

Der Adler



BERLIN, 27. JUNI 1939

Heft 10 Preis 20 Pf.
frei Haus 22 Pf.

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Amerikas Luftmacht

Großer Bildbericht in diesem Heft

Die „Himmelstreppe mit Tuch-
fühlung“, eine eindrucksvolle,
von hoher Flugdisziplin zeu-
gende, wenn auch militärisch
wertlose Flugfigur, dargestellt
von einer amerikanischen
Jagdeinsitzerstaffel

Aufnahme Archiv Hanuschke



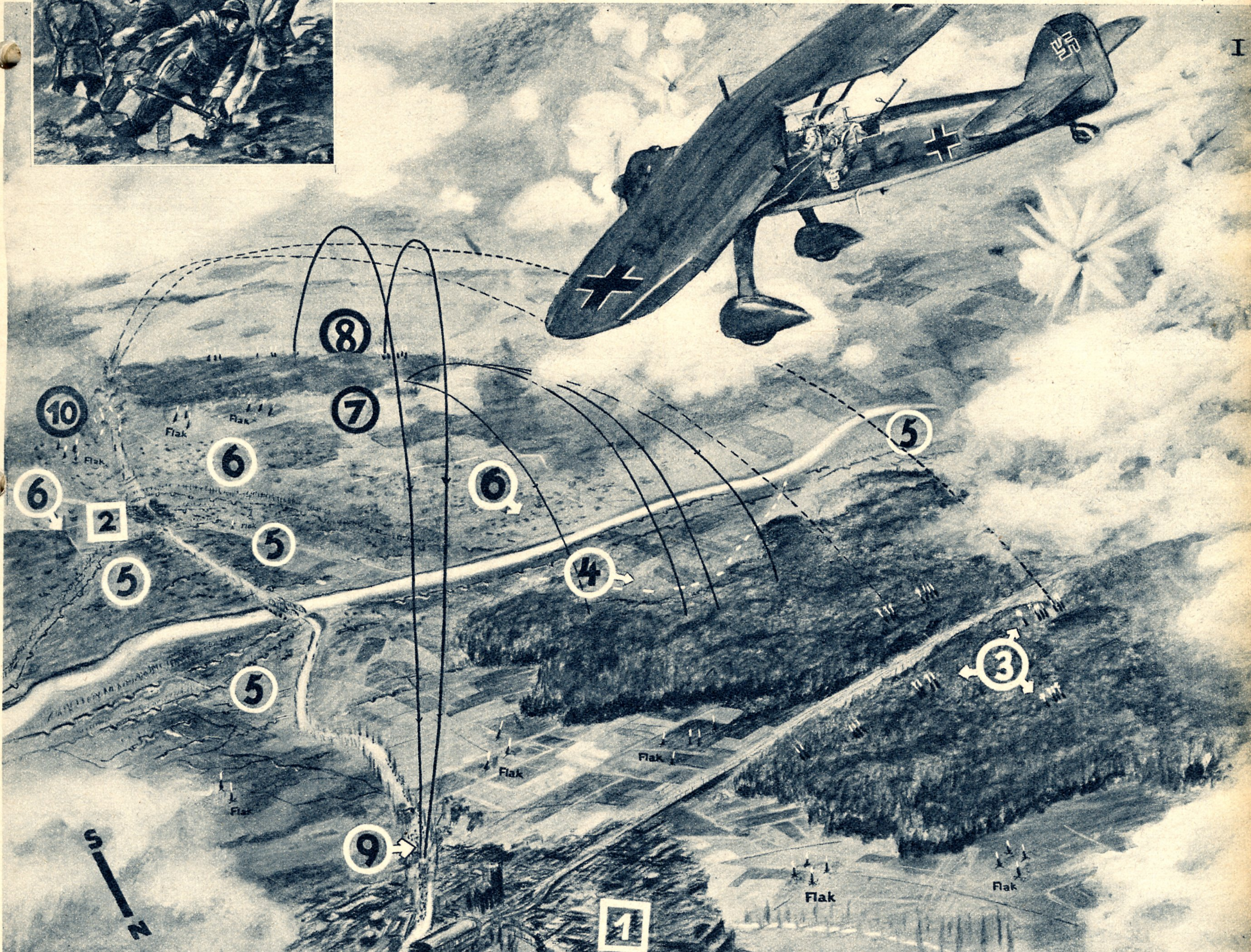
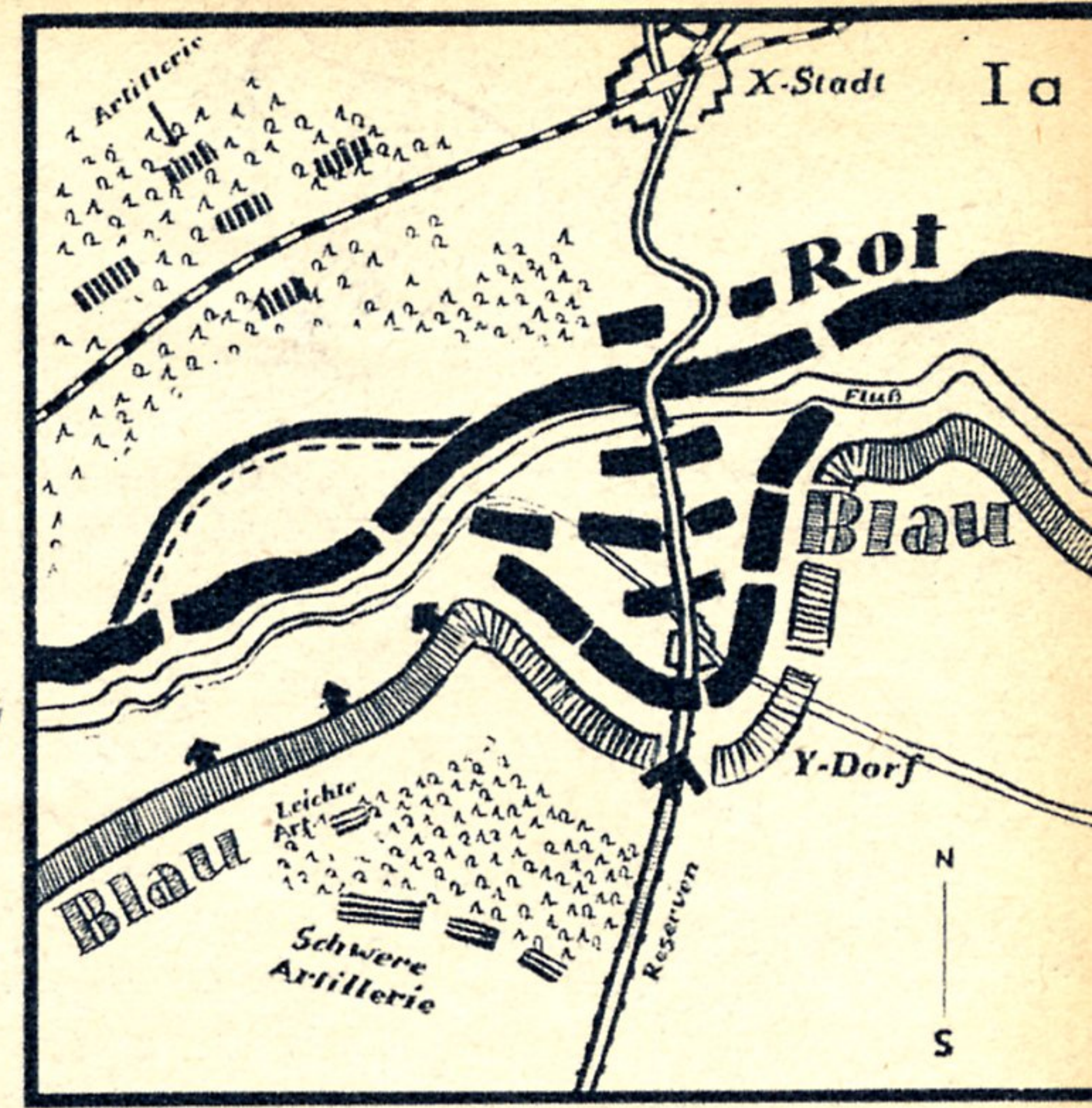


So sieht der Fliegerschütze aus der Bodenlafette eines deutschen Kampfflugzeuges die Welt. Er sichert gegen feindliche Jagdfliegerangriffe von unten. Zwei Heinkel-Kampfflugzeuge kreuzen seinen Kurs. Auf dem MG unseres Schützen sind das Kreisvisier und das Windfahnenkorn zu erkennen, das auf die eigene Geschwindigkeit eingestellt wird und das Schießen aus dem fliegenden Flugzeug erleichtert

Aufnahme Hans Schaller

Luft- patrouille

über den Fronten



Das im Vormarsch nach Norden begriffene XI. Armeekorps ist vor Y-Dorf (2) auf feindlichen Widerstand gestoßen. Der rote Gegner hat sich festgesetzt und eine teilweise vorbereitete Aufnahmestellung bezogen, die nördlich des Flusses verläuft (5) und als Sicherung des Flußüberganges den befestigten Brückenkopf und

Y-Dorf einbezieht. Die roten Verteidiger sind noch eifrig damit beschäftigt, die Stellungen auszubauen (Bild 2). Die Blauen bleiben zunächst vor der roten Stellung liegen (6), ihre Feldartillerie fährt nördlich des kleinen Waldes vor (7), die schweren Batterien hinter dem Walde (8). Das XI. Armeekorps zieht Verstärkungen

und schwere Artillerie nach vorn, um den Widerstand der Roten zu brechen. Für den Anmarsch steht nur die von Süden her über Y-Dorf nach X-Stadt (1) führende Straße zur Verfügung. Sie liegt unter dem Feuer der schweren roten Artillerie (10), während die „Schwere“ der Blauen (8) die Ausfallstraße aus X-Stadt eindeckt (9)

Das Flugzeug ist das schnellste Aufklärungsmittel, über welches das Heer verfügt. Weder Flüsse noch Gebirge vermögen es auf seinem Wege aufzuhalten. Das sind Hindernisse, die der Erdaufklärung schon empfindliche Schwierigkeiten machen können. Selbst starke, mit durchgehendem Drahthindernis geschützte und von kampfkraftigen Truppen besetzte Stellungen vermag es zu überfliegen und weit im Rücken des Feindes zu erkunden.

Starke Abwehr von der Erde kann den Aufklärungsfieger zwar vorübergehend zwingen, größere Höhen aufzusuchen, nie aber, seinen Flug abzubrechen.

Wo in größeren Höhen das Auge des Beobachters nicht mehr ausreicht, tritt das Lichtbild an seine Stelle. Es ist unbestechlich, irrt sich nie, vergift nichts und zeigt den Feind und das Gelände genau

so, wie es im Augenblick der Aufnahme aussah. Die Lichtbildkammer ist der getreueste und unentbehrlichste Helfer des Beobachters.

Das Aufklärungsflugzeug fliegt meist allein. Sein gefährlichster Feind ist das Jagdflugzeug. Dauernd müssen Führer und Beobachter den Himmel nach Feinden absuchen, um nicht von einem blitzschnell aus der Sonne herabstoßenden Jäger überrascht zu werden.

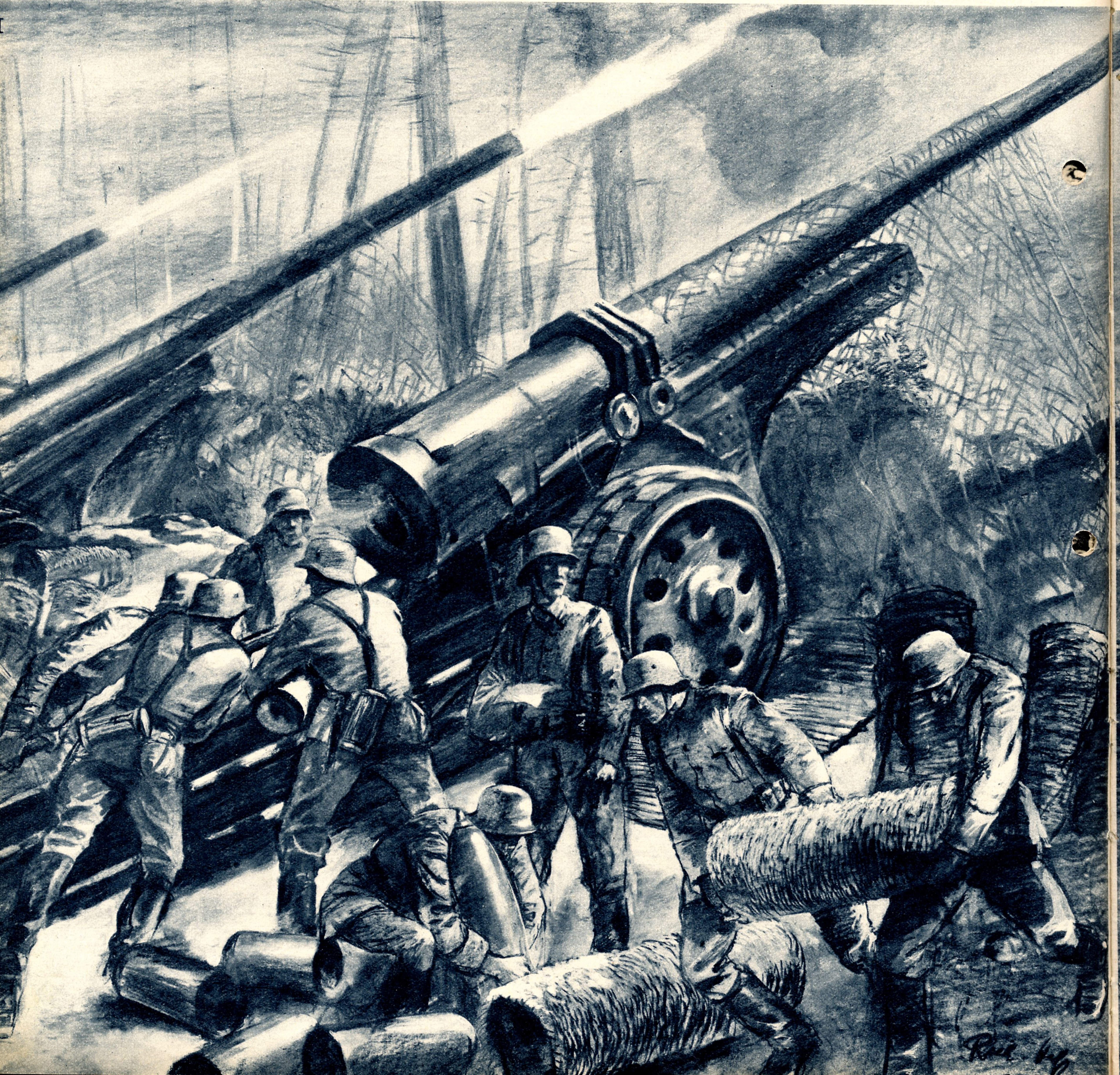
Die Arbeit des Aufklärungsflegers beginnt schon lange, bevor die Erdtruppe mit dem Feinde Fühlung bekommen hat. Ein Beispiel soll das erläutern:

Das XI. Armeekorps ist im Vormarsch von Süden nach Norden mit seinen Anfängen noch mehrere Tagesmärsche von einem Flußabschnitt entfernt (s. Kartenskizze). Das im Vormarschstreifen

des Korps aufklärende Flugzeug stellt am Nordrand des Flusses vereinzelt Schanzarbeiten fest. Ein Brückenkopf zum Schutze der Brücke an Straße Y-Dorf—X-Stadt ist gleichfalls im Entstehen. Platzfeuer läßt darauf schließen, daß der Feind den Flußabschnitt halten will.

Noch am gleichen Tage wird der ganze Abschnitt beiderseits des Flusses durch ein automatisches Bildgerät aufgenommen (Bild 1a ist ein Ausschnitt davon). Nun hat die Führung ein Bild des Geländes, wie es im Augenblick ist und nicht nur, wie die Karte es darstellt. Jede neu angelegte Straße, jedes neugebaute Haus, jeder Busch und jeder Wald sind genau zu erkennen und zu beurteilen. Darüber hinaus zeigt das Lichtbild aber auch schon Einzelheiten über den Verlauf der feindlichen Befestigungsarbeiten, von Schützenlöchern,

Zeichnungen Richard Heß



MG-Ständen, vielleicht auch von Artilleriestellungen. Vergleiche mit den am nächsten Tage vom Aufklärungsflieger gemachten Aufnahmen geben eine Übersicht vom weiteren Ausbau der Verteidigungsanlagen, lassen die Beurteilung von Stärke und Schwächen der Feindstellung zu und ermöglichen die rechtzeitige Einleitung des Angriffs auf die dazu geeignete, d. h. die schwächste Stelle der feindlichen Widerstandslinie.

Besonders wichtig ist die Arbeit, die das Aufklärungsflugzeug für die Artillerie leistet. Sie besteht in erster Linie in der Zielerkundung. Hier ist es von entscheidender Bedeutung, die feindlichen Batterien rechtzeitig zu ermitteln. Das ist nicht leicht, da auch der Feind im Aufklärungsflugzeug einen gefährlichen Gegner kennt und sich gegen Beobachtung aus der Luft mit allen erdenklichen Listen und Mitteln deckt (sich tarnt). Wenn die Geschütze unter Bäumen, im Schatten von Häusern, ja in Scheunen stehen, sind sie sehr schwer zu finden. Zuweilen verraten sie sich nur beim Abschuss durch den Mündungsblitz und eine schwache Rauchwolke. Die so erkannte Batterie wird entweder durch Lichtbild festgehalten und nach der Landung gemeldet, oder der Beobachter gibt ihre Stellung durch Funkpruch an die eigene Artillerie herunter.

Aber auch die Feststellung feindlicher Reserven, insbesondere von Panzerverbänden ist wichtig und läßt häufig Schlüsse auf die Absichten des Feindes zu. Oft können auch diese Ziele nach Meldung durch Funkpruch oder Abwurf schnell von der eigenen Artillerie unter Feuer genommen werden. Liegen sie ausnahmsweise außerhalb des eigentlichen Kampffeldes, wie die aus dem Südausgang von X-Stadt vorgehenden roten Reserven, so kann ein Flugzeug auch das Feuer einer Batterie durch Funkpruch leiten, d. h. die Lage der Schüsse so lange verbessern, bis sie im Ziel liegen.

Auf dem Schlachtfeld selbst ist eine derartige Feuerleitung aus dem Flugzeug oft nicht möglich, da zu viele Batterien gleichzeitig feuern. Meist wird sich der Aufklärungsflieger damit begnügen müssen, die allgemeine Lage des eigenen Artilleriefeuers zu beobachten und zu melden, welche wichtigen Ziele nicht beschossen werden.

Eine besonders schwere, aber auch dankenswerte Aufgabe fällt dem Aufklärungsflieger zu, wenn es gilt, den Angriff der in den Feind eingebrochenen Infanterie zu unterstützen.

Auf die Einbruchsstelle konzentriert sich das Abwehrfeuer der Masse der feindlichen Artillerie. Es zerlegt alle Fernsprechverbindungen nach rückwärts zu den Befehlsstellen. Staub und Rauch verhindern auch jede Blink- und Winkverbindung und machen es der Artillerie unmöglich, den genauen Verlauf der eigenen vordersten Linie festzustellen.

Hier kann nur der Aufklärungsflieger helfen. Ganz tief stößt er auf das Kampffeld hinab und stellt an den bei seinem Herannahen von der Infanterie ausgelegten Tüchern (sogenannten Fliegertüchern) den Verlauf der erreichten vorderen Linie fest. Er zeichnet sie in eine vorbereitete Karte ein und wirft diese an der Abwurfstelle ab. Von dort aus wird die Artillerie benachrichtigt und kann nun ihr Feuer vor die eigene Infanterie legen (s. Bild 1 (4) und Bild 4).

Der im schweren Abwehrfeuer, in Rauch- und Staubwolken vorstürmende Infanterist erkennt in dem tief über ihm kreisenden Infanterieflieger seinen Freund und Kameraden, der ihm in der Stunde der Gefahr hilft, und winkt ihm dankbar zu.

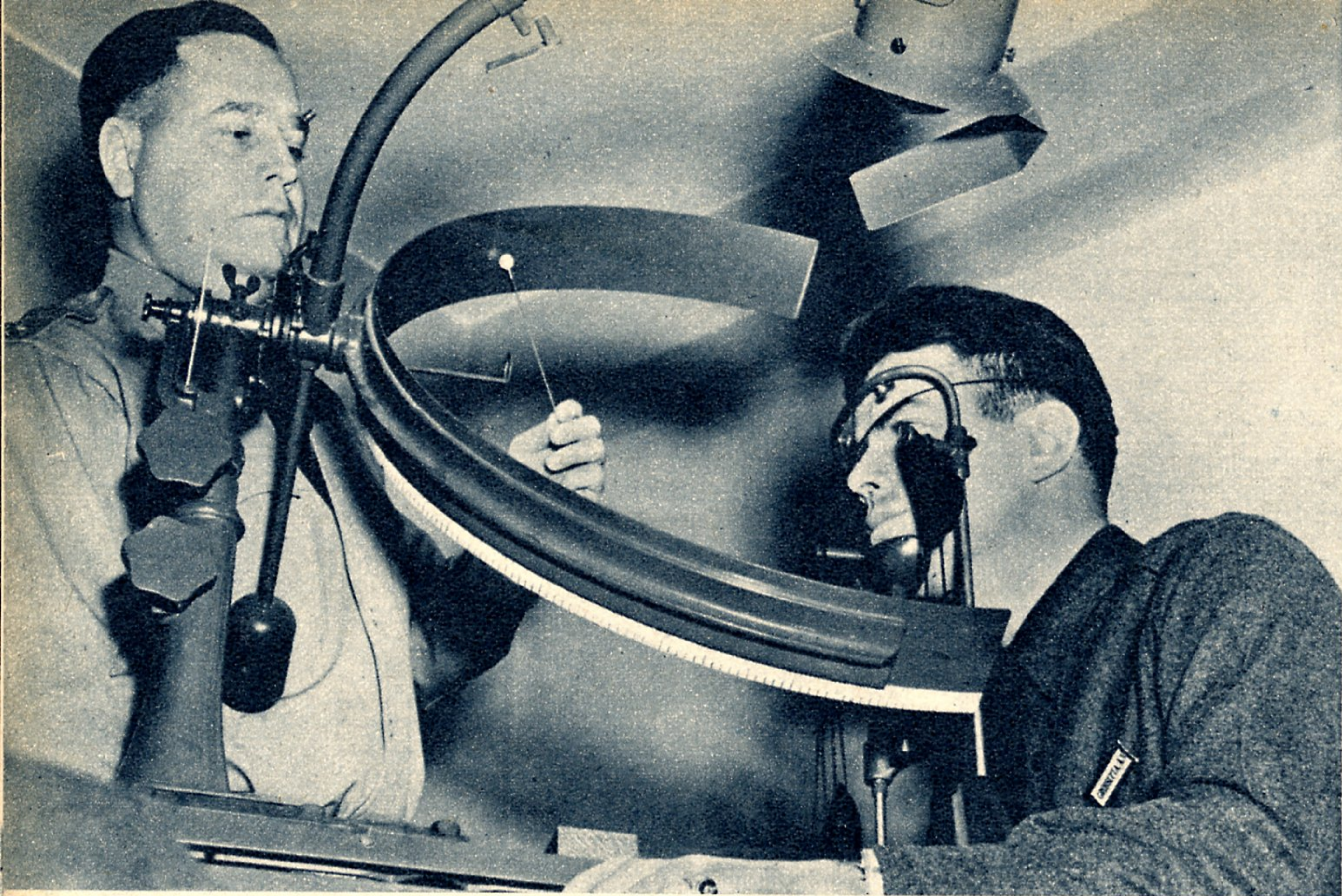
Der Dienst des Aufklärungsfliegers ist schwer und verantwortungsvoll und fordert ganze Kerle. Nur auf sich gestellt, allein am weiten Himmel, häufig umgeben von Sprengpunkten der Flakgeschütze, oft bekämpft von feindlichen Jägern, muß er seine Pflicht tun als „Auge der Armee“.

Ein lobendes Wort des Vorgesetzten für einen gut erfüllten Auftrag und das Bewußtsein, der schwer ringenden Erdtruppe zu helfen, sind ihm höchster Lohn.



Um die rote Artillerie wirksam bekämpfen zu können, muß ihr Standort einwandfrei erkundet werden. Die Besatzung eines blauen Aufklärungsflugzeugs erhält den Auftrag, die Erkundung durchzuführen. Bild 1 zeigt den Beobachter beim Photographieren des roten Feindgeländes. Am Aufblitzen der Abschüsse kann er im Walde westlich X-Stadt beiderseits der Bahnlinie eine Reihe schwerer Batterien der Roten feststellen (3). Er funkt die erkannten Stellungen zurück. Sofort verlagert die blaue Artillerie am Südrand des kleinen Waldes (8) ihr Feuer auf diese roten Batterien. Schuß auf Schuß verläßt die Rohre (Bild 3), und es ist nur eine Frage kurzer Zeit, bis die rote Artillerie, deren Feuer auf der blauen Anmarschstraße sich sehr störend auswirkt, außer Gefecht gesetzt ist. Während der ganzen Erkundung fliegt der Aufklärer im Feuerbereich der um X-Stadt sehr zahlreichen roten Flakartillerie. Um sich ihr zu entziehen, stößt der Aufklärer nach Beendigung seines Auftrages tief hinunter. Der Rückflug führt ihn über die roten

Stellungen bei (4). Hier kann er feststellen, daß Teilen der eigenen Infanterie der Übergang über den Fluß und der Einbruch in die roten Stellungen bereits gelungen ist. Auch diese Feststellungen funkt der Beobachter sofort nach hinten. Beim Herannahen des blauen Aufklärers haben die Infanteristen sich durch Auslegen der Fliegertücher zu erkennen gegeben (4) und Bild 4. Obwohl sie unter dem Feuer der roten Feldartillerie liegen, winken die Infanteristen den Kameraden in der Luft freudig zu. Sie wissen jetzt, daß ihre weit vorgeschobene Stellung erkannt ist und der blauen Führung gemeldet wird. Diese hat damit die Möglichkeit, einmal das Feuer der blauen Artillerie weiter vorzuverlegen, sie wird außerdem diesen ersten Erfolg der blauen Stürmer zum Anlaß nehmen, den gleichen Einbruch in die rote Front auf der ostwärtigen Seite des Brückenkopfes zu versuchen. Gelingt dies, dann ist der ganze Brückenkopf verloren, und die rote Stellung kann aufgerollt werden.



Die Aufnahme von Militärflugschülern wird naturgemäß weitgehend von der Prüfung der Augen abhängig gemacht. 45 bis 50 vom Hundert der sich Meldenden müssen wegen Augenfehlern zurückgewiesen werden. Das Bild zeigt ein Prüfungsgerät in der Augenstation des luftfahrtmedizinischen Instituts in Randolph-Field bei Antonio in Texas

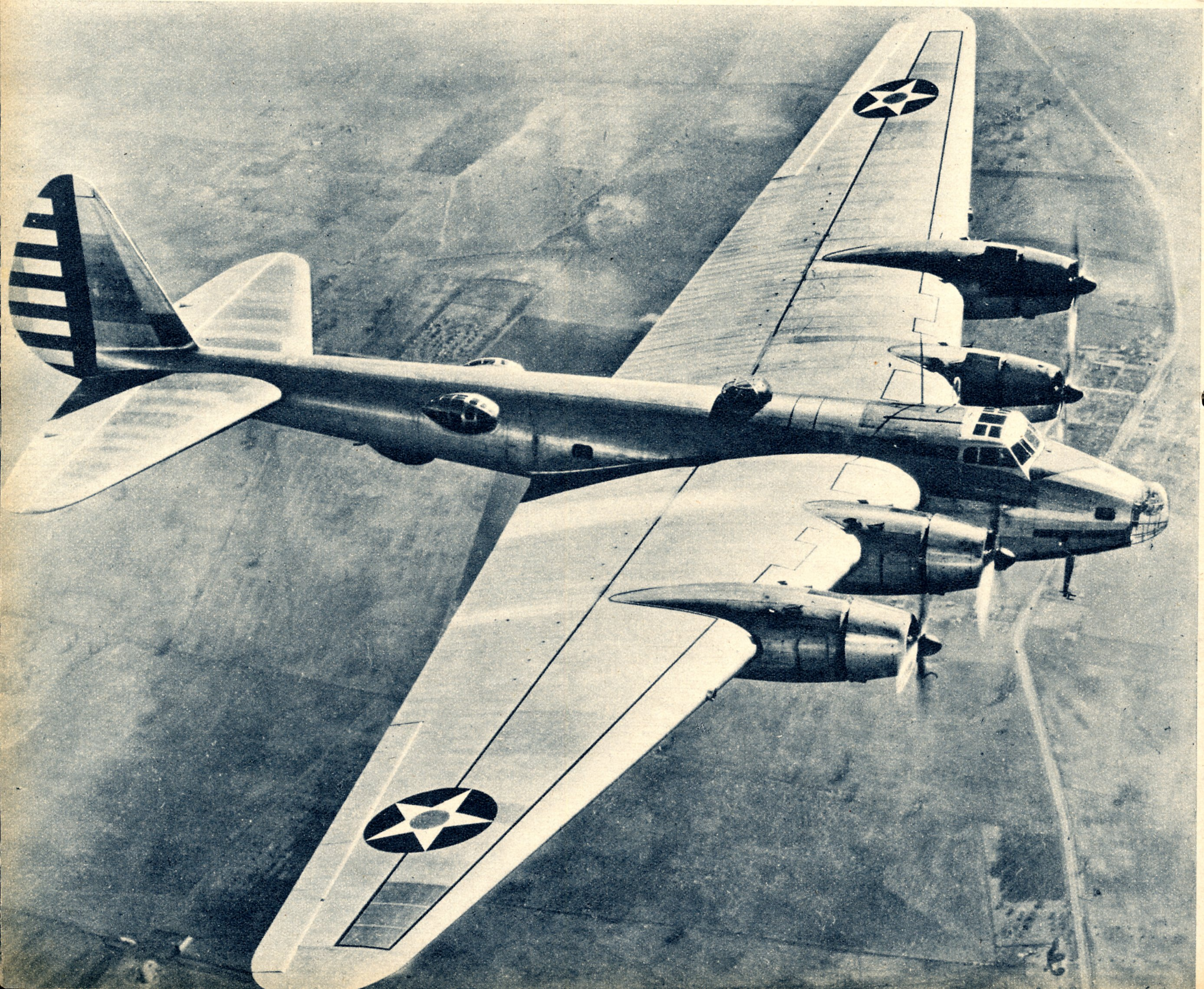
Die „Fliegende Festung“, der neueste Boeing-Weitstrecken-Großbomber der Amerikaner, besitzt 6 MGs. Er soll sich mit voller Zuladung über 12 Stunden in der Luft halten können. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt angeblich 350 st/km. Bis jetzt sind erst 60 Flugzeuge dieses Modells fertiggestellt

Amerikas

und was

Daß die Vereinigten Staaten — nur von ihnen soll hier die Rede sein — eine ansehnliche Luftmacht nötig haben, soll nicht bestritten werden. Es ist zwar für den europäischen Verstand nicht ohne weiteres erkennbar, wer das große Land angreifen sollte. Auf dem Kontinent selbst sind weder die südamerikanischen Staaten noch Kanada als Angreifer denkbar. Und sonst?

Nach dem heutigen Stand und dem in absehbarer Zeit erreichbaren Stande der Luftfahrttechnik gibt es für die Vereinigten Staaten eine Luftbedrohung durch außeramerikanische Länder nicht. Oder sollte man doch allen Ernstes mit Angriffen von anderen Planeten rechnen? Es ist für gewöhnliche Mitteleuropäer so sehr schwer, sich in die Gedankengänge eines Yankee's Roosevelt'scher Prägung hineinzudenken. Wir wollen daher annehmen, daß die geplagten Yankee's



Luftarmada

dahinter steckt

im guten Glauben handeln und wirklich Angst haben vor himmlischen Angriffen. Aus diesem Grunde haben wir ja auch eingangs ihren Anspruch auf eine starke Luftrüstung anerkannt.

Doch Scherz beiseite. Gegen wen richtet sich die Luftrüstung der Vereinigten Staaten? Von ihrem eigenen Erdteil haben sie nichts zu befürchten, von den Demokratien ohne Zweifel auch nicht. Wir wollen nicht gerade behaupten, daß die Waffen ihrer Luftarmada auf uns zielen — oder auch vielleicht auf ein fernöstliches Land —, aber wir haben so unsere eigenen Gedanken, die nicht einmal neu sind. Wir brauchen uns nur in die Zeit vor einigen zwanzig Jahren zurückzuversetzen, um zu dem zwingenden Schluß zu kommen: Amerika rüstet zur Luft weniger, um Angriffen auf das eigene Land zu begegnen, als um in außeramerikanischen — sprich europäischen — Konflikten mitreden zu können. Damit soll noch nicht gesagt sein, daß es die Absicht hat, aktiv in eine solche Auseinandersetzung einzugreifen, obwohl auch für diese Annahme Anzeichen vorlägen.

Flugzeuge werden im Kriegsfall zu den begehrtesten Handelsobjekten gehören, und wir glauben ganz einfach, daß die Yankee's Geschäfte machen wollen. Sie werden Flugzeuge und Bomben, Flak und Granaten am laufenden Band herstellen und verkaufen. Nur nicht an uns (wir brauchen sie auch nicht!). Wir müssen aber damit rechnen, daß im gegebenen Fall auch Flugzeuge amerikanischer Herkunft gegen uns eingesetzt werden, und diese Überlegung legt uns die Pflicht auf, uns mit den Rüstungen jenseits des Ozeans zu befassen. Man muß sich dabei aber vor Überschätzungen ebenso hüten wie vor Unterschätzungen. Man wird feststellen müssen, daß bei weitem nicht alles Gold ist, was aus Amerika kommt, und daß man drüben auch nur mit Wasser kocht.

