestieg er das Flugzeug und fuhr mit demselben, ohne sich vom Boden zu erheben, bis an das Ende des Flugplatzes. Plötzlich gab er mehr Gas, das Flugzeug erhob sich rasch und entwich in nördlicher Richtung.

Sämtliche Anwesenden waren starr vor Erstaunen, da niemand wußte, daß Levine fliegen konnte. Der Flieger Drouhin war dem Flugzeug nachgelaufen, kam aber zu spät, da das Flugzeug sich bereits 30 Meter hoch über ihm in den Lüften befand. Es war bereits in den Wolken verschwunden, als Militärflugzeuge zu seiner Verfolgung aufstiegen. Sie konnten es nicht mehr einholen. Das Flugzeug ist um 2 Uhr über Abbéville gesichtet worden. Man nimmt daher an, daß Levine nach England entwichen ist. Levine hat gewöhnliche Straßenkleidung an und trug weder Hut noch Mantel.

## Berliner Tageblatt

No 408

**Levine mit „Miss Columbia“ entflohen.**

Er hat noch nie selbständig ein Flugzeug gelenkt, ist aber trotzdem nach London auf und davon.

(Telegramme unserer Korrespondenten.)

X Paris, 29. August.

Die große Sensation des heutigen Tages ist in Le Bourget der Abflug Herrn Levines an Bord der „Miss Columbia“. Niemand wußte bisher, daß Levine selbständig ein Flugzeug lenken kann, und es erregte deshalb seinen Argwohn, als er heute gegen mittag sein Flugzeug aus der Halle kommen ließ, sich hineinsetzte und auf dem Terrain von Le Bourget mit der „Miss Columbia“ spazieren fuhr, nachdem der Mechaniker den Motor des Flugzeugs angekurbelt hatte. Gegen 1 Uhr, als ein Goliath-Flugzeug der Luftlinie Paris—London abfuhr, erhob sich auf einmal auch die „Miss Columbia“ zur großen Verblüffung der Angestellten von Le Bourget in die Luft und nahm in einer Höhe von 500 Metern Richtung nach Nordwesten. Zwei Piloten, die im letzten Augenblick herbeigelaufen kamen, konnten nur noch feststellen, daß sich Levine allein an Bord des Flugzeugs befand und daß er weder warme Kleidung noch eine Schutzkappe bei sich hat. Die „Miss Columbia“ soll beim Verlassen des Flugplatzes nur für fünf bis sechs Stunden Benzinvorrat bei sich gehabt haben. Ueber das Ziel des Fluges Levines ist nichts bekannt. Man glaubt aber, daß er nach London fliegen will. Militär- und Zivilflugzeuge haben sich zur Verfolgung der „Miss Columbia“ aufgemacht.

△ London, 29. August.

Der amerikanische Industrielle Levine, der mit dem Piloten Chamberlin im Juni den Ozean überquerte, kam heute mit dem Flugzeug „Miss Columbia“, das er selbst steuerte, aus Paris auf dem Flugplatz Croydon an.



## Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

Nr. 645  
Nr. ....

## Levines Pläne.

London, 30. Aug. (Priv.-Tel.) Mr. Levine, der amerikanische Ozeanflieger, war heute den Tag über beschäftigt, einen englischen Piloten für seinen Rückflug nach Amerika zu wählen. Wie die Abendblätter berichten, wird voraussichtlich Captain Finch-Cliffe von der Imperial Airway den Ozeanflug ausführen, sobald die „Miss Columbia“ von dem in England lebenden amerikanischen Flugzeugtechniker der Wright-Aeronautical-Works, der übrigens auch Lindberghs Maschine und die „Pride of Detroit“ überholte, geprüft worden und das Wetter günstig ist. In einem Interview erklärte Levine, daß er möglichst schon in den nächsten Tagen den Flug beginnen möchte, da sehr bald an der Küste von Neufundland die schweren, dichten Nebel beginnen, die die Ausführung des Fluges sehr schwierig gestalten könnten.

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 403

## Levine über seine Gründe

London, 30. 8.

