

# Der Adler



BERLIN, 2. MAI 1939

Heft 6 Preis 20 Pf.  
frei Haus 22 Pf.

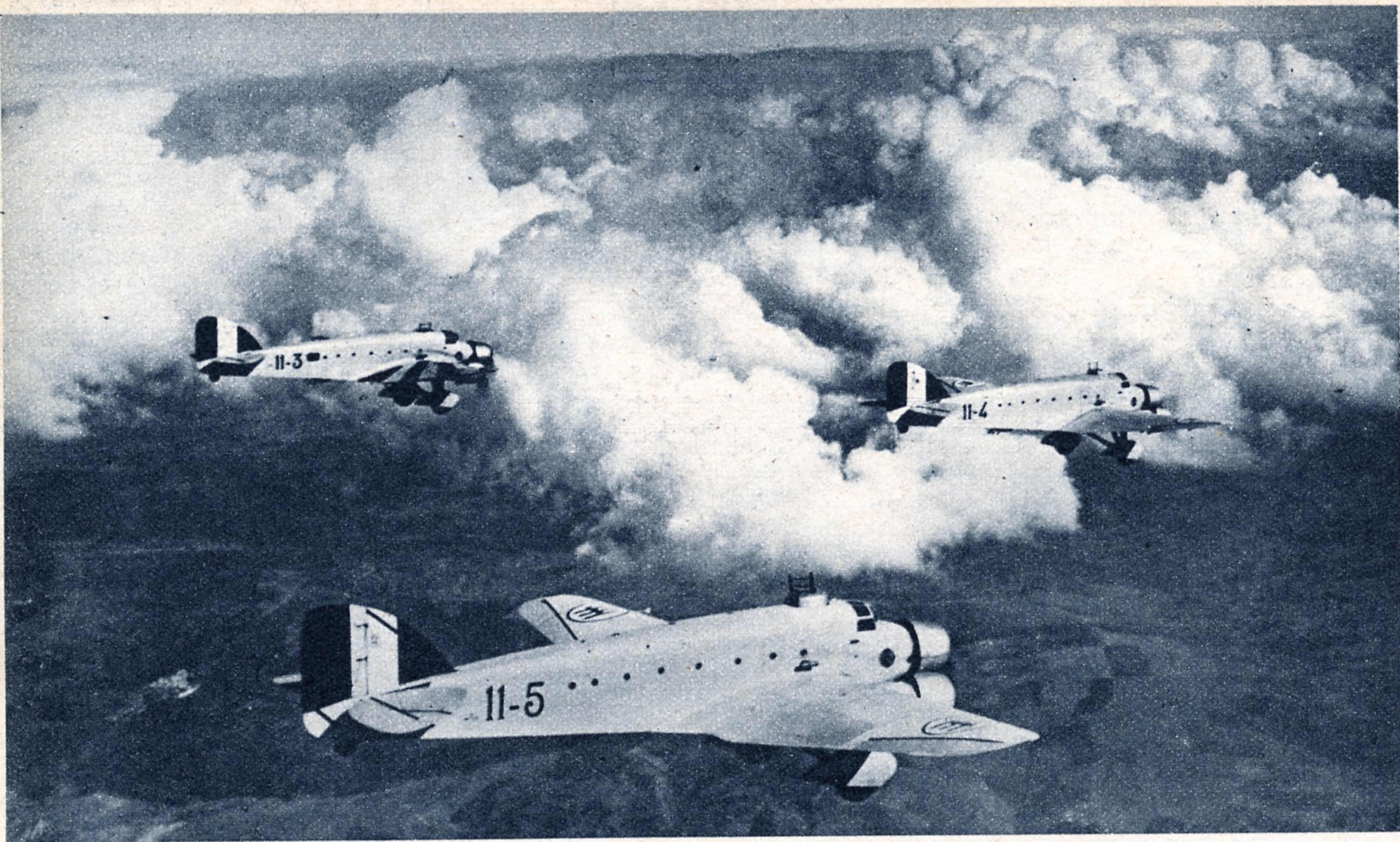
HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



**Zum Nationalen  
Feiertag  
des Deutschen Volkes**  
Schirmend hält unsere Luft-  
waffe ihre Schwingen über  
das im Frühlingschmuck  
leuchtende deutsche Land,  
damit jeder in Frieden seiner  
Arbeit nachgehen kann

*Sonderaufnahme für den „Adler“  
Dr. Wolf Strache*





Ein italienisches Bombengeschwader beim Flug über den Wolken. Diese Kampfflugzeuge sind in Spanien gegen die Roten mit großem Erfolg eingesetzt worden

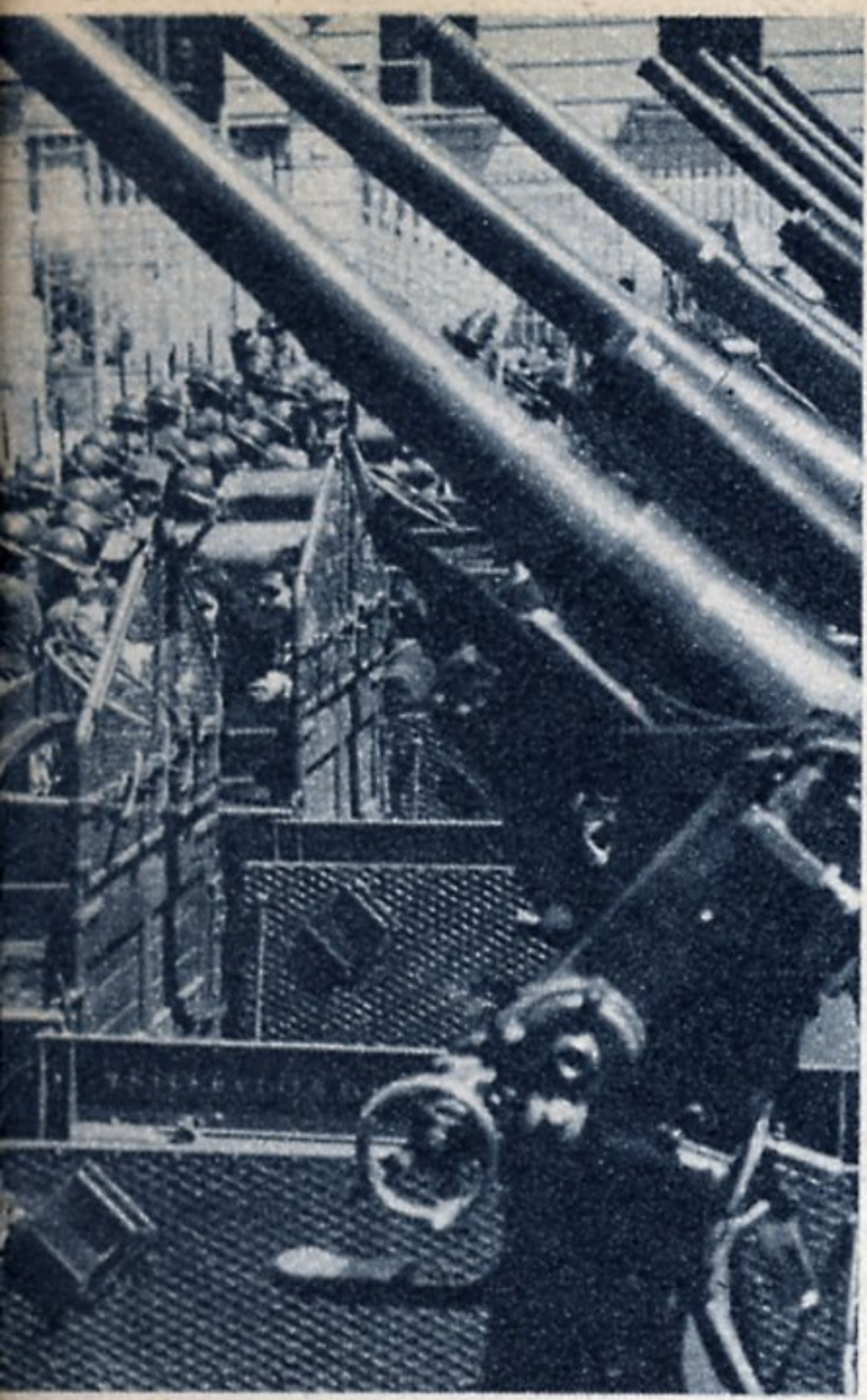


Unter Mussolinis zielbewufter Führung ist die Luftwaffe Italiens, das von Marschall Balbo geschaffene Instrument des wehrhaften Faschismus, zu einer in aller Welt geachteten Macht geworden. In friedlichem Wettbewerb hat sich die junge Luftflotte durch eine lange Reihe von Rekordleistungen mit an die Spitze aller Nationen gesetzt und im Kampf um Abessinien sowie durch

# Italiens Luft







Links: Mussolini schreitet die Front eines italienischen Flakregiments ab

Rechts: Luftbild des neuen italienischen Luftfahrtministeriums in Rom, das 1931 fertiggestellt wurde. Dieses riesige Gebäude bedeckt eine Fläche von rund 85 000 qm



den Einsatz der Legionärfieger im Ringen um die Befreiung Spaniens die Feuertaufe des Krieges ruhmreich bestanden. Gerade für Italien ist eine stoßkräftige und jederzeit tatbereite Luftwaffe von lebenswichtiger Bedeutung, sowohl für die Stellung des faschistischen Reiches im Brennpunkt des Mittelmeeres als auch für die Sicherung der Verbindungswege nach den afrikanischen Besitzungen

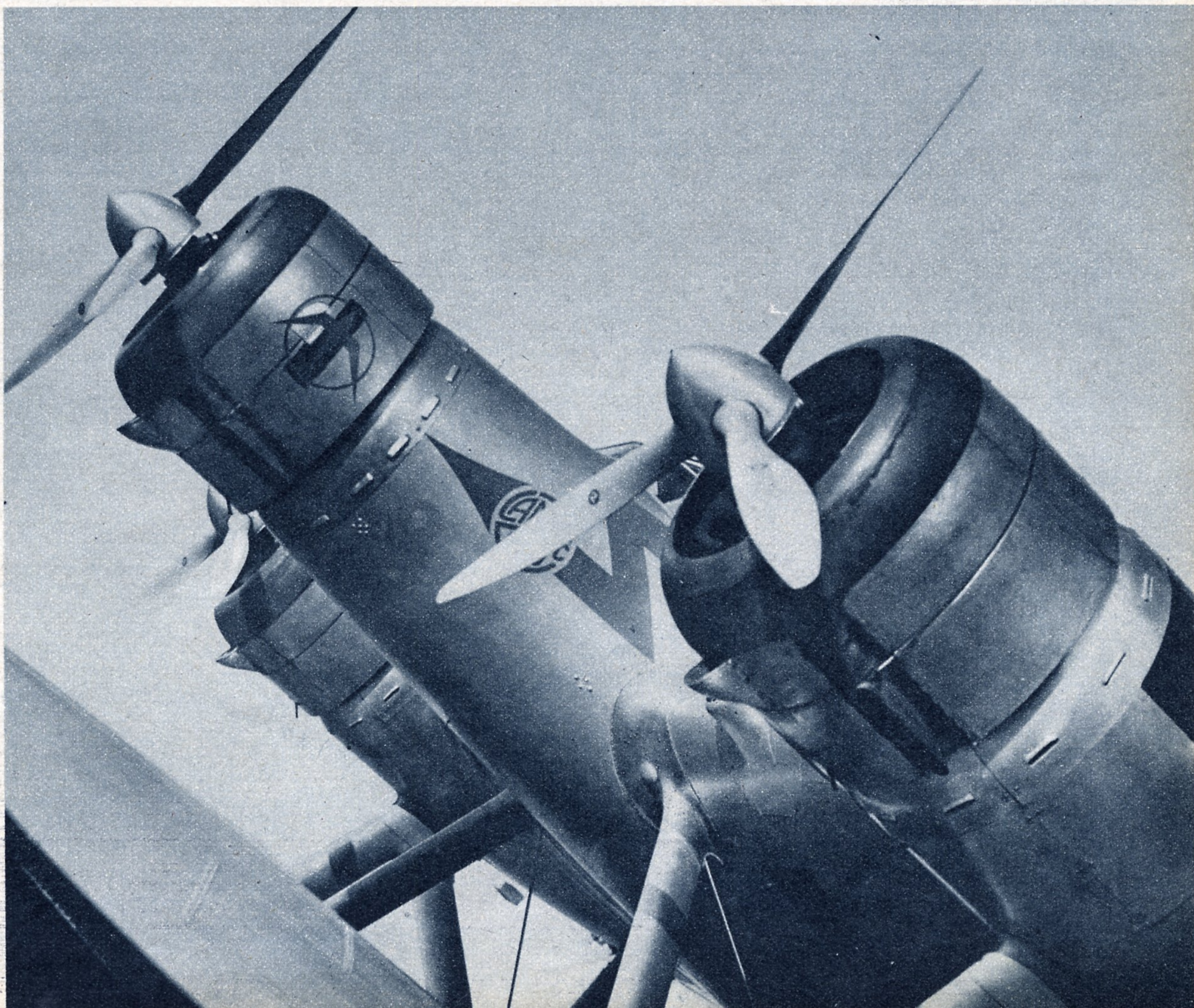


General Valle, der Chef des Generalstabes der italienischen Luftwaffe und Staatssekretär im Luftfahrtministerium

# ftm macht



Links: Dieses Bild mehrerer Geschwader auf einem italienischen Militärflugplatz veranschaulicht eindrucksvoll die geschlossene Macht der italienischen Luftwaffe, die stets zum Schutze des Friedens bereit ist