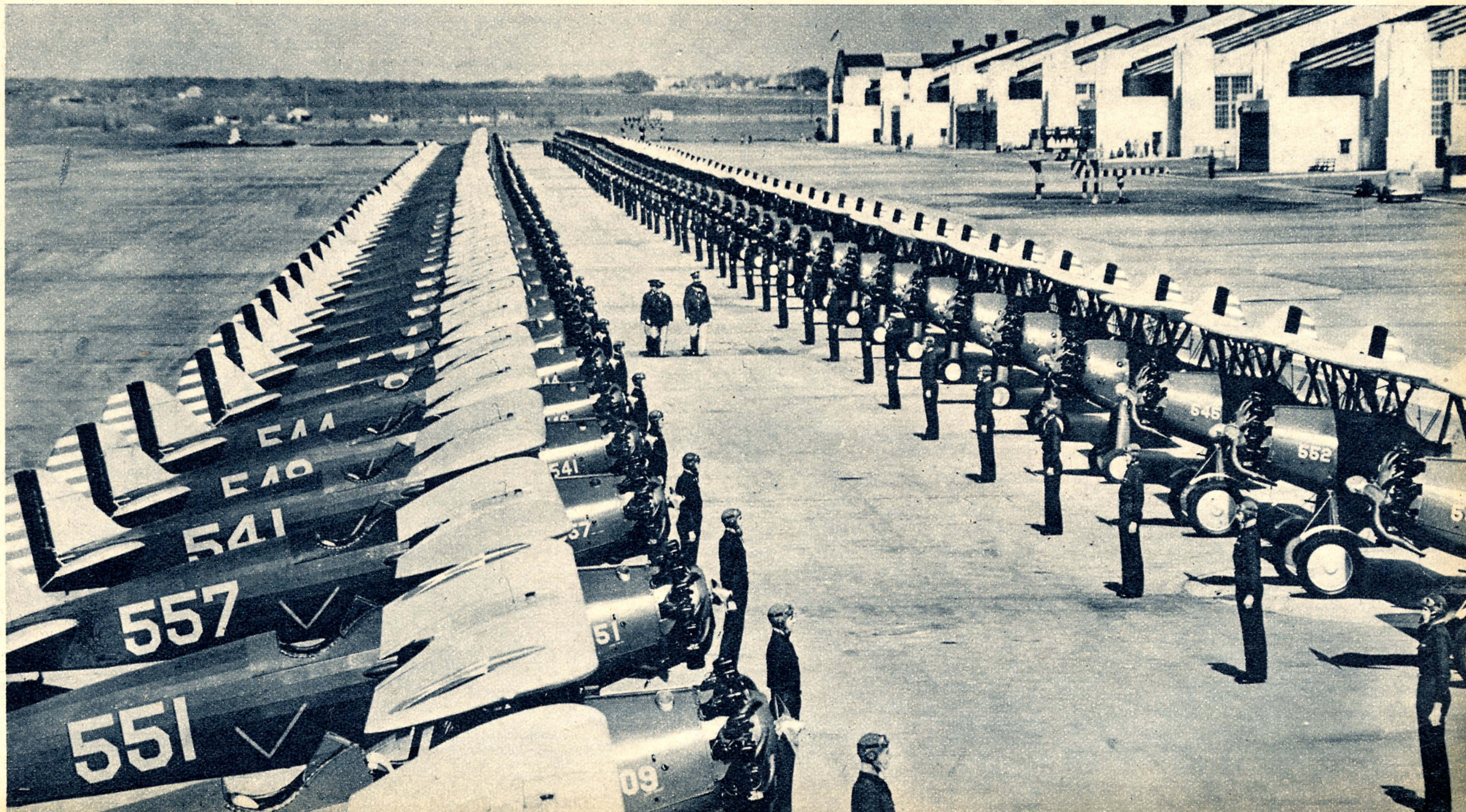
Unten: Ein Schülerlehrgang in Randolph-Field ist mit über 200 Übungsflugzeugen zur Besichtigung angetreten. Die erste Ausbildung erhalten die für die Luftwaffe angenommenen Anwärter in einem dreimonatigen Kurs auf Zivilliegerschulen. Dann folgen acht Monate Ausbildung in Randolph-Field, deren Schlußbesichtigung unser Bild zeigt.

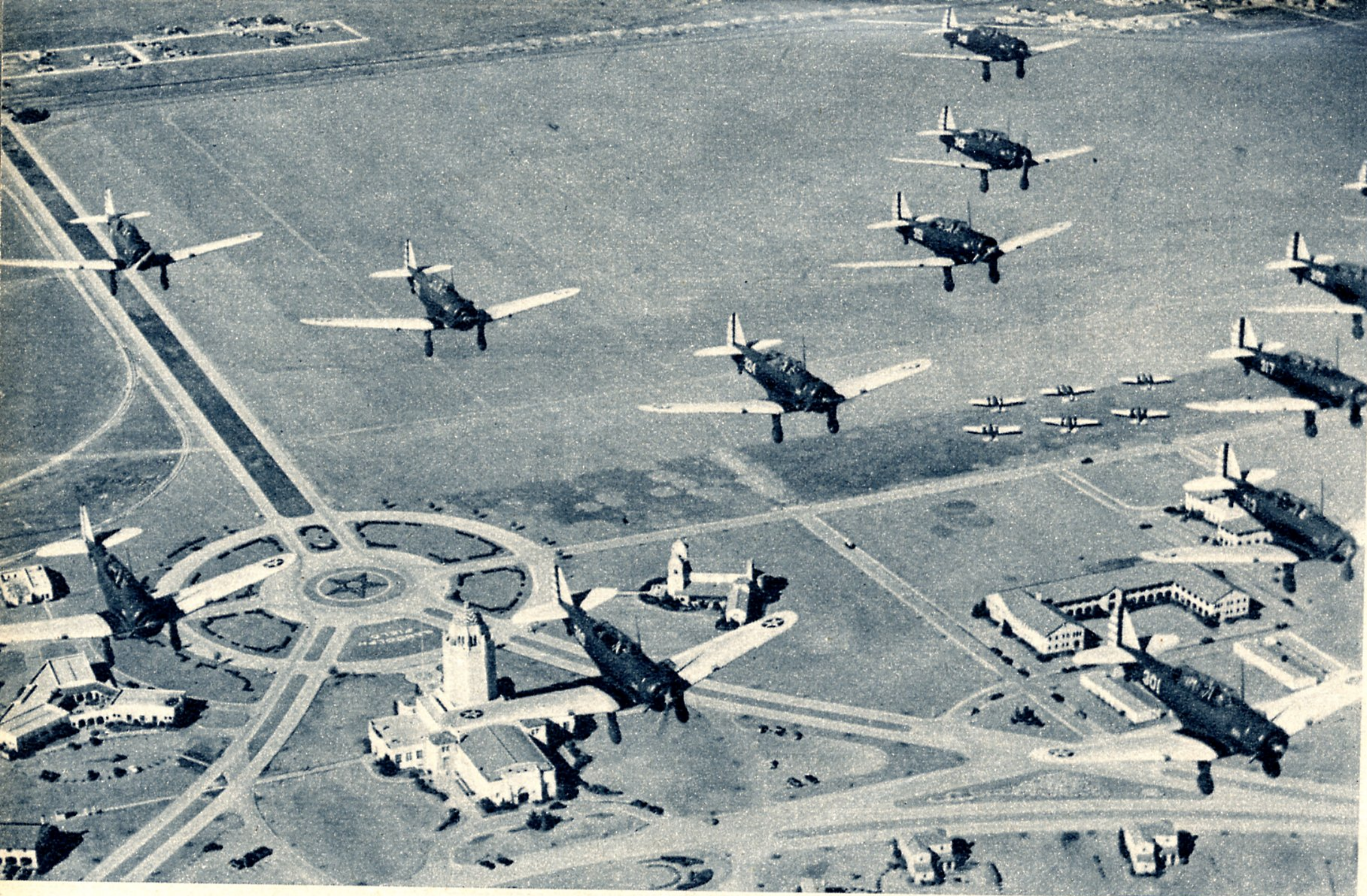


Ein Seeraufklärungsflugzeug mit einem 700 PS Hornet-Motor auf der Katapultschiene eines Kreuzers



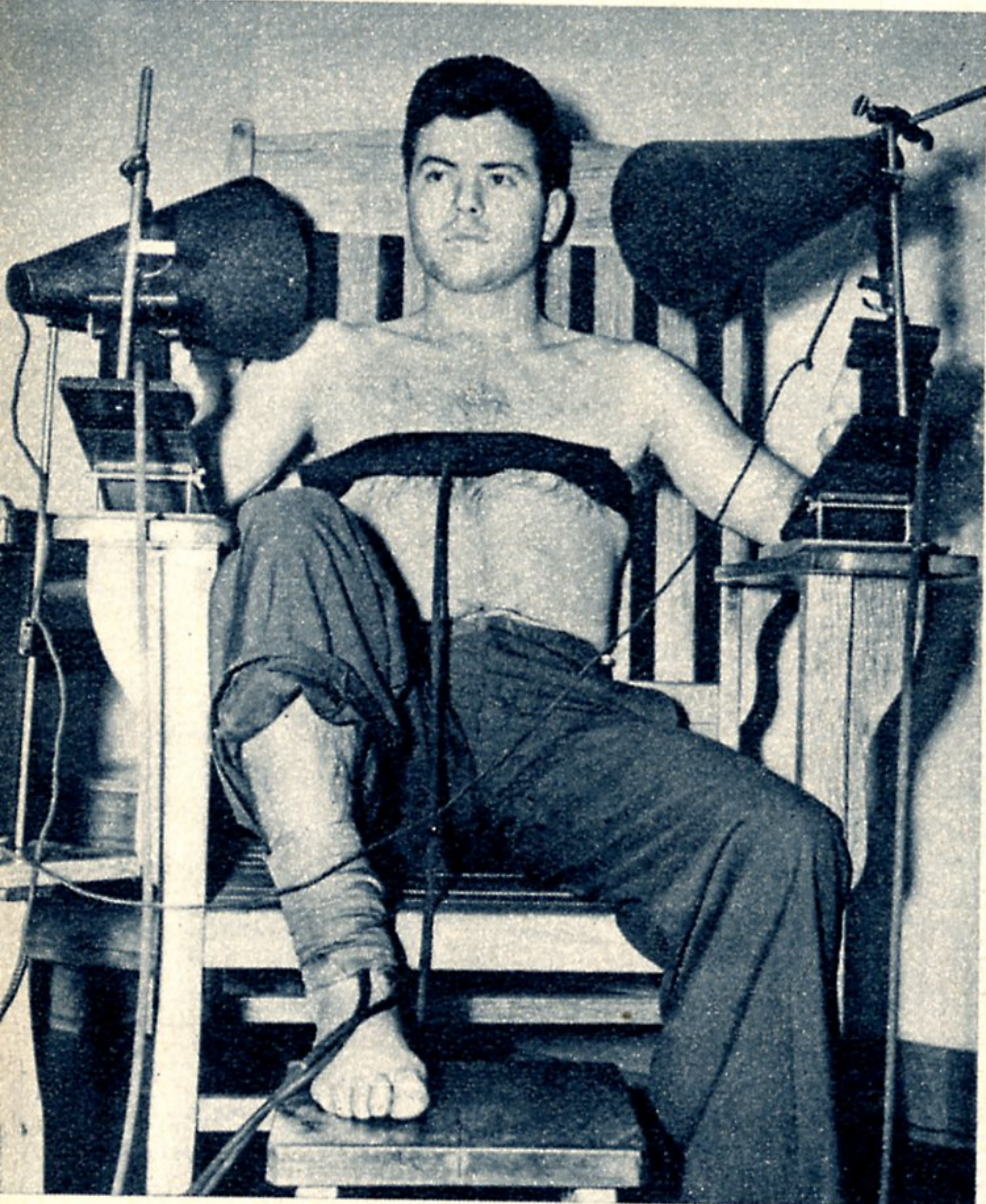
So wärmen die Amerikaner ihre Motoren im Winter vor. Unter einer Schutzhaube, die den ganzen Motor umschließt und bis auf den Boden reicht, steht ein Katalyt-Ofen, der den Motor auf die erforderliche Startwärme bringt





Auch der Verbandsflug wird jenseits des großen Reiches eifrig geübt. Hier überfliegen zwei Staffeln den großen Flugplatz von Randolph-Field, dessen Anlagen deutlich erkennbar sind

Unten: „Der dritte Grad“, so nennen die amerikanischen Flugschüler die Prüfungen in diesem Gerät, das Blutdruck, Puls, Reflexe und Atmung mißt und graphisch aufzeichnet



Unten: In diesem Balancierstuhl, der einem Flugsitz mit Steuerung und Gashebel nachgebildet ist, muß der Schüler bei geschlossenen Augen seinen Sinn für Gleichgewicht beweisen



Man kann an die Entwicklung der Luftfahrt in Amerika nicht denselben Maßstab legen wie an die gleiche in Europa. Dazu liegen die Verhältnisse auch heute noch in beiden Erdteilen viel zu verschieden. Ein Land wie USA, weit ab vom Schuß europäischer Entwicklungsarbeit, fast auf einem anderen Planeten, hat sich eine eigene Luftfahrtentwicklung auf allen Gebieten selbst zurechtgezimmert, und es hat das ohne jede Belastung oder Voreingenommenheit getan. Junge, unbekümmerte und durch keinerlei Sentiments belastete Nachwuchskonstruktoren haben an den in den letzten zehn Jahren in USA erzielten Fortschritten den größten Anteil! Dieselbe oder eine ähnliche Arbeit haben beim Aufbau der neuen deutschen Luftwaffe unsere jungen Konstrukteure leisten müssen.

Nur darf man nicht vergessen, daß USA mit seinen weit auseinandergezogenen Wirtschaftszentren ein geradezu ideales Betätigungsfeld für alle Sparten der Luftfahrt bietet. Wer einmal nachts von New York in Richtung Kalifornien abgeflogen und nach mehreren Zwischenlandungen am Morgen an der sonnigen Küste des Pazifischen Ozeans gelandet ist, kann sich am ehesten ein Bild davon machen, welche Maßstäbe hier gültig und wie verschieden sie von unseren europäischen sind. Wie in der Verkehrs- oder Sport- und Privatluftfahrt, so verhält es sich, wenn auch nicht ganz so augenfällig und abstrakt, mit der Militärluftfahrt.

Die Kriegszeit brachte auch hier den erwarteten Aufschwung, der sich in großen Lieferungen an die Alliierten auswirkte. Nach dem Krieg, als die Riesenaufträge ausblieben, begann das große Sterben der auf größte Serien eingestellten und übermäßig aufgeblähten Luftfahrtindustrie. Es führte dazu, daß bei dem nun einsetzenden Leistungskampf aller gegen alle nur die wirklich lebens- und leistungsfähigen Luftfahrtproduktionsstätten übrigblieben. Dieser Ausleseprozeß kam der Luftwaffe sicherlich nicht ganz ungelegen. Während man in USA wie auch seinerzeit in England die Gemischtbauweise, das heißt die gleichzeitige Verwendung von Metall und

Holz, zu einer gewissen Vollkommenheit entwickelt hatte, baut man, seitdem die deutschen Pionierarbeiten von Junkers und Dornier auf dem Gebiet des Metallflugzeugbaues und der Schalenbauweise fast Allgemeingut aller Flugzeugbauer geworden sind, auch in USA in verstärktem Maße in Ganzmetall und Schalenbau. Dabei vernachlässigt man indes die Gemischtbauweise, deren großen Wert für den Kriegsfall man längst erkannt hat, keinesfalls. Man hat sie im Gegenteil zu vereinfachen und zu verfeinern versucht.

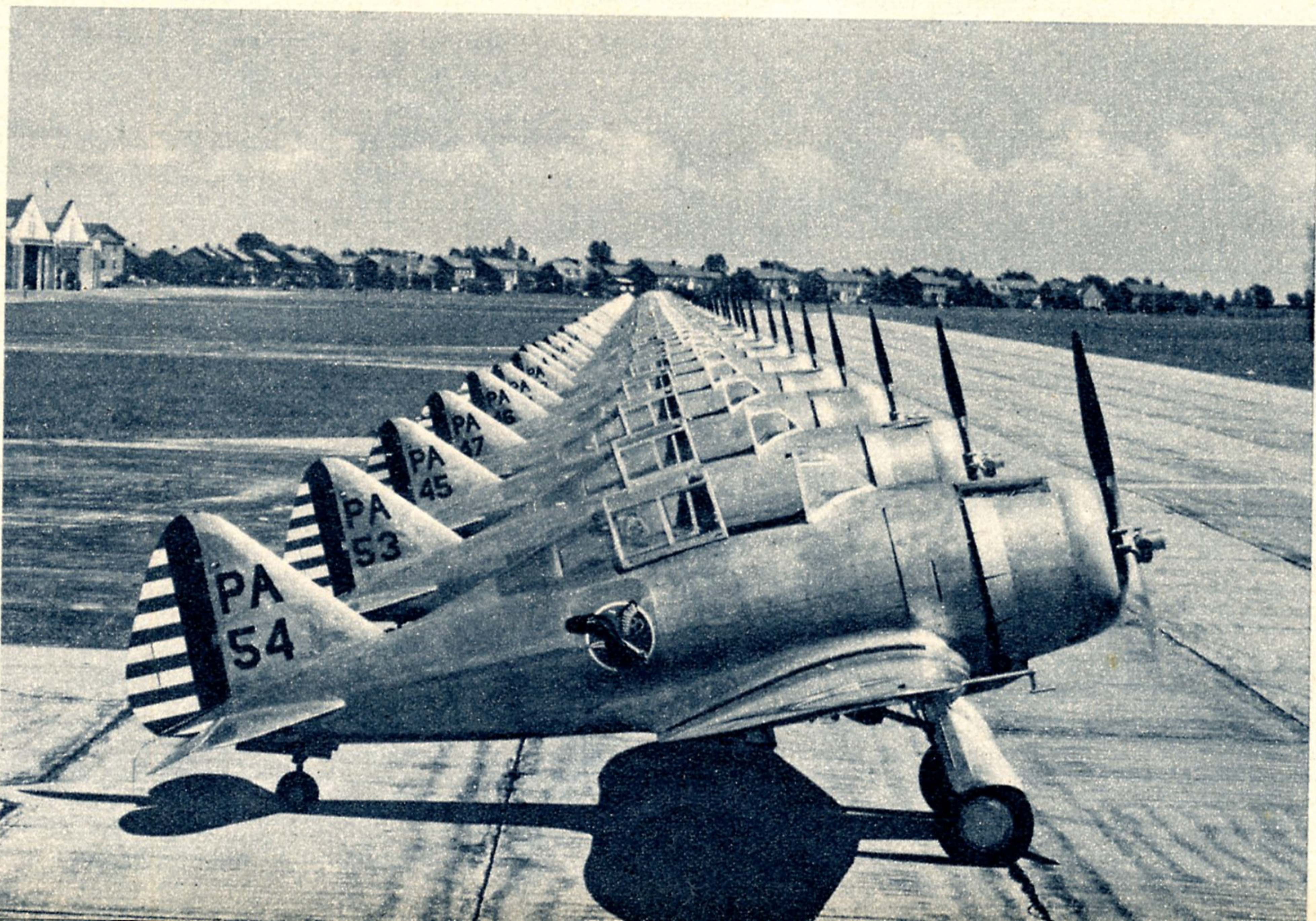
Entsprechend seiner räumlichen Ausdehnung und seiner riesigen Küstenlinie sowie seiner weitab gelegenen außeramerikanischen Besitzungen hat man seit jeher auf die Entwicklung großer, mehrmotoriger Weitstrecken-Flugzeuge und -Flugboote besonderen Wert gelegt. Bezeichnend hierfür sind die Baumuster von Boeing, Consolidated, Douglas, Martin und Sikorsky, die in verhältnismäßig kurzer Zeit entwickelt und der Luftwaffe in die Hand gegeben werden konnten. Daß eine derartige Entwicklung aber sehr kostspielig ist und Unsummen verschlingt, hat das amerikanische Beispiel gelehrt. Denn heute erst ist man glücklich so weit, daß man in diesem Jahre von den großen Boeings, diesen „fliegenden Festungen“, ganze sechzig Stück der Luftwaffe hofft liefern zu können! Dieser viermotorige Ganzmetalleindecker mit fünf bis sechs MG-Kanonen und einem Flugbereich bis zu zwölf Stunden (bei 325—350 km/t-Durchschnitt) ist das Beste, was USA zur Zeit auf diesem Gebiet liefern kann.

Bekannt und nicht sehr verwunderlich ist, daß die USA auf dem Gebiet des Seeflugwesens und der Flugzeugschiffe eine gewisse Erfahrung besitzen, die durch ihre vieljährige Tätigkeit und die Besonderheit der Verhältnisse erklärlich werden. Man hat drüben, und die Gerechtigkeit fordert, dies anzuerkennen, gerade auf diesem Gebiet gewisse Pionierarbeiten leisten können, weil beispielsweise Deutschland ja mehr als zwei Jahrzehnte von jeglicher Mitarbeit ausgeschlossen war. Dasselbe trifft auf Triebwerke und Luftschrauben zu.

Im übrigen aber und im großen Ganzen gesehen, können uns die Amerikaner, wie die bedeutenden deutschen Rekorde der letzten Zeit bewiesen haben, nichts mehr vormachen. Im Gegenteil, drüben bemüht man sich jetzt nach deutschem Vorbild, die Luftwaffe, die bisher als Teil dem Heer, der Flotte und dem Küstenschutz befehlsgemäß unterstellt war, auf einen einheitlichen Nenner zu bringen und einem einheitlichen Oberbefehl zu unterstellen. Damit wird die Luftwaffe aller Wehrmachtteile ohne Zweifel an Schlagkraft gewinnen, wenn man den richtigen Mann und die richtigen Mitarbeiter für diesen zu finden imstande ist. Und in diesem Punkt sind wir, was uns betrifft, ruhig und zufrieden, das ist einer der großen Vorteile, die unsere Luftwaffe in bezug auf die Menschen der amerikanischen gegenüber besitzt, denn der Mensch erst erfüllt die tote Materie mit seinem Geist.

Aufnahmen PBZ (5), USPS (3) Scherl (1)

Rechts: Eine Serie amerikanischer Seversky-Jagdflugzeuge mit je 4 MGs vor der Ablieferung an die Luftwaffe. Es läßt sich nicht bestreiten, daß diese Flugzeuge konstruktiv gut aussehen. Einen Vergleich mit unseren Messerschmitt- und Heinkel-Jagdflugzeugen halten indes auch diese neuesten Typen der Amerikaner nicht aus



60 Punkte für Deutschland!

Unsere Industrie marschiert im Flugzeug-Export an der Spitze

VON HEINZ BONGARTZ

Als sich vor einiger Zeit die amerikanische Luftfahrt-Zeitschrift „Aviation“ in einem langen Artikel mit Wert und Stärke der verschiedenen Luftmächte des Erdballs befaßte, enthielt dieser Artikel eine sehr interessante Tabelle, die die verschiedenen Luftmächte in der Art einer Punktwertung beurteilte und in der Deutschland mit insgesamt 60 Punkten weitaus am besten abschnitt. In dieser Tabelle wurden die verschiedenen Kraftquellen und Wesenszüge einer Luftmacht, angefangen von der Zahl der Flugzeuge bis zur Moral der Truppe, bewertet, und wenn Deutschland in den Sparten Flugzeugzahl, Personal, Moral die höchste Punktzahl 10 — die bei den gesamten übrigen Luftmächten nur noch dreimal vergeben wurde — erhielt, so erhielt es die gleiche Höchstzahl in den Sparten Qualität des Materials, Fabrikationszahl, Fabrikationsmöglichkeiten im Höchstfall. Einzig und allein die USA erreichten in der Sparte Qualität die Punktzahl 10, fielen dafür aber in den Sparten Fabrikationszahl und Fabrikationsmöglichkeiten im Höchstfall mit 2 bzw. 4 Punkten sehr stark ab. Frankreich erhielt für Qualität 4, England 8 Punkte. Hinsichtlich der Fabrikationszahl wurde Frankreich ein einziger Punkt zugewiesen, England erhielt deren 4. Hinsichtlich der Fabrikationsmöglichkeiten im Höchstfall bekam Frankreich, dessen Fliegermoral übrigens mit 2 Punkten abgesperrt wurde (England 6, USA 6, Italien 9), 3, England 6 Punkte. So weit die kurze Beschreibung der amerikanischen Tabelle, die in überaus interessanter Weise die führende Stellung der heutigen deutschen Luftfahrttechnik, der deutschen Luftfahrtindustrie dokumentiert, eine Stellung, die sich dabei noch in ständigem Ausbau und in ständigem Streben zu weiteren Höhen befindet. Ein besonderes Zeichen für Wert und Unwert, Leistungsstärke und Leistungsschwäche einer Industrie und hier der Luftfahrtindustrie im besonderen war und ist das Ausmaß des Exportes, den eine Luftfahrtindustrie für sich verbuchen kann. Wohl spielen hierbei die sogenannten politischen Anleihen mit ihrem Zwang zum Kauf von Flugzeugen in den die Anleihe gewährenden Ländern eine wichtige Rolle. Trotzdem aber: Qualität, das heißt die technische Leistungsfähigkeit und die Lieferfähigkeit behaupten ihren ersten Platz, und so gilt in der Tat der obige Satz, daß der Flugzeugexport eines Staates immer ein besonderes Zeichen für Wert und Unwert seiner Luftfahrtindustrie ist. Wenn Deutschland heute eine Spitzenstellung unter den Exportländern der Luftfahrt einnimmt, und zwar im Militärflugzeugexport sowohl wie in demjenigen von Zivilflugzeugen, wo es überhaupt den ersten Platz einnimmt, so entspricht diese Tatsache dem in jeder Beziehung einzigartigen Aufstieg der deutschen Luftmacht und insbesondere ihrer Luftfahrtindustrie, die von den wenigen, in ihrer Gesamtheit knapp dreieinhalbtausend Menschen beschäftigenden Werken des Jahres 1933 bis zu ihrem heutigen Stand mit mehreren hunderttausend Beschäftigten einen Weg durchlaufen hat, der in der Geschichte der Luftfahrt einmal einen überaus stolzen Platz erhalten wird. In einem ganz besonderen Licht erscheint dabei die heutige Stellung des deutschen Flugzeugexports, wenn man sich die gewaltige und noch keineswegs am Endziel angelangte Anspannung der deutschen Luftfahrtindustrie für die eigene, aus dem Nichts zur stärksten

Luftmacht der Welt aufgestiegene und weiter aufsteigende deutsche Luftmacht vor Augen führt. Mit wenigen, an den Fingern herzuzählenden Ausnahmen gibt es heute keinen Staat, kein Land der Welt, in dem nicht deutsche Flugzeuge, Militär-, Verkehrs-, Schul- und Sportflugzeuge ihren Dienst verrichteten. Allein ein einziges deutsches Werk hat, insbesondere in den letzten Jahren, seine Erzeugnisse über den ganzen Erdball verbreitet und mit dem Namen Junkers zugleich den Ruf deutscher Leistung und deutschen Könnens über alle Kontinente getragen. In mehreren hundert Exemplaren stehen heute Junkers-Flugzeuge im Dienst der Weltluftfahrt, und zwar in erster Linie die Typen Ju 52, Ju 160, Ju 86 und Ju 90 und nicht zuletzt die militärische Ausführung der Ju 52 und der Ju 86, die ausgezeichnete und in der deutschen Luftwaffe hundertfach geflogene Ju 86k. Über den Urwäldern und Strömen Südamerikas, über den Wüsten und Savannen Afrikas, über den Dschungeln Indiens und über den Steppen Ostasiens ziehen Junkers-Flugzeuge ihre Bahn. Sie fliegen über den Eisflächen Kanadas und den Schneewüsten des europäischen Nordens, über den zerklüfteten Bergen Spaniens und den Schluchten des Balkans, sie überqueren die sonnigen Landschaften Italiens und die Höhen der Schweiz. Sie tun ihren Dienst in Polen und in der Türkei, in Persien und in Afghanistan, in Neuseeland und in Australien, in Belgien und in England. In vielen Duzend Ausführungen werden die Ju 52 und Ju 86 in Argentinien, Bolivien, Brasilien, Columbien und Chile geflogen. Der gesamte Luftverkehr der südafrikanischen Union stützt sich auf mehrere Duzend Junkers-Flugzeuge Ju 52, Ju 86 und neuerdings Ju 90. Die Ju 52 findet man in den portugiesischen Kolonien, in Persien, in Spanien und Italien, in Ungarn, Polen und Finnland, in Schweden, Norwegen, Dänemark, in Belgien, im englischen Nachtpostverkehr und in zahlreichen anderen Gebieten der Erde, die Ju 86 fliegt in Australien, in der Schweiz und Mandtschukuo, ebenso auch die Ju 160. Die Ju 86k gehört in vielen Duzend Ausführungen zum Kampfflugzeugmaterial der Luftwaffen von Schweden und Portugal, Chile, Südafrika und der Türkei. Die Ju 52 tut in militärischer Ausführung ebenfalls Dienst bei zahlreichen Luftwaffen, so in Südamerika und in nicht weniger als 10 Ausführungen in Portugal. Fast täglich steigen weitere Junkers-Maschinen von den Werkflughäfen der verschiedenen Junkers-Werke auf oder rollen in Kisten verpackt davon, um ihre Reise in die Welt anzutreten. Wenn aber so die Junkers-Werke dank ihrer Leistungen insbesondere auf dem Gebiete des Verkehrsflugzeugbaues und als weitaus größtes Flugzeug-, Motoren- und Propellerwerk der Welt die Spitze im deutschen Flugzeugexport halten, so sind alle übrigen deutschen Flugzeugwerke hinsichtlich ihres Flugzeugexports nicht minder in erstaunlichem Aufstieg begriffen. Der Name Dornier, Name des repräsentativen deutschen Flugbootwerkes, ist wie der Name Junkers längst ein Begriff für die Weltluftfahrt. Vor Jahren fand das Dornier-Wal-Flugboot in alle Welt hinaus, heute gehören die Flugboote Do 18 und Do 24 als Spitzenerzeugnisse zum deutschen Flugzeugexport, nicht minder aber das ausgezeichnete deutsche Serienkampfflugzeug Dornier Do 17, das anerkannt beste

Kampfflugzeug seiner Klasse, das mit Bramo „Fafnir“-Motoren von 1000 PS 500 km/h erreicht, und insbesondere in der jugoslawischen Luftwaffe geflogen wird. Neben Dornier aber steht Heinkel, der vor allem mit seinen Kampf- und Jagdflugzeugen, so der zweimotorigen He 111k und der durch aufsehenerregende Rekorde bekannten He 112, dazu aber auch mit seinem viermotorigen Langstreckenflugzeug He 116 exportierte und exportiert nach Japan, Mandtschukuo, der Türkei und manchem anderen Lande der Welt.

Focke-Wulf — ein viertes deutsches Werk, dessen „Condor“ nach seinen erstaunlichen Flugleistungen in aller Munde ist! Der „Condor“ wurde eine der größten Verheißungen des deutschen Flugzeugexportes, und nicht nur Verheißung, sondern Erfolg. Zwei Flugzeuge für Dänemark, zwei für Finnland, zwei für Südamerika, fünf für Japan. Elf viermotorige Riesen in wenigen Monaten — ein Exporterfolg von erstaunlichen Ausmaßen, und doch für den „Condor“ nur ein Beginn. Nicht nur der „Condor“ aber geht von den schnell emporgewachsenen Focke-Wulf-Werken in Bremen und Berlin ins Ausland hinaus, mit ihm gingen und gehen die weltbekanntesten, in größtem Ausmaß von der deutschen Luftwaffe geflogenen Focke-Wulf-Schulflugzeuge, der „Stieglitz“, der „Stöber“ und die zweimotorige „Weihe“. Teils in Serien bis zu mehreren Duzend — über vierzig „Stieglitz“ zum Beispiel für Ungarn — wandern diese FW-Vögel in alle Welt hinaus. Eine eigene „Stieglitz-Fabrik“ wuchs in Rio de Janeiro empor. Mit den Focke-Wulf-Vögeln aber wanderten und wandern die Schul- und Sportmaschinen von Klemm und Bücker. In allen Kontinenten, in allen Ländern stößt der flugbegeisterte Reisende auf Träger des Namens Klemm und Träger des Namens Bücker. In rund zweiundzwanzig Staaten der ganzen Erde werden Bücker-Flugzeuge heute geflogen. Vierunddreißig Maschinen gingen auf Antrieb nach Bulgarien und zahlreiche andere, mehrere hundert insgesamt, nach Nord- und Südamerika, Afrika, Asien, Australien und alle Länder Europas. Auf allen Kontinenten begegnet man auch dem Träger des Namens Messerschmitt, vor allem der beispiellos erfolgreichen Messerschmitt „Taifun“, die vor allem durch die Flüge Ellj Beinhorn-Rosemeyers und Otto Brindlingers dem Auslande vorgeführt wurde. Bis hinaus nach Fernost, nach Mandtschukuo, wo zahlreiche „Taifune“ als Sanitätsflugzeuge dienen, fliegen „Taifune“ über fremdes Land, und auch der heute unbestritten leistungsfähigste Serienjagdeinsitzer der Welt, Messerschmitt Me 109, der Jagdeinsitzer der deutschen Luftwaffe, fand über die deutschen Grenzen hinaus, so nach der Schweiz, wo eine ganze Staffel geflogen wird.

Wie alle diese deutschen Flugzeugwerke, so steht aber die Gesamtheit der übrigen großartig ausgestatteten deutschen Fabriken im erfolgreichen Kampf um die ständige Steigerung deutscher Flugzeugausfuhr, Arado mit der ausgezeichneten Ar 79, dem erfolgreichen Klein-Reiseflugzeug, und mit dem vielseitig verwendbaren Mehrzweckflugzeug Ar 95, dann Fieseler mit dem „Storch“, Erla, Gotha, Ago, Siebel und viele andere — in jeder Beziehung gefördert durch den Generalluftzeugmeister und unterstützt durch eine ausgezeichnete Auslandsorganisation.