Der amerikanische Finanzmann Levine, der gestern mit seinem Flugzeug „Miss Columbia“ bei seiner Landung in Croydon fast tödlich verunglückt wäre, gab der Presse Aufschlüsse über seinen unerwarteten Flug nach London. Er sagte: Ich brachte die „Miss Columbia“ nach England, weil ich der Ansicht war, daß dies im besten Interesse des Fluges (nach Amerika) liegt. Immer, wenn Berichte, die ich von britischen oder amerikanischen meteorologischen Stationen erhielt, zeigten, daß die Bedingungen gut waren, schlug ich Drouhin vor, zu starten. Er lehnte es jedoch ab mit der Begründung, die Berichte der französischen Wetterbüros zeigten, daß die Wetterlage ungünstig sei. Levine erklärte, Drouhin werde jeden Pfennig erhalten, der ihm nach ihrem Kontrakt zustehe, und bemerkte weiter: Während ich in Frankreich war, wurde mir jedes mögliche Hindernis in den Weg gelegt. Alles, was ich unternahm, wurde dauernd in der Presse und anderswo kritisiert. Ich sah, daß mein Flug aus Paris so gut wie unter französischer Kontrolle stehen würde, und dies schien mir nicht gerecht zu sein. Schließlich, als ich keinen anderen Ausweg sah, beschloß ich, das Flugzeug nach England zu bringen und von hier zu starten. Levine schloß, er wolle entweder einen amerikanischen oder einen britischen Flugzeugführer zu bekommen suchen. Auf eine Frage, ob er einen Flugschein besitze, schüttelte Levine lachend den Kopf und fügte hinzu, das Luftfahrtministerium habe ihn gebeten nicht mehr zu fliegen, bevor er einen solchen Schein besitze.

## Französische Presse gegen Levine

a. Paris, 30. 8. (Eigenbericht)

Die dramatische Flucht Levines in seinem eigenen Flugzeug und seine glückliche Landung in England geben den Pariser Morgenblättern Veranlassung, in wenig schöner Weise gegen den Amerikaner zu Felde zu ziehen und ihm alle möglichen Verbrechen vom Kontraktbruch bis zur Zerschmetterung in die Schuhe zu schieben. Wie Levine selber erklärt, hat man ihm anscheinend in Frankreich immer noch nicht verziehen, daß er seinen Ozeanflug in Deutschland beendete. Jedenfalls kann gesagt werden, daß er eine günstige Beurteilung in der französischen Presse niemals gefunden hat. Der „New York Herald“ teilt mit, daß Levine gestern von London aus seinem Pariser Rechtsanwalt telephonisch den Auftrag gegeben hat, den Vertrag mit dem französischen Piloten Drouhin durch Zahlung von 100 000 Franken — der vertraglich festgelegten Summe — zu lösen.

Levine

Le Temps (Paris)

Nr. 24120

Le différend Drouhin-Levine

Accompagnée de M. Charles C. Leckwood, son homme d'affaires, et de M. Frankel, Mme Levine s'est rendue ce matin, à 10 heures, au cabinet de son avocat, M<sup>e</sup> Beach, où elle avait prié le pilote Drouhin de passer.

Mme Levine lui a alors remis de la main à la main 80,000 francs sur les 100,000 francs du dédit, Drouhin ayant touché déjà un acompte de 20,000 francs. En outre, elle a remis 10,000 francs à Mathis.

Quand ils se sont séparés, Mme Levine et Drouhin paraissaient, aux dires des témoins, très émus. Mme Levine est partie pour Londres à midi.

Drouhin a déclaré que son désir était maintenant de retrouver un peu de tranquillité. Il est parti à la campagne avec sa femme et son enfant.

## Berliner Tageblatt

Nr. 410

**Der ratlose Drouhin.****Trotz der Auszahlung von 100 000 Francs untröstlich über das Scheitern seines Ozeanfluges.**

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

**X Paris, 30. August.**

Der Vertrag zwischen Levine und Drouhin ist nach dem „Intransigeant“ auf gutlichem Wege endgültig gelöst worden. Drouhin hatte die Absicht, gegen Levine gerichtlich vorzugehen, hat davon aber auf Bitten von Frau Levine, mit der er heute eine Unterredung hatte, Abstand genommen. Frau Levine erklärte sich auch sofort bereit, Drouhin die für den Fall eines Bruches festgesetzte Summe von 100 000 Francs auszuzahlen. Da ihm Levine bereits früher 20 000 Francs ausgezahlt hatte, händigte ihm Frau Levine den Restbetrag von 80 000 Francs aus. Der Ingenieur Mathis hat für die Levine geleisteten Dienste 10 000 Francs erhalten, dagegen hat Levine noch nicht die Unterbringungskosten für die „Miß Columbia“, die sich auf 1200 Francs belaufen, bezahlt. Drouhin ist einerseits froh, daß er auf diese Weise von Levine freigekommen ist, aber anderseits ist er untröstlich über den Verlust der „Miß Columbia“. „Ich bin vollkommen niedergeschlagen“, hat er einem Redakteur des „Intransigeant“ erklärt, „Levine hat alle meine Hoffnungen zunichte gemacht und mein ganzes Leben zerschlagen. Ich wollte der erste französische Flieger sein, der den Atlantischen Ozean überfliegt. Das war mein einziges Ziel und der einzige Grund, aus dem ich das Haus Farman verlassen habe, dem ich nichts vorwerfen kann. Einige haben behauptet, daß ich auf Grund der großen materiellen Versprechungen Levines mich mit ihm zusammengetan habe. Das ist falsch. Allein die Möglichkeit, die er mir bot, um meinen Traum zu verwirklichen, hat mich bestimmt. Ich habe mir in dieser Affäre nichts vorzuwerfen. Ich hatte selbst die Annahme der Summe verweigern wollen, die in dem Vertrag für den Fall eines Nichtzustandekommens des Fluges festgesetzt war. Aber Frau Levine hat darauf bestanden, daß ich sie annehme, und ich habe ihr schließlich nachgegeben. Nachdem jetzt alles aus ist, bin ich vollkommen ratlos. Ich werde wahrscheinlich Paris verlassen und mich mit meiner Frau und meinem Kinde auf dem Lande ausruhen. Ich brauche Ruhe, um nachzudenken und mich umzukrempeln. Vielleicht werde ich in die Vereinigten Staaten gehen, wo man mir verschiedene Stellen angedoten hat.“