Rechts: Einer der schnellen italienischen Bomber, die — wie wir an den auf dem Bild zu erkennenden Schwimmern sehen — auch als Wasserflugzeuge gebaut werden

Aufnahmen Scherl (2), Mauritius (4)





# Der Flieger

Wie ihn der Künstler sieht

Unser Bildberichterstatter Dr. Weskamp hat den Berliner Maler Edmund Götze in seinem Atelier besucht, wo er ein inzwischen fertiggestelltes dreiteiliges Bildwerk „Der deutsche Flieger“ geschaffen hat. Ein Feldweibel saß ihm für dieses im Auftrag des Reichsluftfahrtministeriums gestaltete Werk Modell

Sonderaufnahmen für den „Adler“ von Dr. Weskamp (6)



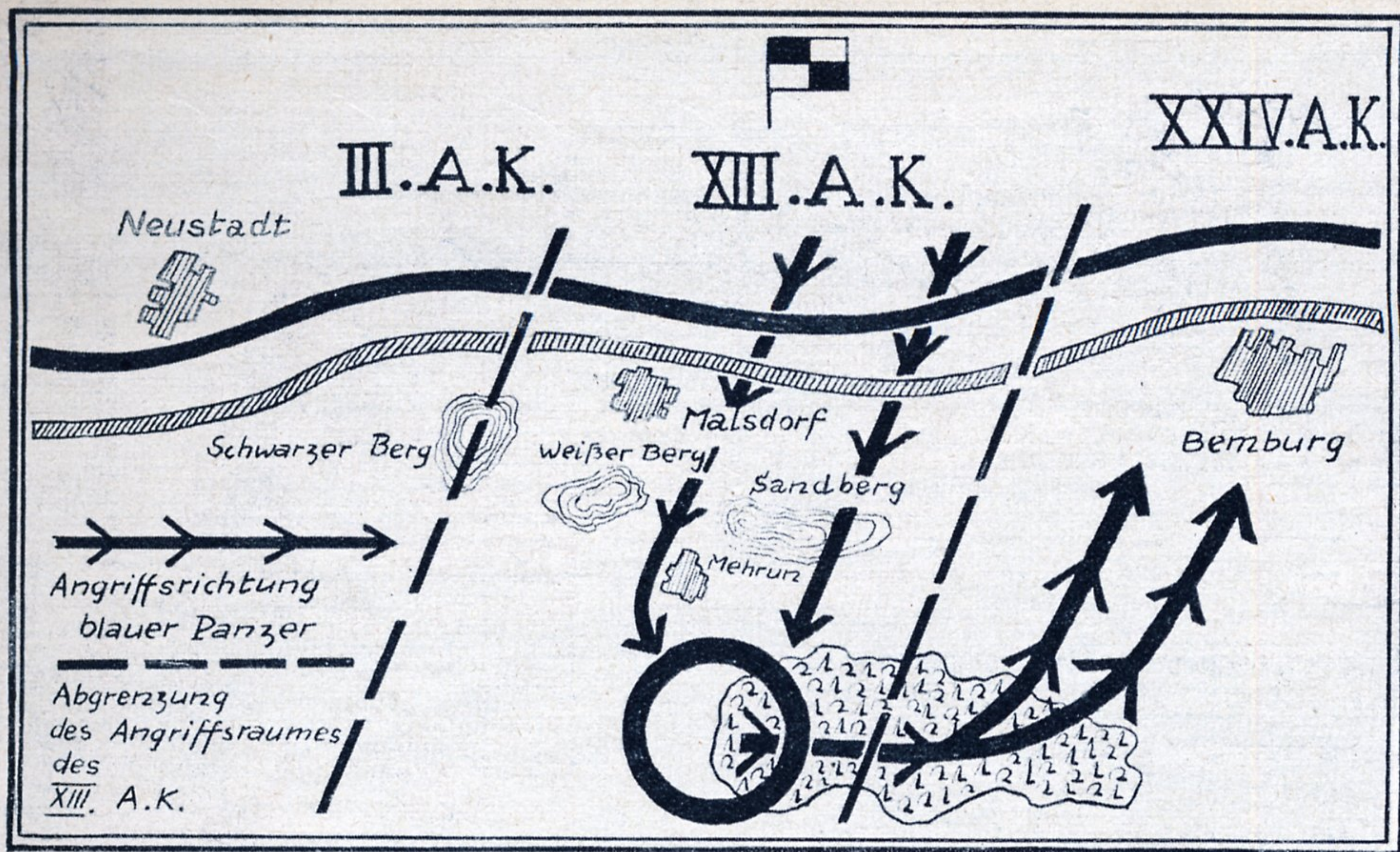
Fertigmachen! Dieses Mal nicht zum Aufstieg, sondern nur zur „Sitzung“; dennoch ist die gleiche Sorgfalt nötig wie bei einem richtigen Start



Unsere Bilder links zeigen die drei Fliegergestalten, die der Berliner Maler für den Luftgau Königsberg geschaffen hat. Sie stellen als monumentales Triptychon drei Haltungen des Fliegers kurz vor Besteigen des Flugzeugs dar. Ganz oben: das Anlegen des Fallschirms, darunter: das Anschnallen der Gurte. Unten: das Umschnallen der Kopfhaube

Der Flieger, der dem Maler Modell stand, im Arbeitsraum des Künstlers. Viele Skizzen und Vorstudien waren nötig, um das monumentale Fresko zu schaffen, das eine lebensechte Gestaltung des deutschen Fliegers schlechthin geben soll. Das eindrucksvolle Bildwerk ist jetzt in der Dortmunder Kunstaussstellung des Nationalsozialistischen Fliegerkorps zu sehen





Rechts: Die blauen Panzer gehen mit Einbruch der Dämmerung auf zwei Straßen (1) in ihre Bereitschaftsräume. Die Maschinengewehre der Gefechtssturme (2) sind zur Luftabwehr bereit. Flak (3) sichert die Brücke (4) gegen feindliche Luftangriffe und wehrt feindliche Aufklärer ab (5). Blaue Jagdflieger verfolgen ein feindliches Flugzeug (6).



# Sturm der Motoren

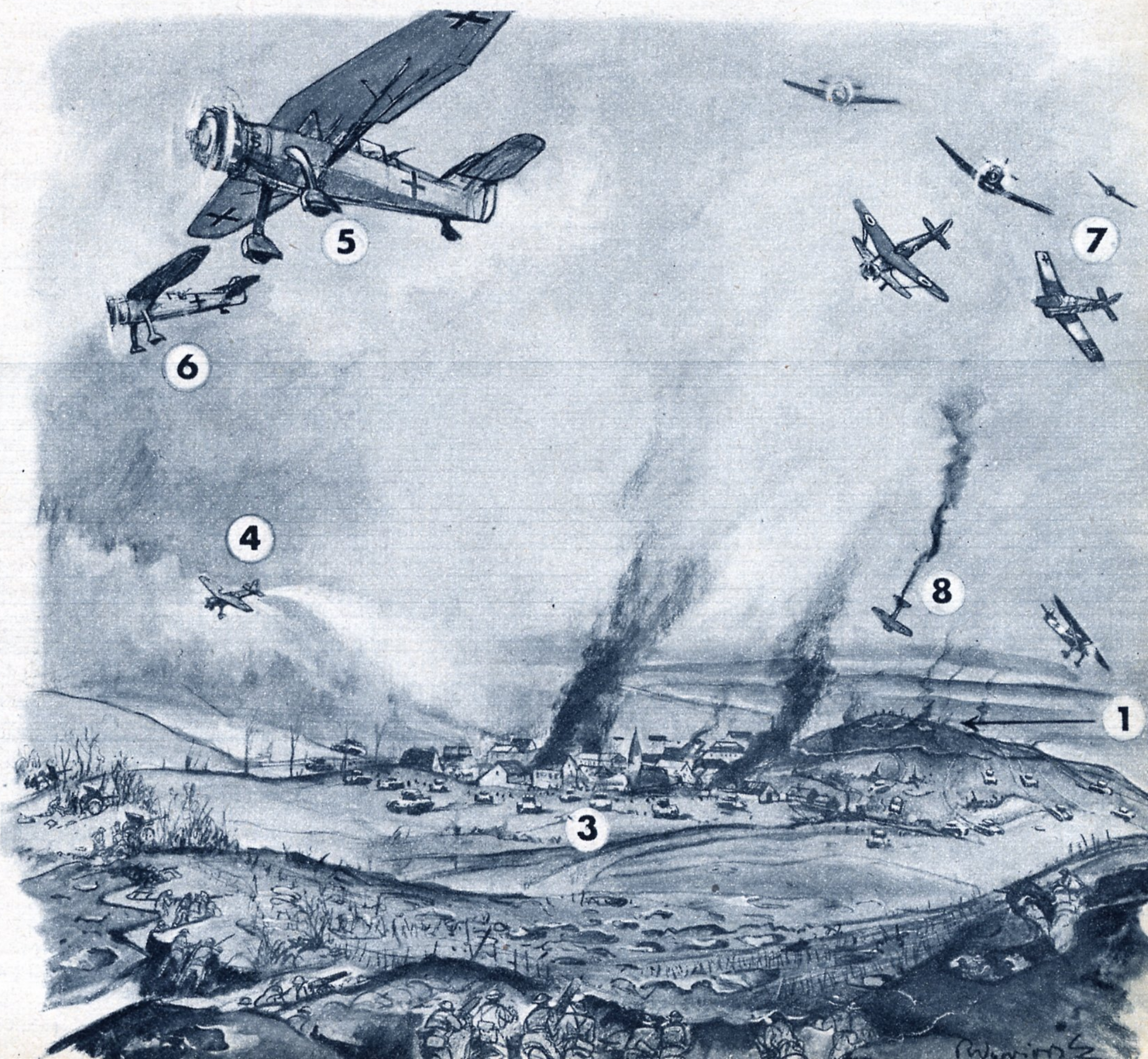
Im Hauptquartier der 3. blauen Armee ist großer Befehlsempfang. Morgen in aller Frühe soll zum entscheidenden Angriff gegen Rot angefohrt werden.

In vielen schweren Kämpfen ist die rote Armee geschlagen und wird verfolgt; schon glaubte die blaue Armee die Siegespalme gepflückt zu haben, als wider Erwarten der Gegner sich zum letzten Widerstand aufrafft und in der Linie Neustadt—Malsdorf—Bemburg schnell eine neue Verteidigung aufbaut. Aber die Führung Blau ist entschlossen, dem Gegner keine Ruhe zu lassen und zu verhindern, daß er sich festsetzt und größere Verstärkungen heranziehen kann. Unter Zusammenfassung aller Kräfte soll das XIII. Armeekorps den Gegner beiderseits Malsdorf überrennen und zum Durchbruch vorstoßen. Nach kurzer Artillerievorbereitung sollen die Panzer in die feindliche Linie einbrechen. Nach gelungenem Durchbruch sammeln sich die Panzer an der Durchbruchsstelle aufs neue, um in einer Schwenkung nordostwärts den Gegner im Rücken zu fassen und somit den Durchbruch zu vollenden.

In diesem großen Endkampf fällt dem Sturm der Motoren eine entscheidende Rolle zu. Mit der durchschlagenden Kraft des gepanzerten Motors verbindet sich die Wucht des geflügelten. Große Teile der Luftwaffe werden bei diesem Entscheidungstampf miteingeseht.

Dem Aufklärungsflieger fallen vielseitige Aufgaben zu. Er ist der Rundschaffter auf dem Gefechtsfelde. Er überwacht und meldet das Fortschreiten des Panzerangriffs, damit die

Die feindliche vordere Linie ist durchbrochen. Über den Weißen Berg (1) und den Sandberg (2) rollen die Panzer (3). Bald stoßen sie auf die zweite Verteidigungslinie des Gegners. Ein blauer Aufklärer (4) nebelt den Schwarzen Berg ein, um die feindliche Beobachtung auf diesem überragenden Berg und die feindliche Feuerwache um diesen Berg herum zu blenden. Ein anderer blauer Aufklärer (5) beobachtet den Vormarsch der eigenen Panzer und meldet durch Funk an die Kommandobehörde. Ein dritter blauer Aufklärer beobachtet das Artilleriefeuer (6). Blaue Jäger (7) verjagen feindliche Flugzeuge, von denen eines (8) brennend abstürzt.







4

8

8

3

2

3

W. W. M. 39.





Führung jederzeit im Bilde ist über den Stand der Kampfhandlungen. Er beobachtet und leitet das eigene Artilleriefeuer und überwacht sorgfältig alle Vorgänge beim Feind; dabei muß er besonders auf feindliche Panzer achten, da sie durch einen überraschenden Gegenstoß dem blauen Panzerangriff gefährlich werden können.

Die Jagdflieger sollen die Luftüberlegenheit über dem Kampfraum sichern. Sie verjagen feindliche Aufklärungsflieger, damit diese keinen Einblick in den Erdkampf gewinnen und somit die feindliche Führung im unklaren bleibt. Angriffe feindlicher Kampfflieger müssen in der Luft abgewehrt und feindliche Jäger vertrieben werden, damit die eigene Luftwaffe ungestört ihre schwierigen Aufgaben erfüllen kann. Eigene Flak steht zur Abwehr feindlicher Flugzeuge bereit.

Im entscheidenden Augenblick greifen die blauen Kampfflugzeuge ein. Sie sollen mit ihren Bomben feindliche Reserven, wenn möglich schon vor dem Eintreffen auf dem Kampffelde, zerschlagen und feindlichen Widerstand im Hintergelände, der von der blauen Artillerie nicht wirksam genug bekämpft

werden kann, mit Bomben überschütten. Ihr Masseneinsatz soll den überraschten und erschütterten Gegner vollends zermürben und den Kampf restlos zur Vollendung bringen.