Was geht
über dem

NORDATLANTIK

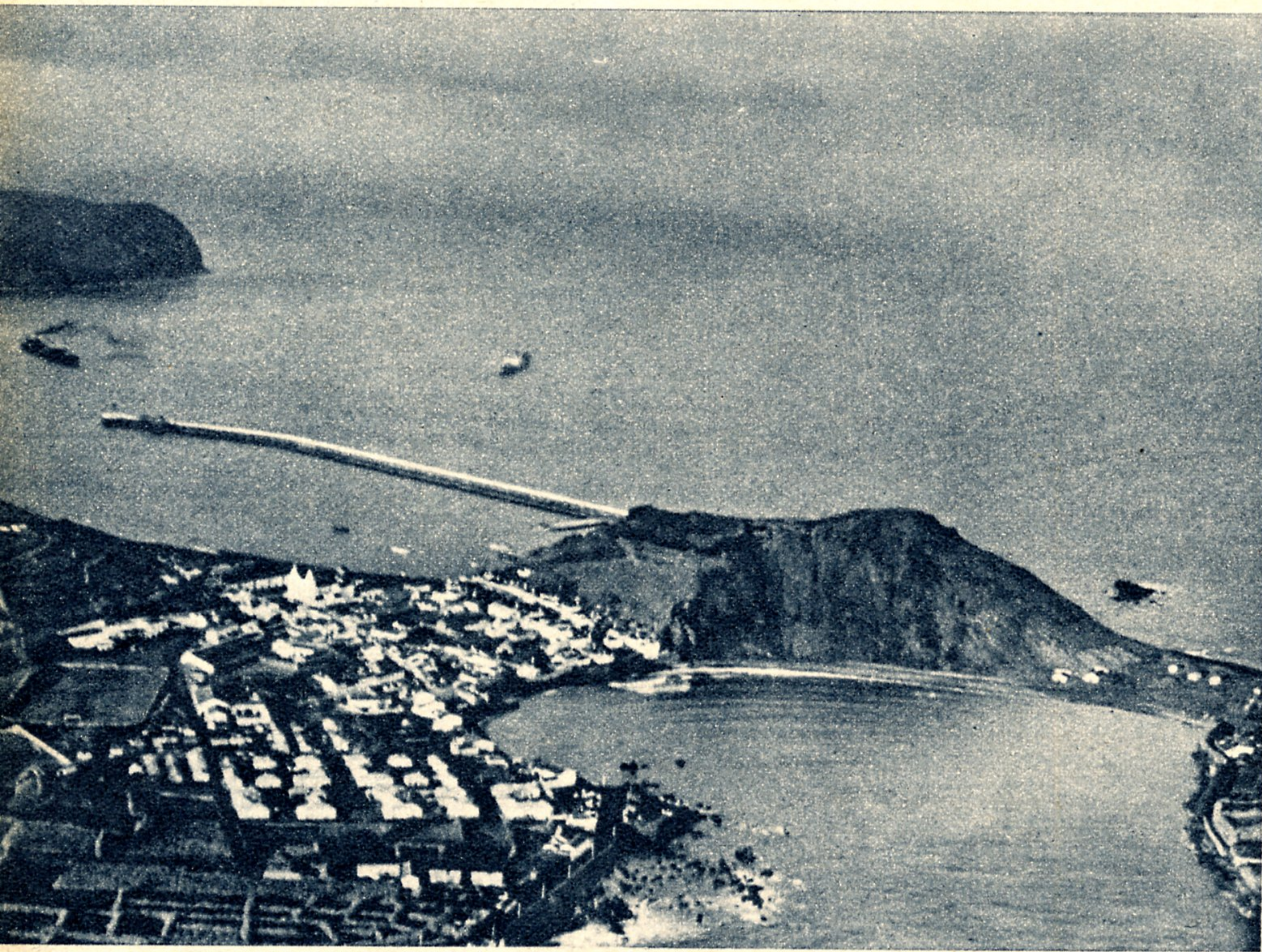
vor?

Die klaffende Lücke im Weltluftverkehr

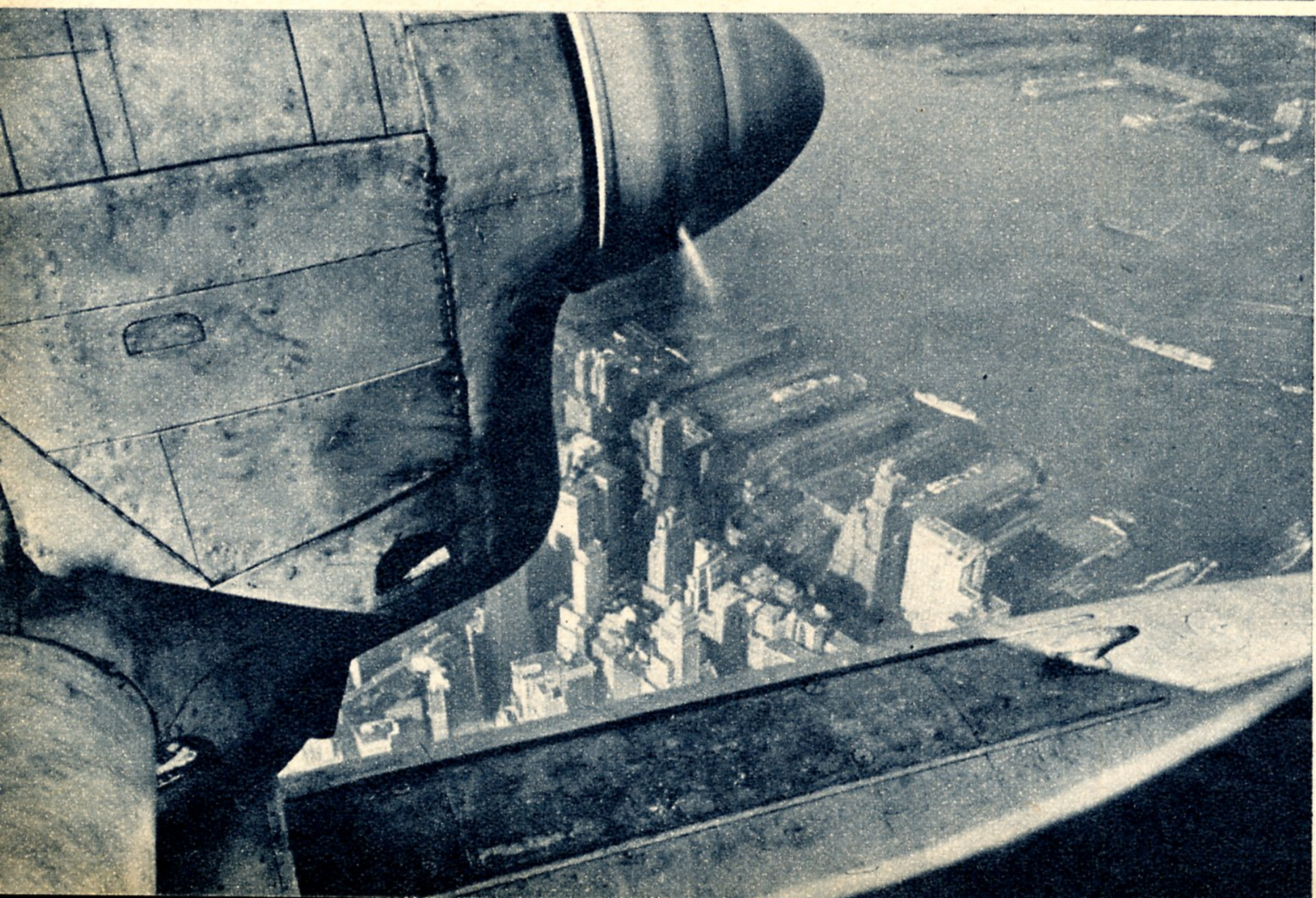
Von Dr. Heinz Orlovius

Gerade wird mitgeteilt, daß die englische Luftverkehrsgesellschaft Imperial Airways ihren ursprünglichen Plan, den Atlantik-Flugdienst im Juni aufzunehmen, nicht verwirklichen kann, weil „eine unvermeidbare Verzögerung in der Lieferung der für den Dienst bestimmten Flugboote eingetreten ist“. Dagegen wird Deutschland, das durch seine zahlreichen Flüge über dem Nordatlantik seit 1936

dieses gefürchtetste aller Weltmeere tatsächlich für den Luftverkehr erschlossen hat, von der Regierung der Vereinigten Staaten von Nordamerika noch immer die Genehmigung zur Eröffnung eines flugplanmäßigen Dienstes vorenthalten. Mit diesen Verhältnissen und ihren Hintergründen, die im Interesse des Weltluftverkehrs außerordentlich zu bedauern sind, befaßt sich der folgende Artikel



Blick auf die Reede von Horta (Azoren), wo eines der deutschen Flugsicherungsschiffe seinen Standort hat. Horta ist das „Sprungbrett“ für unsere Wasserflugzeuge, die den Luftweg über dem Nordatlantik erschlossen haben



Links unten: Eines der erfolgreichen deutschen Flugzeuge vom Baumuster Ha 139 Blohm & Voß über den Wolkenkratzern von New York. Das in der Nähe der Riesenstadt gelegene Port Washington ist der andere Endpunkt der Lufthansa-Nordatlantikstrecke

Aufnahmen Gruschwitz (2)



Der planmäßige Flugdienst über die Weltmeere ist von Anfang an das lochendste Ziel in der Handelsluftfahrt gewesen. Denn hier treffen die beiden Voraussetzungen zusammen, die den wesentlichen Vorteil des Flugzeuges gegenüber den Erdverkehrsmitteln, seine überlegene Geschwindigkeit, besonders klar und eindringlich hervortreten lassen: weite, über mehrere tausend Kilometer führende Strecken und außerdem als Wettbewerber das Dampfschiff, das bei allen Fortschritten der Schiffbautechnik doch immer langsamer bleiben muß als Eisenbahn und Kraftwagen, mit deren Reisegeschwindigkeiten sich das Flugzeug im kontinentalen Luftverkehr auseinanderzusetzen hat. Zwei der großen Überseelinien sind heute bereits erobert. Seit 1934 betreibt die Deutsche Lufthansa mit bestem Erfolg ihren Dienst über den Südatlantischen Ozean, und noch in diesem Jahr wird sie hier das stolze Jubiläum der 500. Atlantiküberquerung feiern; nach Südamerika fliegt auch regelmäßig

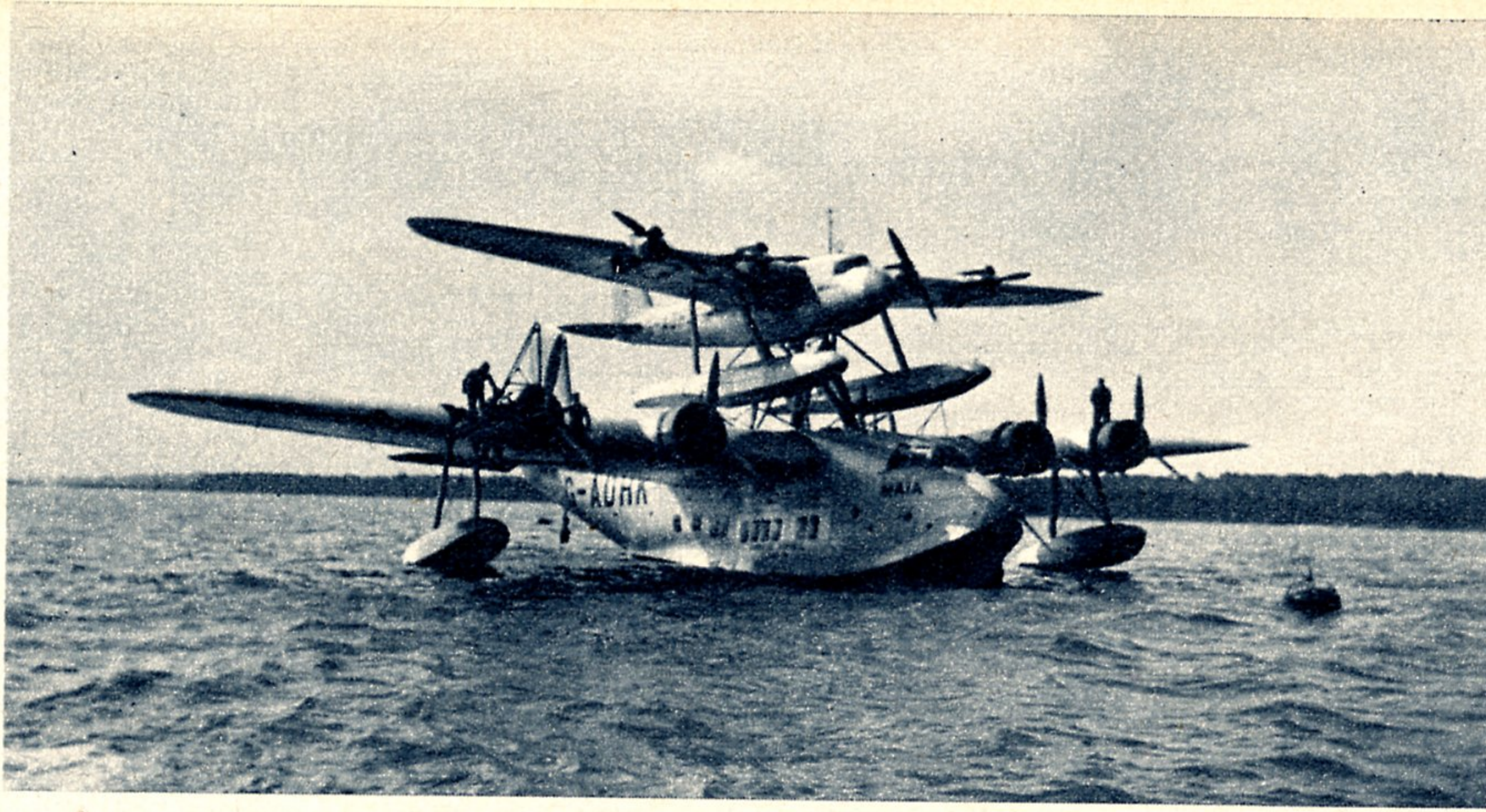


Zeichnung Helmut Skarbina

die französische Luftverkehrsgesellschaft Air France. Und die Verbindung über den Pazifischen Ozean von der Westküste der Vereinigten Staaten über mehrere Inselstützpunkte nach Ostasien haben die Pan American Airways verwirklicht. Noch aber fehlt die verkehrswirtschaftlich zweifellos wichtigste Luftbrücke, noch nennt kein Luftkursbuch die Linie Europa—Nordamerika. Warum? Haben die genialen Hirne der Flugzeug- und Flugmotorenbauer, deren Schöpfungen fast 12 000 km im Ohnehaltflug überwinden, Höhen von 22 km erreichen und mit einer Geschwindigkeit von 750 km in der Stunde über uns hinwegrasen, noch immer nicht das geeignete Gerät für einen Luftverkehr über den Nordatlantischen Ozean geschaffen? Reicht das fliegerische Können der Besatzungen nicht aus? Ist die Sicherung des Flugdienstes durch Funkpeilung und Wetterberatung noch nicht genügend vervollkommen?

Die junge, aber doch schon so inhaltsreiche Geschichte des Nordatlantikfluges gibt darauf die Antwort. Man kann dabei von den vielen Überquerungen mit Sportflugzeugen absehen, deren Durchführung zwar der Kühnheit und dem Mut der

Flieger das schönste Zeugnis ausstellen und die gewiß als Pioniertaten ideell dem Zustandekommen eines planmäßigen Verkehrs dienen, denen jedoch materiell kaum eine größere Bedeutung zuzusprechen ist. Und doch müssen wir in der Weltfluggeschichte schon zehn Jahre zurückblättern, um auf die praktischen Anfänge des Luftverkehrs über den Nordatlantik zu stoßen. Als am 20. August 1929 ein Heinkel-Seeflugzeug 400 km vor der amerikanischen Küste von Bord des Lloyd-Dampfers „Bremen“ durch ein Katapult abgeschleudert wurde, da war das keine spielerische Demonstration, sondern der Beginn einer flugtechnischen Entwicklung, die schließlich zu den unerreichten Erfolgen der Luftthansa im Transoceanluftverkehr führte. Von 1929 bis 1935 hat die Luftthansa rund 200 derartiger Katapultflüge von der „Bremen“ und später auch der „Europa“ aus durchgeführt. Aus den 400 km Überseeflug wurden schließlich bis zu 1500 km, also eine Entfernung, die immerhin einem guten Drittel eines Transoceanfluges entspricht. In der Postbeförderung ergaben sich dadurch recht beachtliche Zeitersparnisse, wenngleich natürlich dem Dienst der Mangel ausreichender Häufigkeit anhaften mußte. Was



Das englische Zwillingsflugzeug vom Baumuster Short-Mayo ist ein neuer interessanter Versuch zum Einsatz von Langstrecken-Flugzeugen über dem Nordatlantik; es hat den anschaulichen Beinamen „Huckepack“-Flugzeug bekommen. Das große Flugboot dient dem mit ihm verkoppelten Flugzeug zur Starterleichterung. In einer bestimmten Höhe macht sich die kleinere Maschine frei und begibt sich auf den Flug über das Weltmeer. Verkaufnahme

Rechts: Das viermotorige Schwimmerflugzeug „Nordstern“ des bewährten Baumusters Ha 139, das von 1937 bis heute insgesamt über 90 Ozeanflüge, und zwar 40 über den Nordatlantik und 50 über den Südatlantik, mit größter Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zurückgelegt hat. Deutschland hat damit bewiesen, daß es für die Eröffnung eines regelmäßigen Flugverkehrs zwischen Europa und der Neuen Welt vollauf gerüstet ist. Verkaufnahme



aber das weitaus Wichtigere war: die Lufthansa sammelte auf diesen Flügen fliegerisch und flugtechnisch einen Erfahrungsschatz im Ozeanflug, der in der Welt nicht seinesgleichen hatte und den sie ab 1934 zunächst erfolgreich im Luftverkehr nach Südamerika einsetzen konnte. In diese Vorbereitungszeit fallen auch die Flüge Wolfgang v. Gronaus und seiner Kameraden mit einem Dornier-Wal-Flugboot über Grönland nach Nordamerika, die in ihrer ganzen Anlage und Durchführung durchaus als Schrittmacher für einen regelmäßigen Verkehr anzusprechen sind. Mit dem Jahre 1935 schloß die Lufthansa den Schleuderflugdienst von Bord der Überseedampfer ab, denn schon 1936 standen ihr Flugboote zur Verfügung, mit denen sie es nach reiflichem Wägen wagen konnte, mit Hilfe der Großkatapulte auf ihren Flugversicherungsschiffen, d. h. nach den seit zwei Jahren über dem Südatlantik bewährten Methoden, auch den Nordatlantik auf dem Weg über

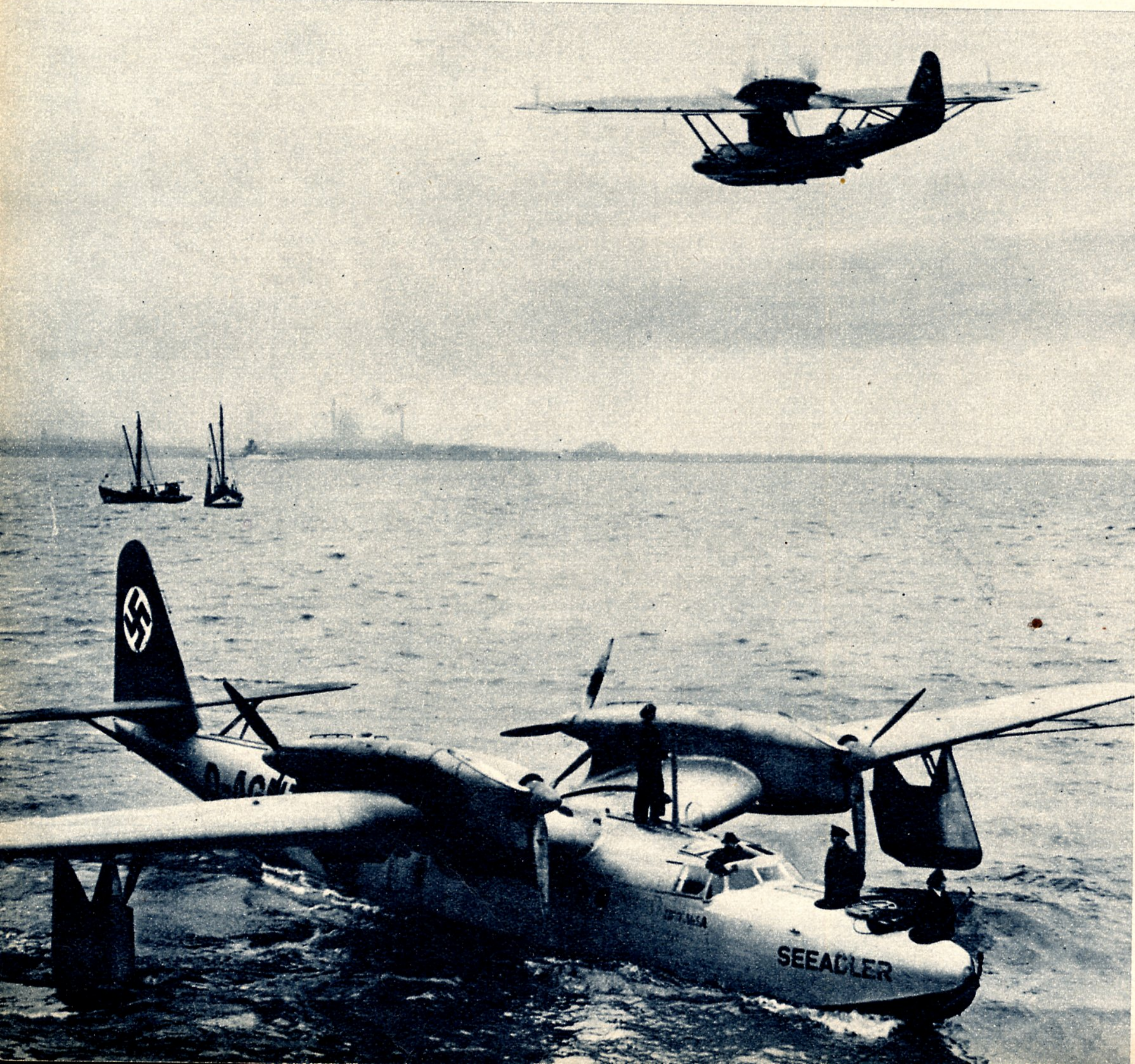
die Azoren zu überqueren. Für die Wahl dieser südlichen Flugroute — im Gegensatz zu der nördlichen über Grönland und der mittleren über Irland und Neufundland — gaben technische, meteorologische und politische Gegebenheiten den Ausschlag. Acht vollgelungene Flüge mit Dornier Do-18-Flugbooten und Junkers-Dieselmotoren waren das Ergebnis der ersten Versuchsreihe. Ihr folgten 1937 weitere 14 Flüge mit Blohm- & Voß-Seeflugzeugen, gleichfalls mit Dieselmotoren, und 1938 nicht weniger als 28 Überquerungen mit dem gleichen Fluggerät. Insgesamt also innerhalb dieser drei Jahre 50 deutsche Flüge über den Nordatlantik unter vollkommen verkehrsmäßigen Voraussetzungen, bis in die meteorologisch schlechteste Jahreszeit hinein und zumindest im letzten Jahr nach einem vorher festgelegten und genau eingehaltenen Flugplan. Schon für 1938 hatte sich die Lufthansa bereit erklärt — und die deutsche Luft-

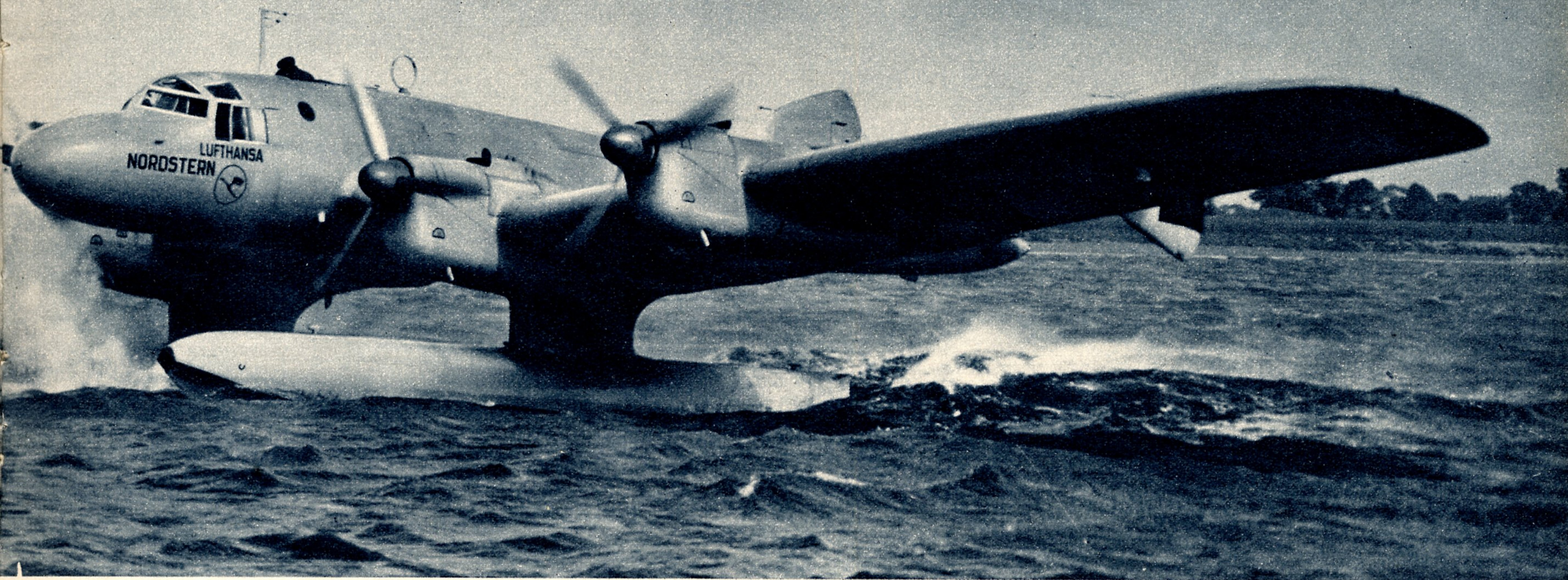
verkehrsgesellschaft gibt wahrlich nicht leichtsinnig solche Erklärungen ab! —, auf den vorgesehenen 28 Flügen Post zu befördern. Das wären 14 000 kg Luftpost zwischen Europa und Nordamerika gewesen, oder anders ausgedrückt: 2 800 000 Briefe zu je 5 g wären in weniger als 35 Stunden von Deutschland nach den USA oder in umgekehrter Richtung gelangt. Aber die zuständigen amerikanischen Stellen lehnten die Erteilung der Postkonzession ab, und zwar mit der Begründung, daß Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Flugdienstes nicht genügend gesichert erscheinen. Nun, die Besatzungen von „Nordmeer“, „Nordwind“ und „Nordstern“ haben auf diese „Befürchtung“ die eindeutige Antwort gegeben! Jeder Flug auf den insgesamt mehr als 140 000 km über dem Weltmeer wickelte sich mit der angezweifelten Planmäßigkeit und Pünktlichkeit ab, ohne jeden Zwischenfall, mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von fast 260 km in der Stunde und mit den kürzesten Flugzeiten von 13¼ Stunden in der Ost-West- und 11¼ Stunden in der West-Ost-Richtung. Eine Pioniertat großen Stils war dann die Nordatlantik-Überquerung des viermotorigen Flugzeuges der Focke-Wulf-Werke Fw 200 „Condor“, das in rund 25 Stunden nach New-York flog und auf dem Rückflug nach Berlin sogar nur 19 Stunden 54 Minuten brauchte. Damit hat Deutschland bewiesen, daß es der großen Aufgabe, die zweifellos der Luftverkehr über den Nordatlantik bedeutet, auch mit Landflugzeugen gewachsen ist.

Man wird vielleicht beim Lesen dieser Ausführungen sagen: Gut, das ist also die Vorbereitung des deutschen Luftverkehrs über den Nordatlantik — und nun die anderen Staaten? Mit ihren gewaltigen Machtmitteln und ihrer starken, auf die Militärluftfahrt gestützten Flugzeugindustrie, die nicht wie die deutsche jahrelang unter schwersten Fesseln zu leiden hatte — noch dazu durch die geographische Lage begünstigt —, haben doch sicher die USA, England und Frankreich gleichwertige, wenn nicht gar bessere Leistungen aufzuweisen? Ach nein, dem ist nicht so. 1936 war die Lufthansa überhaupt allein auf dem Plan, 1937 flogen die Engländer je fünfmal und die Amerikaner je dreimal in beiden Richtungen zwischen Irland und Neufundland, und 1938 — also in dem Jahr der 28 deutschen planmäßigen Flüge — gelangen den Engländern und den Franzosen je zwei Überquerungen. USA, England und Frankreich haben zusammen demnach nur 20 gegenüber den 50 deutschen Nordatlantikflügen durchgeführt.

Links: Der „Seeadler“, eines der seetüchtigen Flugboote vom Baumuster Dornier Do 26, das bereits mit Erfolg auf dem Südatlantik eingesetzt wurde und auch für den Nordatlantik vorgesehen ist. Unser Bild zeigt das viermotorige Flugzeug mit seinen charakteristischen Stützwimmern an beiden Seiten, die während des Fluges eingezogen werden. In der Luft sehen wir eine Maschine des bewährten Typs Dornier Do 18, der seit Jahren den Flugdienst über dem Südatlantik versieht und der im Jahre 1936 Erkundungsflüge über den Nordatlantik durchgeführt hat

Aufnahme Stöcker





„Im Interesse der Weltwirtschaft und des technischen Fortschritts haben im Jahre 1939 die USA der Deutschen Lufthansa die Konzession erteilt, den Postflugdienst über den Nordatlantik zu eröffnen“ — so geht doch sicherlich die Historie weiter? Nichts dergleichen! Die weltwirtschaftliche Vernunft hat vor der politischen Hege die Segel streichen müssen. Dieselben amerikanischen Stellen, die schon die Lieferung von Helium für die friedliche, völkerverbindende deutsche Luftschiffahrt hinderten, verweigern der Lufthansa nach wie vor die Genehmigung für die Beförderung von Luftpost. Damit ist die Marschlinie für die Lufthansa zunächst gegeben. Für sie ist die Zeit der reinen Versuchsflüge ohne Nutzlast vorbei. Sie wird, solange sie nicht die Postkonzession erhält, Zurückhaltung üben und sich auf die Erprobung des neuen Flugbootmusters Dornier Do 26 über dem Nordatlantik beschränken. Die Lufthansa ist jederzeit bereit, mit dem planmäßigen Postflugdienst nach Nordamerika zu beginnen, und sie ist auch willens, ihre wirklich unvergleichlichen technischen und fliegerischen Erfahrungen dem amerikanischen Partner zur Verfügung zu stellen, zum Nutzen der Weltwirtschaft. Aber, wenn man auf der anderen Seite zu durchsichtigen und faulen Ausreden Zuflucht nimmt . . .

Und was werden die anderen 1939 über dem Nord-

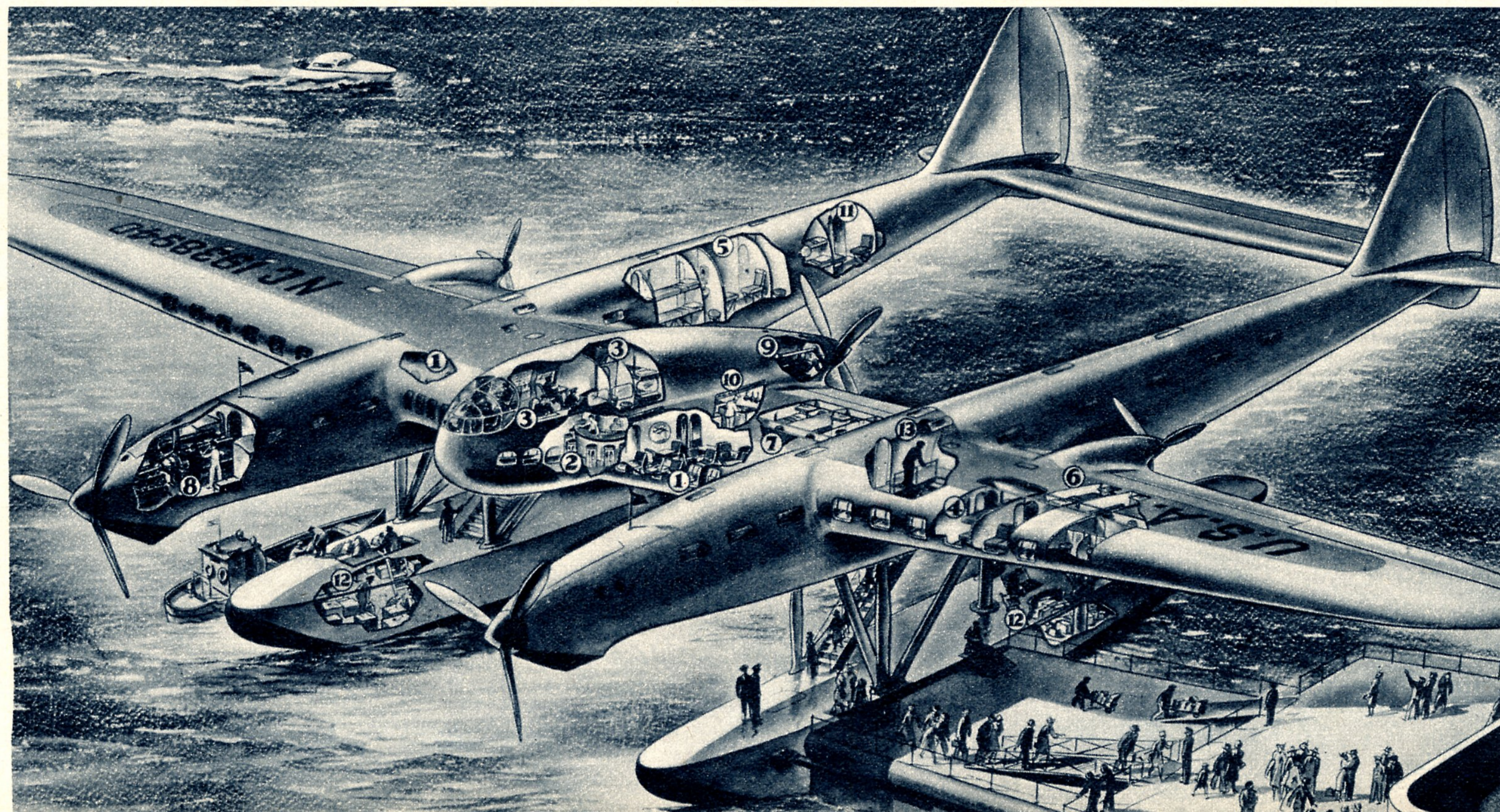
atlantik unternehmen? Man kündigt an, man stellt in Aussicht, man hofft. Die Amerikaner haben das berühmte Fell des Bären bereits verteilt, indem sie den Panamerican Airways den Verkehr nach Nordeuropa und den von einem Schiffahrtskonzern neugegründeten American Export Airlines den nach Südeuropa zugewiesen haben; Mitteleuropa soll in der Interessensphäre beider Unternehmungen liegen; zum Einsatz sollen die viermotorigen Boeing 314 Flugzeuge bzw. zweimotorige Consolidated-Flugboote gelangen. Frankreich, das in der Air France Transatlantique eine besondere Gesellschaft für diese Aufgabe ins Leben rief, stützt sich auf den alten Latécoère 521 „Lieutenant de Vaisseau-Paris“, spielt mit dem Gedanken der Verwendung viermotoriger Farman-Landflugzeuge und soll angeblich auch amerikanische Boeing-Boote bestellt haben. Die englischen Imperial Airways verkünden, mit den Short-Flugbooten,

dem Short-„Mano“-„Huckepack“-Flugzeug und viermotorigen De-Havilland-Albatros-Landflugzeugen mehrere Eisen im Feuer zu haben.