## The Times (London)

Nr. 44674

MR. LEVINE'S  
PLANS.BRITISH PILOT CHOSEN  
HOMEWARD FLIGHT FROM  
CRANWELL.

(From Our Aeronautical Correspondent).

The explanation of Mr. Levine's sudden departure from Paris and his unexpected arrival at Croydon Aerodrome came yesterday, when it was formally announced that Captain W. G. Hinchliffe, one of the most experienced of the British cross-Channel pilots, had accepted Mr. Levine's invitation to pilot the Miss Columbia across the Atlantic to New York from Cranwell Aerodrome, near Grantham.

Those who have been following events closely were not surprised at the new turn, for it had been known that Mr. Levine had been in negotiation with several British pilots and that Captain Hinchliffe, who had piloted Mr. Levine from Paris to the Nottingham air meeting, was particularly anxious to attempt a flight to America, where, it is understood, he has received some attractive offers. His decision to accept the pilotage of the Wright-Bellanca monoplane was announced after Mr. Levine and Captain Hinchliffe had had lunch together at Croydon Aerodrome, and within an hour the new pilot was testing the machine in the air. The final decision, however, was made at short notice, and at present Captain Hinchliffe, who is one of the senior pilots of Imperial Airways, has not been released from his contract with that company. Mr. Levine, after his escapade of Monday, has given an undertaking that he will not attempt to fly the machine over British soil. He stated that he had paid the penalty under the contract of 100,000 francs to M. Drouhin, his former pilot, and it is not likely that any further action will be taken in regard to the Customs formalities. Now that a qualified pilot has been provided for the machine it may be flown as an American machine in England.

## PILOT'S TEST FLIGHT.

Mr. Levine, therefore, had his monoplane brought out of the shed and sat in the cabin with Captain Hinchliffe, explaining the general arrangement. Mr.

T. H. Kinkade, the engineer of the Wright Aeronautical Corporation, who has been over in Europe to examine the Wright Whirlwind engines of the machines as they arrive from America, started the engine, and then Captain Hinchliffe took the machine up for half an hour to familiarize himself with the controls. It was noticeable that the Wright-Bellanca monoplane floats a long way in landing, and, having a low head resistance, runs a considerable distance, but Captain Hinchliffe purposely brought the machine in rather fast for a first landing. He expressed himself satisfied, and after more petrol had been loaded in, Mr. Levine got in and Captain Hinchliffe set off for Cranwell aerodrome, which is more suitable for the take off of a heavily loaded machine of this small size than Croydon aerodrome. An Imperial Airways machine chartered by Mr. Levine followed to take Mr. Kinkade and bring Mr. Levine back to London to meet his wife, who is coming over from Paris, and also to bring back Captain Hinchliffe. Mr. Levine repeated his statement that he was determined to fly back to America, and that with a British pilot the language difficulty had been overcome.

## TESTS AT CRANWELL.

Careful tests will be made at Cranwell Aerodrome in order to decide the maximum load which can be carried in relation to the aerodrome, which is the best in England for a heavily loaded aeroplane, and was used by Flight Lieutenant Carr in his attempts to fly to India. Then the two men will wait patiently for the first favourable day, but, as Mr. Hamilton and Colonel Minchin are also waiting with their Fokker aeroplane at Upavon to start on a similar journey westward to Canada, Mr. Levine will not lose a single chance to be the first to make the westward and more difficult crossing of the North Atlantic. Captain Hinchliffe is probably one of the finest civilian pilots in the world to-day, and is the only pilot permitted to hold a full British pilot's licence after losing the sight of one eye. He suffered this misfortune during the war, when he shot down at least seven enemy machines. After the war he had the interesting experience of meeting in civil flying the pilot who shot him down and was indirectly responsible for his injury. Captain Hinchliffe learnt to fly in 1913 at Brooklands. He joined the R.N.A.S., and saw service in France.