Man muß sich die Lage der roten Truppen vorstellen, die einen derartigen Verzweilungskampf zu führen gezwungen sind. Die in aller Eile errichteten roten Widerstandslinien haben den Durchbruch der blauen Panzerverbände nicht aufhalten können. Im roten Hinterlande haben sie sich unter dem Schuß ihrer Kampf- und Jagdflieger nahezu ungestört sammeln können. Mit voller Wucht rennen die Panzer von hinten gegen die dünnen roten Linien vor, überrennen zuerst deren Artillerie, und nun ist es nur noch eine Frage kurzer Zeit, bis die gegen drei Fronten, nach vorn, nach hinten und gegen die Flieger, kämpfende rote Infanterie aufgerollt ist.

Eine Truppe, die in solche Lage gerät, wie die rote in unserem angenommenen „Krieg“, ist schlecht geführt. Aufgabe der Führung ist es, die Möglichkeit solcher Entwicklungen vorauszu sehen und durch geeignete Maßnahmen auszuschalten.

Links: Der dramatische Höhepunkt des Kampfes. Im Rücken des Feindes tauchen die blauen Panzer auf (1). Die feindliche Artillerie (2), die noch den blauen Frontalangriff abzuwehren sucht, wird überrascht. Die Kanoniere werfen ihre Geschütze herum (3). Nach zwei Seiten müssen sie sich jetzt verteidigen. Ein blauer Aufklärer (4) begleitet die Panzer. Blaue Jagdflieger (5) vertreiben feindliche Flugzeuge. Eines (6) stürzt ab, die Besatzung bringt sich mit Fallschirm in Sicherheit (7). Blaue Kampfflieger (8) werfen Bomben auf den Wald, in dem feindliche Reserven gemeldet wurden. Gleichzeitig zermürben sie den erschütterten Widerstand der schweren feindlichen Artillerie.

Sonderzeichnungen für den Adler von Peter Wywiorski

Rechts

Rot holt schleunigst die letzten Panzerreserven (1) heran. Blaue Kanonenflugzeuge (2) greifen diese Panzer an, um ihren Vormarsch aufzuhalten und sie am rechtzeitigen Eingreifen in den Entscheidungskampf zu hindern. Ein roter Panzer ist in Brand geschossen (3), ein zweiter (4) feuert auf die blauen Angreifer.





# Fauringäste der Fliegerei?



Aufnahme Argusfoto

Von General der Flieger Friedrich Christiansen

Der Korpsführer des NS-Fliegerkorps nimmt mit diesem Beitrag zu einer Frage Stellung, die gewiß eine der wichtigsten auf dem Gebiet der Fliegerei ist. Die Worte des Pour le Mérite-Ritters Christiansen, eines der tapfersten Kriegsfieger, gehen jeden unserer Leser an, denn wieviele aus unseren Reihen sind begeisterte Anhänger der Luftfahrt, ohne an ihrer Entwicklung selber in vorderster Front mitwirken zu können!

Wenn heute in Deutschland auf irgendeinem Flugplatz eine große fliegerische Veranstaltung, sei es ein Flugtag oder ein Wettbewerb, vor sich geht, umsäumen Tausende und aber Tausende das grüne Feld und können sich nicht satt sehen an den kleinen und großen Maschinen, die ununterbrochen starten und landen und hoch oben in der Luft verwegene Kunstflüge ausführen. Ungeheuer ist im Laufe der letzten Jahre das Interesse des deutschen Volkes an der Fliegerei gewachsen. Mit dem Aufbau und dem Erstarken der Luftwaffe wuchs auch die Begeisterung der breiten Masse.

Oft, wenn ich eine derartige Flugveranstaltung besuche, muß ich an jenen Tag kurz vor Ausbruch des Weltkriegs denken, da ich zum erstenmal mit meiner „Tauben“ meine Heimatinsel Föhr ansteuerte und nach einem Flug über die Schaumkämme der grauen Nordsee auf einer Wiese außerhalb der Stadt Wyk zur Landung ansetzte. Damals gab es kaum Flugplätze, es gab keine Luftaufsicht, und keine der vielen Einrichtungen war vorhanden, die heute die Fliegerei zu einer festgefühten und exakt arbeitenden Organisation machen. Auch damals war die Begeisterung wohl beinahe ebenso groß wie heute. Aber diese Begeisterung war wohl etwas anderes. Man sah in jener Zeit den Flieger noch als einen Mann an, der vielleicht auf einer Stufe mit einem Seiltänzer oder einem anderen Zirkusakrobaten zu vergleichen war. Den meisten Leuten lief sicherlich eine Gänsehaut über den Rücken, wenn sie so ein kleines Flugzeug, hin und her geworfen vom Wind, sich durch die Luft bewegen sahen.

Das ist heute anders geworden. Die Fliegerei wurde eine Sache des ganzen Volkes.

Unser Reichsluftfahrtminister, Generalfeldmarschall Hermann Göring, hat vor ein paar Jahren einmal ein Wort geprägt, das außerordentlich volkstümlich geworden ist. Dieses Wort hieß: „Das deutsche Volk muß ein Volk von Fliegern werden.“

Ich glaube, daß dieser Ausspruch von vielen Leuten falsch verstanden worden ist und allzu wörtlich genommen wurde. Und doch ist dieses Wort Hermann Görings eine tiefe Wahrheit und gilt heute mehr denn je.

Was bedeutet: „ein Volk von Fliegern“?

Es bedeutet auf jeden Fall nicht, daß nun jeder Volksgenosse und jede Volksgenossin von der frühesten Jugend bis zum späten Alter am Steuerknüppel eines Flugzeugs sitzen sollen. Das ist praktisch natürlich völlig unmöglich und ist mit diesem Ausspruch auch keineswegs gemeint.

Hermann Göring wollte damit sagen, daß sich das ganze deutsche Volk die große Idee der Fliegerei zu eigen machen sollte und daß jeder nicht nur das Recht, sondern die absolute Pflicht habe, diese deutsche Fliegerei mit allen seinen Kräften zu unterstützen und zu fördern.

Denn das sollte heute allmählich jeder wissen: Eine starke und immer weiter fortschreitende Fliegerei ist für die gesamte Nation eine Lebensnotwendigkeit, eine Notwendigkeit, die ebenso wichtig ist wie das tägliche Brot.

Als mich der Führer mit der Leitung des neu aufgestellten Nationalsozialistischen Fliegerkorps betraute, übernahm ich nicht nur die Führung der Männer, die außerhalb des Rahmens der Luftwaffe sich fliegerisch betätigen — ich übernahm auch das große Heer jener Volksgenossen, die zwar nicht aktive

Flieger sind, die aber mit heißem Herzen an dieser Fliegerei hängen und die den festen Willen haben, diese Fliegerei zu unterstützen und mit ihr verbunden zu sein.

Eine meiner wichtigsten Aufgaben war es und wird es immer sein, diesen Freunden der Fliegerei, seien es nun Männer oder Frauen, zu beweisen, daß sie heute im Rahmen des Aufbaus der deutschen Luftfahrt eine wichtige Mission zu erfüllen haben. Diese Volksgenossen sind die Förderer des Nationalsozialistischen Fliegerkorps.

Ich habe einmal gesagt, daß jeder Förderer die Möglichkeit haben soll, einmal „ein richtiges Flugzeug zu streicheln“.

Was ich damit meinte, ist wohl klar. Diese Förderer, die unter oft großen finanziellen Opfern unsere Fliegerei unterstützen, dürfen dann nicht abseits stehen, wenn größere fliegerische Veranstaltungen vor sich gehen. Denn wir sind uns klar darüber, daß ein großer Teil unserer Fliegerei erst durch die Arbeit dieser Förderer ermöglicht wurde. Der deutsche Luftsport, der über den Rahmen eines landläufigen „Sports“ längst hinausgewachsen ist und ungeheuer wichtige Aufgaben zu erfüllen hat, ist auf diese Unterstützung durchaus angewiesen. Deshalb darf man die Förderer des NS-Fliegerkorps auch nicht mit sogenannten „passiven Mitgliedern“ vergleichen, wie man sie wohl noch hier und da in Vereinen antrifft. Das NS-Fliegerkorps ist kein „Verein“, sondern eine kämpferische Organisation des Führers. Und so ist auch ein Förderer dieses Fliegerkorps ein aktiver Mitkämpfer für das Ziel, das uns der Führer stellte.

Bei meinen Reisen durch Deutschland kann ich immer



wieder feststellen, wie weit dieser Gedanke schon überall Platz gegriffen hat. Immer enger wird die Kameradschaft zwischen jenen, die selbst am Steuer eines Flugzeuges sitzen, und jenen, die unten auf der festen Erde ihr Teil zum Aufbau der deutschen Fliegerei beitragen. Es gibt innerhalb des NS-Fliegerkorps keine „zweitklassigen Mitglieder“. Jeder hat seinen Platz, und jeder hat seine Aufgabe. Ich habe immer den Standpunkt vertreten, daß den Förderern des NS-Fliegerkorps auch das wirkliche Fliegerlebnis nahegebracht werden muß, soweit dies irgendwie möglich ist. Dies ist natürlich auf dem Boden einer wirklichen engen Kameradschaft zwischen Förderern und aktiven Fliegern möglich. Es wird in vielen Fällen zu machen sein, daß Volksgenossen, die sich für die deutsche Luftfahrt einsetzen, auch einmal als Fluggast mit einem ihrer aktiven Kameraden über das Land fliegen können. Ich habe weiter seinerzeit bestimmt, daß den Förderern des NS-Fliegerkorps bei Flugveranstaltungen besondere Plätze zugewiesen werden, und es ist selbstverständlich, daß diese Förderer bei Flugveranstaltungen freien Eintritt erhalten. Denn es ist ja ihre Fliegerei, die sie dort miterleben und sehen.

Jeder, der einmal in einem Flugzeug gefessen hat und seine Heimat von oben betrachten durfte, wird sein ganzes Leben lang ein Propagandist für die Fliegerei sein. Deshalb ist es wichtiger als tausend Reden und Erklärungen, möglichst vielen Menschen dieses unvergleichliche Erlebnis zu vermitteln. Ich weiß, daß dies nicht überall möglich sein wird, vor allem auf dem flachen Lande. Aber allen denen, die unbekannt und in aller Stille in Dörfern und Städten für die Luftfahrt werben, möge es gesagt sein: sie werden nicht vergessen, und ihre wertvolle Arbeit findet ihre gebührende Anerkennung.

Denn wir wissen nur zu genau, daß wir auf diese Luftfahrtwerbung noch nicht verzichten können. In weiten Kreisen bestehen noch viele unklare Vorstellungen über die Fliegerei, und so manche Mutter schlägt die Hände über dem Kopf zusammen, wenn ihr Sohn sagt: „Ich will ein Flieger werden.“

Diese Vorurteile auszurotten, ist eine wichtige Aufgabe unserer Förderer, und diese Aufgabe kann nur im kleinen angepackt werden. Es ist ein stiller und eifriger Kampf, der hier geführt wird — ein Kampf von Mund zu Mund gegen falsche Ansichten, gegen das Gerede von der „Gefährlichkeit“ der Fliegerei.

Zaungäste der Fliegerei?

Ich glaube nicht, daß dieses Wort heute noch irgendwelche Berechtigung hat. Nicht jeder kann ein berühmter Kunstflieger sein. Nicht jeder hat die Möglichkeit und die Gaben, selbst aktiv die Fliegerei zu betreiben. Aber für jeden finden sich genug Gelegenheiten, zu seinem Teil diese Fliegerei zu unterstützen. Und wenn wirklich jeder sich ehrlich bemüht, an seinem Platz ein Werber für die Luftfahrt zu sein, dann ist auch das Wort vom „Volk von Fliegern“ Wahrheit geworden.

Die Zeiten — das weiß heute wohl jeder — sind längst vorbei, da Fliegerei ein Selbstzweck war. Jeder Motor, der heute über das Land donnert, ist ein Beweis für die Wehrhaftigkeit des deutschen Volkes zur Luft. Der gewaltige Auftrieb der deutschen Fliegerei war aber nur dadurch möglich, daß das ganze Volk wie ein Mann hinter dieser Idee stand. Unendliche Kleinarbeit ist auf diesem Gebiet geleistet worden, auch von den „Zaungästen der Fliegerei“. Von jenen Volksgenossen, die hinausströmten auf die Flugplätze, um dem Gesang der Motoren zu lauschen, und die dann heimkehrten in ihre Familien und auf ihre Arbeitsplätze — mit einer neuen Idee im Herzen.

Niemals können wir auf diese stillen Helfer, die wir „Förderer“ nennen, verzichten. Sie sind das große Hinterland, ohne das die Front nicht bestehen kann.

Daran wollen wir oft in unserer Arbeit denken und ihnen unsere Anerkennung und unsere Dankbarkeit nicht versagen. Sie haben es verdient, die unbekanntesten Helfer, die „Zaungäste der Fliegerei“.