Es ist bekanntlich stets ein undankbares Geschäft, den Propheten spielen zu wollen. Aber es müßte schon seltsam zugehen, wenn es den anderen gelingen sollte, aus dem Stadium gelegentlicher, von der jeweiligen Witterungslage abhängiger Versuche in das eines einigermaßen planmäßigen Verkehrs plötzlich umzuwechseln. Gewiß werden wiederum einige Nordatlantik-Überquerungen zu verzeichnen sein, vielleicht riskiert man es auch aus Prestigegründen, Personen zu befördern (weil die Deutsche Lufthansa ja „nur“ einen Postdienst durchführen will!), aber ein wirklich planmäßiger Nordatlantik-Luftverkehr im Jahre 1939 ohne Deutschland? Nein, das glauben wir nicht, jedoch wir glauben: Die Weltgeschichte ist das Weltgericht auch im Weltverkehr!

Unten: Der Seversky „Super Clipper“, eines der Riesenflugzeuge, die Amerika für den Nordatlantik-Dienst zu bauen beabsichtigt, und die 120 Passagiere und eine Besatzung von 16 Mann aufnehmen sollen. Die Vereinigten Staaten machen mit ihren Projekten für den künftigen Nordatlantik-Dienst viel von sich reden. Deutschland macht von seiner Arbeit nicht viel Aufhebens, aber wir können gewiß sein, daß es mit seinen reichen Erfahrungen im Bau von Wasserflugzeugen sich nicht mit den bisherigen Erfolgen zufrieden gibt, sondern auf jeden Wettbewerb vorbereitet ist. — Die in das Bild eingezeichneten Zahlen bedeuten: 1. Promenadendeck, 2. Bar, 3. Führer und Mannschaftsraum, 4. Kabinen, 5. Mannschaftsraum, 6. Motor, 7. Speiseraum, 8. Motorenraum, 9. Motor, 10. Küche, 11. Mannschaftsraum 12. Warenlager, 13. Laufgang.

Aufn. Shell Aviation News





Links: Hinter dieser großsprecherischen Fassade der Millionenstädte verbergen sich Arbeitslosigkeit und Elend. Wenige Straßen weiter spielen Kinder auf Abfallhaufen im Kehricht



Rechts: Inmitten von Villenvierteln, wo Dutzende von Limousinen parken, verbreiten Schuttabladeplätze ihre peinlichen Gerüche

USA

Sorgsam verborgen hinter der gigantischen Wolkenkratzerfassade von New York, Chicago und San Francisco vegetiert das andere, das eigentliche Amerika. Dieses Amerika der 20 Millionen Erwerbslosen mit seinen Hungerrevolten und Farmerstreiks, seinem Kinderelend und Ausbeutertum ist die Kehrseite jener gleisnerischen Medaille, von der wir uns allzu lange blenden ließen. Heute kennen wir die wahren Triebkräfte, die dieses riesige Land beherrschen: ein hemmungsloser, jüdisch infizierter Liberalismus, eine unbeschränkte Raubgier ohne soziales Gewissen, die den wirtschaftlich Schwachen rettungslos zum Sklaven entwürdigt



Die Sucht aufzufallen treibt in den Staaten seltsame Blüten. Ein Gastwirt in Los Angeles baute sich ein Restaurant in Form eines Hutes. Nachts wird das „Etablissement“ durch Scheinwerfer angestrahlt



Links: Natürlich gibt es in „Gottes eigenem Land“ auch einen Klub der Höhlenmenschen. Die Einwohner von Grants Paß in Oregon kleiden sich sonntags in Wolfsfelle und bewaffnen sich mit Steinkeulen, um viele Fremde in ihr Städtchen zu locken

Rechts: Zehntausende verarmter Bauernfamilien schwemmte das große Land in die Proletarierviertel der Städte. Während die Eltern vergeblich nach Arbeit suchen, wühlen die hungernden Kinder auf den Müllplätzen nach etwas Eßbarem



Jeder Angehörige der „Oberen Zehntausend“ hat den Ehrgeiz, einem der zahlreichen Klubs und „Brüderlichen Orden“ anzugehören. Hier sieht man würdige Geschäftsleute in toller Verkleidung für ihren Verein Reklame laufen



Irgendwo demonstrieren wieder einmal arbeitslose Menschen gegen die Methoden des Kapitalismus. Da gibt es nur ein Beruhigungsmittel — den Gummiknüppel

Aufnahmen Bernd Lohse-Wehr (6) Scherl (1)

wie es wirklich ist





Satjem beim Make-up, das an einem primitiven Holztisch mit Reispuder, Wasserfarben und einem kleinen Lippenstift im Handumdrehen fertig ist



Spiel um die schön

Malaien filmen und ein



Der Schnurrbart-Dandy macht Besuch bei seiner angebotenen Satjem. Die ganze Familie ist anwesend



Eine Einbrecherszene ganz nach amerikanischem Muster darf natürlich auch nicht fehlen

Weit außerhalb der modernen Geschäftsviertel und gepflegten Villenstrassen von Batavia und auch außerhalb des Bereichs der Bambushütten der Randkampongs befindet sich in einem ehemaligen Autoschuppen einer Straßenbahngesellschaft ein Filmatelier, das einmalig in der Welt da steht. Ein junger Deutscher, im Hauptberuf Propagandachef einer indischen Importfirma, dreht dort mit malaischen Schauspielern und Schauspielerinnen malaische Spielfilme. Die Schauspieltruppe spielt, singt und tanzt gewöhnlich nach der Art europäischer Wandertheater auf den Märkten und zu großen Festen auf Gummi- und Tabakunternehmungen.

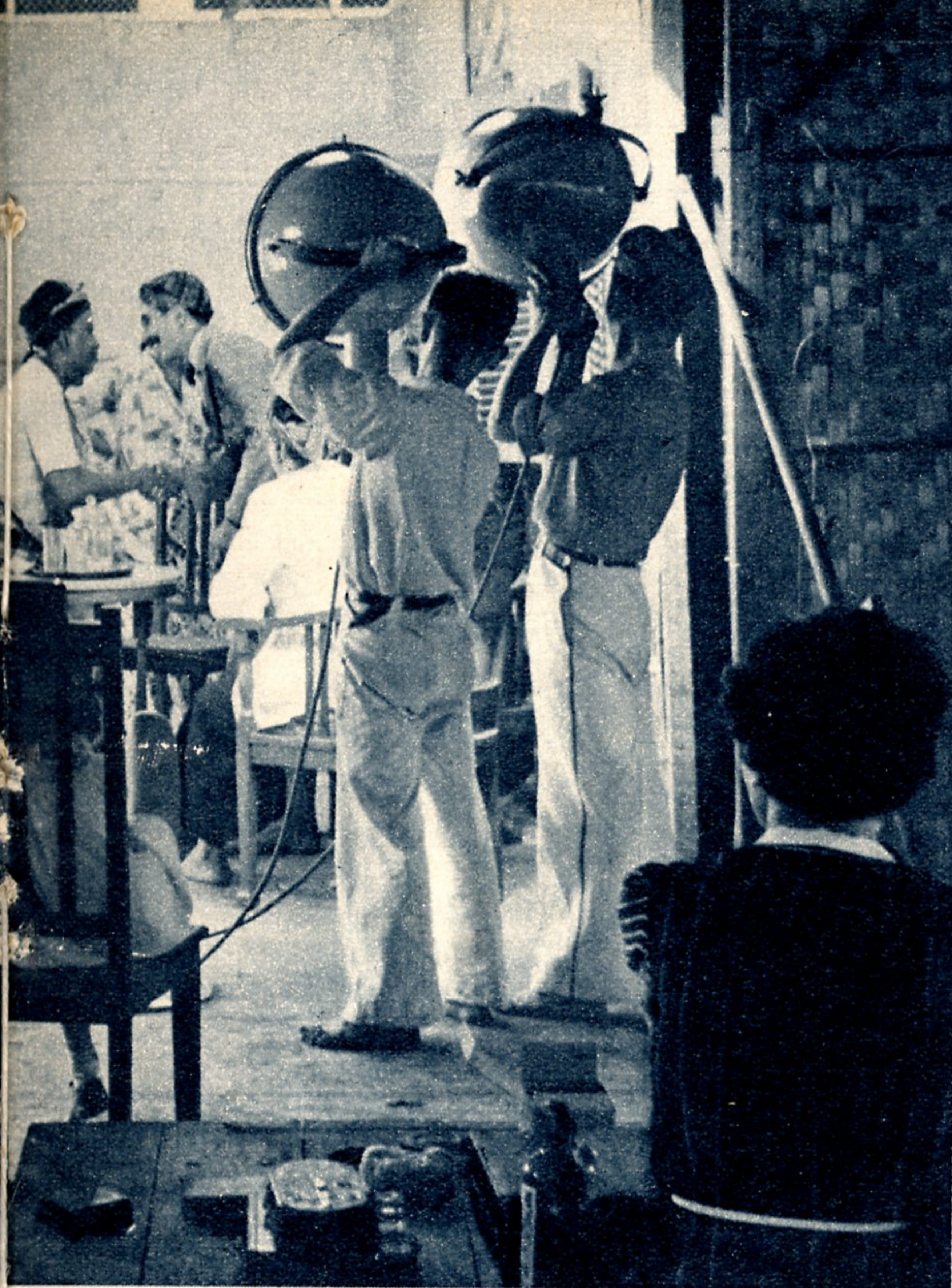
Bei dem Film, zu dessen Aufnahmen unsere Sonderberichterstatterin Dagmar Ohlsen anwesend war, ging es darum, daß ein geldgieriger Vater seine junge, bildhübsche Tochter Satjem unbedingt an einen Schnurrbart-Dandy verheiraten will. (Der Schnurrbart, der auch dem Film den Namen „Der verhängnisvolle Schnurrbart“ eingebracht hat, spielt übrigens nicht nur im Film eine große Rolle; Inländer mit Schnurrbart sind vom Glück Ausgewählte.)

Die Filme, die der deutsche Regisseur Fabri für die Malaienkinos dreht, behandeln im allgemeinen kleine, lustige oder furchtbar traurige Geschichten aus der Erlebniswelt des Malaien. Dem Publikumsgeschmack wird insofern Rechnung getragen, als groteske amerikanische Tanz- oder Einbrecherszenen — die in Insulinde von den Eingeborenen sehr belacht werden — in die Filmhandlung eingebaut werden.

Sonderaufnahmen unserer nach Niederländisch-Indien entsandten Mitarbeiterin Dagmar Ohlsen



Si Djahat, der Schnurrbarheld und Anbeter von Satjem



Links: Blick in das Atelier während einer Aufnahme. Schlanke Javanen sind die Scheinwerferträger

Rechts: Der dicke Pa will mit aller Gewalt sein schönes Töchterchen Satijem überreden, den Schnurrbarthelden zu heiraten. Denn als Brautgeschenk locken 20 Gulden \

Rechts: Amir hat Si Djahat den halben Schnurrbart abgebrannt. Doch der eitle Dandy sieht bereits einen Ausweg: er wird ein Stück des blauschwarzen Haarschopfes einer seiner sechs Frauen ankleben

Rechts unten: Auch bei den Eingeborenen gibt es Pantoffelhelden und allzu energische Gattinnen. Amir und Eruk sind der beste Beweis dafür



Die Satijem

Deutscher führt Regie



Das Liebespaar Suma und Satijem auf der Flucht



Regiesitzung unter Palmen. Links von dem jungen deutschen Spielleiter Fabri das Scriptgirl Elly. Rechts das Liebespaar Suma und Satijem. Stehend Pa Satijem, die Bösewichter Rukman und Umwar

Luftdüwelle

UM DIE DAME IN Blau

Von M. Joachim Tidick

Das war wohl die seltsamste Geschichte, die sich je auf dem kleinen Flugplatz von X. zugetragen hat. Der Anfang war so dumm, wie man ihn sich nur denken kann.

„Ein Kaffee im Aero-Club, dazu ein paar Loopings in Bodennähe“, sagte Jim, „und die Sache ist in Ordnung. Ihr wißt doch, wenn man Flieger ist, hat man bei einer schönen Frau schon halb gewonnen.“

„Bei der Dame, die du meinst“, entgegnete Kapitän Schmidt, „wird es nicht ganz leicht sein, mit ein paar Loopings zu bluffen.“

Das Gespräch, das bei einem Whisky Soda an einem großen runden Tisch im Kasino geführt wurde, fand am Tage nach dem großen Fest statt, das in dem Ort gefeiert war. Alle, die hier saßen, waren dort gewesen, und fast jeder von ihnen — nicht nur Jim — hatte lebhaftes Interesse an jener Dame im blauen Kleid genommen, von der die allgemeine Aufmerksamkeit erheblich beansprucht worden war. „Und ihr werdet es erleben“, behauptete Jim jetzt wieder, „sagen wir in drei Tagen, dann habe ich die Dame in Blau.“

In einer Ecke des Raumes hatten bisher zwei Männer in lebhafter Unterhaltung gefessen. Einer von

ihnen war der Flugleiter des Platzes, von dem anderen wußten nur wenige Genaueres. Diese aber nannten seinen Namen mit einem leichten Anflug von Ehrfurcht, soweit das in der unbekümmerten und harten Fliegersprache denkbar ist. Captain Nordham hatte als Kriegspilot einen Namen von Weltruf. Zwanzig Gegner standen auf seiner Abschlußliste. Er selbst war zweimal heruntergeholt worden und immer gerade so mit dem Leben davongekommen, aber bis heute hatte er die Fliegerei nicht aufgegeben. Für eine Expedition war er in Afrika geflogen, und erst seit kurzem schien er wieder in den Staaten zu sein. Sein Flugzeug, eine „Motte“ vom gleichen Typ wie Jims Maschine, stand seit gestern in der Halle.

Dieser Mann hatte bei den letzten Worten Jims sein Gespräch unterbrochen und war jetzt an den Tisch getreten. „Soweit ich verstanden habe, sprachen Sie von einer Dame, die auch ich kenne. Ich darf euch vielleicht sagen“, und damit wandte er sich an den ganzen Kreis, „daß diese Dame meine Verlobte ist und daß ich vor drei Tagen ein paar tausend Kilometer hergeflogen bin, um in den Staaten zu heiraten.“

Jim war aufgestanden. In das betretene Schweigen hinein sprach Nordham weiter: „Sie werden mir wohl Genugtuung geben, denke ich. Und da wir hier alle Flieger sind, mache ich den Vorschlag, unsere Sache in der Luft auszutragen.“

Mancher der Anwesenden atmete auf, weil er glaubte, dieser Zweikampf solle lediglich zeigen, wer seine Maschine meisterhafter beherrsche. Aber Nordham sah nicht so aus, als wollte er hier einen harmlosen Kunstflugwettbewerb veranstalten. „Sie haben dieselbe Maschine wie ich, die Waffen sind also gleich. Morgen früh werden wir starten, und jeder bekommt eine neuschüssige Pistole mit an Bord. Oder sagen wir besser, jeder nimmt zwei mit, denn achtzehn Schuß sind nicht viel, wenn man sie aus dem Flugzeug verknallt. Was man in der Luft mit den Schießeißen macht, dürfte klar sein. In zweihundert Meter Höhe darf der Spaß beginnen. Sie sind ein ausgezeichnete Kunstflieger, ich denke also, die Bedingungen sind fair.“

„Eine verteilte Idee“, entfuhr es einem. „Das dürfen Sie nicht zulassen, Flugleiter.“ Aber Flugleiter Short schwieg, und schon hörte man Jim, der bisher nicht gesprochen hatte, trotzig sagen: „Ich nehme Ihre Bedingungen an, Captain.“

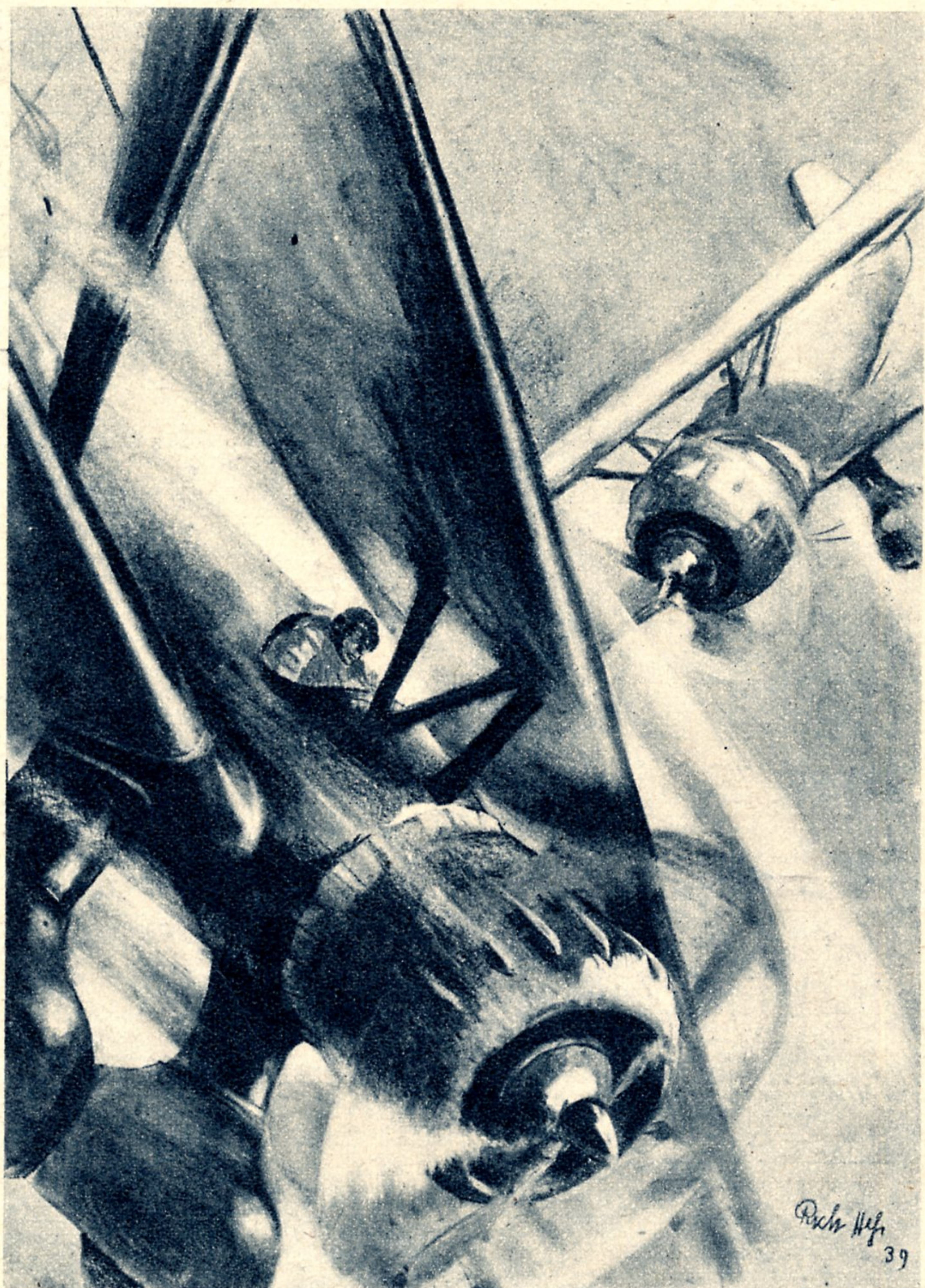
Die Belegschaft der Hallen und Werkstätten hatte sich in zwei Lager gespalten. Die einen nahmen Partei für Jim, den sie gut kannten, die anderen für den Kriegspiloten. Noch nie aber wurden beider Maschinen mit einer solchen Gewissenhaftigkeit und mit solchem Eifer fertiggemacht wie heute. Als der nächste Morgen kam, gab es wohl keine Schraube an den beiden „Motten“, die nicht geprüft worden wäre, kein Kabel, keine Leitung, die man nicht millimeterweise untersucht hätte.

Als die Gegner in ihre Flugzeuge stiegen, boten sich jedem hundert Hände, um den Fallschirm anzuschneiden und andere kleine Hilfen zu leisten. Flugleiter Short, selbst Kriegspilot, hatte beiden die Hand gedrückt und gemeint: „Es wäre richtig, ich würde den ganzen Zauber verbieten, ihr seid mir zu schade zum Draufgehen. Aber ihr würdet dann die Geschichte außerhalb des Flugplatzes machen. Schon besser, es geschieht hier.“

Dröhnend sprangen die Motoren an. Noch einmal trat Short an die Maschine des Captains: „Gib mir die Hand, Nordham. Du bist noch immer so ein verteufler Kerl wie vor zehn Jahren.“

Die Gegner rollen zum Start. Es war verabredet, daß der eine nach links, der andere nach rechts starten sollte, so, daß ihre Startbahnen etwa in einem Winkel von 45 Grad auseinanderführten. Jim sitzt in seinem blauen Vogel, den er schon so oft in verwegener Kunstflug über begeisterte Zuschauer gesteuert hat. Einen Blick wirft er zu der fünfzig Meter entfernt stehenden Maschine von Nordham hinüber. Dann beißt er die Zähne zusammen, stößt den Gashebel vor. Laut heult der Motor auf, ein kurzes Rollen, schon hebt sich der Vogel ab. Jim drückt ihn ein Stück am Boden entlang und reißt ihn dann steil empor. Beide Motoren sind fast zur gleichen Zeit auf Vollgas gegangen. In einem ruhigen Start, so gemächlich, als ginge er zu irgendeinem Überlandflug los, zieht Nordham langsam und gleichmäßig sein Flugzeug hoch. Er steigt, steigt, ist längst über zweihundert Meter. Gleichmäßig und schnell klettert sein Doppeldecker. Dabei behält Captain Nordham seinen Gegner im Auge, der plötzlich in dreihundert Meter Höhe eine scharfe Linkskurve fliegt und auf ihn zuschießt. Aber Nordhams Maschine klettert unentwegt. Leicht drückt der Pilot jetzt den Knüppel nach vorne, das Flugzeug macht mehr Fahrt, und im gleichen Augenblick huscht unten der blaue Vogel vorüber. Trotz des Motorenlärms hört Nordham ein leichtes Knacken, und als er unwillkürlich den Kopf nach links wendet, sieht er in seiner linken Tragfläche ein winzig kleines Löchlein. Er lächelt grimmig. Fast so wie damals an der Front, so denkt er. Da erschienen die Löcher auch urplötzlich, wie von Geisterhand hingezaubert. Unten am Platzrand stehen in einem Haufen, zusammengedrängt und schweigend, die Männer der Belegschaft, die Flugzeugführer und Monteure, um den Flugleiter herum. Atemlos warten sie auf das tolle Geschehen, das in jedem Augenblick dort oben losbrechen muß und das heute kein frohes Spiel, kein Sport ist, sondern Ernst; verfluchter Ernst.

FORTSETZUNG AUF SEITE 30



Drei gute Gründe:
**Aromatisch,
leicht und
frisch!**



KYRIAZI „ASTRA“ 4 PFENNIG



MIT UND OHNE MUNDSTÜCK

Violet zwischen den Fronten

ROMAN VON KURT PERGANDE

Inhalt des bisher erschienenen Teils:

Nilson und Marchand, Männer mit dunkler Vergangenheit, wollen Konnossemente von hohem Wert an den Mann bringen. Marchand — mit seinem richtigen Namen Edouard Moré — reist zu diesem Zweck nach Zoppot, um mit Bankier Reuter ins Geschäft zu kommen. Hier trifft er zunächst seine Schwester Violet, die schon als Kind aus dem Kreis ihrer Familie gerissen wurde und die jetzt Reuters Frau ist. Marchand gibt sich nicht zu erkennen und wird auch von ihr nicht erkannt. Reuter hat inzwischen erfahren, wer dieser zweifelhafte Marchand ist, und entschließt sich aus Liebe zu Violet, die Schiffsladung zu übernehmen, um mit dem Kauf der Konnossemente Marchand für immer aus Violets Nähe zu verbannen. Inzwischen befindet sich Kapitän Nilson mit der angeblichen Schiffsladung Gewürzen auf der Fahrt nach Danzig. Ein raffi-

nierter Versicherungsbetrug nimmt seinen Fortgang. Im Laderaum des Schiffes ist eine Höllenmaschine eingebaut, die jedoch zu Nilsons Enttäuschung versagt. Das mit Steinen beladene Schiff muß in den Danziger Hafen einfahren. In der Nacht erfährt Marchand das, und in höchster Not gibt er sich Violet als Bruder Edouard zu erkennen und hofft, durch ihre Fürsprache bei Reuter eine Anzeige des Betrugers abzuwenden. Hals über Kopf beschließt Violet, zu Tante Loraine zu fliegen, um über das Schicksal ihrer Eltern Näheres zu erfahren. Reuter, der geschäftlich in Berlin weilte, ist bestürzt, als er nach seiner Rückkehr von der plötzlichen Abreise Violets erfährt. Eine neue Nachricht schlägt ein. Hülsberg, der Freund Reuters, der für ihn das Geschäft mit der Schiffsladung führt, hat den Betrug entdeckt und redet auf den völlig ruhig bleibenden Reuter ein, die Gaunerei sofort der Polizei zu melden. Nilson ist indessen spurlos verschwunden.

des Schicksals hinein, das ihm nichts ersparte. „Was soll ich aber tun, Cornelius, wenn Marchand in Wahrheit Edouard Moré ist, mein Schwager und Violets Bruder?“

„Unmöglich!“ murmelte Hülsberg und sah auf Alexander wie auf ein Gespenst.

„Was soll ich in diesem Falle tun?“

Hülsberg schob mit zitternder Hand die Brille auf die Stirn; dann suchte er sich einen Sessel und setzte sich umständlich. „Das ist furchtbar, Alexander!“ Seine Hände lagen auf den Knien, bleich, schmal und zitternd. „Das ist furchtbar!“ wiederholte er unsicher. „Armer Kerl —!“ Er stand wieder auf.

„Und wo ist Violet?“

„In Paris bei ihrer Tante.“

„Sie wird nun alles erfahren . . .“

„Alles.“

„Sie wird erfahren, wie ihre Tante über sie denkt?“

„Ja.“

„Und, daß du über Edouard geschwiegen hast?“

„Ja, auch das.“

„Furchtbar —!“

„Nein, es ist gut, daß es nun endlich so kam!“

„Wie hast du erfahren, daß Marchand Edouard ist?“ Alexander gab eine kurze Erklärung.

„Und wann hast du es Violet gestanden?“

„Ich hatte ihr nichts gestanden! Dopmann konnte sich immer noch irren; mit dieser Möglichkeit mußte ich rechnen, obgleich ich für mein Teil nicht an sie glaubte, denn es sprach zuviel für Dopmanns Überzeugung, zumal dann ja auch noch dieser Sture Nilson als Kapitän auftauchte. Gestern habe ich in Berlin das französische Konsulat um Erkundigungen gebeten, wie lange Marchand in Nizza wohne und ob man über sein Vorleben etwas in Erfahrung bringen könne.“

„Woher weiß nun aber Violet, daß es ihr Bruder ist, wenn du sie nicht eingeweiht hast? Weshalb fliegt sie nach Paris? Was will sie bei ihrer Tante?“

„Von Dopmann weiß ich, daß Nilson und Edouard schon einmal einen solchen Riesenbetrug begangen haben, indem sie ihr Schiff mit einer Höllenmaschine in Brand steckten“, entgegnete Alexander. „Sie haben das nun ein zweites Mal versucht; aus irgendeinem Grunde jedoch muß der Brand, der das Schiff mit der versicherten, aber wertlosen Ladung vernichten sollte, nicht aufgekommen sein. Vom Hotelportier erfuhr ich, daß Marchand in dieser Nacht von Nilson aufgesucht wurde. Der Kapitän war völlig verdattert. Er hat wohl Marchand von dem Mißerfolg berichtet, und Marchand, der keine andere Rettung mehr sah, ist dann zu Violet ge-

NEUNTE FORTSETZUNG

„Ich sprach mit dem Ladeoffizier“, erklärte Hülsberg. „Er war ratlos und zuckte die Achseln. Ich hab' mich in den Wagen gesetzt — und hier bin ich nun!“ Alexander nickte verkniffen.

„Wo ist Marchand, Alexander?“

„Ich habe ihn heute noch nicht gesehen.“

„Du mußt sofort Marchand und den Kapitän festnehmen lassen!“

„Muß ich das?“

Hülsberg griff sich an den Kopf. „Bist du nicht bei dir, Mensch? Du mußt Marchand und den Kapitän festnehmen lassen! Marchand ist der Betrüger. Ihm gehörten die Konnossemente, und das ganze Verhalten des Kapitäns ist so seltsam und so verdächtig, daß auch seine Festnahme gerechtfertigt sein wird. Wieviel hast du Marchand schon ausbezahlt?“

„Ich habe ihm zwanzigtausend Mark gegeben, und die, Cornelius, könnte und will ich verschmerzen.“

„Du willst Marchand nicht festnehmen lassen?“ Hülsberg stotterte vor Grimm.

„Vorläufig noch nicht.“

„Willst du warten, bis ein solcher Lump über alle Berge ist?“

„Ob ich warten will oder warten muß — wären das nicht zweierlei Dinge, Cornelius?“

Hülsberg hob die Arme seitlich in die Höhe und ließ sie wieder an den Körper schlagen; dann zog er umständlich seine Brille hervor und puhte sie mit sorgfamer Langsamkeit — Bewegungen, die er, wie Alexander wußte, immer dann vornahm, wenn er sich mit Gewalt zur Ruhe zwingen wollte.

„Sophistik oder Wortklauberei sind doch hier fehl am Platz!“ antwortete er hart. „Bill' oder Muß' gibt es für mich in dieser Angelegenheit nicht! Wir stehen vor der Tatsache eines niederträchtigen Betrugers und kennen beide den Betrüger.“ Er setzte die Brille auf und legte die Hände auf den Rücken.

„Wenn du zwanzigtausend Mark wegwerfen willst, so ist das ausschließlich deine Sache. Du darfst aber nicht vergessen, daß ich das Geschäft abgeschlossen habe! Unter dem Vertrag steht mein Name; der Partner dieses sauberen Herrn Marchand bin ich . . . Folglich steht mir die Aufklärung zu, warum du ihn schonen willst.“

„Es ist nicht meine Absicht, Schonung walten zu lassen. Ich will aber auf Violets Rückkehr warten; in ihren Händen liegt die Entscheidung über Marchand.“

Alexander beobachtete, wie Hülsbergs Hand langsam an den Bügel der Brille glitt; in seinen Augen flammte es wie ein Verstehen auf, dann wurde er sehr bleich. „So ist das?“ murmelte er schließlich und sah Alexander hilflos und erschüttert an. „Ja, dann —?“ Er räusperte sich und blickte unwillkürlich zur Tür zurück, als sei die einzige Rettung aus dieser Peinlichkeit schnellste Flucht.

Als Alexander einen neuen Blick aus Hülsbergs grauen Augen auffing, einen Blick tiefen Erbarmens und Mitleids mit seiner Person und seinem Los als verlassener Ehemann, kam ihm die Ahnung all dessen, was Hülsberg jetzt als Tatsache hinnahm.