Mr. Levine flew back to Croydon last evening, arriving at 8.45.

## M. DROUHIN'S CONTRACT.

(FROM OUR OWN CORRESPONDENT.)

PARIS, AUG. 30.

Mr. Levine's wife to-day visited Messrs. Beach and Barrault, a firm of solicitors, and handed to them for payment the balance of 80,000 francs which was to become due to M. Drouhin (the French airman who was to have piloted the Miss Columbia to the United States) in the event of a rupture of his contract by Mr. Levine. The agreement between M. Drouhin and Mr. Levine may, therefore, be considered at an end.



Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

№ 647

**Französische Nachrufe für Levine.**

Paris, 30. Aug. (Priv.-Tel.) Die Frau des Amerikaners Levine hatte heute vormittag bei ihrem Rechtsanwalt eine Zusammenkunft mit dem Flugzeugführer Drouhin, wo sie im Auftrag ihres Gatten den zwischen diesem und dem französischen Piloten bestehenden Vertrag löste und dem Franzosen die für den Kontrakt festgesetzte Summe auszahlte, die nach Abzug des Vorschusses 80 000 Franken betrug. Die tragikomische Angelegenheit ist somit erledigt. Levine, welcher den Flugunterricht, den Chamberlin und Drouhin ihm erteilt hatten, so gut zu benutzen wußte, hat sein Tätigkeitsfeld, begleitet von den Flügen der französischen Fliegerei, nach England verlegt. Die französische Presse sendet ihm einige Abschiedsgrüße und nennt ihn „ein trauriges Individuum“, das sich über die französische Fliegerei lustig gemacht habe.

11348-0025-000

Levine

*φ*

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur.....

Datum 1. Sep. 1927 192

## Berliner Tageblatt

Nr. 412

Nr. ....

### Levines Pläne.

Er will mit neuen Ueberraschungen aufwarten.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

○ London, 31. August.

Levine, dessen kühner Entschluß zum Atlantikflug offenbar der Anlaß zu der etwas überstürzten Reise der englischen Flieger gewesen sein dürfte, erklärte, er werde für den Fall, daß die Engländer glücklich in Amerika landen sollten, seinen ursprünglichen Plan, nach New-York zu fliegen, aufgeben und ebenfalls ganz anderes, „sehr Ueberraschendes“ tun. Er habe die Absicht, mit seinem neuen Fluge zwei neue Rekorde aufzustellen, nämlich sowohl für Dauer wie für Fluglänge. Er werde nun nicht nach Westen fliegen, sondern nach Osten. In Kreisen des englischen Flugports glaubt man danach, daß Levine die Absicht habe, den bisher noch immer nicht gelungenen Flug nach Indien auszuführen.

## Vossische Zeitung (Berlin)

Nr. **210****Levine „in deutschen Diensten“!**

Nachrichtendienst der „Vossischen Zeitung“

Ist Paris, 1. September

Die Zeitung „Deu pre“ übernimmt heute die Verteidigung des von einem großen Teil der Pariser Presse in scharfer Weise angegriffenen und verunglimpften Besitzers der „Miß Columbia“. Levine, führt das Blatt aus, sei das Opfer französischen Konkurrenzneides geworden.

Da man seinem Apparat, der das Vollkommenste sei, was die Flugzeugindustrie bisher hervorgebracht habe, in Frankreich nicht auch nur einen annähernd gleichwertigen entgegenzusehen vermocht habe, habe man alles getan, um den von ihm geplanten Flug nach Amerika zu sabotieren. Drouhin habe sich, ohne es zu wissen, von strupellosen Profitgeiern, die ihren unlauteren Konkurrenzmanövern ein patriotisches Mäntelchen umzuhängen verstanden hätten, als Werkzeug benutzen lassen.

Levine, der in der schamlosesten Weise beschimpft und wiederholt tödlich angegriffen worden sei, dem man zu Unrecht den Vorwurf gemacht habe, daß er „in deutschen Diensten“ stehe, habe durchaus in Wahrung berechtigter Interessen gehandelt, als er sich eilends diesen Mächenschaften durch die Flucht entzogen habe.

## The Manchester Guardian

No 25285

Nr. ....

A. a.

492 n 35b, V.L.v.A.

MR. LEVINE STILL HOPES  
TO START.Expert Protests and Returns  
Home.