# Beförderungen in der Luftwaffe

Mit Wirkung vom 1. April 1939 wurden befördert:  
zum Generalleutnant:

der Generalmajor Geisler

zu Generalmajoren:

die charakterisierten Generalmajore: von Römer, Freiherr von Freyberg-Eisenberg-Allmendingen, Walz, Freiherr von Bülow  
die Obersten: Feyerabend, Harmjanz, Barlen, Repler, Schauer, Surón, Mackensen von Aßfeld, Mooney

zu Obersten:

die Oberstleutnante: Pultar, Seebauer, Fröhlich, Ortner-Weigand, Dimmel, Seifert, Kramer, Ihym, Hein, Brunner, Böhm, Schörgi, Franz, Schilffarth, Reimann, von Rankau, Kettner, von Arnim, Auen, Dr. Sommer, Dipl.-Ing. Zech, Klein, Exß, Banse, Dipl.-Ing. Raithel, Kortan, Boenide, Dipl.-Ing. Becker, Olbrich, Riefe, Baier, Meßner, Eichler, Navarre, Lufafeder, Riva, Garde, Brandt, Dal Lago, Voith, von Malortie, Witte, von Egan-Krieger, Henrowsky

## Fliegende Könige

Eine Berliner Zeitung hat sich neulich mit der Frage beschäftigt, welcher König „zuerst geflogen“ sei. Sie ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß König Ferdinand von Bulgarien im Jahre 1910 „als erster König die Lufttaufe erhalten hat“, und zwar in einem Zweidecker des französischen Fliegers de Lamine.

Diese Mitteilung soll nicht bezweifelt werden, denn sie ist sehr viel zuverlässiger als gewisse Nachrichten aus dem Altertum, die ihr widersprechen. So liest man z. B. im sogenannten „Alexanderroman“, der auch bei uns in Deutschland bis ins 17. Jahrhundert hinein zu den beliebtesten Volksbüchern zählte, von einer kühnen Luftreise König Alexanders des Großen von Mazedonien (gestorben 323 v. Chr.). Alexander — so heißt es dort — „dachte nach, wie er an den Himmel rühren könnte“. Er baute sich einen „Sitz“ und band „gezähmte Greifen“ daran fest. Dann befestigte er Fleischstücke an zwei langen Speeren, setzte sich in seine Gondel und reizte die Fabeltiere mit der Lockspeise zu kräftigen Flügelschlägen. Sie trugen ihn so hoch, „daß er weder Wasser noch Erde sehen konnte“.

Etwas Ähnliches wird im persischen „Königsbuch“ von dem Schah Rei Ka'us berichtet, der „vier Adler stark und schnell fest an ein Throngestell“ gebunden haben soll. Aber damit nicht genug: auch mehrere biblische Herrscher sind angeblich in der Luft herumgefliegen, darunter Nimrod, „der gewaltige Jäger vor dem Herrn“, die Königin von Saba und ihr Sohn Menelik Ebna-Hakim, der „Urahn aller abessinischen Könige“. Nimrod bediente sich der Sage nach des gleichen Tricks wie Alexander und Rei Ka'us; die Königin von Saba hatte „ein Schiff, worin man die Luft durchfahren konnte“; Menelik Ebna-Hakim besaß einen „Windwagen“, der ihn befähigte, zwölf Priester, die Bundeslade und die Gefolge zu steuern und nach Habesch in „Reich-Arabien“ zu entführen.

Eine weitere Flugsage wissen die Engländer von ihrem legendären König Bladud zu erzählen, der im 9. Jahrhundert v. Chr. gelebt haben soll. Dieser Keck konnte zaubern, und in einem alten Buche heißt es über seine magische Luftfahrt:

„Durch Teufelskunst zu fliegen er versuchte,  
Von einem Turm aus wollte er den Himmel  
stürmen,

Er brach's Genick, weil er zu hoch sich schwang.“  
H.L.



Zum General der Flieger befördert:  
Generalleutnant Keller Aufn. Luftwaffe



Zum General der Flieger befördert:  
Generalleutnant Kühl Aufn. Scherl



Zum General der Flakartillerie befördert:  
Generalleutnant von Schröder Aufn. PBZ



Den Charakter als General der Flieger erhielt  
Generalleutnant Thomsen Aufn. Scherl



# 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. Lost, ein Angestellter Reuters, und der Zollbeamte Carlsen haben durch Zufall von einem früheren unsauberen Geschäft Marchands erfahren. Lost glaubt Reuter unwissend und versucht, seinen Chef vom Kauf der Schiffsladung zurückzuhalten. — Die letzte Fortsetzung schloß mit dem Besuch Reuters bei dem Matrosen Dopmann, der Marchand noch von früher her kennt und von dem Reuter Näheres über seinen Schwager zu erfahren hofft.*

## FÜNFTE FORTSETZUNG

Dann fragte Reuter ihn nach Marchand, und nun veränderte sich Dopmanns Gesicht mit einem Schlage.

Seine großen, treuherzigen Seehundsäugen suchten im Gesicht seines Besuchers. War dieser Mann nicht derselbe, der heute mit Marchand zusammen bei Hülsberg im Haus verschwunden war? Richtig! Richtig! „Hat er Sie schon geleimt?“

„Ich wollte mit Herrn Marchand in Geschäftsverbindung treten, aber ich bin gewarnt worden. Man hat mir berichtet, Sie hätten behauptet, Marchand sei ein ganz anderer... Wie hatten Sie doch gesagt?“

„Ich habe gesagt, er sei Edouard Moré. Es ist eine verfluchte Ähnlichkeit da, Herr! Und wenn er Edouard Moré ist, dann leimt er Sie! Er hat alle geleimt und geneppt und betrogen — er und Sture Nilson, der Kapitän.“

„Wann kam er zu Ihnen an Bord?“

„Ich weiß es nun ziemlich genau. Es müssen an neun oder zehn Jahre her sein, und er kam in Marselle als blinder Passagier an Bord.“

„Und er nannte sich Edouard Moré?“

„Jawohl: Edouard Moré. Und wir nannten ihn Morik. Wir waren damals nur zwei Deutsche an Bord, Jansen und ich, und bei Jansen wollte er Deutsch lernen, und, wie Jansen sagte, er lernte es schnell und gut. Er war nicht dumm, er war klug — nichts zu machen.“

„Denken Sie, bitte, mal nach, Dopmann! Können Sie mit aller Sicherheit behaupten, er sei Moré?“ Dopmann griff sich ans Ohr und drückte es zusammen. „Ach, Gott —?“

„Nein — lassen Sie sich ruhig Zeit!“

Dopmann legte die Stirn in Falten; seine treuherzigen Augen wanderten fast böse umher. „Es ist verflucht, wissen Sie? Im ersten Augenblick, als ich ihn am Tisch sitzen sah, hätt' ich beschwören mögen, daß der da vor mir Edouard Moré und kein anderer wär'. Und nun —? Herr, ich habe so viele Menschen gesehen und so verdammt viele Gesichter und hab' schon manchmal gedacht: Den da, der da vor dir herläuft oder der da an der Ecke steht, den kennst du doch, das ist doch das Gesicht von dem und dem? Und nachher stimmte es doch nicht. Morik sah damals anders aus, ohne Falten im Gesicht, und das Haar trug er kurz geschoren, und von 'nem Schnurrbart war auch nichts zu sehen. Ich kenn' ihn ja auch nur in Matrosenluft, in die Sture Nilson ihn sofort gesteckt hatte. Es ist verflucht! Wenn Jansen hier wäre, mit dem er viel mehr zusammen war als mit mir, dann könnte der Ihnen sagen, ob er es ist oder nicht... Was für Augen hat er?“

„Was für Augen?“

„Ja. Schwarz oder braun?“

„Aber, Dopmann, das müssen Sie doch wissen!“

„Nein, das weiß ich eben nicht — ich bin nämlich 'n bißchen farbenblind. Hab' selber nichts davon gewußt, bis mein letzter Kapitän es bemerkte und ich der Seefahrt Lebewohl sagen mußte. Ich konnte schließlich keine Laternen und keine Lichter mehr richtig ausmachen, so schlimm war es am Ende geworden... Hat er nicht braune Augen?“

„Herr Marchand? Nein, tiefschwarze.“

„Sehen Sie! Und ich dachte, er hätte braune gehabt!“ Dopmann ruckte unglücklich mit den Schultern.

„Ihrer Behauptung nach hat Ihr Moré zusammen mit dem Kapitän Nilson unsaubere Geschäfte gemacht. In welcher Art?“

Dopmann grinste. „Ich will Ihnen sagen, von welcher Art diese Geschäfte waren, aber ich brauche Ihnen nur ein Geschäft zu nennen, Herr, dann wissen Sie genug! Wir fuhren seinerzeit nur an

der Chinaküste, und eines bösen Tages, Herr, explodierte was im Borschiff mit Höllenlärm. Wir liefen hin und rissen die Luken auf: Eine Stichflamme schoß hervor, hoch wie ein Haus! Wir schrien. Denn Feuer im Schiff ist Grauen und Tod, Herr! Wir stürzten zu den Booten und fierten sie zu Wasser; denn jeder hatte mit einem Blick erfaßt, daß bei diesem Feuer nichts mehr zu retten war. Nur hinein in die Boote! Und dann fort vom Schiff! Und obgleich sozusagen nach der Explosion höchster Alarm gegeben war, verbrannten doch vier Farbige, die vor den Kesseln gearbeitet hatten; so schnell stand das Schiff in Flammen... Das große Nachspiel konnte nicht ausbleiben: Die Versicherungsgesellschaft strengte einen Prozeß an. Wir hatten Stückgut geladen. Was kann nun unter Stückgut mit Höllenlärm explodieren?“

Dopmann, erregt und ergrimmt, griff sich mit den Fäusten in die Aufschläge seiner Jacke und schüttelte sie. „Zehn Mann mindestens waren wir, die die Explosion gehört hatten, die Detonation. Es war eine Bombe und nichts anderes, Herr! Und wie wir vor Gericht standen und ausagten, da erinnerte sich einer nach dem anderen immer mehr an Dinge, die verflucht auffällig gewesen waren, Herr! Sture Nilson hatte vor dieser Fahrt Feueralarm gegeben — das ist an sich nichts Auffälliges, denn nach der Seefahrtsordnung muß Feueralarm geübt werden —, aber man muß Sture Nilson kennen. Der hatte sich bis dahin und dahinten an der Chinaküste den Dreck um Feueralarm gekümmert! Weshalb aber nun auf einmal Feueralarm? Und ein anderer sagte aus, er habe beobachtet, wie Nilson einmal von Rettungsboot zu Rettungsboot gegangen sei, sie prüfte und bekloppte und selbst die Davits unterfuchte. Dann ließ er sogar den Wasservorrat auffüllen oder erneuern. Man muß nun Sture Nilson kennen! Bis dahin hatte er sich den Dreck um die Boot gekümmert, und ob das Wasser in den Tanks verfault war oder nicht... Aber einerlei, Herr: Die Versicherungsgesellschaft verlor den Prozeß, und von da an fuhr Sture Nilson sein neues Schiff. Wer ihm den Prozeß nicht zuletzt hatte gewinnen helfen, war Edouard Moré gewesen. Er hatte wie ein Advokat geredet. Er be-

## Rechts Fallschirmjäger marschieren

Bei der großen Parade der stolzen Wehrmacht des Dritten Reiches am Geburtstag des Führers in Berlin wurden die Fallschirmjäger, Deutschlands junge kühne Waffengattung, von den unzähligen Zuschauern mit besonders stürmischer Begeisterung begrüßt

Aufnahme Scherl









Spiel am Brunnen. Fröhlich plätschern die kleinen Bückeburger Mädels am sonnenhellen Morgen des schönen Maientags  
Aufnahme Dr. Strache

schwor, daß Nilson ein zuverlässiger und ehrsamer Kapitän sei, und verstand es, das von uns Vorgebrachte zu entkräften oder als Irrtum oder selbst als gehässige und nur gegen Nilson gezielte Auslage hinzustellen. . . . So war es, Herr!"

Und Dopmann, als habe man ihm widersprochen, hämmerte die Faust auf den Tisch. Im nächsten Augenblick lachte er wütend. „Was soll ich Ihnen noch weiter erzählen? Vielleicht noch das, daß ein Chinese Six später von einem Ladeoffizier dabei gefaßt wurde, wie er unter die Ladung 'nen kleinen Kasten schmuggeln wollte? Dieser Kasten entpuppte sich als harmlose Höllenmaschine, Herr, und der Engländer knüpfte Mister Six kurzerhand auf. Ist es aber nun nicht zum Lachen, Herr, wenn ich Ihnen sage, daß Mister Six gut Freund mit Moré und Nilson gewesen ist und an dem Tage bei uns an Bord war, als wir in die Luft gingen? Merken Sie was, oder merken Sie nichts?" Und Dopmanns Faust sauste wieder auf den Tisch nieder, daß die Tassen sprangen.

Reuter setzte den Hut auf. „Nun, ich danke Ihnen, Dopmann! Ich werde mir Herrn Marchand genauer ansehen und nötigenfalls die Polizei benachrichtigen. Vorläufig aber tragen Sie, bitte, die Sache nicht weiter!"

„Wie Sie wollen. Ich bin kein Waschweib.“

Reuter nahm wieder den Hut ab und tupfte sich die Stirn.

Dopmann räusperte sich, trat ans Fenster, schlug den Vorhang zurück und winkte seinem Besucher, auch heranzutreten.

Reuter blickte die schmale Gasse hinunter, die er gekommen war. Das Zimmer mußte quer über dem Torweg liegen.