„Unsim, Cornelius! Du denkst falsch — auch wenn ich sagte, daß Violet entscheiden solle . . .“ Er streckte sich zu seiner ganzen Stärke und Größe auf; es war, als wüchse er auch körperlich in die Unerbittlichkeit

gangen und hat sich zu erkennen gegeben. Ich glaube, ich vermute hierin nicht falsch.“ Er unterbrach sich kurz, sprach dann mit geprehter Stimme weiter: „Ich habe seinerzeit bei Madame Loraine einen Zeitungsbericht über eine Gerichtsverhandlung gelesen, die einen Betrug und eine Erpressung Edouards abzurteilen hatte. In diesem Bericht wurde das rücksichtslose Vorgehen Edouards gebrandmarkt, ebenso aber auch erwähnt, mit welcher unerhörten Weitsicht und Schlaueit der Betrug ausgeklügelt war. Nichts war vergessen gewesen, alles war bedacht und berechnet, und lediglich an dem Mut des Mannes, der den Ehestand auf sich nahm, scheiterte schließlich der Erfolg... Ich bin mir nun auch durchaus klar darüber“, fuhr er mit erhobener Stimme fort, „weshalb Edouard sein Geschäft ausgerechnet mit mir abgeschlossen hat! Er wollte mich mehr oder weniger in der Hand haben, wenn der Fall einträte, der jetzt zur Entscheidung steht: die Entdeckung des Betruges. Wenn ich gestern hier gewesen wäre, hätte er natürlich an erster Stelle mich aufgesucht und sich mir zu erkennen gegeben, und um Gnade gewinselt — dessen bin ich sicher.“

„Mir dröhnt der Kopf, Alexander... Und Dopmann, sagst du, hat schon früher einmal einen solchen Betrug erlebt?“

„Allerdings. Einer meiner Schalterbeamten nannte mir Dopmanns Namen, und ich habe ihn dann selbst aufgesucht, um mich von seiner Glaubwürdigkeit zu überzeugen. Er ist mir durchaus als verlässlicher und glaubwürdiger Mensch erschienen. Warum soll er seinerzeit zusammen mit einigen anderen Matrosen nicht richtig beobachtet haben? Wir werden Edouard und dem sauberen Kapitän ihre erste Gaunerei durch ihre mißglückte zweite beweisen, nach der Regel, daß ein Verbrecher für gewöhnlich auf seine alte Methode zurückgreift.“

„Und Dopmann wird dann Kronzeuge sein?“

„Ganz recht: Dopmann wird Kronzeuge sein!“

Alexander ging umher, machte dann vor Hülsberg halt. „Du wirst mich verstehen, Cornelius, wenn ich dir jetzt erkläre, daß der Betrug nicht zu meinem Herzen dringt? Bei mir geht es um Größeres. Ich hoffe inbrünstig, daß die Kluft zwischen Violet und mir, die immer bestanden hat, wenn wir uns auch gegen sie wehrten, ja, wenn wir sie auch als nicht vorhanden betrachten wollten, daß diese unsichtbare Kluft nun für immer geschlossen werde. Wir haben beide gelitten; wir liebten uns und hätten ungewöhnlich glücklich sein können, und dennoch schritt immer etwas zwischen uns mit. Ich wußte mehr als Violet — darunter litt ich; und in Violet war der Ruf der Heimat, ein Ahnen, daß etwas in ihrem Leben dunkel und ungeklärt sei, und schließlich das brennende Verlangen, die Erinnerung und die schreckliche Geschichte zu vergessen. Es wäre etwas anderes gewesen, wenn ich mir Violet als erwachsenes Mädchen von drüben geholt hätte; aber die Umstände, die sie in mein Elternhaus brachten, waren zu bitter und zu hart... Ich glaube“, schloß er mit gesenkter und andächtiger Stimme, „Violet hätte fürs ganze Leben das Lachen und Singen verlernt, wenn meine Mutter nicht gewesen wäre.“

„Und nachher kamst du dann und nahnst Violet unter deinen Schutz“, sagte Hülsberg ebenso ernst. Alexander senkte den Kopf und drehte sich ab.

Um diese Stunde saß Dopmann in der „Fischgrube“. Er hieb die Faust auf den Tisch, als er schloß: „Und was soll ich euch sagen? Was war in den Kisten? Zimt? Muskat? Teufel: Nein! Steine und Holz- wolle waren in den Kisten! Steine, Holz- wolle, Papier!“

Der Kreis der Stauer und Matrosen, dem er es erzählte, lachte und grinste. „Eine runde Sache“, meinte einer. „Da hat sich jemand ein schönes Stückchen Geld verdient...“

„Hat sich was!“ schrie Dopmann mit rotem Kopf. „Noch bin ich ja da, wie?“ Seine Faust sauste wieder auf den Tisch. „Es soll das letztemal sein, daß

Rotbart
Klingen

Für Jeden die richtige Klinge in der 9 Pfg.- Klasse

STANDARD · BLAULACK · EXTRA-DÜNN

er ein solches Geschäft auf Stapel gelegt hat — verdammt, ja!“

Ein hünenhafter Stauer lachte aus vollem Halse. Der gutmütige Dopmann bildete in seiner Erregung einen komischen Anblick: Sein dicker, runder Kopf war rot und geschwollen vor Zorn; seine Augen traten förmlich aus den Höhlen. „Sachte! Sachte! Du tußt nämlich, als hätt' dir der feine Gauner höchstpersönlich sein Geschäft verraten!“

Dopmann fuhr wütend herum und wollte sich wehren, als ihm im letzten Augenblick Reuters Mahnung einfiel, vorläufig zu jedermann zu schweigen. Er knurrte Unverständliches, trank sein Bier aus und verließ die Kneipe.

Er wußte, was er wußte, und er würde zur Stelle sein, wenn Herr Reuter ihn brauchte; und daß der ihn jetzt brauchen würde, war selbstverständlich. Dann aber wollte er auspacken — oha, oha! Sture Nilson sollte sich wundern — oha, oha! Und Edouard Moré, der nicht Edouard Moré sein wollte, sollte sich auch ein Stückchen wundern — verdammt, ja!

Er stolperte nach Hause. Der Abend war tief und

TAUNUS

Ein neuer „FORD“ aus Köln

Ein schöner und geräumiger Wagen, — der 4-5 Personen bequemen Platz bietet.

Sein bewährter Motor von 34 PS steht in sehr günstigem Verhältnis zum Wagengewicht. Es ergibt sich eine hohe Leistung in Anzug- und Spitzengeschwindigkeit (Kraftreserve über 100 km — 85 km Autobahn-Dauerleistung).

Dabei ist der „Taunus“ sparsam, denn er braucht nur 8,3 Liter Kraftstoff (Normverbrauch).

Der Plattform-Leichtstahlrahmen und der Ganzstahlaufbau erhöhen die Fahrruhe und geben den Insassen das Gefühl der absoluten Sicherheit.

Seine Wendigkeit, seine zuverlässigen hydraulischen Bremsen und seine gute Straßenlage machen den „Taunus“ zum angenehmen Fahrzeug im Stadt- und Fernverkehr.

Druckschriften und unverbindliche Besichtigung durch die autorisierten Fordhändler.

FORD AM RHEIN

dunkel. Trachte da nicht jemand hinter ihm her? Er sah über die Schulter zurück —: Im Schlagschatten des Hauses stand doch jemand? Zum Satan!

Milson visierte. Gegen das niedrige Geländer und gegen das hellere Wasser war Dopmanns Gestalt deutlich zu erkennen.

Dopmann wollte sich das Bürschen kaufen, das sich da in den Schatten drückte, und hob den Fuß, um zurückzugehen, als ihm ein heftiger Schlag gegen die Brust fuhr. Er stand verwundert. Hatte er nicht auch einen Knall gehört? Was war das? Er griff sich an die Brust. . . Und lief der Kerl nun nicht zurück? Das war Milson, der da zurückhastete —! Und nun verstand Dopmann alles. Halunke! dachte er und sah sich um. Er wollte rufen, hatte aber nicht mehr die Kraft dazu. Das Wasser schaukelte plötzlich und der Himmel, und sehr, sehr weit die Laterne neigte sich leise zum Wasser hin. So war der Tod; so ruhig, so leise, so still. . . Er fiel.

*

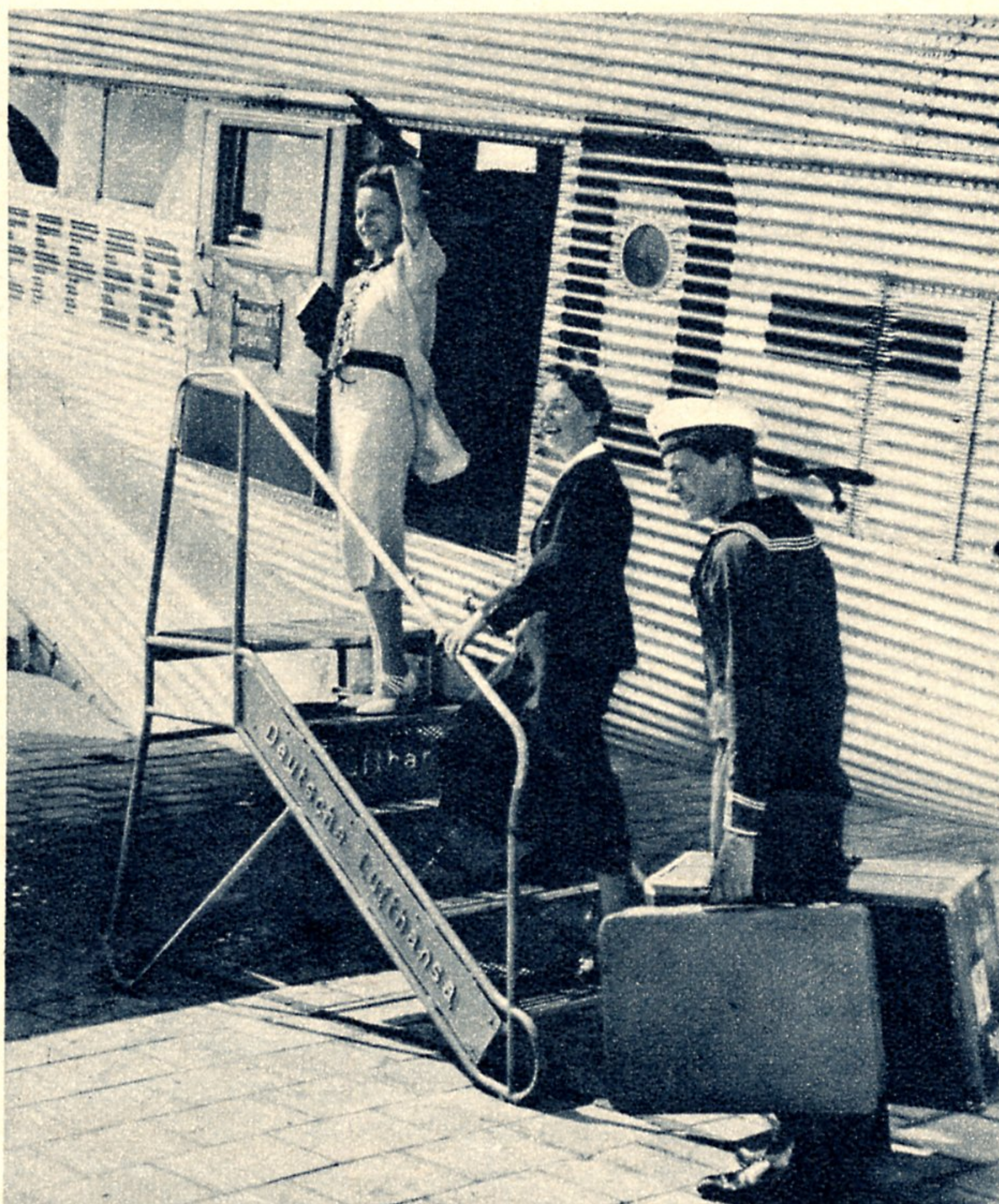
Violet stand vor Madame Loraine.

Madame Loraine war von aufrechter, stolzer Haltung; sie trug ein hochgeschlossenes schwarzes Kleid und ein Kreuz auf der Brust. Sie empfing ihre Nichte in ihrem Salon mit zierlichen Goldmöbeln; dann bemerkte Violet weiter einen Kamin und selbst in diesem Salon Heiligenbilder an den Wänden. Nach dem Überfliegen des Rheins hatte Violet das Herz schwer und ahnungsvoll geschlagen. Die Bilder der Erinnerung, unlöslich in ihrem Herzen verankert, in den langen Jahren der Trennung gehütet und gehegt als ihr kostbarster Besitz, erstanden neu. Die Klarheit der Erinnerungen und die Verinnerlichung ihrer Gesichte überstieg alles jemals Erlebte. Unter ihr lag Frankreich, wie es lebte und liebte, sang, träumte, arbeitete und feierte: Frankreich, wie sie es auf zwei Reisen mit Vater, Mutter und Edouard erlebt hatte. Auf einer Reise hatte sie bei Tante Loraine haltgemacht, die damals noch auf ihrem Landgut in der Auvergne wohnte. Violet flog und dachte an Ochsenkarren und Weinberge, an dunkle Ritteln der Männer und weiße Spitzenhauben der Bäuerinnen, an Kathedralen an Marktplätzen, an die schwarzen Rinder aus dem Hochland der Auvergne mit den spitzen, nach oben gerichteten Hörnern, an die Männer mit ihren großen, breitkrempigen schwarzen Hüten und langen, bis tief in den Rücken reichenden Bändern, an die Frauen mit bunten Brusttüchern, an schmale, winklige Gassen mit verwitterten Steintoren. . . Wieviel Jahre lag es zurück, daß sie vor Tante Loraine gestanden hatte? Weit über zwanzig! Aber Violet schien es nun, als habe sich nichts verändert.

Tante Loraine war nicht einmal sehr gealtert; ihr Gesicht war immer noch schön und stolz. Sie trug die schwarze Kleidung und das Kreuz auf der Brust, wie einst; es war ihr Salon, und die Heiligenbilder hingen wie früher an den Wänden. Es hatte sich nur geändert, daß Tante Loraine nach Paris gezogen war und jetzt am Boulevard Maillot wohnte, unweit der Champs-Élysées, unweit des Triumphbogens.

Früher, wenn sie Violet aus ihren Erinnerungen erzählt hatte, waren ihr Araber, Schwarze und Marokkaner eingefallen, die Seidenbläue des Himmels und die Hängebrücke im Alten Hafen von Marseille; jetzt, auf ihrem Flug und nun Angesicht in Angesicht mit Tante Loraine, wußte sie wieder, daß die Rinder, die sie gesehen, schwarz waren und spitze, nach oben gebogene Hörner trugen, daß die Bauern vor ihren breiten, zweirädrigen Karren Ochsen mit einem Holzjoch vor den Schädeln gespannt hatten und daß die Männer Hüte mit langen Bändern trugen. So ausgerüstet bis ins einzelne waren die Bilder ihrer Erinnerungen jetzt, und das war die Rückkehr.

Ich bin Violet! sagte sie leise, aber mit klarer Stimme.



Die Reisezeit hat begonnen. Fröhlicher Start zum Urlaubsflug über Deutschland Aufnahme Winkler

„Ah: Violet —!“ Eine freudige Röte überzog Madame Loraïnes Gesicht. Sie kam und streckte Violet mit rascher Bewegung die Hand hin. „Der Himmel segne Ihr Kommen, Violet!“ Sie entzog der Nichte ihre Hand wieder und setzte hinzu: „Sofern Sie für immer zurückgekehrt sind — wofür ich so viele Stunden zu der Schutzpatronin gebetet habe. . .“ Sie zeigte mit lächelnder Bewegung auf einen zierlichen königsblauen Seidensessel mit Goldlehnen und nahm in einem eben solchen Platz, als Violet sich gesetzt hatte. „Violet —!“ wiederholte sie dann noch einmal, und ihre alten Hände zitterten ein wenig, als sie zum Kreuz griffen und es an die Lippen führten. „Hat man meine Gebete erhört, Violet?“ fragte sie dann, als die Hände wieder im Schoß lagen. „Sie sind in Ihre Heimat zurückgekehrt?“

„Ich bin in die Heimat zurückgekehrt, Madame. . .“

„Und Sie werden sie nicht mehr verlassen?“

Violet versuchte, in dem gespannten Blick der grauen Augen zu lesen; denn, wie so viele Französinen, besaß auch Madame Loraine graue Augen und — in der Jugend — tiefschwarzes Haar. „Madame: Ich bin verheiratet. . .“

„Ah! Sie wollen — dorthin — zurück?“

„Madame: Ich bin verheiratet und muß selbstverständlich zu meinem Mann zurück.“

Madame Loraine erhob sich, und Violet war gezwungen, ebenfalls ihren Platz zu verlassen. „Ich habe mich über Ihren Besuch gefreut, meine Liebe!“ Violet wurde blaß und blickte verstört und ratlos auf die alte Dame, von der nun so viel Frostigkeit ausging. „Ich verstehe Sie nicht, Madame — ich bin doch Violet Moré!“ stammelte sie, den Tränen nahe.

„Nein, Sie sind nicht Violet Moré!“

„Aber, Madame —! Gewiß bin ich Violet Moré! Bitte — ich habe einen Paß bei mir. . .“

„Sie waren Violet Moré! Jetzt sind Sie Violet Reuter — wie sicherlich auch in Ihrem Paß stehen wird —: Violet Reuter, verheiratet mit einem ehemaligen deutschen Offizier. Das genügt mir, um Ihnen zu sagen, wie tief ich Ihre Verirrung bedauere. Ich glaubte, Sie wären nach Frankreich für immer zurückgekehrt, und meine Gebete wären erhört worden. Nun sind Sie nur gekommen, um mich zu besuchen? Es war sehr freundlich! Ich werde nicht aufhören zu beten, daß die großen Irrungen Ihres Herzens einmal ein gütiges Ende nehmen und daß Sie sehend werden, meine Liebe!“

„Madame“, antwortete Violet, nach Atem ringend, „ich bin mir nicht bewußt, Irrungen verfallen zu sein.“

„Sie haben geirrt und gefehlt und sich und Ihre Eltern vergessen, als Sie diesen ehemaligen deutschen Offizier heirateten und mit ihm in Deutschland blieben.“

Violet griff sich an den Hals; sie wählte zu ersticken. „Ich habe weder meine Eltern noch Frankreich vergessen, Madame! Und ich habe Alexander geheiratet, weil ich ihn liebe!“ Sie starrte entsetzt auf das Gesicht der alten Dame, das kalt und feindselig war.

„Ah! Wie kann man einen solchen deutschen Offizier lieben?“

„Madame —!“ rief Violet und wurde totbleich. „Madame — was sprechen Sie?“

„Haben Sie vergessen, daß es die deutschen Soldaten waren, die unser blühendes Land verwüsteten?“

„Aber es war Krieg, Madame!“

Madame Loraine vollführte eine wegwerfende Handbewegung. „Und haben Sie vergessen, daß die deutschen Soldaten es waren, die Ihre engste Heimat zerstörten: Ihr Schloß, Ihre Felder, Ihren Park? Und daß sie meinen Bruder, Ihren Vater, und meine Schwägerin, Ihre Mutter, von ur-altem Besitz vertrieben?“

„Es war Krieg, Madame!“ stammelte

Violet abermals. Lieber Gott —! dachte sie. Lieber Gott —!

Madame Loraïnes Stimme hob sich und wurde noch frostiger: „Und haben Sie vergessen, daß Ihre Eltern den Anstrengungen der Flucht und dem Schmerz um alles Verlorene erlegen sind?“

„Ich habe dies alles nicht vergessen, Madame“, antwortete Violet und stand am ganzen Leibe behebend, „aber es war Krieg, Madame! Ich wiederhole es immer wieder: Es war Krieg! Krieg! Muß ich Sie darauf hinweisen, daß, wenn unsere Armeen etwa den Einbruch nach Deutschland erzwungen hätten, ungezählte deutsche Familien dasselbe Leid, das einem solchen Einbruch in Feindesland folgt, hätten ertragen müssen? Muß ich Ihnen sagen, daß der Russeneinfall in Ostpreußen ungezählten deutschen Bauern und Städten dasselbe bittere Leid gebracht hat?“ Sie unterbrach sich und wartete auf eine Antwort; ihr Atem ging kurz und stockend. Madame Loraine schwieg und blickte in beleidigender Mißachtung an ihrem Gesicht vorbei gegen die Wand.

„Meine Worte sind so klar, Madame, daß Sie sich ihnen nicht werden verschließen können. . .“ Madame Loraine schwieg.

Und nun wollte der Zorn über so viel Engstirnigkeit, die sich hinter Vaterlandsliebe, und über so viel Unversöhnlichkeit, die sich wiederum hinter Vaterlandsliebe verschanzte, in Violet aufsteigen, als eine neue Überlegung sie mit Schauern erfüllte. Madame Loraine bewies ihr hier Feindseligkeit und Unversöhnlichkeit — würde sie damals dem Major Reuter und später Alexander anders begegnet sein? Das war nicht zu denken — und Violet schloß für Sekunden die Augen, so erschüttert war sie von der Fülle bösester Ahnungen, die sich über sie stürzten. Der Major Reuter hatte nicht die Wahrheit gesprochen, und auch Alexander hatte das Geheimnis bewahrt! Sie hatten die ungerechtfertigten Anwürfe hingenommen und alle bewiesene Feindschaft verschwiegen, damit sie, Violet, nicht rot würde vor Scham — wie jetzt. . . Sie öffnete die Lider wieder. „Als der Major Reuter Sie nach dem Kriege aufsuchte, Madame —“ Dann mußte sie sich unterbrechen, weil die Erregung sie zu überwältigen drohte.

Madame Loraine nutzte diese Pause aus. Sie ruckte mit den Schultern, als seien sie nackt und

von einem Insekt berührt worden, das sie nun abschütteln wollte. „Es war mir unerträglich, einen deutschen Soldaten in meinem Zimmer stehen zu sehen.“

„Ich fürchtete es“, flüsterte Violet mit glanzlosen Augen und stellte sich wieder den Major vor, wie sie ihn gekannt und verehrt hatte: einen Mann bester, treuester Gesinnung, von heiliger Vaterlandsliebe und heiliger soldatischer Pflicht durchdrungen, von zwei schweren Verwundungen genesen und einarmig. „Der Major erzählte mir, daß Sie nicht für mich sorgen könnten, da Sie leidend seien.“

Madame Loraine lächelte kalt. „Krankheiten sind bei unangenehmen Dingen immer eine gebräuchliche Ausrede, meine Liebe! Ich habe die Aufnahme in mein Haus und die Übernahme Ihrer Erziehung abgelehnt, als ich aus dem Munde des Majors vernahm, daß Sie sich in seiner Familie wohlfühlten... Und Sie fühlten sich wohl?“

„Der Major und die Majorin waren wie Eltern zu mir.“

„Ah! Wie Eltern? Wie wäre das möglich?“ Violet bebte. Das Maß der Beleidigungen, die ihr und ihren Pflegeeltern galten, war überschritten. Sie blipte Madame Loraine kalt und drohend an, nun zu schweigen. Ihre Verwirrung und Ratlosigkeit wichen jetzt einer eisigen, überlegenen Ruhe des Stolzes und der Selbstbesinnung. Es ging nicht länger an, daß die starrsinnige Tante Mißbrauch mit ihrer, Violets, Ehrfurcht vor ihrem Blut und ihrem Alter trieb, indem sie zulassen sollte, wie zwei prächtige Menschen, der Major und die Majorin, die sie in ihr Haus aufgenommen und mit unendlicher Liebe ihr Kinderherz behütet hatten, damit es von den Erschütterungen des Erlebten heilte, in würdeloser Weise beleidigt wurden. „Es kann nicht verwunderlich sein, wenn man das Herz der Majorin und des Majors so gut kannte wie ich!“ „Ah! In der Tat müssen diese beiden Menschen

sehr klug gewesen sein, wenn es ihnen gelang, aus Violet Moré so schnell Violet Reuter zu machen.“ „Sie irren Madame!“ Und Violet lächelte mit-leidig. „Es ist an mir niemals der leiseste Versuch gemacht worden, mich zu einer Deutschen umzuformen. Sie wissen nicht, wie sehr ein solcher Versuch gerade dem Major widerstrebt hätte! Er konnte niemals im Widerspruch zu seiner eigenen hehren Auffassung von Vaterland und Treue handeln.“

„Es schmerzt mich tief, zu hören, daß es also Ihrem eigenen Empfinden entsprach, wenn Sie sich bei unseren Feinden wie zu Hause fühlten.“

„Ich habe niemals das Gefühl gehabt, bei Feinden zu sein! Sie vergessen, daß ich ein Kind war und mir der Begriff ‚Feind‘ keine ausgereifte Vorstellung sein konnte. Außerdem hat sich gerade die Majorin bemüht, in mir einen solchen ‚Feind-Begriff nicht großwerden zu lassen; ihre Fürsorge und Liebe überwand alle Ängste in mir.“ „Und jetzt?“ fragte Madame Loraine schnell und



Immer wieder die Liebe
CARL MAMPE A.G. BERLIN
Marke Elefant beachten

Besonders bevorzugt: MAMPE HALB UND HALB. MAMPEDIKTINER, MAMPE APRICOT-BRANDY u. a.

Tanz im Selbstunterricht

mit 174 Bildern. Sie lernen bequem und sicher zu Hause Fortritt, Slowfox, Tango, One-step, Two-step, Steptanz, Englische waltz, Boston, ferner den guten alten Walzer (auch links herum), Polka, Rheinländer, Menuett, Figurentänze usw. Jeder Schritt genau abgebildet und erklärt. — Dazu: „Die Kunst zu plaudern und gewandt zu unterhalten“, die Sie befähigt, sich überall beliebt zu machen. Bestellen Sie die Auflage 1938/39: „Der redegewandte Tänzer“, RM. 3.85 einschließlich Porto (Nachnahme RM. 4.15)

Buchversand Gutenberg, Dresden-U 356



Abblenden
mal mehr, mal etwas weniger — nicht so einfach. Sie kommen bald dahinter, wenn Sie die kostenlosen Monatsveröffentlichungen lesen, denn sie enthalten viele
PHOTO-KNIFE
Illustrierter Prachtkatalog gratis. Teilzahlung! Ansichtssendungen! Kostenlose Beratung. Schreiben Sie noch heute an das

PHOTO-HAUS PAUL FRANKE

Inhaber
Paul Franke & Rudolf Henssel
G. m. b. H.
BERLIN SW 11
Saarlandstraße 50



Bestecke

90 gr. Silberauflage
erstklass. Qualität, kleine Monatsraten, Katalog frei. Rostfreie Bestecke einschl. Roneusil u. Mangasil in reicher Auswahl.
Walter Peter
Solingen - Ohligs 11, Besteckfabrikation

Beinverkürzungen

Lähmungen, Bein- u. Fußmüdigkeiten, keine Korkstiefel, jeder Lederschuh verwendbar. Eig. Patente. Geogr. 1903. Zu allen Kassen zugelassen. Fordern Sie Gratisbroschüre Nr. 60

EXTENSION Frankfurt a. M. - Eschersheim

Rheinische Ingenieurschule Mannheim

Maschinenbau / Elektrotechnik
Technische Ausbildung für Kaufleute

INGENIEURSCHULE
Maschinen-, Flugzeug-, Automobilbau
Schweißtechnik, Elektro-, Radiotechnik
Betriebs-, Chemotechnik, Grobkeramik

ZWICKAU

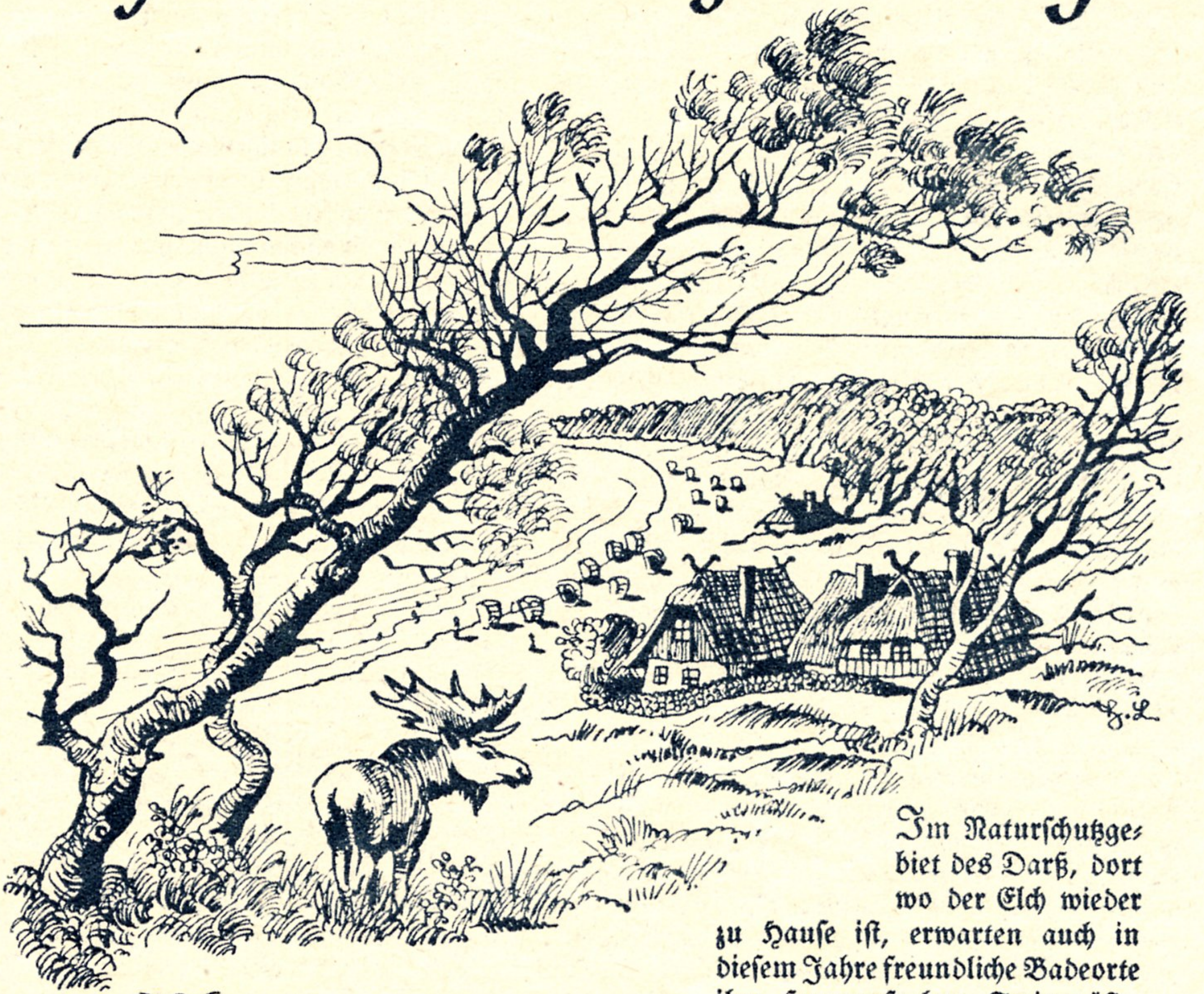
Feine Fliegertrikot

p. m. RM 14,50
liefert Tuchfabrik
Tirschenreuth 28
Muster gratis

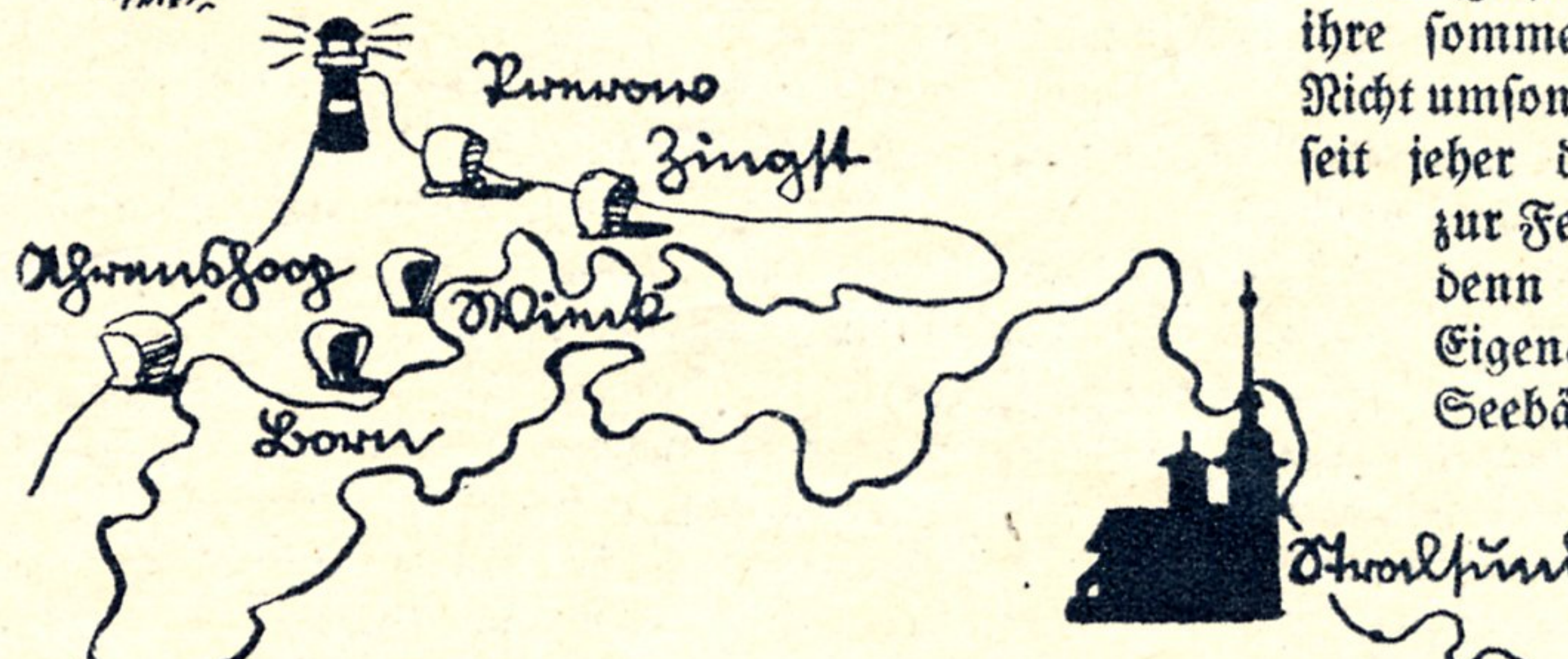
Grauer Star

u. s. operationslose Behandlung
Auskunft kostenlos.
A. Kuschel
Hagen i. W. 16

Romantik im Seebad auf der Halbinsel Darß



Im Naturschutzgebiet des Darß, dort wo der Elch wieder zu Hause ist, erwarten auch in diesem Jahre freundliche Badeorte ihre sommerfrohen Feriengäste. Nicht umsonst haben viele Künstler seit jeher dieses Fleckchen Erde zur Ferienheimat bestimmt; denn hier beweist sich die Eigenart der pommerschen Seebäder besonders.