Mr. Levine, the American millionaire, is undismayed by the recent Atlantic flight disasters, he told a press representative in London yesterday, and still intends, against expert advice, to make the east to west attempt as soon as the weather is favourable.

Mr. Kinkade, the Wright Aeronautical Corporation's technical expert, who has made inspections of the Columbia and her Wright "Whirlwind" engine at Cranwell, left England for America yesterday. In an interview before his departure he said he had made a final attempt to persuade Mr. Levine to abandon the flight this year. The high wind conditions would make it impossible for the 'plane to carry enough petrol to ensure success. "In spite of my advice both Mr. Levine and his pilot, Captain Hinchcliffe, intend to make the attempt when better weather, which they are under the impression will come along yet, arrives. I have done all I can to influence Mr. Levine against it, because it would be suicidal to attempt the flight at this time of the year. I want the public to realise that the proposed flight cannot be done at this time of the year. That is one of my reasons for clearing off. I don't want to have the lives of two brave men on my hands."

Speaking to a press representative after Mr. Kinkade's departure, Mr. Levine said: "I think the flight can be done, and my aim is to prove it. I am not dismayed by the results of other attempts. I don't want to be foolhardy or reckless, and certainly after the middle of the month the weather will be so unreliable as to make it almost hopeless, but if it clears up by the 15th we shall go. Until that date we will keep on hoping to be able to make the flight. The 'plane is all right, and, no matter what Kinkade or others say, if we get good weather within the next few days I am confident that we can get over."



The Times (London)

No. 44695

A. a.

08 15

m<sup>35</sup>und 41 m<sup>35</sup> b. V. H.**MR. LEVINE'S FLIGHT.****LANDING AT VIENNA.**

Captain W. G. R. Hinchliffe, flying the Wright-Bellanca monoplane Miss Columbia, with Mr. Levine on board, left Cranwell aerodrome at 8.7 a.m. yesterday, in the hope of making a non-stop flight to India and setting up a new "record" for a long-distance flight. The monoplane was sighted by Major Brackley, the air superintendent of Imperial Airways, at 9.20 a.m. flying south-east, between Croydon and Biggin Hill, and evidently making for the short sea crossing to the Continent.

Our Vienna Correspondent telegraphed last night stating that the aeroplane landed at Aspern, the Vienna air station, at 5.55 p.m., in torrential rain.

The causes of the descent were an irregular feed of oil to the engine and stormy weather. The metal airscrew, which was sent from America when the Miss Columbia broke her propeller in Germany, also failed to do the work expected of it and must be replaced. Mr. Levine has abandoned his flight to India for the present, but may make a further attempt after the close of the Indian monsoon at the end of October, starting again from London.

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 465

## Lewine bei Mussolini

It. Mailand, 4. 10. (Eigenbericht)

Der Amerikaner Lewine hat sich eine originelle Ehrung für Mussolini ausgedacht, von dem er gestern in Audienz empfangen worden war. Er will nämlich mit seiner „Miss Columbia“ auf der Fahrt von Rom nach Mailand die Geburtsstadt des kleinen Romano Mussolini, Carpena, überfliegen und dabei ein Geschenk für den neuen Weltbürger abwerfen, eine schön ziselirte Uhr, die die Inschrift trägt: „Geschenk von Charles Lewine an den Veltgeborenen des großen Duce“. Dieses Geschenk wird eingehüllt in eine amerikanische Flagge und zusammengehalten von einem Band in den italienischen Farben, das die Aufschrift trägt „An Romano Mussolini“ und den Kinder bittet, es dem Empfänger abzugeben. Mussolini war Feuer und Flamme für den Plan, unterrichtete Lewine, wie er zu fahren hätte, und gab Anordnung, daß ein Militärflieger ihm den Weg zeigen soll. Zur Ausführung ist die gute Absicht aber noch nicht gekommen, weil der Apparat gestern beim Aufstieg einen Defekt erlitt und beim Landen beschädigt wurde. Es heißt übrigens, daß Lewine in Mailand mit Industriellen wichtige Verhandlungen pflegen will. Die billigen italienischen Arbeitskräfte sollen ihn dazu reizen, sich in Italien als Fabrikant zu betätigen.

## „Miss Columbia“ schwer beschädigt

Rom, 5. 10.

Der Unfall des Lewineschen Flugzeuges „Miss Columbia“ stellt sich als schwerer heraus, als dies ursprünglich den Anschein hatte. Bei der Landung brach, nachdem das Flugzeug schon eine Strecke gerollt war, infolge der Unebenheit des Bodens das Fahrgestell, wodurch der Rumpf auf den Boden sackte.