„Es ist eine Sackgasse“, erklärte nun Dopmann auch. „Hinter dem Tor liegt nur noch ein Speicher samt einem großen Lagerhof. Als ich am Sonnabend nach Hause ging, fiel mir auf, daß ein Auto hinter mir herkam; ich dachte mir aber nichts dabei. Dann aber, als ich in die Gasse einbog, hatt' ich das Gefühl, als wär' nun ein Mensch hinter mir her. Ich hatte tüchtig getrunken, jawohl, aber ich werde nie richtig duhn, und zu hören verstehe ich auch. Verdammte noch mal! dachte ich und fing an zu singen, um den Schatten hinter mir nicht mißtrauisch zu machen, und dann drehte ich mich blitzschnell um. Hinter mir war ein Kerl — jawohl!

Er blieb auch stehen. Als ich dann hier nach oben kam, machte Else Licht an; das tut sie immer, wenn ich nachts nach Hause komme. Ich machte das Licht gleich wieder aus und guckte durch die Gardine. Der Kerl stand an die achtzig Schritt entfernt, an die Hauswand gelehnt! Im Mondlicht konnten wir ihn stehen sehen, denn ich zeigte ihn auch Else. Nachher ging er dann.“

„Sie meinen, es könnte Marchand — oder Moré gewesen sein?“

„Kann man's wissen? Es ist verflucht!“ Alexander Reuter ging und nahm die Straße wieder unter seine Füße: Straßen, die sich endlos aneinanderreihen wie seine Fragen.

War Marchand Edouard Moré? Ging er auf denselben riesenhaften Betrug aus, wie er ihn nach Dopmanns Behauptung schon einmal mit dem Kapitän Nilson unternommen hatte? Wußte er, daß Violet seine Schwester war? Oder waren sie alle drei durch einen irrsinnigen Zufall zusammengetrieben worden? Oder hatte er sich Violet längst zu erkennen gegeben und spielten sie ihm beide ein ungeheuerliches Spiel vor? Oder mußte er nun Violet einweißen? Oder sollte er zur Polizei gehen? Oder zu Hülsberg?

Fragen, Fragen — und dieselben Fragen, die ihn auf seinem Hinweg zu Dopmann bestürmt hatten. Was sollte er tun?

Ihm blieb zum Handeln nur noch diese eine Nacht. Morgen früh startete seine Maschine nach Berlin, und morgen abend hielt er sein Referat in der Wirtschaftskammer über die Devisenlage Danzigs. Die Möglichkeit, diesen Vortrag abzusagen, schied aus; er konnte nicht einige Duzend Herren, die zu ernststen Beratungen zusammenkamen, im Stich lassen!

Seine Füße schmerzten. Er stellte sich gegen ein Eisengeländer und starrte ins Wasser. Es war nicht anders gewesen, als er zu Dopmann auf dem Anmarsch gewesen war; jetzt war er auf dem Rückweg, und er überlegte wieder daselbe. Er stand wie ein Wanderer, der sich im Wattenmeer verlaufen hat: Auf einmal ist die Flut da; sie kommt nicht von der Seeite allein, sie kommt von überall her, auch vom Rücken; sie quillt auch aus dem Boden — der Boden wird weicher, immer weicher, und schließlich gibt es nur Wasser und Ewigkeit. . . .

Ein Mädchen stellte sich neben ihn, mit rotem Mund und gierigen Augen.

Er wandte sich zum Gehen. Es roch nach Teer, Eisen und Öl.

„Bleib doch!“ rief das Mädchen.

Und nach Brackwasser roch es. . . .

Das Haar verklebt, das Gesicht bestaubt und den Kragen verschwitz, so trat er Violet gegenüber.

Sie stieß einen kleinen Schrei aus. „Alexander —!“

Er warf Mantel und Hut aufs Sofa und sah sie an.

Arme Violet!

„Du bist krank, Alexander?“ Sie kam auf ihn zu und packte ihn bei den Armen. „Was ist, Alexander? Lieber Gott: Was ist?“

Er antwortete ganz ruhig und ganz ernst: „Ich kann es dir noch nicht sagen, Violet.“

„Sprich! Bitte: Sprich!“

„Es geht noch nicht, Violet.“ Er fuhr sich mit Daumen und Zeigefinger in die Augenwinkel. Er konnte ihr nun sagen: Marchand ist Edouard, dein Bruder, aber freue dich nicht, Violet! Denn dein Bruder ist ein Verbrecher, und wer weiß, wieviel Staatsanwaltschaften ihn jetzt schon wieder suchen? Ich muß ihn der Polizei übergeben! Das könnte er nun sagen. Er konnte aber auch noch schweigen und abwarten, ob das Schiff mit der Ladung käme oder nicht. Im letzten Fall rettete sie alle nichts; dann war es seine Pflicht, die Behörden zu benachrichtigen, das Gehörte anzuzeigen und Dopmanns Namen zu

nennen. Kam aber Schiff und Ladung ordnungsgemäß an, gab es eine dritte Möglichkeit. Dann konnte er die Entscheidung in Violets Hände ganz allein legen. Er konnte dann sagen: Marchand muß dein Bruder sein, aber er ist ein Verbrecher! In meinem Hause kann er nicht bleiben. Was willst du tun?

„Ist es, weil ich mit Marchand Tennis gespielt habe?“ fragte sie auf einmal und trat zurück.

„Ach, Violet —!“

Sie trat noch weiter zurück. „Wir haben uns ausgesprochen, Alexander. . . .“

Er stieß den Kopf vor. „Ihr habt — was?“

„Es ist nicht leicht, zu sagen, was ich sagen muß. . . .“

„Violet —!“ Er schrie. „Er wird dich betrügen, wie er Duzende betrogen hat!“ Er schrie und war wie um alle Sinne gebracht vor Angst.

Eine Totenblässe überzog ihr Gesicht. „Du weißt es?“

„Ich weiß es! Bei allem, was mir heilig ist: Ich spreche die Wahrheit, Violet!“

\*

Sture Nilson wanderte zu seinem Schiff, mit bedächtigen langen Schritten und in schlaffiger Haltung. Er hatte die Faust in der Tasche und zwischen den Fingern Marchands Kabel. Er kam von der Hauptpost. Er grinste, und seine farblosen Augen glitzerten. Dann zog er die Faust aus der Tasche und schauerte sich mit der linken Hand den rechten Handrücken; seine Handrücken waren mit Sommerprossen und kleinen rötlichen Haaren bedeckt.

Sture Nilson murmelte: „Well! Well!“, und seine Augen glitzerten noch stärker, nicht falsch und nicht tückisch, nein, geradezu vergnügt, belustigt und fröhlich, als habe er einen tollen, aber harmlosen Streich ausgeheckt und freue sich nun, daß er ihm so gut gelungen sei.

Als er dem Liegeplatz des Schiffes näher kam, nahm er sich wieder in Gewalt; sein Gesicht wurde gleichmütiger. Und als er über Deck schritt, war er wieder alt, mißtrauisch und verkniffen, wie immer. Auf Deck sah er sich um. Es war niemand zu sehen, nicht einmal der Zipfel einer Wache. „Roger!“ rief er dann, als er den Schiffsjungen schlafend auf dem Vorschiff bemerkte.

Der Junge fuhr auf und rieb sich die Augen.

Nilson klemmte beide Daumen hinter die Armelöcher seiner Weste. „Wer hat die Wache, Roger?“ Ehe der Junge antworten konnte, daß er es nicht wußte, tauchte der Kopf eines Matrosen aus dem Niedergang auf. „Hier — ich!“

„Alles in Ordnung?“

„Alles.“

„Morgen früh Rise, Rise!“

„All right! Wohin?“

„Danzig. Sag dem Ersten Steuermann Bescheid: Morgen früh sechs Uhr Rise, Rise!“ Dann verschwand Nilson in seiner Kajüte, die Daumen immer noch hinter die Armelöcher seiner Weste geklemmt. Er setzte sich hinter seinen Schreibtisch, zog die Fächer auf und suchte Papiere zusammen. Es herrschte keine besondere Ordnung bei Sture Nilson, und es dauerte daher eine ganze Weile, ehe er alles Gesuchte gefunden hatte.

Er überflog die Mannschaftsrolle. Von den sechs- unddreißig Mann der Besatzung, die er auf großer Fahrt nötig hatte, hatte er acht abgemustert. In der Ostsee waren sie überflüssig; er konnte dies ver-

antworten. Er durchblätterte die Zertifikate, nahm Frachtvertrag vor und studierte die Tiefgangsmarken und Komossemente. Die Papiere waren in Ordnung. Er fand dann auch sein Kapitänspatent und schauerte sich grinsend das Rinn, dessen Bartstoppeln schon verdächtig gegen die Handfläche kratzten. Er legte alle Papiere geordnet zusammen und verschloß sie in der mittellsten Schublade.

Als er sich, abwartend und den Atem angehalten, umsah, fiel sein Blick auf die erledigten Komossemente, die an einem gebogenen Haken neben dem Schreibtisch hingen. Er blinzelte die Komossemente



an: Gute Konnossemente — aber das Marchands war das beste! Er nahm aus seinem Wandschrank eine Flasche Rum und ein Glas, goß sich ein und trank. Im Spiegel erblickte er nun sein Bild: sein längliches, gealtertes Gesicht mit dünnen hellen Augenbrauen.

Ja, er war alt geworden, und darum hatte er es satt, auf einem Steamer durch die Ozeane zu schaukeln. Er wollte nun seine Ruhe haben, ein für alle Male. Er stellte sich ein Häuschen in den Staaten vor und klimpernde Dollars in der Tasche. Er war nie ein Gentleman gewesen und machte kein Hehl daraus; er hatte aber auch gar nicht die Absicht, es nun auf seine alten Tage zu werden. Er hatte viel Geld verdient, zum Beispiel an der Chinaküste, wo es immer etwas zu schmuggeln gab, aber er hatte auch ebenso schnell das Geld wieder ausgegeben. Und alle diese kleinen Zöllner, diese Blutsauger, die immer die Fäuste aufhielten — hatten sie ihm nicht so viel Geld abgezapft, daß sie fast besser lebten als er? Es war kein ruhiges Leben gewesen — verdammte, nein! Es war auch ekelhaft, nachts immer die Ratten in den Laderäumen oder in den Wänden rasseln und pfeifen zu hören, oder Mehlwürmer in der Suppe zu finden, in Australien nur Hammelfleisch zu essen und Kakerlaken totzuschlagen... Ein Häuschen in den Staaten und klimpernde Dollars — das hatte er sich jetzt verdient! Auf diese stumme Rede, die er seinem Spiegelbild hielt, goß Sture Nilson sich ein ganzes Portweinglas mit Rum voll, trank und stellte Flasche und Glas in den Wandschrank zurück.

Dann trat er wieder auf Deck hinaus und schlenderte langsam nach vorn. Er hatte Glück: Er fand den Matrosen, den er suchte. Der stand über eine Zinkwanne gebeugt und wusch sich.

„Hast du nicht die Hundewache, Lawton?“

Lawton kämmte sich mit seinen zehn Fingern das lange nasse schwarze Haar aus dem Gesicht und nickte brummig.

„Aber du hast ein Mädchen an Land?“ fragte Nilson weiter. Es mochte stimmen oder nicht — das war bedeutungslos: Wenn Lawton kein Mädchen an Land hätte, würde er es erfinden.

„Natürlich.“

„Dann lauf für heute! Ich gehe nicht von Bord.“ Nilson schlenderte weiter. Es war nichts Auffälliges, was er da eben angeordnet hatte; niemand konnte es ihm später vorhalten, sofern überhaupt jemand darauf verfiel, er habe wohl die Wache aus einem ganz bestimmten Grund allein übernommen. Er hatte in diesem Punkt gut vorgearbeitet und konnte fünf, zehn Matrosen aufzählen, denen er gelegentlich die Wache im Hafen abgenommen hatte. Er war alt und kannte das Leben im Hafen; es stand ihm bis zum Hals. Er blieb an Bord, um seine Ruhe zu haben. Mochten dafür die Kerle laufen! Zwei brauchten im Hafen nicht Wache zu stehen. Und schlafen konnte er ohnehin nicht — das war allgemein bekannt; er schlief immer erst bei Tagesgrauen ein...

Der Abend kam, die Mitternacht. Es war still im Hafen und auf dem „Apollo“. Sture Nilson hatte die Fenster seiner Kajüte geöffnet. Die Rumflasche vor ihm auf dem Schreibtisch war leer, aber eine Flasche Rum war keine erwähnenswerte Menge für Sture Nilson; nur seine Stirn hatte sich ein wenig gerötet.

Er trat auf Deck hinaus und lauschte. Der ganze Hafen war zur Ruhe gegangen; nur von weit her, von der Stadtseite, kamen Lachen und Lärmen. Er blickte zum Himmel auf und rieb sich wieder den Handrücken.

Der Himmel hatte sich bedeckt. Das war nicht schlecht — verdammte, nein! Ein klarer, heller Sternenhimmel wäre für zufällig wache Augen unangenehmer.

Er rundete das ganze Schiff; er hatte ja die Wache. Er würde auch in den Maschinenraum hinuntersteigen und nachsehen, ob vor den Kesseln alles in Ordnung wäre. Es gehörte aber ebenso zu seinen Pflichten, die Laderäume zu überprüfen, ob etwa ein Feuer durch Selbstentzündung der Ladung ausgebrochen sei. Es wäre ja nicht das erstemal, daß auf solche teuflische Art ein Schiff brennte. Er ging in seine Kajüte zurück und zog alle Fenster zu. Dann nahm er aus dem Schreibtisch einen Kasten heraus, eine größere Zigarrenkiste, stellte sie vor sich hin und blickte sich noch einmal rundum. Nichts. Kein Laut. Und alle Fenster zugezogen. Er öffnete den Kasten, stellte an einer Uhr und verband zwei Drähte mit dem Werk. Es ging sehr schnell. Dann verließ er die Kajüte wieder, indem er sich langsam durch die Tür schob, Kopf und Hals weit vorgestreckt.