Auskunft und Werbeschrift „Westpommern“ durch:

Neslebüros, Badeverwaltungen, Landesfremdenverkehrsverband Pommern, Stettin

Zur Beachtung: Die Fahrpreismäßigungen der Deutschen Reichsbahn verbilligen den Reiseweg!



lauernd. „Jetzt sind Sie erwachsen, meine Liebe!“

„Wollen Sie damit fragen, Madame, ob ich heute das Gefühl hätte, unter Feinden Frankreichs zu leben?“

„Ja, das will ich fragen!“ bestätigte die Tante raschätmig.

„Ich habe auch jetzt nie das Gefühl, unter Feinden Frankreichs zu leben, Madame.“

„Seltsam!“ Madame Loraines Augen schillerten trübe.

„Ich versichere, daß nicht ein Deutscher einen Haß auf Frankreich hat.“

„Und der Revanchegeanke?“

Violet schüttelte ernst und fast traurig den Kopf. „Es gibt auch niemand in Deutschland, der einen Revanchegeanken hegt.“

„Seltsam! Aber man schreibt es!“

„Dann lügt man, Madame! Dann lügt man! Entweder aus Unkenntnis der deutschen Volksseele oder mit Vorsatz, um gutgläubige Franzosen aufzuheizen und sie in dieses Mißtrauen gegen Deutschland hineinzutreiben, das ich mit so großem Bedauern an Ihnen, Madame, beobachte. Sie wissen nicht, wie still es jenseits dieser Grenze ist und wie vergessen und abseits jeder Erwägung, ja Erörterung der von Ihnen behauptete Revanchegeanke liegt! Diese Ruhe, dieses Gefühl der Friedfertigkeit und das Gefühl völligen Unbedrohtheits, könnte auch hier herrschen, wenn man den heimtückischen Verleumdungen nicht so leichtfertig das Ohr liehe. Elemente, die für Frankreichs Sicherheit zu wachen vorgeben und dabei häufig nicht einmal französischen Stammes sind, treiben mit den Seelen der ehrlichen, vertrauensvollen Franzosen ein verwerfliches Spiel, Madame!“

Madame Loraine lächelte. Sie wußte es besser. War sie dumm? Sie verstand zu lesen. Schrieben die Zeitungen nicht in Schlagzeilen von der

„deutschen Gefahr“? Oh, immer und immer wieder schrieben sie in bewegten, beschwörenden und herzergreifenden Worten! Ihr Lächeln versank auf ihrem Gesicht. „Ich werde nie aufhören, für Sie zu beten, meine Liebe!“

Für Violet hätte der Besuch nun beendet sein müssen, und sie wäre auch gegangen, hätte nicht der Anlaß zu ihrer Reise noch auf Klärung gewartet. Sie sah ihre Tante aus ruhigen Augen an. „Madame — ich bin nicht zufällig in Paris und stehe auch nicht zufällig vor Ihnen; ich bin gekommen, um mir von Ihnen eine erschöpfende Auskunft über Edouard zu erbitten.“

„Ah —!“ Und Madame Loraine schlug das Kreuz. „Sie bringen nur Unerfreuliches. Ich wünsche nicht, über Edouard zu sprechen!“

„Edouard ist in Danzig und hat sich mir gestern zu erkennen gegeben, weil er vor Entdeckung eines großen Betrugers steht. Er bat mich um Fürsprache bei Alexander, weil der ihn vor Auslieferung an die Gerichte bewahren könnte.“

„Ich begreife Ihren Gatten nicht“, antwortete Madame Loraine, mit leisem Schwanken in der Stimme. „Ich kann nicht mit zwei Zungen reden. Ich habe Ihnen gesagt, wie ich über Sie und Ihr Tun denke; ich habe dasselbe früher dem Major Reuter und Herrn Alexander Reuter gegenüber ausgedrückt. Ich habe diesem aber auch freimütig Antwort erteilt, als er nach Edouard fragte. Weshalb kommen Sie nun? Was wünschen Sie über Edouard zu hören?“

„Edouard ist schon häufiger mit dem Gesetz in Widerstreit geraten?“

„Ich habe bereits damals Herrn Reuter gestanden, daß es für mich keinen Edouard Moré mehr gibt!“ entgegnete Madame Loraine heftig. „Er ist der unwürdigste Patron der Familie Moré. Er hat durch Häufung von Schandtaten den Namen seiner Eltern beschmutzt — er ist dem ehrlichen Leben verloren. . . Für Sie bete ich, weil Sie irren.

Violet hielt ihre Handtasche mit krampfhaften Fingern umschlossen. „Es ist völlig hoffnungslos mit Edouard?“

Madame Loraines Stimme wurde fast schrill. „Meine Liebe: Wollen Sie mich quälen? Ich wünsche Edouards Namen nicht zu hören! Weshalb kommen Sie feinetworken? Weiß Ihr Gatte nicht genug über ihn?“

„Es war mir nicht bekannt, daß Alexander von Edouards Leben, und daß der überhaupt am Leben war, wußte!“ flüsterte Violet.

„Er hat nie zu Ihnen über Edouard gesprochen?“ „Er behauptete, von Ihnen erfahren zu haben, Edouard sei tot oder verschollen.“

Madame Loraine sah sie nachdenklich an. Ein freundliches Begreifen gewann in ihr die Oberhand; ihr Gesicht verlor den Ausdruck der kalten, unnahbaren Strenge. „Alexander hat zu Ihnen von Edouard geschwiegen? Ich verstehe: Warum auch hätte er Ihr Gemüt mit Unwürdigem und Verlorenem und Hoffnungslosem beschweren sollen?“ Ihre Stimme wurde wieder hart und widerspruchslos: „Aber ein Subjekt wie Edouard ist kein Wort zu verlieren. . . Sie gestatten, daß ich mich zurückziehe? Ich kann Sie aber nicht verlassen, ohne Ihnen erneut zu versichern, daß ich zu der Patronin und zu allen Heiligen für Ihre Erlösung beten werde. Es kann nicht sein, daß Ihre Eltern beide Kinder eingebüßt haben: Edouard und Sie!“ Ihre Stimme fiel; über ihr Gesicht lief ein Zittern. Dann wandte sie sich schnell und ging. . .

Violet flog zurück. Unter ihr lag die Heimat, wie auf dem Hinflug.

Sie aber dachte nicht mehr an das Landgut ihrer Tante, nicht mehr an die schwarzen Kinder aus dem Hochland der Auvergne und an Männer mit Bändern an den Hüften; sie dachte an Madame Loraine selbst. Einmal hatte sie der heilige Zorn gegen die Engherzige überfallen wollen.



*Haben
Männer
Temperament?*

Temperament? Das ist auf den ersten Blick schwer festzustellen. Aber, wenn „er“ es eilig hat und sich morgens beim Rasieren schneidet, dann ist es da, das Temperament, in seiner ganzen

„herrlichen“ Naturgewalt. — Die oben dargestellten vier Charaktergrundtypen sind aufschlußreich für die Selbsterkenntnis und bestätigen die alte Weisheit: Kleine Ursachen — große Wirkung. Und nun versuchen Sie einmal die Eukutol-Rasiercreme oder -Stange mit blutstillender Wirkung. Das Rasieren geht noch einmal so leicht: das liegt an der neuartigen, barterweichenden Zusammensetzung. Der Kragen bleibt tadellos: das liegt an der blutstillenden Wirkung. Sie fühlen sich frisch und gepflegt: das liegt an der Hautentspannung und der besonders feinen Parfümierung. Senden Sie 12 Pfennig in Briefmarken zur Erstattung der Porto- und Verpackungsspesen an die Chemische Fabrik Promonta G. m. b. H., Werk Kosmetik, Hamburg 26, und Sie erhalten eine Probetube Eukutol-Rasiercreme, ausreichend für siebenmaliges Rasieren.

Das Überraschende:
Die blutstillende
Wirkung!



Crema RM 1.10. Stange RM-.55

Fehlerfrei, wirtschaftlich und schnell

arbeitet jede Abteilung jedes Betriebs mit ADREMA.
Wo wollen Sie aus dieser Leistung Nutzen ziehen?

- | | |
|---|---|
| In der allgemeinen Verwaltung | 1 |
| im Lohn- und Personalbüro | 2 |
| in der Betriebskrankenkasse | 3 |
| in der Versandabteilung | 4 |
| im Arbeitsbüro | 5 |
| in der Werbeabteilung | 6 |

Wie Sie aus dem Einsatz der ADREMA Nutzen ziehen, sagt Ihnen unverbindlich und kostenfrei

ADREMA Maschinenbau G. m. b. H., Berlin NW 87

Bitte ausgefüllt einsenden an

ADREMA Berlin NW 87

Was leistet ADREMA in den angekreuzten (X) Abteilungen:

- ① ② ③ ④ ⑤ ⑥

Unverbindliche und kostenfreie Auskunft wünscht

Sie zürnte ihr nicht mehr, sie bedauerte sie. Sie war nach Paris gekommen, weil ihr vom Himmel seit gestern nacht eine schwere Prüfung auferlegt wurde. Sie hatte geglaubt, eine solche Last nicht tragen zu können, und hatte nun erkennen müssen, daß ihre Not klein war wie ein Sandkörnchen am Strand.

Es hatte sich gefügt, daß ihr Schicksal sie an den Rand des großen Lebens zweier Völker geführt und einen Blick hat hineintun lassen. Sie hatte das Ohr an zwei Herzen gelegt: an das Herz Frankreichs und Deutschlands. Wie viele gerade der besten Franzosen würden so denken wie Madame Loraine! Wie viele der Guten und Gutgläubigen würden besorgt über den Rand ihrer von Lügen und Verdrehungen angefüllten Zeitungen blicken — hinüber über die Grenze! Wie wäre diesem furchtbaren Mißverstehen zu steuern? fragte sich Violet erschüttert.

Der Rhein —! Sie flog, und hinter ihr blieben Millionen Franzosen zurück, die sie bedauern mußte. Madame Loraine würde ins Grab sinken, sie war alt, und viele, viele Alte würden sterben, die über Deutschland so dachten und für Frankreich so fürchteten wie Madame Loraine. Die Jugend aber schritt nach — die Jugend! Und sie würde — nein, sie mußte — die Hoffnung auf Verstehen im Herzen tragen und das Suchen nach der reinen und ausschließlichen Wahrheit auf ihre Fahnen schreiben! Der Rhein —! Violet sah zurück und lächelte. Hinter ihr blieb nicht Trostlosigkeit nur und Schmerz zurück; hinter ihr wuchs auch die Armee der Jugend auf, auf die sie hoffte . . .

„Bitte, fassen Sie sich!“ sagte Alexander Reuter zu Johannes Löst und drückte ihn an beiden Schultern in einen Sessel nieder.

Johannes' Gesicht war aufgewühlt; sein Binder hing schief und unordentlich; sein Kinn zitterte. „Es ist furchtbar!“ stöhnte er. „Sie müssen etwas tun, Herr Reuter!“

Alexander blickte zu Cornelius Hülsberg hinüber, der da still und groß stand; seine Lippen waren schmal und dünn, seine Hände lagen auf dem Rücken. Alexander wußte, was der Freund jetzt wortlos von ihm verlangte: ans Telephon zu gehen und der Polizei Aufklärung zu geben und die Spur zu weisen . . . „Und wann ist es geschehen?“ wandte er sich mit belegter Stimme wieder an Johannes. „Vor zwei Stunden ungefähr. Ich kam in die ‚Fischgrube‘ und hörte es da, Dopmann war nämlich vorher auch in der ‚Fischgrube‘ gewesen, und als er gegangen war, muß es gleich geschehen sein. Ein Matrose hat ihn gefunden.“

„Und erschossen ist er?“

Johannes nickte und schüttelte gleich den Kopf. „Er soll nicht tot sein, hörte ich; er soll noch leben . . . Sie müssen etwas tun, Herr Reuter! Ich denke mir, daß Sie mehr wissen.“

Alexanders Blick ging wieder zu Hülsberg hinüber, der unerbittlich und wartend wie das Schicksal selbst stand. Alexander senkte den Kopf und fuhr sich mit Daumen und Zeigefinger in die Augenwinkel. Marchand — Violet . . . Arme Violet! Nichts — gar nichts — blieb ihnen beiden erspart . . . Er hob wieder den Kopf. „Sie denken an Marchand, Herr Löst?“

Johannes schüttelte den Kopf.

„Sie denken nicht an Marchand?“ fragte Alexander sprachlos.

Johannes stierte vor sich auf den Boden und schüttelte abermals stumm den Kopf.

„Aber so sprechen Sie doch! Sie halten Marchand nicht für den Täter? So sprechen Sie doch!“

„Marchand kann es nicht gewesen sein. Der ist seit sieben Uhr abends in Bröfen — ich weiß es!“

„In Bröfen? Was heißt das? Was macht er da? So sprechen Sie doch, um des Himmels willen! Sie wissen nicht, was Sie mir an Hoffnung schenken, Löst . . . Wissen Sie mit Sicherheit, daß er in Bröfen ist?“

„Ich weiß es mit Sicherheit“, nickte Johannes bleich. Man sollte ihn doch nicht so quälen! Wußte denn Reuter nichts? Nein: Wie sollte er dergleichen ahnen? Wie sollte er — —? Johannes griff sich an den Hals. „Als ich in der ‚Fischgrube‘ von dem Anschlag auf Dopmann hörte, dachte ich auch sofort an Marchand. Dann erinnerte ich mich, daß er heute in Bröfen sein wollte. Ich rief Herrn Senfspiel in Bröfen an und fragte nach Marchand und hörte, der sei tatsächlich in Bröfen . . . Nein, er kann der Täter nicht sein!“

Alexander wandte sich um, weil Hülsberg eine schnelle Bewegung machte. In der Tür stand Violet. Ihre Augen wanderten ruhig, aber mit fragendem Ausdruck von einem zum anderen.

Alexander wollte auf sie zueilen, aber es erging ihm in diesem Augenblick wie in Tempelhof: Seine Beine gehorchten ihm nicht.

Violet kam ins Zimmer. Sie trat dicht vor ihn hin und legte ihm beide Hände auf die Schultern und sah ihm lange ins Gesicht. Er liebte sie so sehr und hatte so viel um sie gelitten. Sein Gesicht war stark und ohne Falsch; in seinen Augen war der Blick ewiger Treue. Vielleicht hätte er sprechen sollen — vielleicht? Aber er war ein Kind seines Landes; sein Herz war wie das Abbild dieses Himmels über ihr, der so ernst und so schweigsam sein konnte.

„War es schwer, Violet?“ fragte Alexander leise. „Du weißt — —?“

„Ich glaube, ich weiß alles.“

„Ich war bei Tante Loraine . . .“



Dieses Filmwerk zeigt Bilder, deren dramatische Wucht nicht mehr mit Worten zu beschreiben ist. B. Z. AM MITTAG

IM KAMPF GEGEN DEN WELTFEIND

Deutsche Freiwillige in Spanien

EIN DOKUMENTARISCHER GROSSFILM DER UFA
LEITUNG: PROF. KARL RITTER
IN DEN FILMTHEATERN DES REICHES



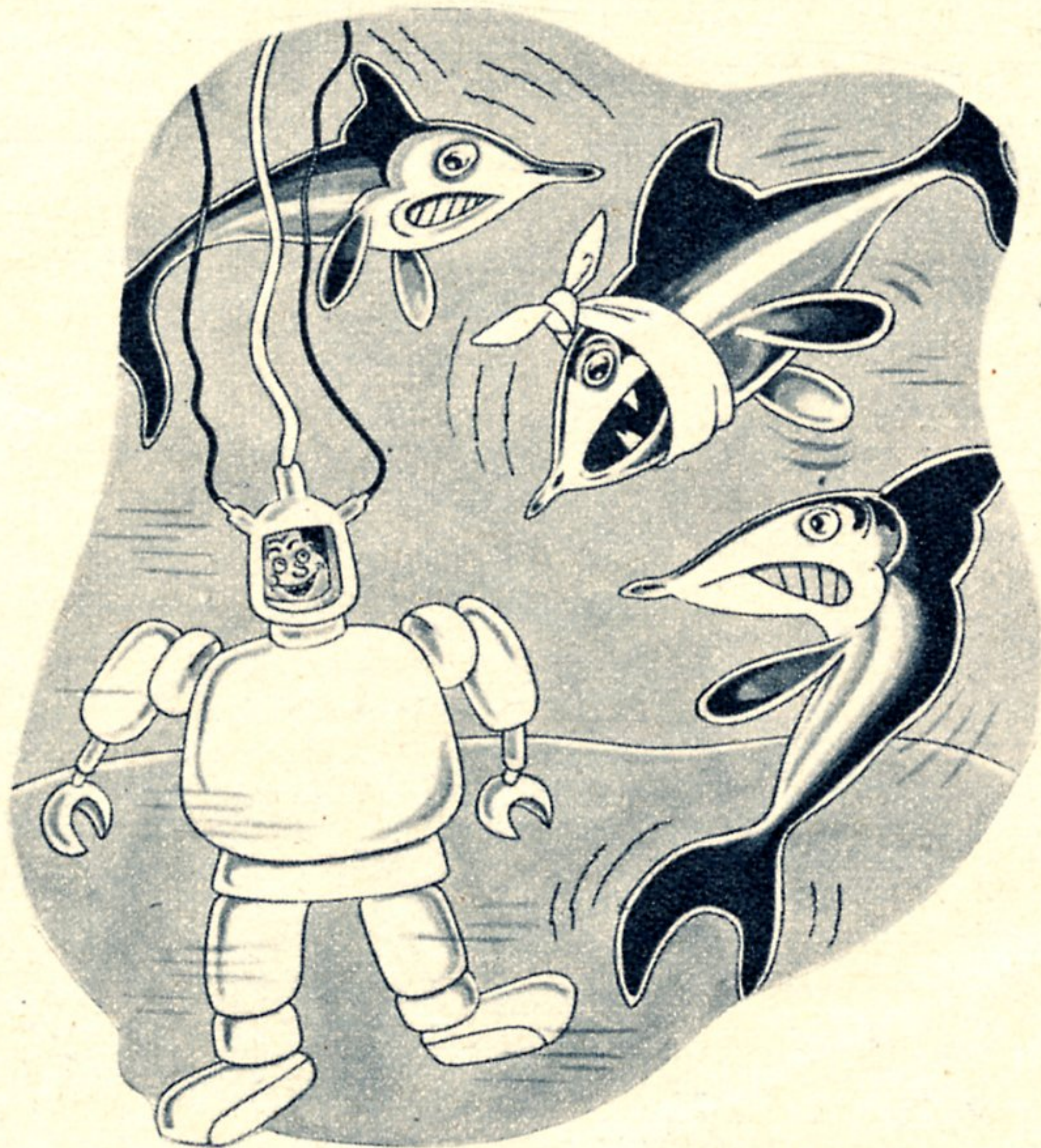
Reisen bequemlos mit Postreisescheit Postsparbuch

Postreisescheit X 5,00 M

Postsparbuch Nr. 5.125.912

Deutsche Reichspost

Lesen - Schmunzeln - Lachen



„Schaut, da ist der Knochen wieder, an dem ich mir gestern fast die ganzen Zähne ausgebissen habe!“
Zeichnung Siegl

Freigebigkeit

Chef, mit erzürnter Miene auf einen Zigarrenstummel am Boden weisend, zu seinem Angestellten: „Schmidt, gehört der Ihnen?“ — Schmidt im Tone höchster Freundlichkeit: „Durchaus nicht, Sie haben ihn ja zuerst gesehen!“

Zarter Wink

„Es war wirklich sehr schön bei euch“, sagte die Schwiegermutter nach ihrem ersten längeren Besuch bei den Jungverheirateten, „aber es sieht um euer Haus noch ein wenig fahl aus.“ — „Das kommt daher, weil die Bäume noch so jung sind“, erwiderte der Schwiegersohn liebenswürdig; „aber ich hoffe bestimmt, daß sie reichen Schatten spenden, wenn du wiederkommst.“

Gewissensfrage

Zu den ständigen Fragen, die Zeitungsberichterstattung an mehr oder minder hervorragende Größen aus dem Reich der Literatur zu stellen pflegen, befindet sich oft auch diese: „Was würden Sie tun, wenn Sie, wie einst Robinson Crusoe, auf eine einsame Insel verschlagen werden würden und das Schicksal Ihnen die Wahl lassen würde, fünf Bücher mit sich zu nehmen?“ — So geschah es auch mit einer jungen Romanschriftstellerin, die mehr durch die Launen der Mode als durch überragende literarische Leistungen zu Ruhm und Ansehen gelangt war. Sie nahm die ihr vorgelegte Frage mit größtem Ernst auf, zog die Stirn in nachdenkliche Falten und meinte dann nach mehreren Minuten sichtbarer Überlegung mit einem tiefen Stoßseufzer: „Ach, wissen Sie, da stehe ich wirklich vor einer schweren Entscheidung, denn es ist Ihnen wohl bekannt, daß ich schon fast dreißig Bücher geschrieben habe.“ Verdukt ging der Reporter seines Weges.

Bedenkliches Symptom

„Starke Kopfschmerzen, meine Gnädige? Wie alt sind Sie?“ fragte der Arzt während der Untersuchung. — „Vierundzwanzig Jahre, Herr Doktor!“ — „Ganz schlimmer Fall“, meinte dieser, „auch noch Gedächtnischwund!“

Das peinliche Wort

Ich hätte mich mit Fräulein Lehmann ja so gern verlobt. Aber sie hat dann ein Wort fallen lassen, das mich völlig anderen Sinnes werden ließ. — „Nanu, was hat sie denn gesagt?“ — „Sie sagte: Nein!“

Erziehung

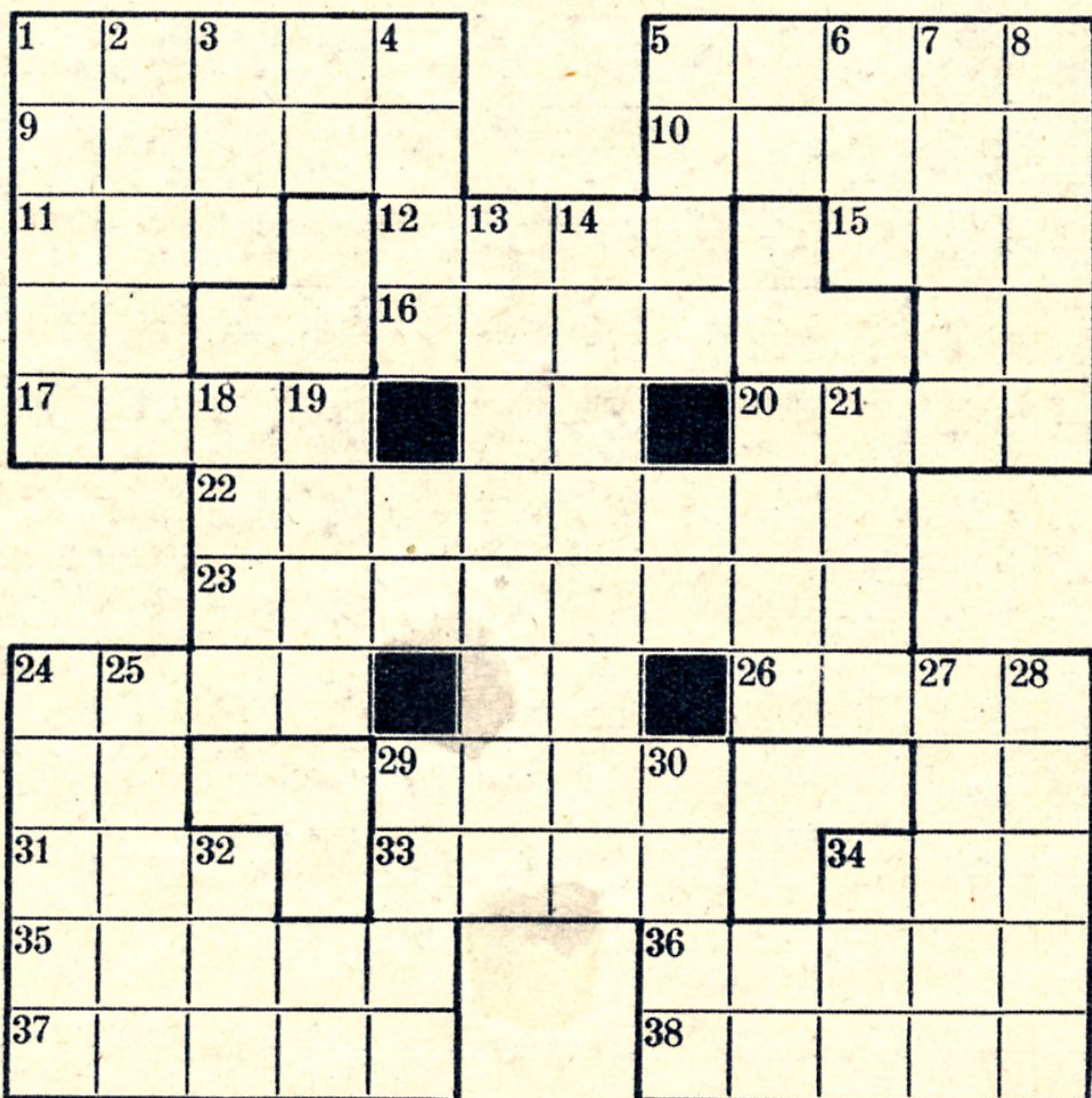
Eben hatte der gutmütig dreinschauende Herr seinen Vortrag über Kindererziehung mit den Worten geschlossen: „Unter keinen Umständen darf man ein Kind schlagen. Ich habe sechs Jungen und weiß Bescheid.“ Nach kurzem Schweigen ließ sich eine Stimme aus dem Publikum vernehmen: „Sechs Jungen? Und Sie haben niemals einen geschlagen?“ — „Niemals!“ kam es feierlich zurück, „nur im Falle der Selbstverteidigung.“

Auslegung

„Ich fand die beiden miteinander auf der Straße im Handgemenge“, eröffnete der Wachtmeister seinen Bericht auf der Polizeistation. „Das ist nicht wahr“, entgegnete der mutigere unter den beiden Verhafteten, „wir haben uns nicht gehauen, wir haben nur versucht, voneinander loszukommen!“

Denken - Raten - Lösen!

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Fluß in Polen, 5 Verwandte, 9 Name einer italienischen Geigenbauerfamilie, 10 heller Stern im Adler, 11 nordwestdeutscher Fluß, 12 landwirtschaftliches Gerät, 15 Nebenfluß der Donau, 16 holländischer Landschaftsmaler, 17 Hinterlassenschaft, 20 Haushaltsplan, 22 Hüter des

Ribelungenhorts, 23 Luftkurort im Harz, 24 durch warme Quellen bekannte Stadt in Südeuropa, 26 englischer Adelstitel, 29 nordisches Schriftumsdenkmal, 31 Einfahrt, 33 Stadt in Hannover, 34 Maschinenteil, 35 Schmelzübergang, 36 primitive Tierfalle, 37 schmales Brett, 38 dargebrachte Gabe;

b) von oben nach unten: 1 Entfernungsbegriff, 2 Finkenvogel, 3 abessinischer Häuptlingstitel, 4 Stadt in der Ostmark, 5 sagenhafte Kunde, 6 Fisch, 7 Titelheldin bei Lessing, 8 Bedrohlichkeit, 13 kirchlicher Bezirk, 14 Rußpflanze, 18 Hilfsmittel des Gärtners, 19 Hirschtier, 20 Vorsprung, 21 weiblicher Vorname, 24 asiatisches Raumittel, 25 Wohlgeruch, 27 deutscher Romanschriftsteller, 28 bearbeitete Tierhaut, 29 altes Längenmaß, 30 sagenhaftes Schiff, 32 Vorschlag, 34 Leumund. 49048

Silbenbaulasten

was	du	lend	
	welt	bleibt	doch
zur	te	fei	
	und	ein	und
stell	ihr	frei	

der — dich — dir — drum — ei — ein — fliehst — held — mann — sei — sei — sie — te — vor — zum

Die vorstehenden Silben sind derart in die leeren Felder der Figur einzutragen, daß die waagerechten Reihen, fortlaufend gelesen, ein Gedicht von Julius Sturm ergeben. 48 409

Auflösungen der Rätsel aus voriger Nummer

Kreuzworträtsel: a) 1 Paris, 4 Pracht, 7 Ur, 8 Birma, 9 Biwak, 11 Puls, 12 Husum, 13 Kelim, 14 Athen, 15 Rif, 16 Met, 17 Essen, 18 Biene, 20 Unter, 21 Asyl, 22 Aehre, 23 Troll, 24 As, 25 Rewahl, 26 Staat; — b) 1 Puppe, 2 Ar, 3 Isis, 4 Pik, 5 Amrum, 6 Trumpf, 8 Baden, 9 Blatt, 10 Turin, 12 Hirse, 13 Kefir, 14 Aetna, 15 Reuse, 16 Mauser, 17 Enkel, 18 Bebra, 19 Glast, 21 Arzt, 22 A.l., 24 Aa.

Silbenrätsel: Erst der Verlust belehrt uns ueber den Wert der Dinge. — 1 Einhorn, 2 Rubens, 3 Schwanenjungfrau, 4 Trense, 5 Deneb, 6 Eibe, 7 Reger, 8 Vagabund, 9 Eberesche, 10 Rhododendron, 11 Leistikow, 12 Undine, 13 Salamander, 14 Testament, 15 Beiderwand, 16 Etüde, 17 Luther, 18 Ebenbild, 19 Holtei, 20 Rebhuhn, 21 Tesching, 22 Unruhe.

Vorsatzrätsel: Lichtsignal, Urlaub, Fliegerhorst, Tankabwehr, Wehrkreis, Armeekorps, Flugboot, Fallschirm, Ersatzmann. — Luftwaffe.

Auch das ist wichtig: **Chlorodont** kräftigt das Zahnfleisch!

Raten Sie mal!

AUFLÖSUNGEN VON SEITE 31

Bild 1: Das sind nicht, wie Sie glauben, Pyramiden, sondern Kalksteinbrüche. Der eigenartige Schattenfall läßt die in die Erde gegrabenen Löcher als Berge erscheinen, so daß Ihr Irrtum entschuldbar ist

Bild 2: Diese Aufgabe war wohl am leichtesten zu lösen, Sie haben es sicher selbst schon erraten: die Straßenüberführung einer Reichsautobahnstrecke

Bild 3: Kein Wasserfall oder Stauwerk, wie man bei flüchtigem Zusehen vielleicht annehmen könnte, sondern ein Tunnelingang, ein Loch im Berge, wie die Flieger sagen

Bild 4: Das war vielleicht das schwierigste. Was könnte es sein? Ein Krebsgeschwür, die mikroskopische Aufnahme eines Lungenspitzenatarrhs oder was? Die Erklärung muß sich dem aufmerksamen

Betrachter aus den Wellen in der dunklen oberen Bildhälfte darbieten. Es ist eine Teilaufnahme der ostpreussischen Seeküste mit Wanderdünen
Bild 5: Das haben Sie vielleicht für ein Blumenkohlfeld gehalten oder auch wieder für eine mikroskopische Darstellung von irgendwelchen schlechten Bakterien. Die Lösung ist viel einfacher. Wir haben einen senkrecht von oben aufgenommenen lichten Laubwald in der Blüte vor uns

Sie fragen - wir antworten

Kriegsfliegerei

Frage: Wie war im Weltkrieg das Stärkeverhältnis zwischen der deutschen und der feindlichen Luftwaffe an der Westfront?

Antwort: Bei Kriegsende kämpften an der Westfront 2815 deutsche Flugzeuge gegen eine Über-

macht von rund 6700 feindlichen Flugzeugen. Deutschland verlor im Laufe des Weltkrieges 2128 Maschinen, und 1000 wurden als vermißt gemeldet, während der Verlust auf der Feindseite insgesamt 7425 betrug.

Kunstflug

Frage: Darf jeder Flieger Kunstflüge ausführen?
Antwort: Kunstflüge dürfen nur Inhaber des Kunstflugscheins ausführen, die sich mit Erfolg einer Prüfung unterzogen haben. Das betreffende Flugzeug muß für den Kunstflug zugelassen sein.

Tätigkeitsabzeichen bei der Luftwaffe

Frage: Was bedeutet auf dem linken Armel der Luftwaffenuniform ein mattgraues „V“ auf kreisförmiger Unterlage?

Antwort: Dieses Tätigkeitsabzeichen tragen Verwaltungsunteroffiziere und -feldwebel bei Übernahme in Planstellen von Verwaltungspersonal.

Hess-Harmonikas
10 Knopfbaas, 4 B. 8.- an
21 Knopfbaas, 8 B. 16.- an
Clubbaas 26.-
Mit Rundschliffstimmen
21 Tasten 8 Bässe 20.- an
25 " 12 " 33.-
25 " 24 " 45.-52.- M.
Garantiel
30 Tasten 24 Bässe 65.- an
34 " 48 " 81.-
34 " 80 " 88.-
41 " 120 " 120.-
Bewerb Katalog umsonst!
Täglich Dankschreiben!
Alle Musikinstrumente so preiswert in großer Auswahl
Alle Musik von
Hess Nachf.
Klingenthal-Sa. 307

Die praktische Schreibmaschine für alle Zwecke

ADLER FAVORIT
155.- RM mit Koffer
Günstige Teilzahlung
Bezugsquellen nachweis durch:
ADLERWERKE
VORM. HEINRICH KLEYER AKTIENGESELLSCHAFT
FRANKFURT/MAIN 51

Togal ist hervorragend bewährt bei
Rheuma Ischias Hexenschuß | **Nerven- und Kopfschmerz Erkältungen**
Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten u. Kliniken seit 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch — aber nehmen Sie nur Togal!
M 1.24 In allen Apotheken
Kostenlos erhalten Sie das interessante, farbig illustrierte Buch „Der Kampf gegen den Schmerz“, ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München 27 Z.