11348-0030-000

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Levine

Signatur

Datum 3. Feb. 1928

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

No. 55

### Levine will wieder fliegen

11. New York, 1. 2. (Eigenbericht)

Der Flugbegleiter Chamberlins, Levine plant einen Flug ohne Zwischenlandung von New York nach Havanna. Die von ihm benutzte Maschine ist die alte „Columbia“, mit der er zusammen mit Chamberlin über den Ozean nach Berlin geflogen ist. Als Flugzeugführer hat Levine den Piloten Stutz verpflichtet.

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 539

**Ozeanflieger Levine  
im Verdacht der Fälschmünzerei verhaftet**

kbg. Wien, 17. 11. (Eigenbericht)

Der im Sommer 1927 mit dem Ozeanflieger Cham-berlin in Berlin eingetroffene Kaufmann Levine ist auf dem Semmering verhaftet worden. Es besteht gegen ihn der Verdacht, daß er falsches französisches Hartgeld in Wien herstellen lassen wollte. Levine war mit einem Wiener Graveur in Verhandlungen getreten und hatte ihm den Auftrag zur Herstellung von Stangen gegeben, was zur Anzeige gegen ihn Anlaß bot. Er wurde nach Wien eingeliefert, leugnet jedoch, daß die gegen ihn erhobene Beschuldigung zu Recht bestehe. Der Fall bedarf noch der eingehenden Nachprüfung.



Berliner Tageblatt

Nr. 546

# Wollte Levine fälschen?

## Er bestreitet jede Schuld. — Dem Untersuchungsrichter vorgeführt.

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

\* WIEN, 18. November.

Die Verhaftung des bekannten Ozeanfliegers Levine scheint so wie die Dinge jetzt liegen, zumindest sehr voreilig vorgenommen worden zu sein. Es hat sich nämlich bereits herausgestellt, dass man ihn lediglich verhaftete, weil man glaubte, Levine wolle französische Francstücke fälschen. Levine hingegen behauptet, dass er das Opfer eines Irrtums geworden sei, da er nur die Absicht gehabt habe, private Spielmarken herzustellen. Er sowohl wie seine Begleiterin, die amerikanische Millionärin Mabel Bell, die er an der Riviera kennengelernt hatte, seien in den besten Vermögensverhältnissen und hätten die Absicht gehabt, ein Spielkasino in Biarritz aufzumachen. Zu

diesem Zweck habe er sich mit der Absicht getragen, die Jetons in Wien herstellen zu lassen. Niemals habe er daran gedacht, im Umlauf befindliches Geld oder Jetons anderer Spielbanken nachzuahmen, denn er befinde sich schon seit nahezu drei Monaten in Wien, habe alle Bestellungen auf seinen Namen gehen lassen und die Tatsache allein, dass er durch Nachahmung von 100 000 Ein- oder Zweifrancsstücken oder 100 000 Jetons zu einem oder zwei Francs — was nach deutscher Währung einem Betrage von etwa 15 000 bis 30 000 Mark entsprechen würde! — sei absurd, wenn man bedenke, dass er selbst über 200 000 Dollars Vermögen, seine Begleiterin sogar noch weit mehr besitze.

Eine Polizeikorrepondenz meldet, dass Levine vor einiger Zeit dem betreffenden Graveur drei Medaillen brachte und sagte,

er wolle zur Herstellung dieser Medaillen Stanzen haben, die die Jahreszahlen 1920 bis 1930 aufwiesen. Auf der Rückseite sollten die Medaillen die Bezeichnung tragen „Chambre de Commerce de Paris“ und die Wertangaben „Bon pour 2 Francs“, „Bon pour 1 Franc“ und „Bon pour 50 Centimes“. Derartige Münzen kursierten, wie Levine sagte, als Geld in ganz Frankreich und würden von der Pariser Handelskammer ausgegeben. Nun erklärte der Graveur, dem die Sache bedenklich war, er müsse sich erst beim Münzamt erkundigen, ob er solche Stanzen herstellen dürfe. Der Graveur bestellte Levine dann für einen späteren Termin, und zwar für den 14. November. Vorher liess Levine dem Graveur sagen, er könne den Termin nicht einhalten, er reise auf den Semmering und werde erst am Montag, dem 17. dieses Monats, nach Wien kommen. Mittlerweile wurde dem Sicherheitsbüro die Angelegenheit bekannt, und man nahm an, dass Levine misstrauisch

geworden sei und ins Ausland flüchten werde. Deshalb wurde seine Verhaftung verfügt, die dann in dem Augenblick erfolgte, als er mit dem Expresszug nach Italien reisen wollte. Levine stellt alle verbrecherischen Absichten in Abrede und erklärt, er habe die Medaillen nur für seine Freunde bestellen wollen. Dass er Stanzen bestellt und die Wertbezeichnungen verlangt habe, stellt er in Abrede. Bei Levine fand man an einen roten Jeton mit der Bezeichnung „CD“. Unter seinen Korrespondenzen wurde ein Brief gefunden, aus dem hervorging, dass er mit einer Wiener Firma wegen der Lieferung von 100 000 solcher Jetons für Kartenspiele in Verbindung stand.