Als er das Deck so leer und verlassen fand wie zuvor, klemmte er die Kiste unter die Jacke. Am Kai leuchteten spärliche Bogenlampen; auf Deck war es dunkel. Nur das Oberlicht des Maschinenschachts brannte, und der Niedergang war farg erhellt.

Sture Nilson hatte keine Furcht, daß er mit der Kiste unter dem Arm in die Luft flöge oder daß er stolperte, fiel und in Atome zerrissen würde. Sie war ihm ein trefflicher Lehrmeister gewesen: Seine Höllenmaschinen funktionierten auf die Sekunde... Nein: Sture Nilson hatte keine Furcht, daß er einen Fehler begangen hätte und eine unfreiwillige Himmelfahrt antreten müßte.

Der Laderaum zwei — ein gähnender, abgrundtiefer Schacht, schwarz wie ein Teerfaß. Ratten pfeifen, und Holz knisterte; sonst war es still. Aber die Hitze stand wie eine Wand im Laderaum.

Er knippte seine Taschenlampe an und kletterte gewandt und schnell von Kiste zu Kiste. Die Ratten tobten, erobert über die nächtliche Störung in ihrem Bezirk, und gerade, als er seinen Kasten so untergebracht hatte, daß ein Erfolg nicht mehr in Frage gestellt schien, und sich wieder aufrichtete, sah eine große schwarze Dicht vor ihm im Regal seiner Lampe. Sie sah hoch aufgerichtet und gloßte ihn hämisch an... Nilson spuckte nach ihr; die Ratte verschwand. Als



## Gründlich hinter den Zähnen putzen — Denn dort sitzt der Zahnstein!

Meist hinter den unteren Vorderzähnen sitzt der Zahnstein. Ihn zu bekämpfen — dazu gehört zweierlei: eine Zahnpasta, die besonders auf die Bekämpfung des Zahnsteins abgestellt ist, und kräftiges Bürsten vor allem an der Rückseite der Zähne!

Zähneputzen mit Solidox ist Mundhygiene! Diese vorzügliche Zahnpasta ist nicht nur von köstlich erfrischendem Geschmack und großer Reinigungskraft — sie bekämpft durch ihren Gehalt an Sulfurizin-Oleat den Zahnstein — und das macht sie so wertvoll!

Zahn  
stein  
bekämpfend

Das Besondere an Solidox Zahnpasta ist der durch Deutsches Reichspatent geschützte Gehalt an Sulfurizin-Oleat gegen Zahnstein.

# SOLIDOX

Tube 40 Pf. Große Tube 60 Pf.

Die Qualitäts-Zahnpasta für alle



Nilson wieder auf Deck stand, lachte er grimmig vor sich hin. Jetzt würde er den Ratten einheizen! Auf seinem Schiff waren sie zum letzten Male Gäste gewesen, die seiner Wut, seinem Haß und vor allen Dingen jeder Vernichtung gehöhnt hatten!

Er ging in seine Kajüte zurück, zog Jacke und Weste ab und legte sich auf die Koje.

Die Stunden fielen. Er hörte die Leute an Bord zurückkommen und über Deck zum Niedergang gehen, er hörte an jedem Schritt, wer betrunken und wer nüchtern war, und immer, wenn einer verschwunden war, war ihm, Nilson, zumute, als werde es nun auf dem Schiff noch stiller.

Dann fiel er in Halbschlaf. Er sank in einen Schacht, der schwarz und abgrundtief war wie der Laderaum zwei. Er hörte die Ratten pfeifen und grinste vor Schadenfreude — aber er wußte es nicht . . .

Um sechs Uhr früh trillerten die Pfeifen über Deck. Das Schiff erzitterte leise; die Maschinen begannen zu arbeiten.

„Los vorn und achtern!“ rief der Erste Steuermann.

Die Trossen flogen herüber; die Maschinen arbeiteten stärker. Der „Apollo“ verließ Stockholm.

Der Himmel war mit Wolken bedeckt, aber es regnete nicht. Als die schwedische Küste mit ihren vorgelagerten Schären versank, verließ Sture Nilson die Brücke und überließ dem Steuermann allein die Führung des Schiffes.

Bis fünf Uhr nachmittags war eine lange Zeit, und Sture Nilson wanderte auf Deck umher und guckte in den Himmel, als die ersten Tropfen fielen. Die Maschine arbeitete gleichmäßig. Die See war nicht bewegt; das Schiff fuhr ruhig, wie in einem Teich.

Um fünf Uhr würde es einen Höllenlärm im Laderaum geben, und der Schrei „Feuer! Feuer im Schiff!“ würde über Deck rasen. Ein gräßlicher Schrei, wenn man überrascht wurde; halb so schlimm, wenn man vorbereitet war.

Er blieb stehen und guckte auf seine Fußspitzen. Es fiel ihm allerlei ein.

Er hatte damals einen Narren an dem Lausbengel Edouard Moré gefressen, gerade, als hätte er in jenen Stunden schon gewittert, daß ihm dieser aufgeweckte Junge einmal nützlich sein könnte. Und hatte er's vielleicht zu bereuen gehabt, diesen aufgeweckten Jungen an Bord behalten zu haben? Verdammt, nein! Wie es damals eine reine Hexerei gewesen sein mußte, daß sich das Bürschchen mit den polierten Fingernägeln in sein gewiß nicht zugängliches Herz hineinschwadroniert hatte, so ging es erst recht mit dem Teufel zu, daß er dieses Findelkind bald nicht mehr missen konnte.

Sture Nilson fuhr herum und zuckte zusammen. Ein Matrose kam aus dem Niedergang gestürzt, faltweiß im Gesicht.

„Was ist los?“ Nilson hielt den Atem an. Der Matrose stöhnte. „Nichts!“

Nilson stieß erleichtert den Atem durch die Nase, fauchte dann: „Warum läufst du denn?“

Der Matrose hielt sich die Hand vor den Mund; sein Gesicht war immer noch faltweiß.

Und nun begriff Nilson. „Aha! Erst besauft ihr euch, und nun kommt's oben wieder 'raus? Vorwärts! Vorwärts!“ Er machte mit dem Kopf eine ruckende Bewegung zur Keling hin.

Der Matrose lief an die Keling und beugte sich weit über . . .

Sture Nilson setzte seinen ruhelosen Marsch um das Schiff fort. Er hatte, nicht zu leugnen, einen Schreck bekommen, aber er beruhigte sich ebenso schnell. Er hatte nach Six' Lehren das Kästchen gebastelt. Es würde nicht vor fünf Uhr loshüpfen — verdammt, nein!

Und wahr und wahrhaftig: Er hatte es nicht zu bereuen gehabt, diesen Edouard Moré an Bord behalten zu haben! Den ersten großen Dienst hatte der ihm hernach an der Chinaküste erwiesen, als er, Nilson, eine Ladung mit hunderttausend Silberr-dollar an Bord bekommen hatte und schon unterschreiben wollte, daß er sie ordnungsmäßig empfangen hätte. Da war Moré, dieses blutjunge Kerlchen, förmlich in die Luft gegangen. Ob er sein eigenes Todesurteil unterschreiben wolle? Ob er vielleicht dabeigewesen sei, wie man das Geld in die Kisten gezählt habe? Man sei in China, zum Satan! Man könne auch Steine versiegeln, zum Satan! Er solle unterschreiben, daß er die Kisten zwar erhalten habe, aber für ihren Inhalt keine Verantwortung übernehme, Herr des Himmels noch mal —!

Der Matrose kam von der Keling zurück und verschwand wieder im Niedergang.

„Wenn du nichts zu tun hast, leg dich aufs Ohr!“ rief Nilson ihm nach. Eine rührende Leutfeligkeit hatte ihn ergriffen.

Denn Edouard Moré hatte ihm damals wirklich einen großen Dienst erwiesen. Er hatte nämlich recht behalten: Steine und kein einziger Silberr-dollar waren in den Kisten gewesen! Und er, Nilson, wäre seines Lebens nicht mehr froh geworden, wenn er für den Inhalt mit seiner Unterschrift gebürgt hätte, wie er's vorgehabt hatte. Man hätte ihn dann damit festgenagelt, daß die Kisten auf dem Schiff beraubt worden wären und er dafür die Verantwortung trüge. Ja: Edouard Moré hatte ihn vor einer unverzeihlichen Torheit bewahrt, aber auch seine Lehren aus diesem Erlebnis gezogen. Was andere konnten, verstand er, der helle Junge, auch, wenn nicht noch besser. Jene Halunken hatten Steine statt Dollars in die Kisten gepackt — das war ein Tip, an dem einer wie Edouard Moré sich entzünden mußte; und schon damals hatten sie sich

in die Hand versichert, daß sie diesen „Fall“ nicht aus den Augen verlieren wollten. Sture Nilson begab sich in seine Kajüte. Nun war es schon drei Uhr geworden. Aber er war nicht erregter, er würde auch um fünf nicht erregter sein.

Das Meer war ruhig. Sie würden ohne Gefahr die Boote aussetzen können und aufgenommen werden; hier war die Schiffsfahrtsstraße ja befahren. Der Dampfer „Apollo“ würde lichterloh brennen und versaufen. Die Ladung betrug sechshunderttausend Mark, und mit vierhunderttausend war das Schiff obendrein noch versichert. Bei allem würde also eine runde Million herauspringen, und selbst dann, wenn die Versicherungsge-

ellschaft erheblich drückte und abschriebe, spränge für sie beide eine so glatte runde Summe heraus, daß sie behaglich davon leben könnten.

Nilson legte sich wieder auf die Koje. Er war so ruhig, daß er einzuschlafen fürchtete. Er griff deshalb nach dem Becker und stellte ihn auf eine Viertelstunde vor fünf.

Eine kleine Weile dachte er dann wieder alles durcheinander. Six, der Chineser, fiel ihm wieder ein, und selbstverständlich, daß Edouard diesen schließlichen Halunken aufgestöbert hatte.

Halb vier? Jetzt lief die Zeit — verdammt!

Er blieb aber weiter still und ruhig, vielleicht deshalb so ruhig, weil er schon einmal auf einem Schiff gefahren war, das einen solchen Kasten unter der Ladung gehabt hatte. Nur, daß damals Six die ganze Angelegenheit übernommen hatte. Und es hatte auf die Sekunde genau geklappt! Freilich: Vier Farbige hatten dabei das Leben verloren. Aber es gab so viele Farbige; auf der Erde wimmelte es von ihnen, wie in einem alten Schiff von Ratten und Katten. Ah, diese Viecher! Wie würden sie um fünf Uhr springen und tanzen!

Und plötzlich legte Nilson sich die Frage vor, weshalb er ausgerechnet die Ratten mit seinem Haß verfolgt. Er wußte es nicht zu sagen. Er sträubte sich, zu glauben, daß er sie nur deshalb so hasse, weil sie so tückisch, so ekelig, so zerstörend und so wenig wert waren — wie er . . . Er nagte sich die Lippen, die dünn und immer ein wenig bläulich waren. Halb fünf —!

Es würde auch eine Verhandlung vor dem Seeamt geben, selbstverständlich. Man würde vielleicht auch darauf hinweisen, daß ihm vor neun Jahren dasselbe Unglück widerfahren sei. Er würde die Achseln zucken: Was konnte er dafür, daß er von solchem Pech verfolgt wurde? Und, verdammt, war die Welt nicht voll von merkwürdigen und unheimlichen Schiffsunfällen? Es waren Schiffe mit Mann und Maus verschwunden, und das bis in die jüngsten Tage hinein, und Schiffe, die seetüchtig und mit besten nautischen Einrichtungen ausgerüstet gewesen waren, und sie waren nicht einmal in der Weite des Ozeans versunken — verdammt, nein: in der Nordsee, im Kanal, sozusagen unter den Augen der Küste. Berufene und Unberufene, Kapitäne und Schiffsingenieure und blutige Laien hatten sich mit den Ursachen dieser Katastrophen befaßt und ihre Köpfe vor Grübeln und Knobeln bis zur Weißglut erhitzt, aber diese Geheimnisse erhellt hatte bis auf den heutigen Tag niemand. Seebeben konnten die Ursachen sein, Maschinenexplosionen, Sabotage, Kohlenentzündungen und eben Feuer. Auf diese Katastrophen würde er die Herren vom Seeamt hinweisen, wenn sie zu dreist würden . . .

Zehn Minuten vor fünf —!

Er sprang auf, guckte in den Spiegel und sah ein unraffiertes bleiches Gesicht . . . blickte durchs Fenster. Die See war immer noch blank und still, wie ein Teich. Gut zum Booteaussetzen — gut, gut!