Sommersprossen
und andere Hautunreinheiten beseitigt
Vitalis-Bleich-Creme
Aufklärungsschrift kostenfrei
Kukirol-Fabrik-Berlin-Lichterfelde

HOHNER
Gratis-Katalog, 64 Seiten, insges. 182 Abbild. Alle Instrumente originalfarbig. Kleine Anzahlung, 10 Monatsraten
LINDBERG
Größtes Hohner-Ver sandhaus Deutschl.
MÜNCHEN
Kaufingerstraße 10

Fahrräder mit **Tretstrahlern**
„Marke Vaterland“ m. Frl. u. Rücktr. v. 30.- m. Dyn. Beleucht. v. 34.- mit Zweigang v. 57.-
Motorfahrräder billig. Auch Teilzahl.
Katalog mit 60 Modellen kostenlos
Friedr. Herfeld Söhne
Neuenrade i. W., Nr. 166

Meyers Gr. Hausatlas
mit den neuesten Grenzen mit 213 mehrfarb. Haupt- u. Nebenkarten, einem Register mit 100.000 Namen und einer geograph. Einleitg. Format 30x42 cm.
Vorzüge: Gr. Maßstäbe, Großraumkarten, Reisegebiete, Ungewöhnliche Reichhaltigkeit, techn. Vollkommenh. Kartogr. Höchstleistung. Preis i. Ganzzelnur RM. 17.50. Bei Vorauszahl. spesenfrei oder Monatszahlg. v. RM. 2.- zu uns. Liefergeb.
Walther Freund & Co., Berlin SW11
Saarlandstraße 30 / Pkto.: Berlin 7305

1 x täglich **Sebalds Haartinktur!**
...ein Leben lang schönes gesundes Haar

Das hausärztliche Volksbuch von Weltrup
Neue dritte Million-Ausgabe. In 13 Sprachen erschienen. Dr. med. Anna Fischer-Dückelmann: „Die Frau als Hausärztin“ mit über 600 Bildern, Kunsttafeln und Modellen. Die Krankheiten sind in alphabetischer Reihenfolge mit genauer Behandlung ausführlich beschrieben. Einiges aus dem Inhalt: Verbandkunde, Schönheitspflege, Kräuterkunde, Gymnastik, intime Fragen des Ehelebens, Schwangerschaft, Geburt und Wochenbett. Preis 20 RM, in Monatsraten von 2 RM an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking** vorm. Buch- u. Verlagshaus „Zur Engelsburg“ / Leipzig C 1, 5 Reudnitzer Str. 1-7.

BERLIN hört und sieht

Wer wirbt, kommt vorwärts

Stufenbrod-Katalog
über diese und mehr als 1000 andere Artikel Postenlos!
Stufenbrod
Raffel 136

Tafelbestecke
72teilig 90 g Silberaufl. m. Garant. mod. Must. 10 Monatsraten. Kat. grat. **RM. 100.-**
Firma Sobema.
Max Müller, Essen 160
Auch die Anzeigen sagen dem Leser viel Wissenswertes!

BESTECKE PORZELLAN
NUR QUALITÄTWARE
Formschöne Kaffee-Tafel-Service 10 Monatsraten
Prachtkatalog frei!
Heinrich Korf
Hannover 3
Jakobstraße 62
Rodenbach & Husmann
ESSEN A

Pilo
gibt herrlichen Hochglanz im Nu — vor allem aber: es pflegt Ihre Schuh!
Pilo

Musik-Instrumente!
Dann **Wilh. Kruse**
Markneukirchen 27 und Klingenthal, Sa.
Bezug von hier bringt den Beweis: in Güte, Preis und Kleinheit im Preis.
Künstlerkatalog frei!

Bestecke, Uhren Schmuck, Juwelen Porzellan. Lieferung portofrei an Private
Pracht-Katalog gratis. Niedere Preise Raten ohne Aufschlag
Gäckle & Co.
Pforzheim 330
Was wünschen Sie?

Graue Haare
erhalten Jugendfarbe d. einf. Mittel. Garantie! Viele Dankschreiben! Auskunft gratis!
Fr. A. Müller, München G190
Alpenrosenstr. 2

Vaischen
Sie Ihre Kamera günstig gegen eine moderne und bessere ein. Katalog „200 Kameras“ Sonderliste gebr. Apparate, Hauszeitschrift kostenlos. 1 Jahr Garantie, l-a-n-g-s-a-m zahlen!
Photo Brenner
Köln S.K. 5

Mit **SPORT-DIALYT** „extra leicht“
Gewicht nur 290 g
sehen Sie alle sportlichen Ereignisse in greifbarer Nähe. Großes Sehfeld und gute Lichtstärke ermöglichen genaue Beobachtung aller Einzelheiten. Handliche, elegante Form und äußerst geringes Gewicht — Vorteile der besonderen Konstruktion DRP. — erleichtern Mitführung und Handhabung. Ein Fernglas, das nie lässig fällt und stets Freude macht. Alles Nähere durch Liste T. 62 kostenlos.
M. HENSOLDT & SOHNE
Optische Werke AG., Wetzlar

Vor dem Marsch die Füße pflegen!
Wundlaufen Fußschweiß
verhütet und beseitigt Gerloch's Fußkrem
Gehwol
Dose 40 58. 80 Pt. In Apothek. u. Drogerien

Der Adler erscheint 14-täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich, einschließlich 6 bzw. 9 Rpf Postgebühren, hierzu 2 Rpf Zustellgeld je Heft. Hauptschriftleiter Hermann Schreiber, Berlin W 15. Stellvertreter sowie verantwortlich für den allgemeinen Teil Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg, 3. Zt. in Urlaub. Verantwortlich für Luftwaffe und Technik Josef Grabler, Berlin-Lichterfelde. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Mindestauflage für dieses Heft über 300.000. Pl. 2. Druck und Verlag August Eberl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61 — Entered as second class matter at the Post Office, New York, N. Y. — Printed in Germany

Aus allen

Himmelsrichtungen

Chemie gegen Bodennebel

Bodennebel sind schon oft in der Fliegerei zum Verhängnis geworden. Ein elsässischer Flugsportler, von Beruf Chemiker, hat den Vorschlag gemacht, Chlorkalzium, das bekanntlich Wasser ansaugt, zur Befreiung der Flugplätze von dem gefährlichen Bodennebel zu verwenden. Das Rollfeld soll mit großen Kosten versehen werden, unter denen Chlorkalzium ausgestreut wird, um den Wasserdampf über dem Flugplatz aufzusaugen und in Wasser umzuwandeln. Das chemische Mittel könnte durch besondere Vorrichtungen unter die Roste gebracht und ausbreitet werden. Für den Fall, daß man die Höhe der nebelfreien Zone heraufsetzen will, schlägt der Elsässer Türme mit Neon-Beleuchtung am Rande

des Rollfeldes vor, die pulverisiertes Kalziumchlorid in die Luft abgeben. Der Erfinder prüft auch den Einsatz von Kalziumchloridbomben, die vor der Landung abgeworfen werden würden. Bei der Explosion der Bomben soll das Kalziumchlorid pulverisiert und gleichzeitig so verstreut werden, daß ein möglichst großes Stück des Rollfeldes davon bedeckt und der Wasserdampf über einer größeren Fläche aufgesaugt wird.

Flugplätze — zu leicht verwundbar

In England sind die Tendenzen für die Einrichtung von Wasserflugplätzen im Steigen begriffen. Das ist besonders auf die aus Fachkreisen laut gewordenen Hinweise zurückzuführen, wonach Flugplätze auf dem Erdboden im Ernstfall unter allen Umständen gesuchte Ziele für feindliche Angriffe darstellen. Einige Bomben genügen, um mit ihren Kratern einen Flugplatz unbrauchbar zu machen, auf dem man nicht mehr landen und nicht mehr



starten kann. Praktisch seien dagegen Wasserflughäfen unverlegbar.

Flugreisen nach Spanien

Die Deutsche Luft Hansa fliegt jetzt Madrid wieder planmäßig an. Das „Visa spécial“ für Flugreisende nach Spanien ist nicht mehr erforderlich; französisches Transitvisum und spanisches Einreisevisum genügen. Außerdem muß der Reisepaß den bei der zuständigen Polizeibehörde zu beantragenden Vermerk „Gültig für Reisen nach und durch Spanien“ enthalten.

Sigmentan Hautschutz bei Sonne - Wind - Wetter - Kälte!

Tub. - 54 Dos. - 42 u. - 75, Flasch. - 85 u. 1.35

erhöhter Schutz durch: Ultra-Sigmentan. (i. Tuben - 85).

FERN-SEHEN
für Jeden.
Feldstecher-Katalog
der die Wahl erleichtert, **gratis!**
Jhr Vorteil:
Jedes Glas 7 Tage z. Probe. Teilzahlung. 10 Monatsraten.
PHOTO-SHAJA
MÜNCHEN-O 60
Der Welt größte Leica-Verkaufsstelle

Marken-Schreibmaschinen

Koffer - Olympia: Barpreis RM 127,50. Anzahl.: RM 14,10. 12 Raten à RM 11,-
Mercedes Prima: Barpreis RM 186,-. Anzahl.: RM 9,60. 24 Raten à RM 8,60.
Lieferung sofort. Ratenbeginn 4 Wochen später. Illustr. Druckschrift kostenlos
Speer, Abt. A - Berlin W 30, Rosenheimer Str 29a

Sommer und Winter startbereit durch
SKI-HÜTTE

Kantstraße 13, Ecke Fasanenstraße 31 44 66
Königsstraße 22 - 24, am Rathaus 52 25 28

VERGRÖßERUNG
vom Kleinfilm 24x36
5x8 10 Pf.
7x10 15 Pf.
Bildmuster umsonst!
Photo-Görner DRESDEN 180

FOTO
Großkatalog mit 300 sprechenden Bildern und herausnehmbarer Belichtungs-Uhr
Gebrauchtsliste (Fundgrube)
Hauszeitschrift kostenlos
Jhr Vorteil: 5 Tage Ansicht. Teilzahlung. 10 Monatsraten
PHOTO-SHAJA
MÜNCHEN E 60
Der Welt größte Leica-Verkaufsstelle

ROMOS-SEIFE
reinigt die HÄNDE von violetter Anilinfarbe, Fett u. Öl u. hält sie sammetweich. Kein Sand etc., keine Atzung.
ROMOS-VERTRIEB, Janisch & Co., Berlin W 15 / Kurfürstendamm 45

Windelmull schöne weiche u. blend. weiße Qual., 100 cm br. 23 Pf. d. Mtr. Versand per Nachn. Katalog gratis.
K. Schilling, Düren 76

Scherls Reisebüro
Berlin, am Dönhoffplatz
Liebe u. Ehe
Ein Buch für Eheleute u. alle, die es werden wollen
von Fachmann und Arzt geschrieben. Nützliche Ratschläge, hygienische Ratsschläge, ernste offene Aufklärung über Werbung, Brautzeit, Rasse, Vererbung, Ehe, Geburt und Kind. 480 Seiten und 48 zum Teil farbige Abbildungen auf Kunstdruck, solid in Ganzleinen gebunden, RM 6,45 einschließlich Porto (Nachn. RM 6,75). Bitte Alter und Beruf angeben. **Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!**
Buchversand Gutenberg, Dresden A 356

Kieler Matrosen-
Kind.-Anzüge, Kleid. u. Mäntel, Alter, Körpergröße (Scheitel bis Fußsohle) Knabe od. Mädch. u. Berufsangeb. Marine-Offizier = Euche, Jacht-Klubberg., farb. Kammergarne f. Anz., Damenmäntel, Kostüme, Kleid., Fertigkleidung-Anzüge, blau und farbig, Ulster, Damenmäntel, Kostüme, Kleider usw. Körper- u. Konfektionsgröße, unbedingt erforderlich. Verm. Angew. u. Preisl. gratis. 3-Monatl. Ratenzahlung. Versandhaus **B. Preller, Kiel 4**

Foto
Apparate mit **10 Monatsraten** kleiner Anzahlung. 5 Tage Ansicht. Garantie. Tausch geb. App. Katalog Fotowähler kostenl.
„Bezee“ das große Fotohaus **LEIPZIG Fi63**


Falsch oder richtig?
Stickstofffrei, Dritteil, Meerrettich. Ich fahre rad — Etwas im großen treiben — Gleich ins Weite und Große gehen — Sich des langen und breiten überlegen — An Eides Statt. Immer hilft in Zweifelsfällen
Der Große Duden
Er ist im ganzen deutschen Sprachgebiet maßgebend und das Wörterbuch mit dem neuesten deutschen Sprachgut.
Teil I: Rechtschreibung
Teil II: Stilwörterbuch
Beide Teile in einen Doppelband in Halbleder-Einband gebund. mit 2 eingeschnittenen praktischen Buchstabenregistern.
Preis RM 11,80, in Monatsraten von 2 RM an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort ist Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking** vorm. Buch- u. Verlagshaus „Zur Engelsburg“ / Leipzig C 1, 15 Reudnitzstr. 1-7

Musikinstrumente
bekannt nie teurer
31.
Spezialität: **Handharmonikas** von 4,40 an
Großverhand an Private
Über 1 Million Käufer
Ca. 35000 Dankschreiben
Größtes Versand Fachgeschäft
41 Tasten 120 Bässe 122,-
34 • 80 • 80,-
31 • 24 • 62,50
Günstige Ratenzahlungen
1 bis 6 Jahre Garantie,
nach Instrument.
Fabrik u. Vertrieb
Meinel & Herold
Klingenthal N°163
Katalog umsonst

Kopfschmerzen
und die soviel gefürchteten Katerschmerzen kenne ich nicht, selbst wenn die gestrige Sitzung sich lange ausgedehnt hat. Ich beuge mit
Herbin-Stodin
vor und trage stets die kleine Taschenpackung **Herbin-Stodin** bei mir. Ueberzeugen Sie sich nun bitte selbst von der vorzüglichen Wirkung der **Herbin-Stodin-Tabletten** oder Kapseln und Sie werden feststellen, daß auch Sie oftmals direkt darauf warten können, wie durch **Herbin-Stodin** der drückende Schmerz schnell beseitigt wird. Verlangen Sie aber in der Apotheke ausdrücklich **Herbin-Stodin**, es ist Ihr Vorteil.
10 Tabl. 0,60
20 - 0,99
60 - 2,42
Herbin-Stodin
H. O. A. WEBER-MAGDEBURG

Rabe-Prismenglas „Weera“
6 x 30, la Rathen. Fabrikat, ein Spezialglas für militär. Zwecke, in Sporttasche **52,-M.**
in festem Behälter mit Koppelschlaufe **59,50,-M.**
Einkaufsvorteile: Kleine Preise - Ansichtssendung einiger Gläser auf 8 Tage ohne Kaufzwang und spesenfrei - Bar- od. Teilzahlung - Preisliste über Ferngläser jeder Art, Mikroskope, Waffen usw. kostenl.
W. Rabe, Rathenow 54
Optikhaus / Gegr. 1874

FOTO
Alle Marken-Apparate, neueste Modelle, auch Heimkino (Schmalfilm) 1/2 Anzahlung, Rest bis 10 Monatsraten. Alte Kamera nehme in Zahlung. Fernberatung. Kameraführer 539 kostenlos
Karl Römer
Berlin SW 61 (A)
Blücherstraße 1

Sie muss mit...
seine Hohner-Mundharmonika, denn ihre Klänge beflügeln den Schritt u. sorgen für Stimmung. Aber eine „Hohner“ muss es sein.
Matth. Hohner A.G.
Trossingen / Württ.
Spielanleitung unter Bezug auf diese Zeitschrift kostenlos.


Bei Rheuma
Gicht, Harnsäure Arterienverkalkung nimm
Radiosclerin
Probetabletten und Literatur kostenlos
Radiosclerin G. m. b. H.
BERLIN SW 68/17
Alexandrinestraße 26

Seit Generationen
Gilka
Liköre Kümmel

Der Adler ruft die Jugend

„Und hieraus werden Segelflugzeuge...?“

Besuch mit Überraschungen in einer Werkstatt der Flieger-HJ

In der einen Hand hielt ich ein Holzstäbchen, das so dünn war, daß es fast abgebrochen wäre, als ich es an einem Ende anfaßte und waagrecht in die Luft hielt, und in der anderen Hand hatte ich eine millimeterdünne Sperrholzplatte, die auf mich den nicht sehr vertrauenerweckenden Festigkeitseindruck eines Papierkartons machte. Ich schaute abwechselnd auf die Gegenstände in meinen Händen und auf den vor mir stehenden Flieger-Hitlerjungen Werner und konnte mich der zweifelnden Frage nicht enthalten: „Und hieraus werden Segelflugzeuge gebaut?“ Gewiß, ich hatte immer schon die fast spielerisch wirkende Leichtigkeit kreisender Segelflugzeuge bewundert und konnte mir denken, daß sie nicht aus einem Stück Holz geschnitten worden waren, aber das hier, das sollte das Baumaterial eines Segelflugzeugs sein?! — Werner lächelte mit der Überlegenheit eines Fachmannes und bedeutete mir, ihm zu folgen.



Rippe an Rippe wird in sorgfältigster Arbeit, bei der es auf jede Kleinigkeit ankommt, zum Tragflügel aneinandergesetzt. Wer selber viele Stunden und Tage am Bau einer „Kiste“ mitgewirkt hat, wird auch später sein Segelflugzeug richtig zu behandeln verstehen Aufnahme Scherl

Ich stand nun vor einem Trog mit Wasser, in dem eine Menge dieser Holzstäbchen lagen. „Hier werden die Gurte — das ist der Fachausdruck für diese Stäbe — gewässert, damit man sie später leichter biegen kann!“ erklärte mir Werner. Wir traten an einen der langen Werkzeugische heran, an denen bei fast tagheller elektrischer Beleuchtung etwa fünf- undzwanzig Flieger-Hitlerjungen arbeiteten. Sie alle waren damit beschäftigt, aus den Stäben eigenartig gebogene kleine Gestelle anzufertigen. Auf mein fragendes Gesicht hin setzte Werner sein schweres Werk, nämlich mich zu unterrichten, fort: „Hier werden Tragflügelrippen gebaut. Der Heinz ist gerade dabei, einen Gurt auf das Formbrett zu legen. In dieser Schablone erhält er dadurch die äußere Form der Tragflügelrippe. Wenn er das getan hat, schneidet er kleinere Stäbchen zurecht, die sogenannten „Stege“, und legt sie an besonders gekennzeichneten Stellen zwischen die Gurte.“

„Zum Verleimen wird übrigens nur Kaltkleim verwendet!“ hörte ich hinter mir eine tiefe Stimme und machte die Bekanntschaft des NSFK-Werkstattleiters. „Der Kaltkleim eignet sich durch seine Eigenschaften besonders gut für den Segelflugzeugbau. Wissen Sie, woraus er besteht?“ Ich mußte leider verneinen. „Aus getrocknetem und gemahlenem Käsestoff, der mit Kalt vermischt ist. Das Arbeiten mit ihm ist nicht ganz einfach, und verdorbener oder falsch verwandter Kaltkleim kann ein Segelflugzeug zu einem fliegenden Sarg machen. Wir verwenden daher auf seine Zubereitung peinlichste Sorgfalt, und jeder Flieger-Hitlerjunge lernt in der Werkstatt zuerst das richtige Anrühren des Kaltkleims!“ Damit zeigte er auf einen Jungen, der, mit einer riesigen blauen Schürze versehen, in einem Topf herumrührte und dabei so andächtig und aufmerksam in das Gefäß schaute, als wäre er bei der Goldherstellung. „Es würde Ihnen sicher nicht gelingen, einen anständigen Kaltkleim herzustellen!“

„Er darf nämlich nicht zu dünn angerührt werden und muß das richtige Mischungsverhältnis von Pulver und Wasser haben. Am besten und sichersten arbeitet man hierbei überhaupt mit Grammwaage und Meßglas.“ Ich kam mir sehr klein und unbedeutend vor und mußte zu meiner Schande gestehen, daß ich bisher von dem Bestehen einer Kaltkleimwissenschaft keine Ahnung gehabt hatte.

Unter großen und schweren Brettern lagen frischverleimte Tragflügelrippen, die hier bis zum Trocknen gepreßt wurden. Von einem Stapel nahmen die Jungen gerade die Bretter herunter, und Werner reichte mir eine fertige Rippe. Ich versuchte sie zu verdrehen, mußte mich jedoch davon überzeugen, wie fest dieses Fachwerk im Gegensatz zu seinem zerbrechlichen Äußeren tatsächlich ist. Der Werkstattleiter nahm mir die Rippe wieder ab und steckte sie auf ein Gerüst, das aus zwei Brettern bestand, die nach Art der bekannten T-Träger hergestellt waren. Eine ganze Reihe von Rippen war auf ihnen schon aufgezogen worden. „Dies sind die Flügelholme“, sagte Werner und deutete auf die beiden Träger, „auf ihnen werden die Rippen aufgereiht und verleimt, ähnlich wie die Rippen des Menschen auf der Wirbelsäule aufgereiht sind.“ Dieser Vergleich leuchtete mir ein. „Die Herstellung des Tragflügels erfolgt auf einer sogenannten Helling, damit er sich beim Zusammenbau und beim Beplanten nicht verzieht.“ — „Helling und Beplanten sind doch Begriffe aus dem Schiffsbau“, warf ich ein. „Ja, das stimmt, wir haben viele Ausdrücke aus dem Schiffsbau übernommen, da der Flugzeugbau in ganz ähnlicher Weise vor sich geht. Eine Helling für den Rumpfbau werde ich Ihnen nachher zeigen.“

Wir gingen jetzt an vielen Tischen entlang, und überall wurden Rippen gebaut. Ich erfuhr noch, daß der Bau einer einzigen Rippe ungefähr zwei Stunden dauert. Hier saßen nebeneinander der Lehrling, der Schüler und der Jungarbeiter und arbeiteten an einem Ziel, ihre „Kiste“ so schnell wie möglich fertig zu bekommen, um fliegen zu können. Man wird auch nicht vom Selbstbau von Gleit- und Segelflugzeugen bei der Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses abgehen, weil, abgesehen von finanziellen Erwägungen, nur der Junge wirklich Kontakt mit seinem Segelflugzeug bekommen wird, der in mühevoller und monatelanger Arbeit an seiner Entstehung beteiligt war. Er wird sich bemühen, sein Werk und das seiner Kameraden nicht durch leichtsinniges Fliegen zu vernichten, denn für ihn ist es mehr als ein lebloses Ding aus Holz und Stoff.



Der große Tag ist gekommen. Der Gleiter, das Werk vieler fleißiger Hände, ist fertig und soll heute seine erste Probe bestehen Aufnahme Rondophot

Auf der anderen Seite der Werkstatt wurden die Gitterschwänze der Gleitflugzeuge gebaut. Sie bestanden aus einem einfachen, aber zweckmäßigen System gegeneinander abgestrebter, starker Holzleisten. An diesem Schwanz wird später das Leitwerk, bestehend aus Höhen- und Seitenruder, befestigt. Die „Risten“, die sich hier gerade im Bau befanden, waren vom Typ „Schulgleiter 38“. Dieser ist ein verspanntes Gleitflugzeug mit Gitterrumpf, das auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre entworfen worden ist. Er dient der Anfängerschulung und besitzt, da er verhältnismäßig leicht ist, ausgezeichnete Flugeigenschaften.

Bums, da war ich rückwärts gegen ein kleines Gitter gelaufen! „Sehen Sie, wie gut die Sicherheitsvorrichtung ist, Sie wären ohne weiteres in die Bandsäge hineingelaufen!“ sagte der Werkstattleiter. Die Bandsäge, vor der ich nun stand, war mannshoch und wurde elektrisch betrieben. Über ihr hing eine nach allen Richtungen hin verstellbare Lampe, die denkbar bestes Licht bei der Arbeit gab. Übrigens wurden alle Maschinen, wie die Bohrmaschine für Metall und Holzbearbeitung und die für jeden Winkel verstellbare Kreissäge elektrisch betrieben. Wir kamen auch an dem selbstverständlichsten Gerät jeder Werkstatt vorbei, dem Schleifstein, und ein kleines Schild machte mich drohend darauf aufmerksam, daß das Anspitzen von Blei- und Lintenstiften auf dem Schleifstein strengstens verboten ist. Man fragte mich, ob ich mit einer Schere Blech schneiden könnte, was ich wahrheitsgemäß verneinte. Werner gab mir darauf ein etwa fünf Millimeter starkes Stück Blech in die Hand und führte mich zu einer großen, auf einem Block montierten Hebelschere. Ich mußte das Material zwischen die Schneiden legen und den Arm der Schere herunterdrücken. Es gab ein wenig Widerstand, dann war das Blech durchgeschnitten. „Donnerwetter, das hatte ich mir nicht zugetraut!“

„So, und hier wird der Rumpf des „Grunau Baby's“ auf der Helling gebaut“, erklärte der Werkstattleiter weiter und deutete auf eine Art große Schablone, auf der der Rohbau des Rumpfes lag. „Was Sie hier sehen, sind die Rumpfspanten, die genau wie beim Bau eines Schiffes auf die Helling gestellt sind. Sie werden durch Längsurte miteinander verbunden und mit Sperrholz verplanzt.“

„Eine Frage“, warf ich ein. „Warum heißt dieses Material eigentlich Sperrholz?“ — „Weil es aus drei Schichten besteht, die in verschiedener Faserichtung verleimt werden oder, wie der Fachmann sagt, gegeneinander abgesperrt sind.“

„Die einzelne Schicht hat ja dann nur eine äußerst geringe Stärke, denn dieser Bogen hier zum Beispiel ist kaum einen Millimeter stark! Worin besteht nun eigentlich der Vorteil dieses dünnen Sperrholzes?“ — „Wegen des verschiedenen Faserverlaufes verzieht sich dieses Holz nicht durch Witterungseinflüsse, und das ist beim Flugzeugbau von größter Wichtigkeit! Zum Teil verwenden wir sogar Sperrholz von nur einem halben Millimeter Dicke. Jede Schicht ist dann etwa ein Sechstel Millimeter stark.“ Ich schaute noch einmal in das Innere des Rumpfes hinein und hatte den Eindruck, durch einen mittelalterlichen Bogengang durchzubliden.

Ich nahm an, daß mit dem Bau des Rumpfes, der Tragflügel und des Leitwerkes die Hauptsache getan sei, jedoch mußte ich hören, daß die Arbeiten, die dann noch zu verrichten sind, wie Herstellung und Einbau der Steuerung, Anfertigung der Steuerteile, Einpassen der Metallbeschläge, das Ausrichten des Rumpfes, alles Vorgänge, die Ruhe und Sorgfalt erfordern, die Hälfte der gesamten Bauzeit in Anspruch nehmen.

Zu guter Letzt betrat ich ehrfurchtsvoll das Heiligtum einer jeden Werkstatt, die Werkzeugausgabe. Hier hing und lag in Wandchränken und an Regalen eine Anzahl der verschiedenartigsten Werkzeuge, von denen der Laie das meiste weder dem Aussehen noch dem Namen nach kennt. Denn

wer hat schon etwas von Gehrungssägen, Bolzenschneidern, Fräserseilen oder Anreißdornen gehört! Ein hierzu bestimmter Junge gab das Werkzeug durch ein kleines Schiebefenster aus und vermerkte durch Anhängen einer Kontrollmarke, wem das Werkzeug ausgehändigt wurde. Auf diese einfache und sinnreiche Weise kann kein Werkzeug verlorengehen.

In einem kleinen abgetrennten Raum war ein Flieger-Hitlerjunge dabei, Metallbeschläge zu schweißen, denn alle Beschläge, die für ein Segelflugzeug

benötigt werden, werden selbst hergestellt. Aus dem Schweißbrenner, den der Junge handhabte, schoß zischend und fauchend eine grünlichblaue Stichflamme hervor, die, wie man mir sagte, eine Temperatur von achttausend Grad entwickelt. Eine dunkle Schutzbrille schützt das Augenlicht des Arbeitenden.

Als ich die Werkstatt verließ, hat man mich eingeladen, zum Flugdienst zu kommen, wenn die „Risten“ fertig wären. Ich werde es bestimmt tun!

Hans-Gerhard Rath

Luftduell um die Dame in Blau

F O R T S E T Z U N G V O N S E I T E 18

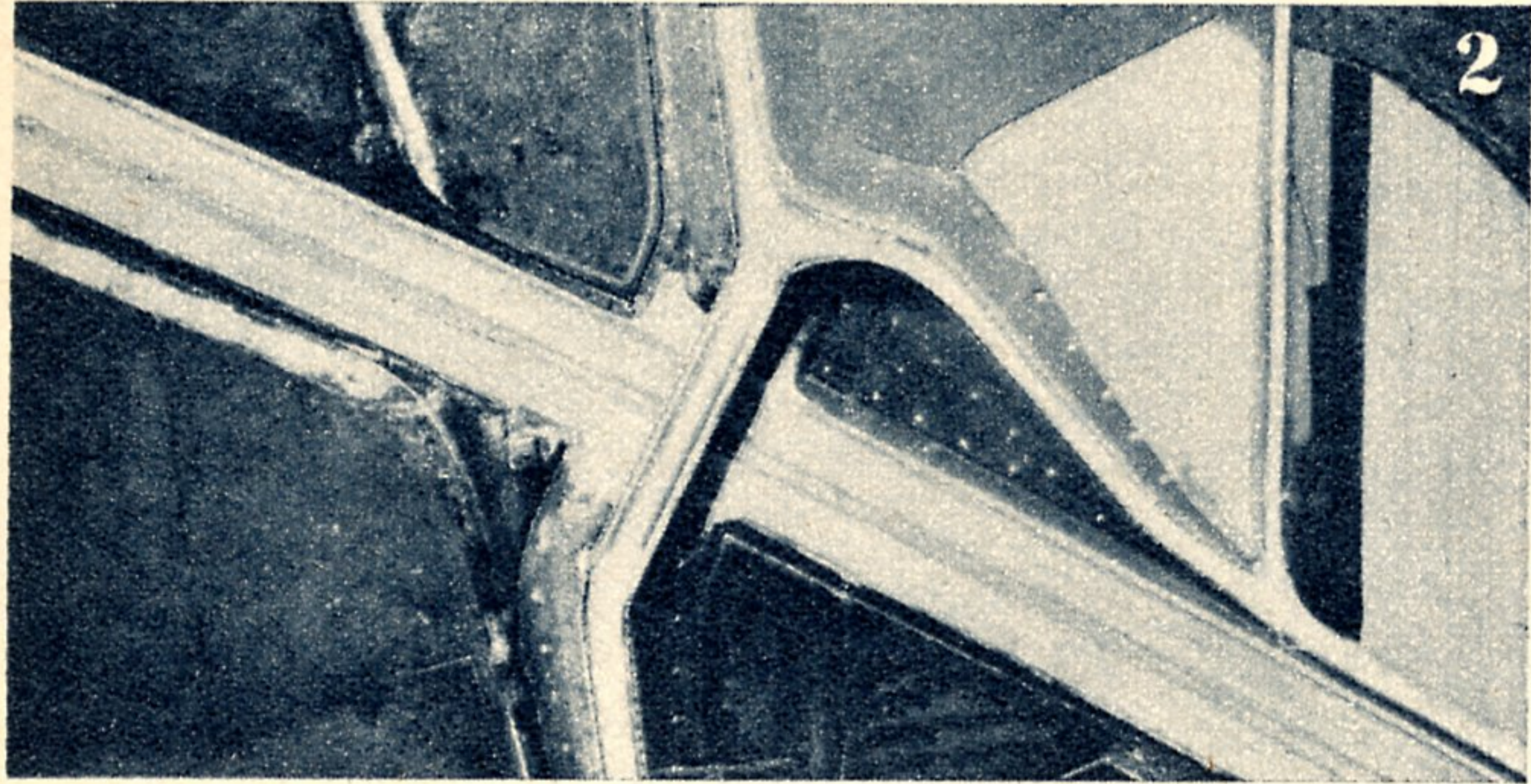
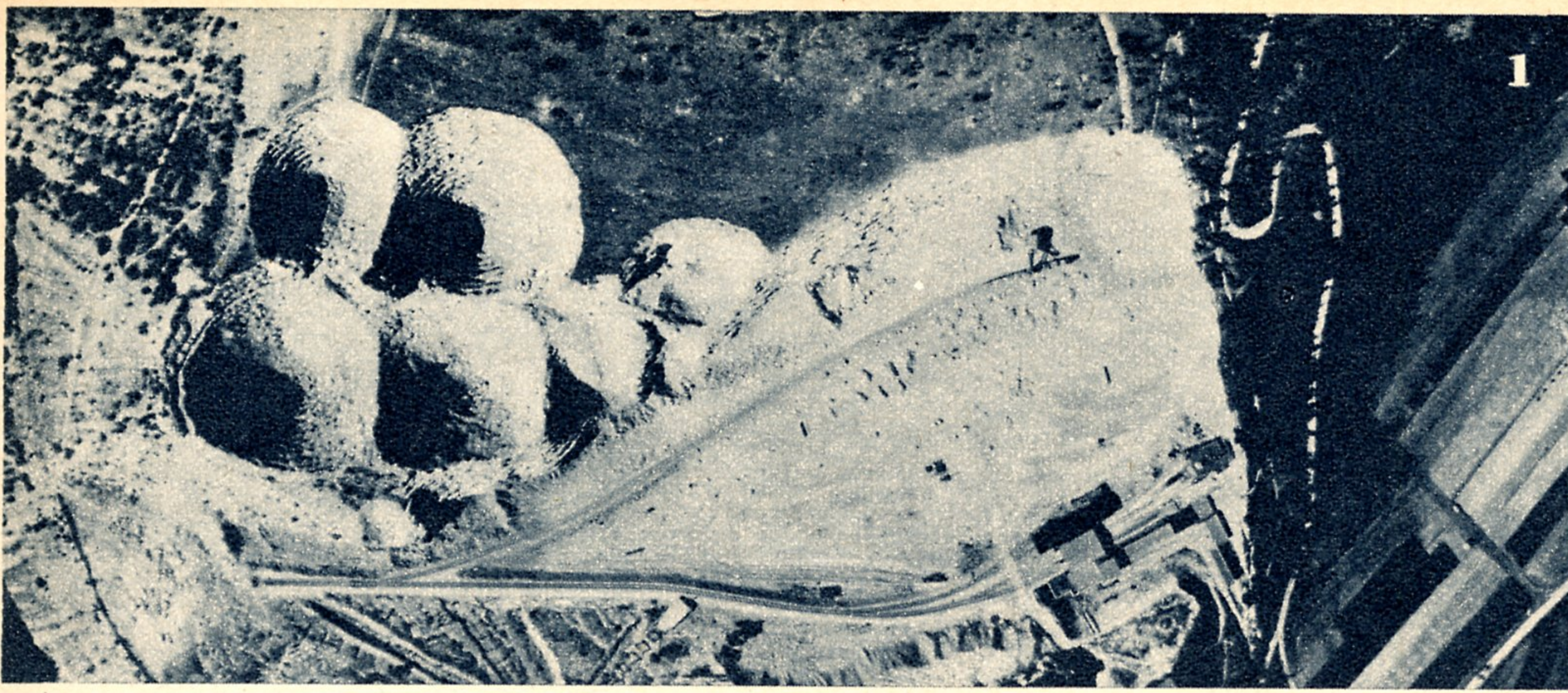
Nordham guckt auf den Höhenmesser, dann sucht sein Blick die blaue Maschine. 1200 Meter!