Trotz aller dieser Erklärungen bleibt die Wiener Polizei skeptisch und hat Levine heute nachmittag dem Untersuchungsrichter vorgeführt. Endgültige Aufklärung wird erst nach dem Verhör durch die Pariser Beamten, die heute abend in Wien eintreffen, geschaffen werden können.

## Deutsche Allgemeine Zeitung (Berlin)

Nr. 541

**Levine als Falschmünzer****Keine Auslieferung  
des verhafteten Ozeanfliegers**

kgb. Wien, 18. 11. (Eigenbericht)

Eine Auslieferung des verhafteten Ozeanfliegers Levine an Frankreich oder an die Vereinigten Staaten wird nicht erfolgen, da nach der Genfer Konvention das Verbrechen der Falschmünzerei, auch bei Nachahmung von fremdem Geld, begangen von Ausländern, in dem Staat zur Aburteilung kommt, in dem die Verhaftung erfolgt ist. Wenn auch bisher nur vorbereitende Handlungen zur Nachahmung französischer Hartgeldstücke vorliegen, so ist dies nach den bestehenden Bestimmungen ebenso zu behandeln, als ob die Tat schon begangen wäre.

Die Erhebungen haben ergeben, daß Levine schon im August bei einem Wiener Bildhauer erschienen ist, und zwar in Begleitung eines Dolmetschers. Er hat damals dem Dolmetscher ein Medaillon gezeigt, das das Bild Levines mit seiner Frau aufwies, und sich erkundigt, ob der Bildhauer in der Lage wäre, ihm Stenzen zur Vervielfältigung dieser Medaillons herzustellen. Nach einiger Zeit ist er dann wiedergekommen mit einem Medaillon, das den Kopf eines Indianers trug und hat gefragt, welche Maschinen zur Prägung solcher Medaillen benötigt würden.

Heute vormittag stellte der Verhaftete jede verbrecherische Absicht in Abrede und behauptete, er habe diese Medaillons für seine Freunde bestellen wollen. Er wollte nur münzenähnliche Medaillons bestellen, damit sie an Freunde und Bekannte abgegeben werden könnten, die gleichsam als Visitenkarte benutzt werden könnten. Man fand in seinem Besitz auch verschiedene Jetons und unter der Korrespondenz einen Brief, aus dem hervorgeht, daß er mit einer Wiener Firma wegen Lieferung von 100 000 derartiger Jetons in Verbindung getreten ist. Er ist bei dieser Firma auch schon im August erschienen und hat dort verschiedenartige Jetons mit den Wertbezeichnungen 10, 20, und 50 vorgewiesen und sie bestellt. Bei ihm wurde überdies ein rechteckiger Spieljeton mit der Bezifferung 1000 vorgefunden.

## Berliner Tageblatt

Nr. 551

# Was ist mit Levine?

**Er hat zur Zeit kein Geld! — Aber Mabel Boll stellt die Kautions.**

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

\* WIEN, 21. November.

Die Angelegenheit des Ozeanfliegers und Industriellen Charles Levine wird immer undurchsichtiger. Je länger die Untersuchung andauert, um so unklarer werden die gesamten Umstände. Zuerst nahm man an, dass die Verhaftung Levines auf Grund einer Anzeige einer mit dem Flieger verfeindeten Frau erfolgt sei; dann wurde diese erste Hypothese hinfällig, als sich ergab, dass seine Festnahme lediglich auf die Meldung des Wiener Graveurs hin vorgenommen worden war. Als sich dann zwischen den Aussagen des Graveurs und denen Levines schwer aufzuklärende Widersprüche ergaben, nahm man den Flieger in Untersuchungshaft.

Seltsam ist aber vor allem die Tatsache, dass Levine, der sich der Polizei gegenüber darauf berief, dass er keine Veranlassung zu irgendwelchen Fälschungen habe, da er ein steinreicher Mann sei, augenblicklich über keinerlei Mittel verfügt, so

dass es ihm sogar schwer fallen dürfte, die eventuell bei seiner Enthaltung fällig werdende Kautions zu erlegen.