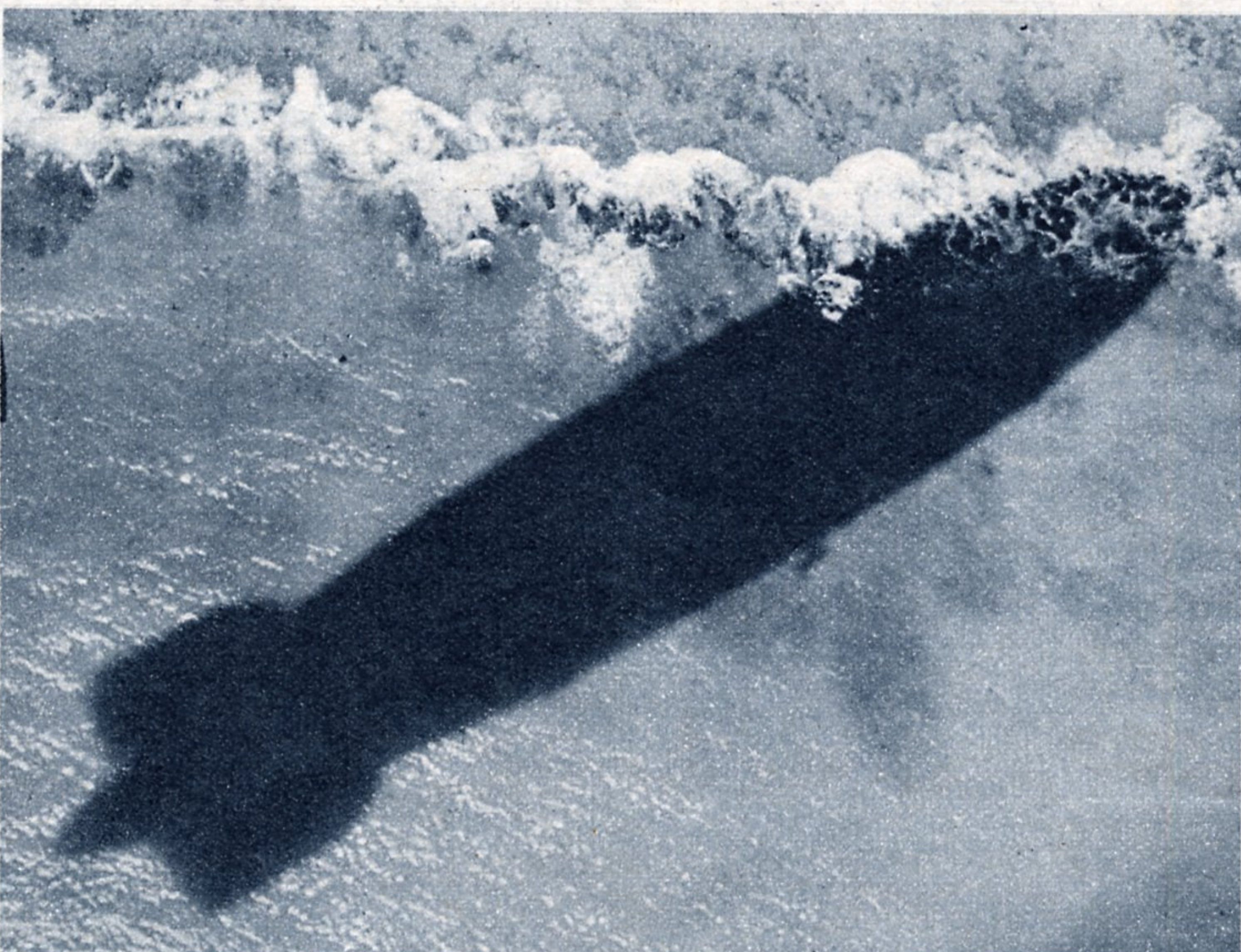
Er entkorkte eine neue Flasche, trank zwei Gläser und stellte Flasche und Glas auf den Schreibtisch. Nun fiel ihm plötzlich auf, daß der Schreibtisch zu blank, zu sauber, zu aufgeklart und zu hergerichtet ausähe. Er schloß hastig ein Fach auf und breitete wahllos Papiere aus.

Fünf Minuten vor fünf —!

Es würde ein Höllenlärm werden und ein Höllenfeuer; im Handumdrehen würde der Laderaum zwei ein Flammenmeer sein. Kistenholz, Papier und Holzwolle brannten ebenso gut wie Öl oder Petroleum. Das Feuer würde auf die anderen Laderäume überspringen; er würde mit einem Blick die aussichtslose Lage feststellen und Befehl zum Verlassen des Schiffes geben.

Drei Minuten — zwei Minuten . . . Der Becker tickte gleichmütig, wie immer. Er starrte auf das Zifferblatt und hielt die Flasche mit der Faust umspannt. Jetzt: Fünf Uhr —!

F O R T S E T Z U N G F O L G T



Ein Torpedo, das in rasender Geschwindigkeit durch das Wasser schießt? Nein, der Schatten des Zeppelins über der Brandung vor der brasilianischen Küste

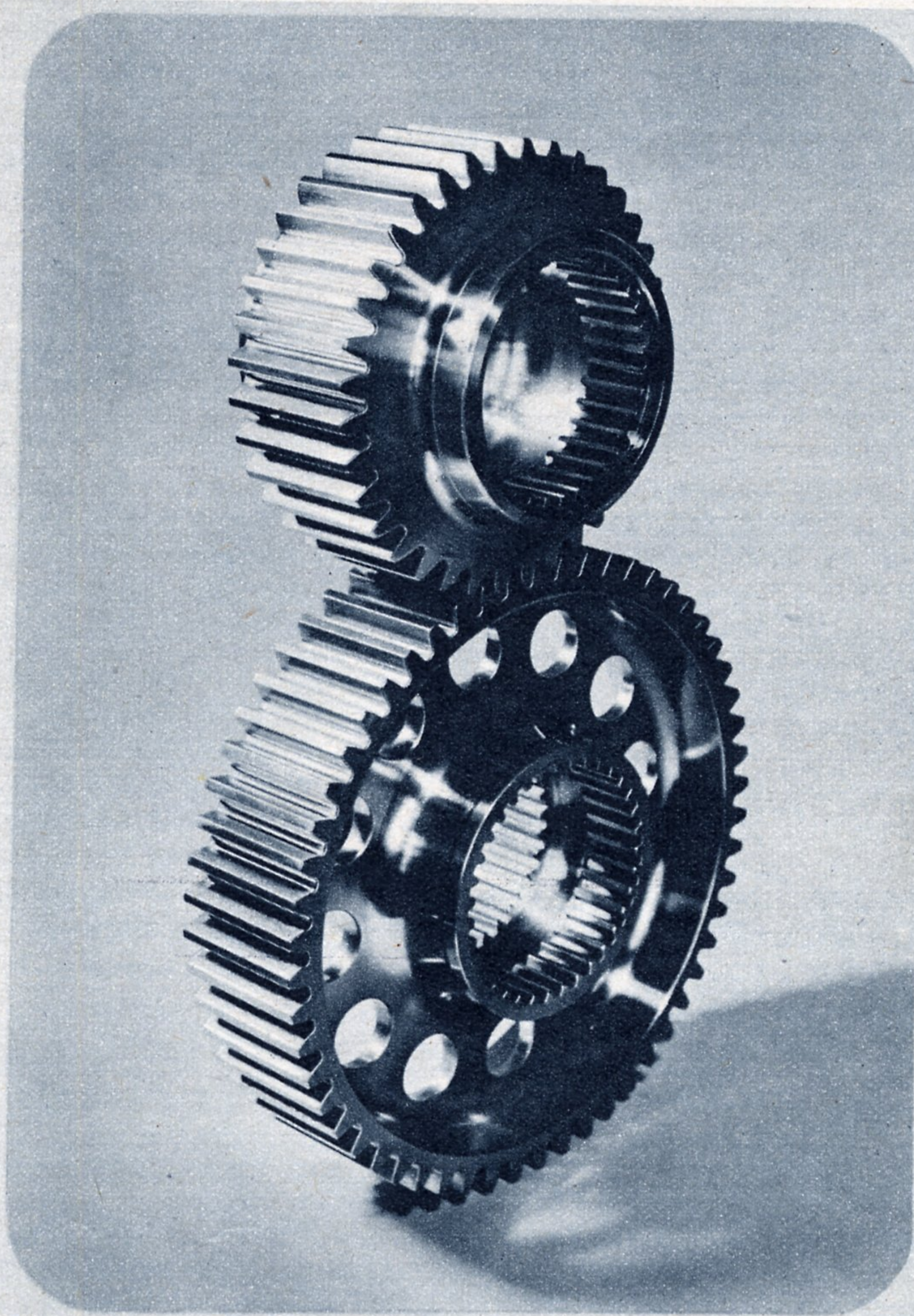
Aufnahme Rondophot



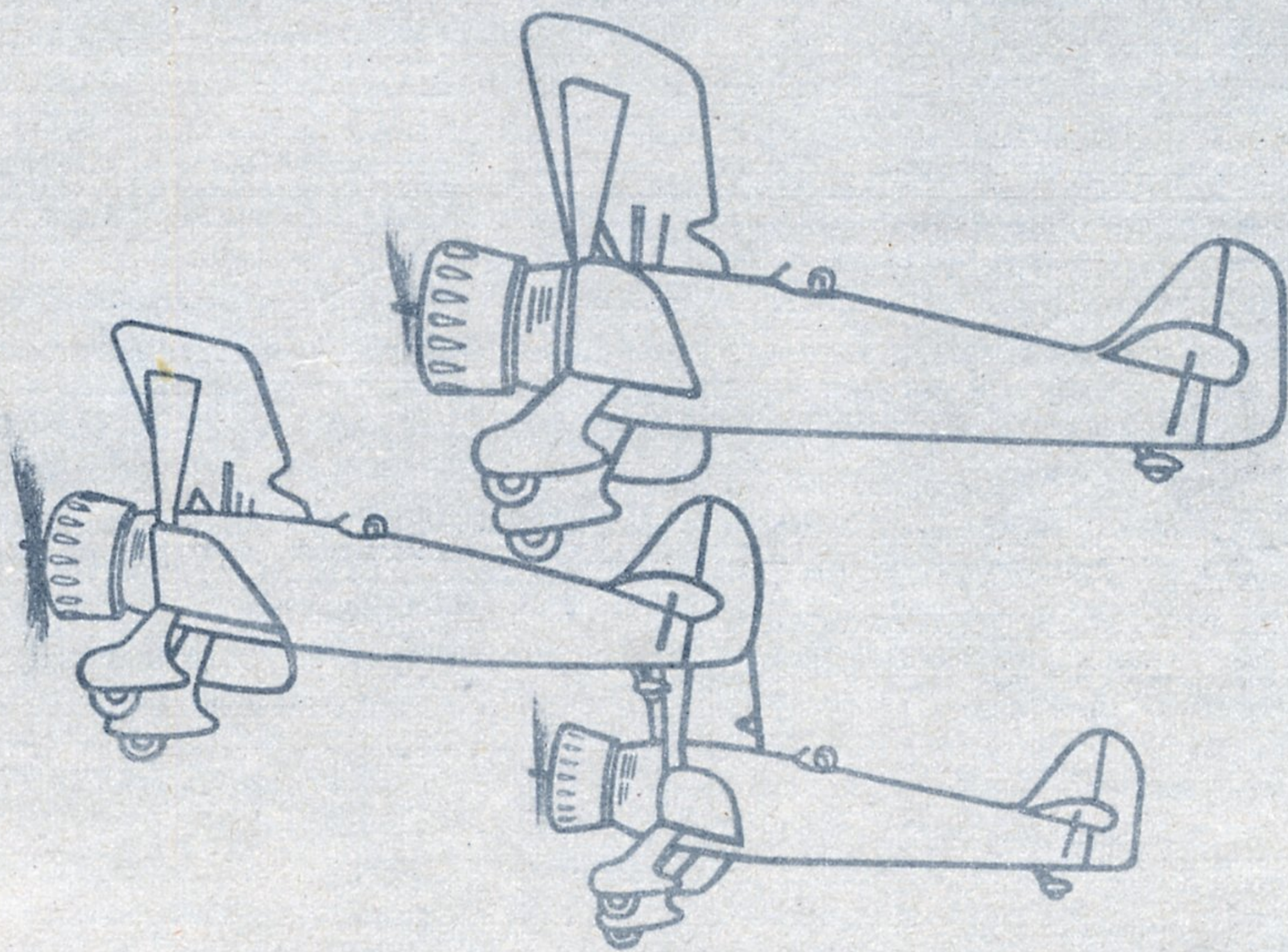
Die schnellen NSU-Maschinen  
mit der guten Straßenlage



NSU WERKE AKTIENGESELLSCHAFT NECKARSULM



BRENDEL



Deutsche Reichspost  
Postreifeinheit Nr. 1492  
Berlin

X 5 00 RM  
Postreifeinheit

Postsporbuch  
Nr. 5.125.912

Deutsche Reichspost

*Reisen kostengünstiger mit  
Postreifeinheit  
Postsporbuch  
Reisen - beginnen - billig!*

Deutsche Reichspost

KOLLMANN GETRIEBEBAU  
G. M. B. H.  
LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG



# Alarm am Tor

Von Herbert Scharowski

Erst vor kurzem ist die mehr als sechstausend Kilometer lange Fluglinie Rom-Addis Abeba, die über Bengasi, Kairo, Wadi Halfa und Khartum auf erythräisches und äthiopisches Gebiet führt, in ständigen Betrieb genommen worden. Damit ist die schnellste nur mögliche Verbindung zwischen Rom und der Hauptstadt Abessinien geschaffen; ein Flug dauert dreieinhalb Tage. Selbstverständlich kann diese Fluglinie, die dreimal in der Woche befliegen wird, nicht für einen Gütergroßverkehr herangezogen werden. Der mit der zunehmenden wirtschaftlichen Erschließung ständig wachsende Güteraustausch zwischen Mutterland und Imperium ist nach

wie vor auf den Schiffsweg angewiesen. Dieser Weg führt durch den von den Engländern bewachten Suezkanal zu den italienischen Häfen Massaua und Assab am Roten Meer und weiter durch die enge Meeresstraße Bab-el-Mandeb, das „Tor der Tränen“, nach Dschibuti. Die Bedeutung dieses Hafens nahe dem „Tor der Tränen“ beruht auf der Eisenbahnlinie Dschibuti-Addis Abeba, dem einzigen Schienenweg ins Innere Abessinien. Dschibuti aber ist französisch. Die sich aus dieser Tatsache ergebenden Fragen und die Entwicklung, die zu der Festsetzung Frankreichs an der Hauptpforte zu Äthiopien geführt haben, beleuchtet unser Artikel.