Der Tanz kann beginnen. Jetzt ist er ganz der alte Gegner, der mächtige Raubvogel, der instinktiv und schnell handelt, wie er sich hundertmal auf den Feind hinabgestürzt hat, damals bei dem großen Ringen über der verwüsteten Erde zwischen feuerspeienden Fronten. Aus dem Steilflug richtet er die Maschine waagrecht. Schiebt den Knüppel vor. Noch weiter vor! Das Flugzeug neigt sich zum Sturzflug, zitternd springt der Zeiger des Geschwindigkeitsmessers weiter und weiter an den roten Strich heran. Captain Nordham greift an. Mit der linken Hand hält er den Steuerknüppel, in der rechten die neunschüssige automatische Pistole. Drei Schüsse — so fährt es ihm durch den Kopf — drei Schüsse; zu mehr wird es nicht langen.

Sekundenschnell geht jetzt alles vor sich. Nordham stößt hinunter auf den blauen Gegner, der — seiner hervorragenden Beherrschung der Maschine gewiß — den Angriff erwartet. Aber während der Captain in donnerndem Sturzflug in die Tiefe saust, erstehen vor ihm jene Bilder, die er hundertfach bei den Luftkämpfen im Völkerringen des Weltkrieges sah. Dort vorn der Gegner im Fadenkreuz des Maschinengewehrs! Bruchteile von Sekunden noch, nervenzerreißende Anspannung, dann muß die Hand den Knopf des Abzuges berühren. Dann klingt scharf und bellend das Rattern des MG's in die Explosionen des Motors hinein, mitten in der Feuergarbe liegt der Feind — „Nein!“ schreit Nordham in das Donnern seiner Maschine, in das Pfeifen der Spanndrähte. Nicht jene Tage eigenmächtig heraufbeschwören! Müßten wir nicht auf der gleichen Seite kämpfen, wenn noch Krieg wäre, vielleicht in der gleichen Staffel, vielleicht nebeneinander! Wären wir dann nicht Kameraden bis in den Tod, aus Pflicht, gleichgültig, was sonst zwischen uns steht? — In Nordham hämmern die Gedanken. Mechanisch schiebt er die Waffe in die Seitentasche des Führersitzes. Sein starr nach vorn gerichtetes Auge wird wieder lebendig, die winzig klein zusammengezogenen Pupillen weiten sich etwas, die rechte Hand packt wieder den Knüppel und fängt ruhig die Maschine ab, gerade in dem Augenblick, als Jim sein Flugzeug in einen halben Looping reißt, um dem Angriff auszuweichen. Da jagt Nordham hinter ihm her. Er fliegt über dem in Rückenlage dahinsausenden Jim, der ihn nicht sehen kann und mit einer Rolle in den Normalflug zurückkehrt. In diesem Augenblick sieht er Nordham über sich, reißt die Waffe hoch, feuert zweimal, drückt sein Flugzeug auf die Nase, stürzt steil hinunter in einem verwegenen Looping nach vorn, zieht es wieder empor. Aber der Captain hat diese Bewegung nicht mitgemacht. Er stößt in dem Augenblick auf den Gipfelpunkt des senkrecht stehenden Kreises, den die Maschine des Gegners beschreibt, als sie gerade oben angelangt ist. Wieder ist er über und hinter dem blauen Flugzeug, wieder versucht Jim zu feuern. In einer enger und enger werdenden Kurve fliegen die beiden „Motten“ umeinander

herum, steigen dabei immer mehr, steigen bis auf 1000 Meter etwa, dann schwenkt Nordham nach der entgegengesetzten Seite aus dem Kreis heraus. Jim hinter ihm her, doch jener schießt empor, reißt den Knüppel an den Bauch, zieht bis zum halben Looping, geht mit einer Rolle in die Normallage. Jim ist nachgejagt, senkrecht nach oben. Jim feuert, dreimal, viermal rasch hintereinander. Ein richtiges „Männchen“ hat der erfahrene Kunstflieger geflogen. Jetzt verliert die Maschine an Fahrt, jetzt sackt sie über den Schwanz zurück, fällt mit der Schnauze vornüber und schießt im Sturzflug hinunter, gefolgt von Nordham. Fünfhundert Meter sind die beiden nur über dem Platz, da versucht Jim dem hinter ihm sitzenden Gegner zu entgehen, er läßt seine Maschine trudeln, Nordham geht in Steilschrauben nach. Noch hundert Meter hat Jim — wenig genug. Steuer gerade, Gas, jetzt fängt er ab. Da ist der zähe Kerl schon wieder über ihm. Jim kann seine Motte nicht hochziehen, sonst rammt er den anderen, und von den beiden bleibt nichts übrig. Dreißig Meter noch über dem Boden: Gesichter sind dort unten, irgendwo. Mit aller Gewalt reißt Jim das Flugzeug in eine Steilkurve, eine Kehrtwendung, aber unerbittlich ist der über ihm, nicht loszuwerden ist er. Soll man doch ziehen? Jim versucht es. Da sieht er die Räder des Fahrgestells von Nordhams Maschine dicht über seinen Flächen. Nein, er denkt nicht daran, nachzugeben. Kurven, Kurven über dem Platz. Noch einmal versucht Jim zu schießen. Da hat er nur ein wenig in seiner angespannten, ganz auf das Fliegen gerichteten Aufmerksamkeit nachgelassen. Der Boden, der Boden! Verflucht nahe dran, zehn Meter vielleicht, Kurve! Auch Nordham fliegt Kurve. Das Heulen der Motoren setzt in einer wilden Jagd dicht über dem Platz. Nordham drückt den blauen Vogel tiefer und tiefer. Er zwingt ihn auf den Boden. Die Räder der blauen Maschine setzen auf. Viel zu viel Fahrt hat sie. Jim reißt den Gashebel zurück, das Flugzeug springt, rast über den Platz, rollt noch viel zu schnell. Jim zieht die Bremsen und bringt die Riste zum Stehen, nur einen Meter von dem Graben, der am Platzrand entlangführt. Sekunden später landet Nordham glatt und ruhig, so als käme er gerade von einem kleinen Überlandflug zurück.

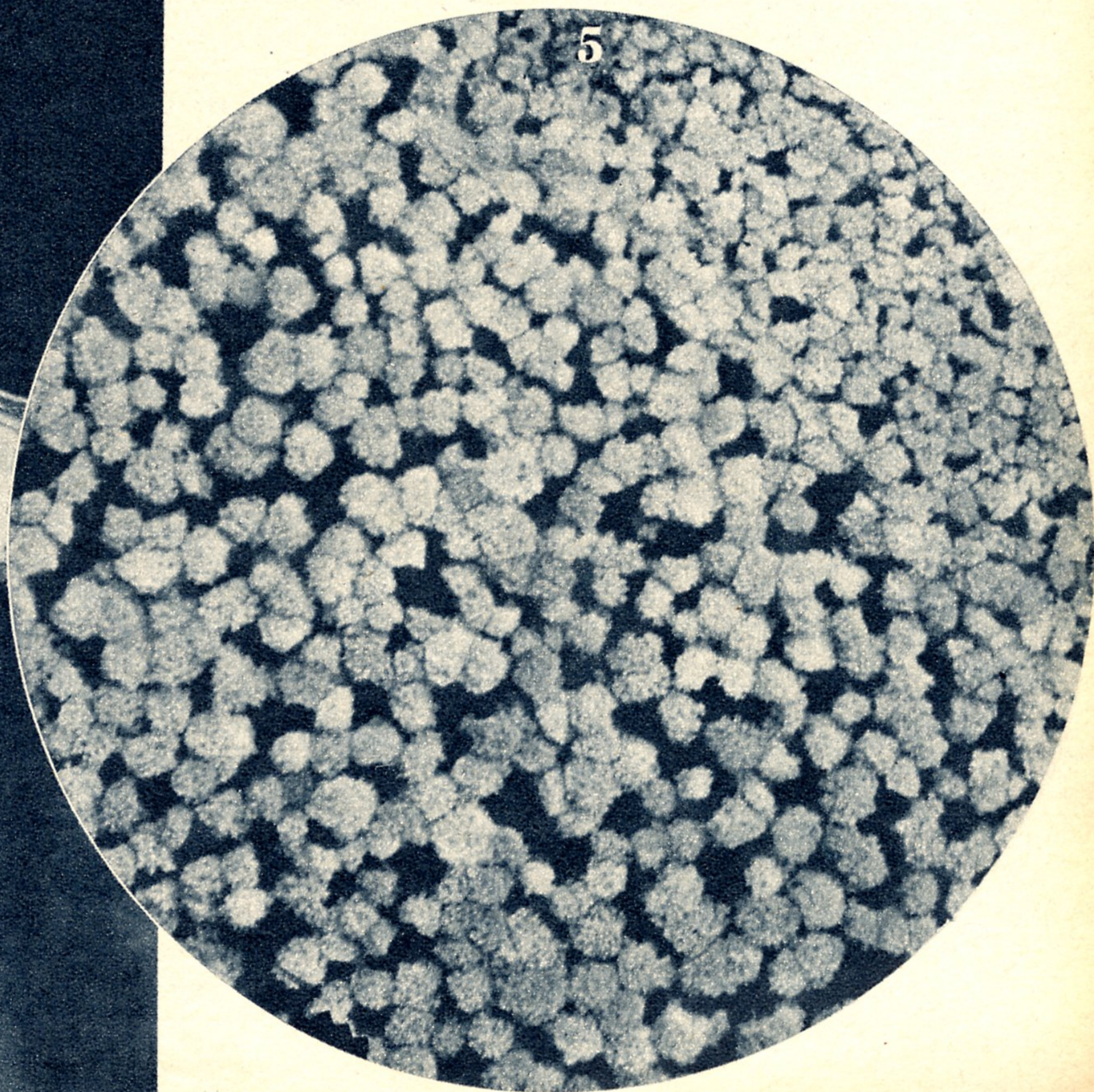
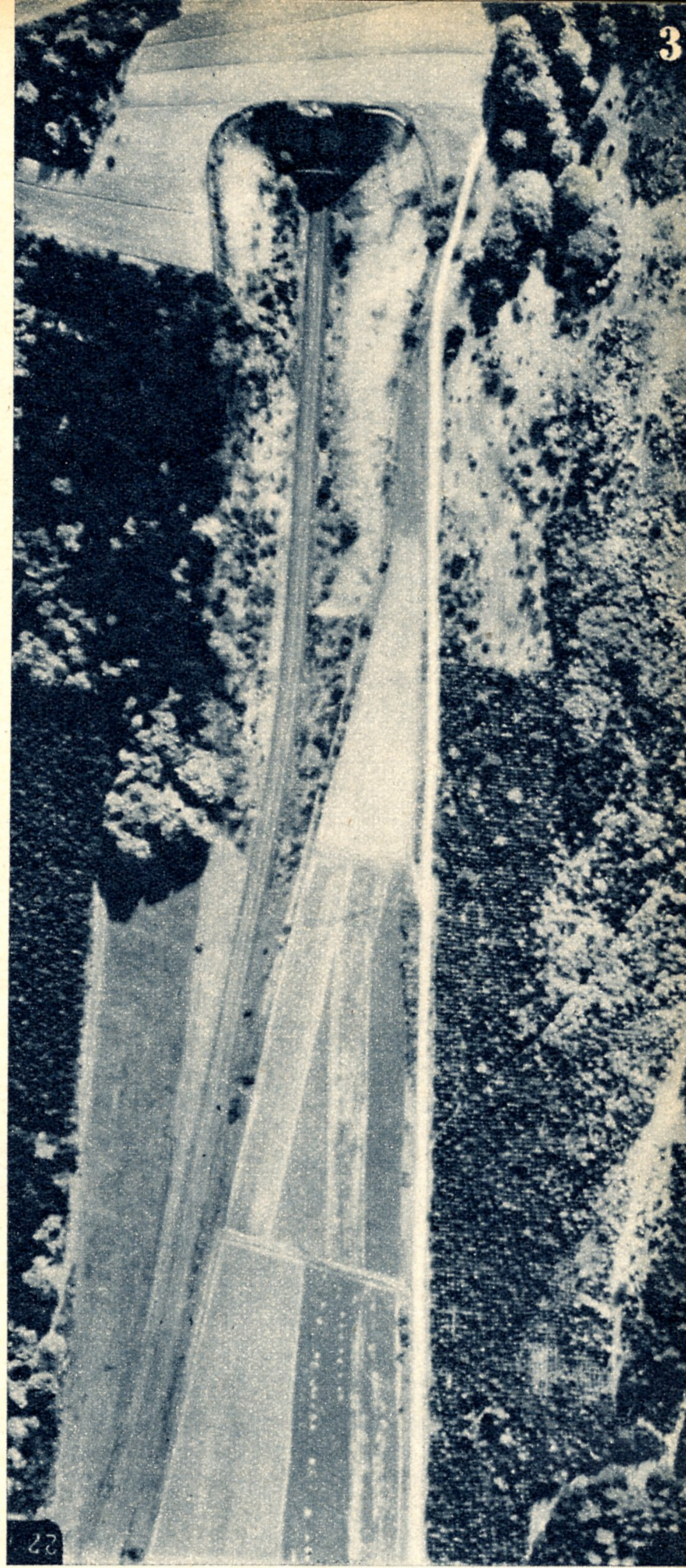
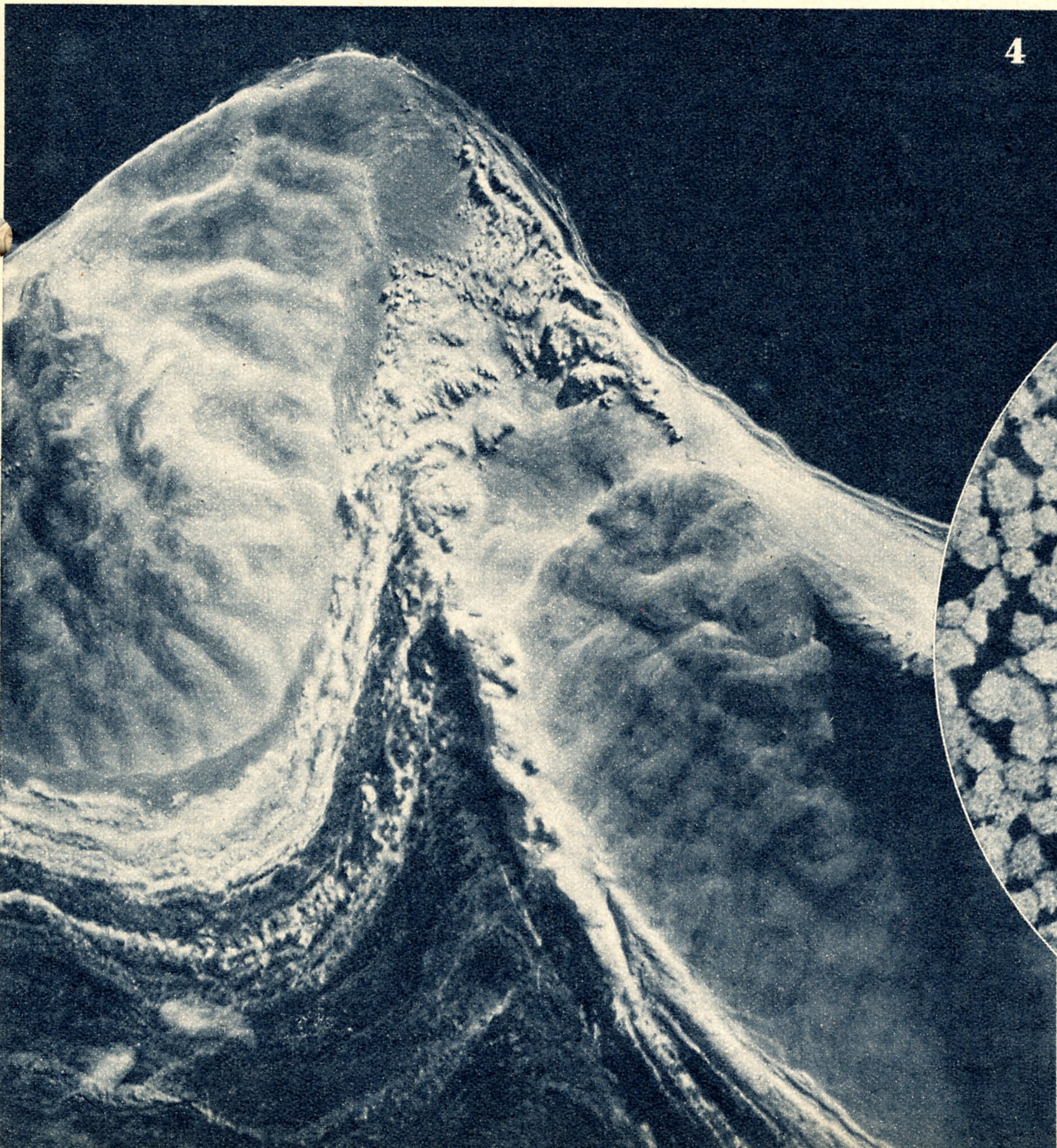
Er schnallt sich los. Short steht an seiner Maschine. Short, den man niemals die Ruhe verlieren sah, sieht aus, als wollte er — in der Tat — als wollte er am liebsten weinen. Nordhams Maschine ist umringt von Fliegern und Monteuren. Sie reihen ihn fast aus dem Sitz. Da greift Short in die Seitentasche des Führersitzes, nimmt die Waffen heraus, zieht die Kammern auf und zählt. Achtzehn Schuß sind darin. Es ist still geworden in dem Kreis, als der Flugleiter die Pistolen untersucht. „Du hast ja überhaupt nicht geschossen“, sagt Short langsam. „Nein“, sagt Captain Nordham. Er steht an der rechten Fläche seiner Maschine und fährt mit prüfendem Finger über ein Schußloch, das er dort entdeckt hat. „Nein“, sagt er und sieht dem Freund in die Augen. „Ich konnte es nicht, William.“



Wir bringen hier fünf Luftbilder, senkrecht aus mehr oder weniger großer Höhe aufgenommen. Nicht jedes Bild wird auf den ersten Blick erkennen lassen, was es darstellt. Das Lesen von Luftbildern, vor allem von solchen, wie sie hier geboten werden, ist eine kleine Kunst, und man muß sich schon ein wenig in die Sache vertiefen. Die Auflösungen dieser „Luftbildrätsel“ sind auf Seite 27 zu finden

Raten Sie mal!

Was ist das?

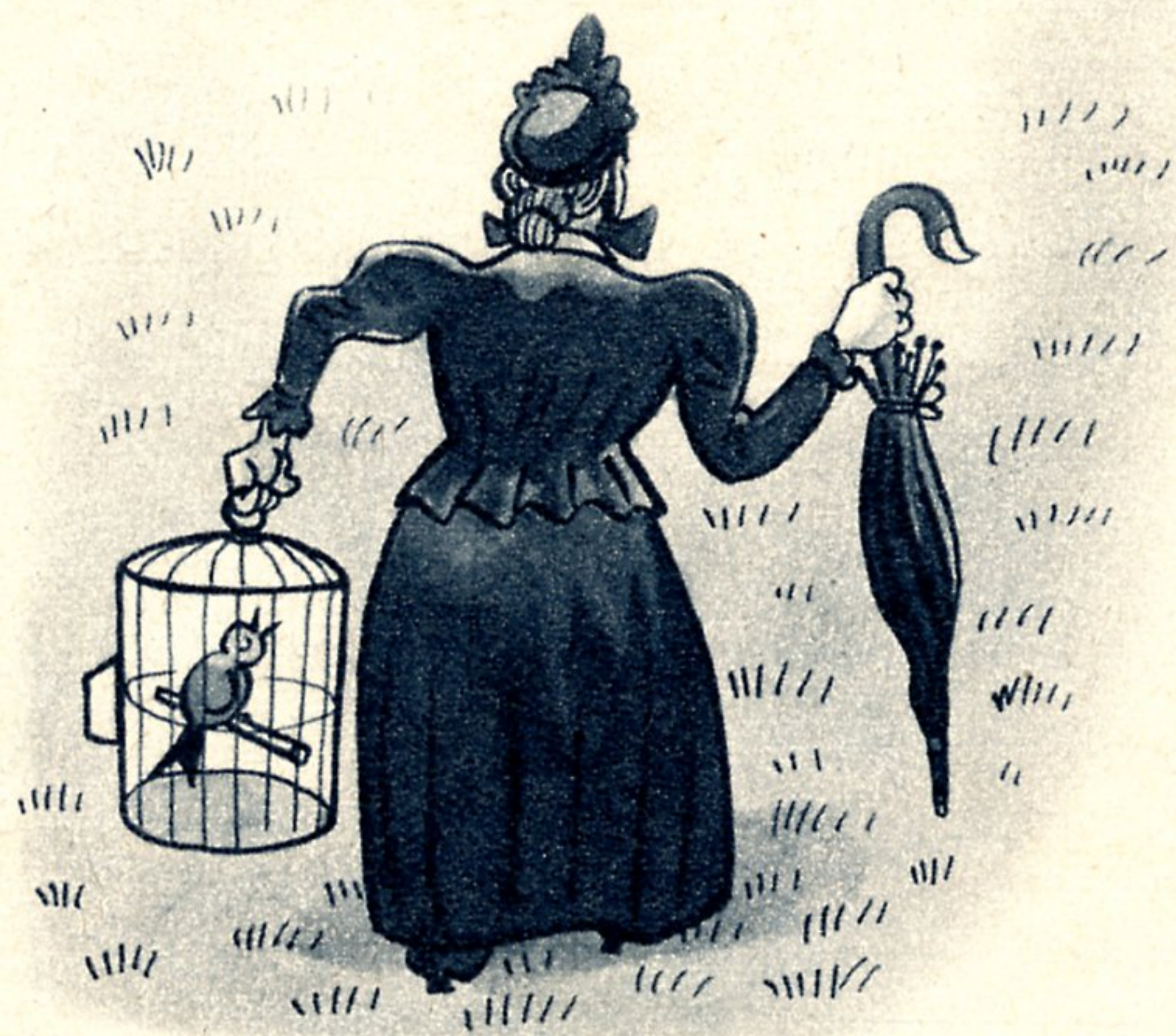




Die faule Briefftaube



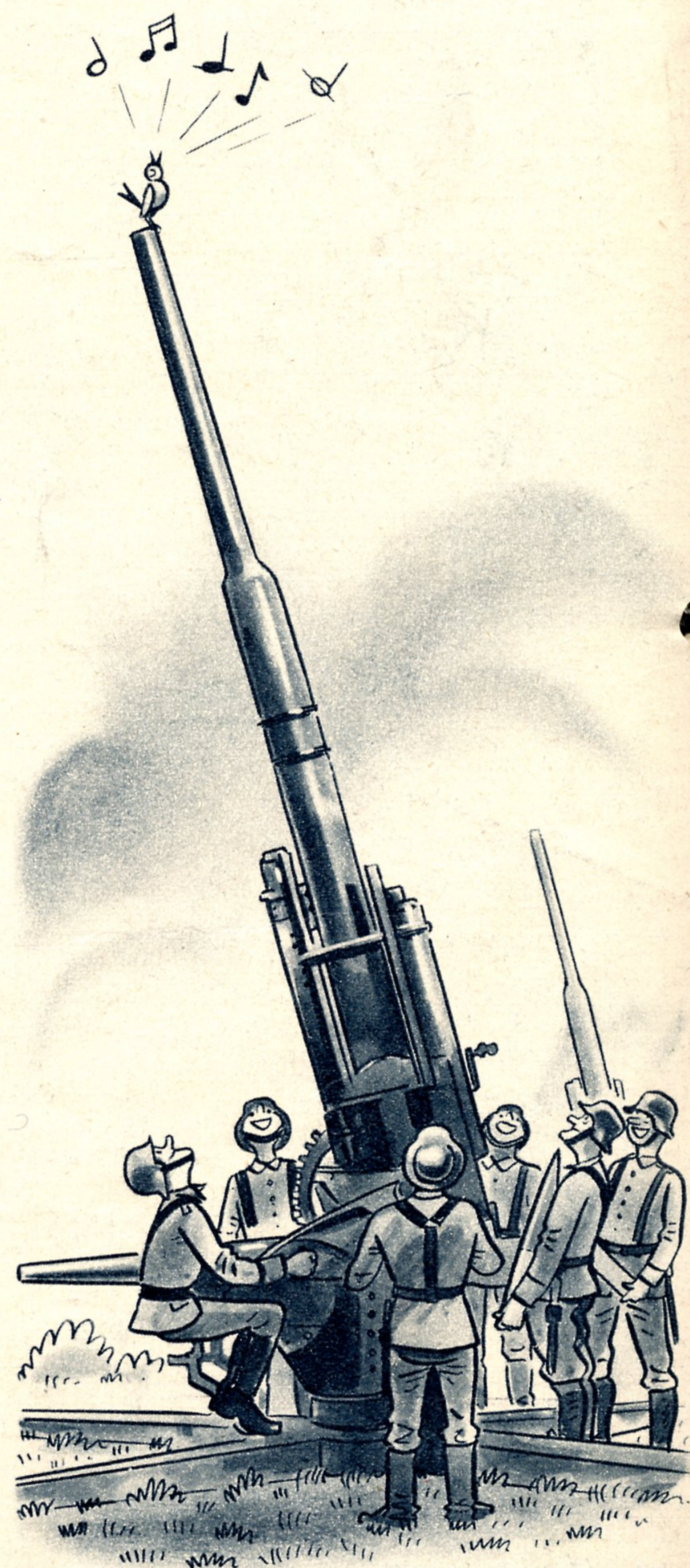
Fallschirmjäger-Latein



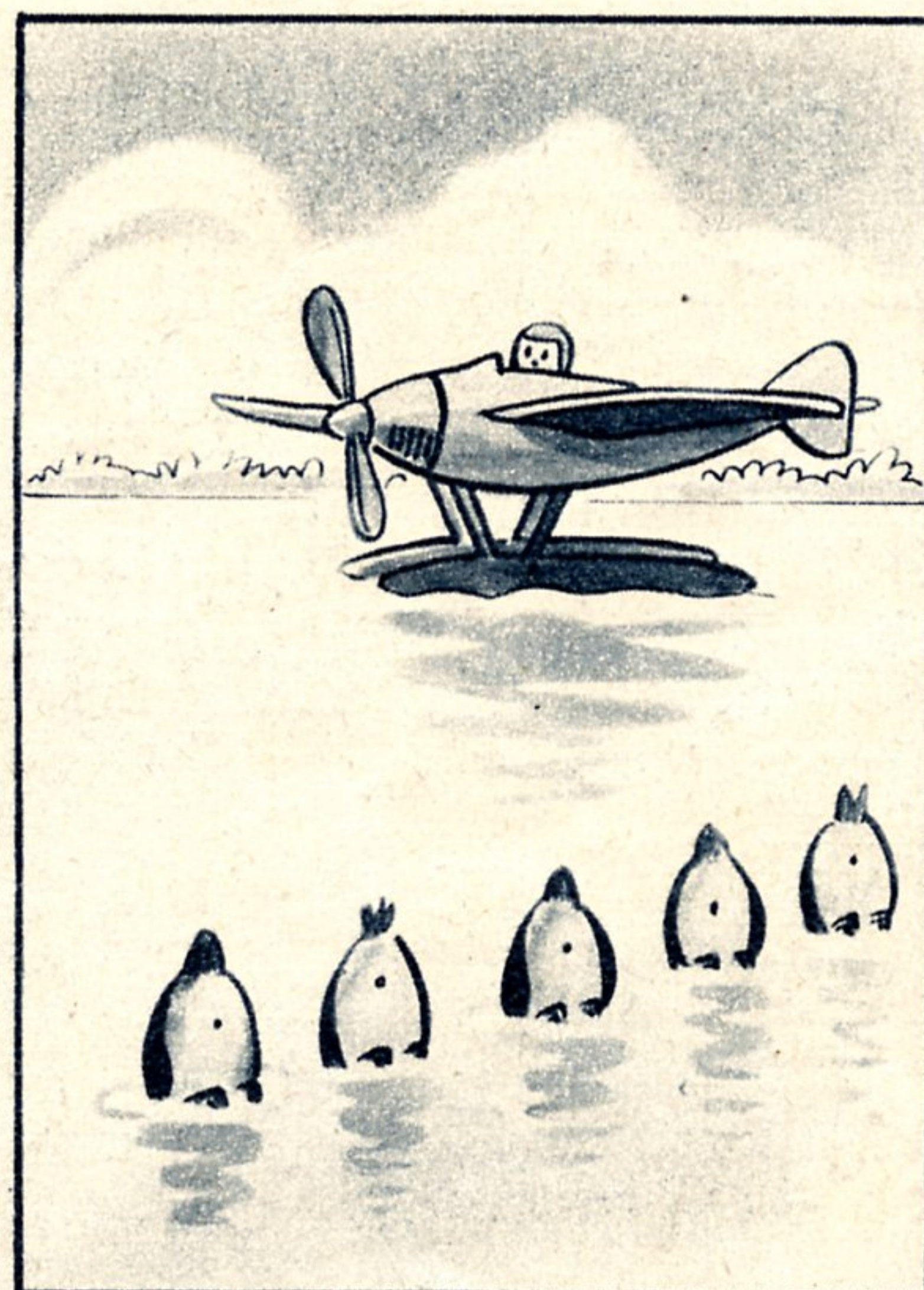
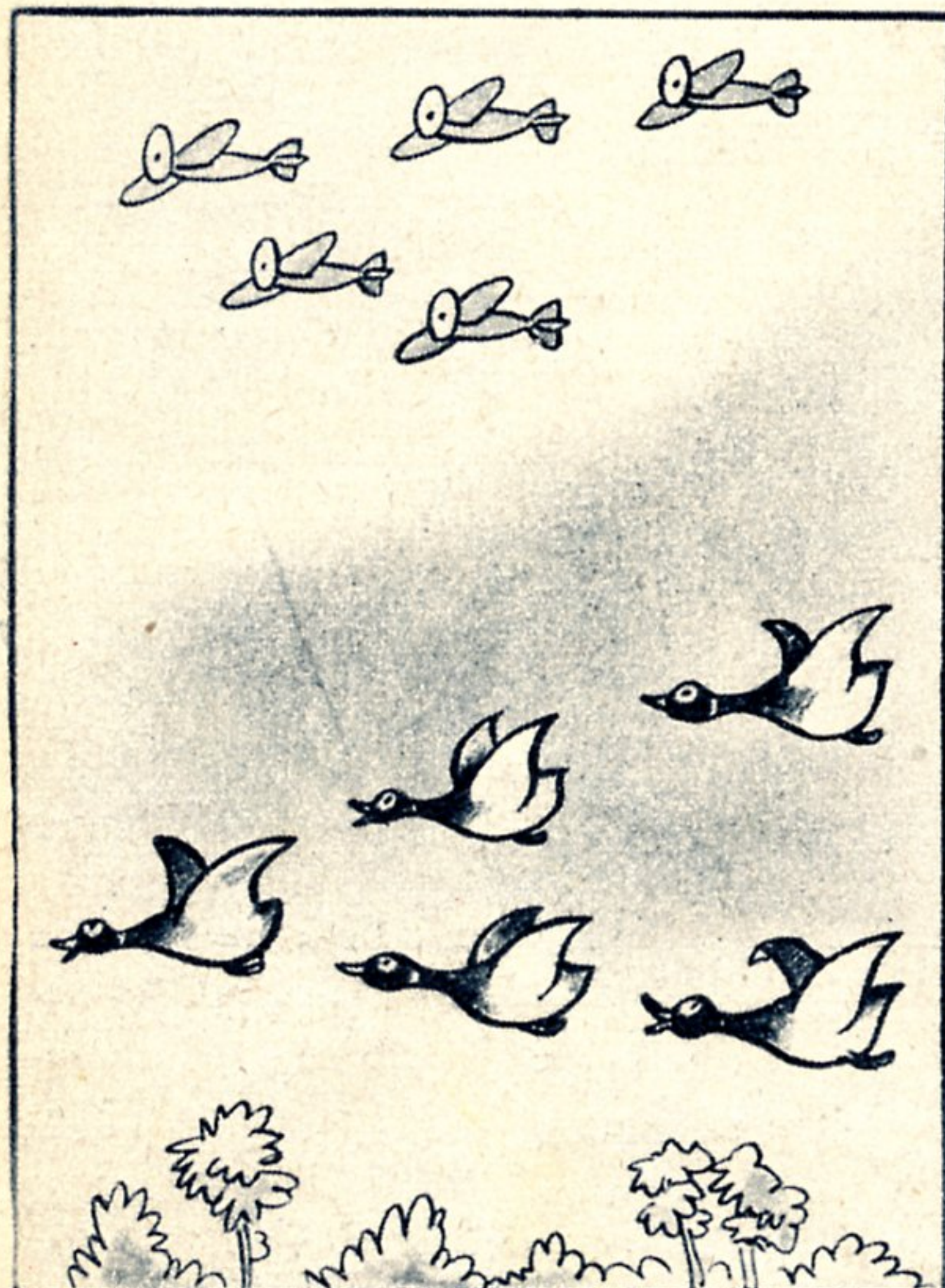
Hänschen soll auch mal fliegen

Die
grobem
und
die kleinen
Flieger

von Herbert Rose



Ein kleiner Luftikus bringt schwere Flak zum Schweigen



Die Enten: „Mal sehen — — ob die uns alles — — nachmachen können — —“