Wenn nämlich der Staatsanwalt die Untersuchungshaft anerkennt, beabsichtigt Levines Verteidiger, die Freilassung seines Mandanten gegen Kautionsstellung zu beantragen. In diesem Falle will nun, wie es heisst, Levines langjährige Freundin, die Diamantenkönigin Mabel Boll, von Paris, wohin sie inzwischen zu ihrer Mutter gereist ist, nach Wien zurückkehren, um die Kautions für Charles zu bezahlen. Es heisst auch, dass die beiden die Absicht hätten, zu heiraten, dass aber Levines Gattin sich

bisher standhaft geweigert habe, sich von ihrem Manne, dem Vater ihres neunjährigen Kindes, zu trennen. Im Falle dieser Heirat würde Levine ausser dem berühmten Schmuck der Mabel Boll auch deren riesiges Vermögen in die Hände bekommen. Es scheint bei der fast völligen Mittellosigkeit, in der sich Levine „augenblicklich“ befindet auch möglich, dass die exzentrische Millionärin, die sich ständig in der Begleitung des Fliegers befand, die Aufenthaltskosten für ihn bestritten hat, denn

**Levine lebte in Wien auf breitester Basis.**

Er hatte im Imperia-Hotel ein riesiges Appartement belegt und geizte auch mit seinen sonstigen Ausgaben in keiner Weise.

Bei der weiteren Befragung Levines gab dieser an, er sei nach Europa gekommen, um aussichtsreiche Patente für seine Fabrik in Detroit zu erwerben; ausserdem wolle er sich mit dem Import europäischer Qualitäts-Erzeugnisse in die U.S.A. befassen. Ob er nun zu diesem Zwecke auch die Jetons bei dem Wiener Graveur bestellt hat, geht aus seinen Aussagen bisher noch nicht hervor.

**Seltsam ist auch die Lebensgeschichte seiner Freundin Mabel Boll.**

Ursprünglich Tänzerin und Bänkelsängerin, heiratete sie sehr jung; Scheidung; wieder Ehe mit dem alternenden brasilianischen Plantagenabob Boll, nach dessen Tode Millionenerbin. Seitdem ruheloses Umherwandern über alle Kontinente, in den letzten Jahren im Schlepptau Levines.

## Berliner Tageblatt

Nr. 557

**Levine freigelassen.****Gegen Kaution von 50 000 Schillingen und Abgabe  
eines Ehrenwortes.**

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

© WIEN, 25. November.

Heute nachmittag wurde der Ozeanflieger Levine auf freien Fuss gesetzt. Er musste eine Kartion von 50 000 Schillingen erlegen und das Gelöbnis leisten, dass er Wien nicht verlassen werde, bis das Verfahren gegen ihn wegen des Verbrechens der versuchten Münzenfälschung abgeschlossen sein wird. X Die Kaution wurde von der Begleiterin Levines Miss Mabel Boll, zur Verfügung gestellt, die zur Beschaffung des Geldes extra nach Paris gereist war.



11348-0036 - 000

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Levine

Signatur.....

Datum..... 6. Dez. 1930<sub>19</sub>

## Berliner Tageblatt

Nr. 576

### **Levine aus der Haft entlassen.**

(Telegramm unseres Korrespondenten.)

© WIEN, 6. Dezember.

Die strafgerichtliche Untersuchung gegen den Ozeanflieger Levine wurde heute eingestellt. Damit ist die Ansicht, die schon bei seiner Verhaftung zum Ausdruck kam, bestätigt, dass die Wiener Polizeibehörde in dieser Affäre zum mindesten sehr voreilig vorgegangen ist. Levine kehrt jetzt nach Amerika zurück, und will nach Paris fliegen, um dort die Flugzeugausstellung zu besuchen.

11348-0037-000

Hamburgisches  
Welt-Wirtschafts-Archiv

Signatur

P. Levine, Ch.  
30. Dez. 1930  
Datum

Frankfurter Zeitung (Frankfurt a. Main)

Nr. 967

**Ozeanflieger Levine wieder mit dem Gesetz  
in Konflikt.**

New York, 28. Dez. (Europapress.) Die amerikanische Justiz interessiert sich wieder einmal für den Finanzmann und Ozeanflieger Charles Levine, der eben erst aus Oesterreich zurückgekehrt ist, wo er bekanntlich unter dem Verdacht der Fälschmünzerei verhaftet war. Levine hat einer Bank als Sicherheit für ein Darlehen ein Aktienpaket im Werte von 22 000 Dollar hinterlegt. Nunmehr stellte sich heraus, daß dieses Aktienpaket am 12. Dezember 1929 beim Transport von einer Bank zu einer anderen gestohlen worden ist. Ein Vertreter der durch diesen Diebstahl geschädigten Bank hat Levine und zwei Mitglieder der Bank, die das Aktienpaket gegenwärtig in Verwahrung hat, zur Anzeige gebracht.