Über Dschibuti ist schon mancher Fluch ausgestoßen worden. Er kam aus den dürren Kehlen der Europäer, die sich in der Backofenhitze dieser Hafensstadt am Eingang zur Hölle wähnten, und es waren zumeist keine Schwächlinge, die hier zu lästern begannen, sondern Männer, die keinem Abenteuer und Risiko abgeneigt waren — wenn es sich lohnte. Die meiste Zeit aber, seit Dschibuti sozusagen in das Blickfeld Europas trat, hat es sich nicht „gelohnt“. Man kann heute ohne Übertreibung behaupten, daß auch Frankreich diesen Küstenplatz an dem glühenden Golf von Tadjura noch bis vor gar nicht so langer Zeit nur als wenig angenehme Erinnerung an hochfliegende, doch zerronnene Träume betrachtete. Wenn es heute anders geworden ist und Dschibuti ein Wert zugesprochen wird, der längst abgebucht war, so ist das bestimmt nicht Frankreichs Verdienst. Heute ist freilich viel von wohlverworbenen Rechten und eisern zu verteidigenden Fußbreiten Landes die Rede, und gerade darum verlohnt es sich, einmal den Wegen der Entwicklung nachzugehen, die zu einer ernsten politischen Frage geführt haben. Mit einer Tragikomödie begann es. Das war um die Mitte der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Deutschland, oder vielmehr die Summe der deutschen Staaten, war völlig von dem Vormachtkampf zwischen Preußen und Österreich in Anspruch genommen, Frankreich aber, das eben mit England zusammen im Krimkrieg die Machtprobe gegen Rußland erfolgreich bestanden hatte, richtete entschlossen seinen Blick auf eine Machterweiterung in außereuropäischen Ländern und suchte besonders im Fernen Osten sich Positionen zu sichern.

Nichts war naheliegender, als daß Frankreich nach englischem Vorbild sich Stützpunkte auf dem Weg nach dem Osten zu sichern suchte. Lesseps war dabei, den Gedanken des Suez-Kanalbaus der Verwirklichung nahezubringen. Und wer einmal den Suezkanal durchfahren wollte, der mußte auch die Meerenge zwischen Aden auf arabischer Seite und dem afrikanischen Festland, die Straße Bab-el-Mandeb, das „Tor der Tränen“, passieren. Inmitten dieses „Tors der Tränen“ liegt die Insel Perim, das naturgegebene Vorhängeschloß, das das Rote Meer vom Indischen Ozean trennt. Weiß der Teufel, warum die Engländer sich mit der Besetzung Adens an der Südwestspitze Arabiens begnügt

hatten — jedenfalls begriff man in Frankreich eher den Wert Perims als Sperrfort zum Roten Meer. Und so erhielt ein französischer Oberst den rühmlichen Auftrag, die Insel Perim für die glorreiche Nation in Besitz zu nehmen. Seines Namens erinnert man sich wahrscheinlich nur in der Familiengeschichte mit Mißbehagen, in den offiziellen Akten ist er diskreterweise nicht überliefert. Frankreich hat gute Weine, und auch die Deutschen mögen sie gern. Es ist anzunehmen, daß auch besagter Oberst einen gehörigen guten Tropfen mannhaft vertragen konnte, aber mit dem Whisky haperte es vielleicht. Jedenfalls steht fest, daß Frankreichs Abgesandter, der das strenge Gebot des Stillschweigens seinen Offizieren gegenüber eisern durchgeführt hatte, nach der Landung in Aden bei dem vom englischen Gouverneur gereichten Gastmahl in treuherziger Erinnerung an die im Krimkrieg bewährte Kampfgemeinschaft offener wurde. Es bereitete ihm eine Freude, dem Repräsentanten Großbritanniens in später Stunde die vertrauensvolle Mitteilung zu machen, daß man vom nächsten Morgen an treue Nachbarschaft halten könne — England in Aden, Frankreich auf Perim. Selten ist eine Botschaft freudiger aufgenommen worden wie diese, der Engländer ließ Flasche auf Flasche springen — insgeheim aber beorderte er eine Marinemannschaft, die noch in gleicher fröhlicher Nacht die Insel Perim für England in Besitz zu nehmen hatte. Als am nächsten Morgen Frankreichs Oberst in beschwingter Stimmung von seinem Kriegsschiff aus Perim in Augenschein nahm, sah er den Union-Jack lustig im Winde wehen.

Diese Entdeckung war nicht nur für den Obersten sehr unangenehm, sondern eine glatte Blamage Frankreichs. In dem eifrigen Bemühen, die Scharte auszuweken und doch in das dortige englische Interessengebiet einzudringen, versiel man auf eine nahegelegene Bucht an der afrikanischen Küste und nahm den Platz Obock am Nordeingang des Golfs von Tadjura in Besitz. Das Prestige war wieder einmal gerettet, und im übrigen nahm man in Frankreich nicht viel Notiz von der Neuerwerbung, deren rechtlicher Titel mehr als zweifelhaft war, nämlich auf einem Vertrag mit einem dort ansässigen Sklavenhändler beruhte. Erst zwei Jahrzehnte später kam in dem Kommandanten

de Lagarde ein Mann nach Obock, der mit klarem Blick die Ausichtslosigkeit der französischen Stellung auf dieser Nordseite des Golfs erkannte und nach längerem Forschen sich für Dschibuti auf der gegenüberliegenden Seite entschied. Das Hinterland, Wüste und Dornbuschsteppe, war zwar ebensowenig wert wie Obock, aber Dschibuti eignete sich wenigstens als Hafen.

Während die Häuptlinge des Obock umschließenden Danakilandes überhaupt nicht gefragt worden waren, trat Lagarde nun wenigstens mit den Häuptlingen des Hinterlandes von Dschibuti, des Somalilandes, in Verbindung und erreichte es, daß sie sich mit einem Protektorat Frankreichs einverstanden erklärten. Mehr ist der wüstenbedeckte Küstenstreifen auch bis heute nicht geworden. Die Grenzverhältnisse gegenüber Abessinien wurden schließlich 1897 in einem Vertrag Frankreichs mit Kaiser Menelik geregelt, aber auch Menelik konnte nicht über Land bestimmen, das ihm nicht gehörte, und an der Somali- und Danakilküste hatte er niemals Einfluß besessen. Über die Grenzziehung ist übrigens auch heute noch keine Einigkeit erzielt; auf jeden Fall aber ist daran festzuhalten, daß Somaliland nicht etwa eine französische Kolonie ist, wenn auch französische Landkarten das Gegenteil behaupten.

Lagarde ist wahrscheinlich auch der erste gewesen, der auf den Gedanken eines Bahnbaues nach Abessinien kam. Dieser Gedanke lag freilich nahe, denn wer überhaupt Dschibuti einen anderen Wert als den eines reichlich unbedeutenden Stützpunktes nach Fernost zumessen wollte, der mußte seinen Blick über den Wüstenstrich des Küstenlandes hinweg auf das wirtschaftlich vielversprechende und unter Meneliks Einfluß immer mehr konsolidierte Abessinien richten. Lagarde wechselte den Platz seiner Tätigkeit — er ging als französischer Gesandter nach Addis Abeba.

Was sich hier am Hofe Meneliks in den neunziger Jahren und um die Jahrhundertwende an diplomatischer Rivalität, offenen Vereinbarungen und heimlichen Vertragsbrüchen, Bestechungen und Drohungen abspielte, das ist ein getreues Spiegelbild der heftigen Machtkämpfe in der großen europäischen Politik. Im Jahre 1894 gelang es, Menelik zu einer Bahnkonzession zu bewegen. Eine der



# der Tränen



Übersicht über die wichtigen Verkehrswege Äthiopiens, die heute bei der wirtschaftlichen Erschließung des Landes neben der Eisenbahnlinie Dschibuti-Addis Abeba wachsende Bedeutung gewinnen. Oben: Französisch-Somaliland mit dem Golf von Tadjura, an dem Dschibuti liegt

● NAIROBI



abenteuerlichen Figuren der Kolonialgeschichte, der Schweizer Ingenieur Ig, Minister und Vertrauter Menelik's, erhielt die Konzession und teilte sie mit dem Franzosen Chefneux. Nun wurde eine französische Eisenbahngesellschaft gegründet, und 1897 war es soweit, daß man mit dem Bau beginnen konnte.

Es war die Zeit, als Frankreichs koloniale Hoffnungen den höchsten Gipfel erklommen hatten. Der italienische Rivale schien nach der unglücklichen Schlacht bei Adua einigermaßen ausgeschaltet zu sein, und gegen Englands Machtansprüche plante man, einen Kiegel quer durch Afrika zu schieben, vom Roten Meer bis zur Küste des Atlantik. Da holte England zum Gegenschlag aus: In Faschoda am Weißen Nil trat Lord Kitchener dem französischen Kolonialoffizier Marchand mit Übermacht entgegen und zwang ihn zur Aufgabe des beanspruchten Sudangebotes. Frankreich und England standen am Rande eines Krieges, aber England gab nicht nach und erwies sich als der Stärkere, der sich seinen Weg von Kairo zum Kap nicht versperren ließ. Mit dieser Entscheidung von Faschoda im Jahre 1898 war eigentlich auch schon Dschibuti's Rolle besiegelt; die große Bedeutung, die ihm französische Hoffnungen als Ausgangspunkt der französischen Querachse hatten zuweisen wollen, erwies sich als Irrtum.

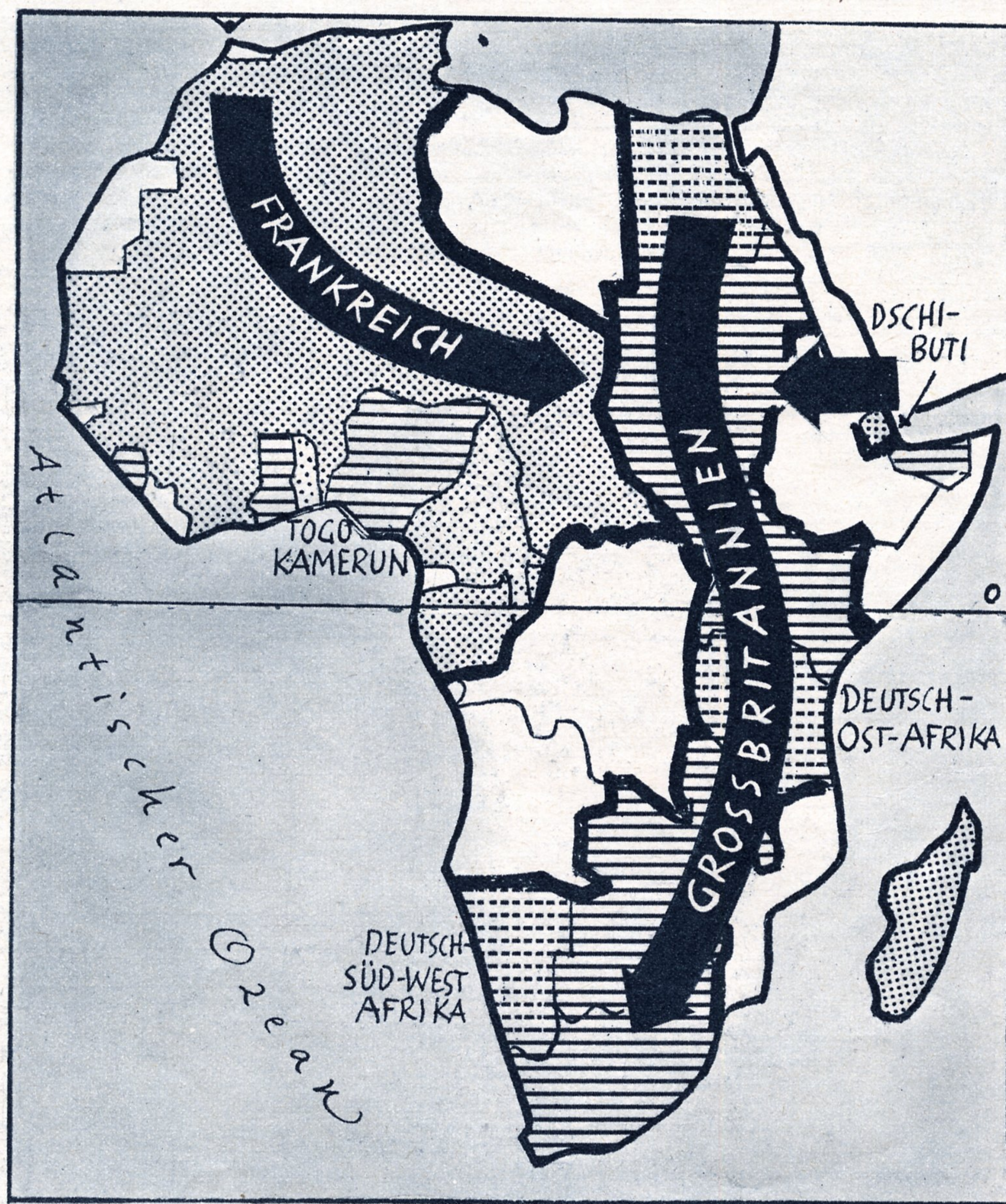
Noch einmal gab es einen Sturm in Paris, als

England der Bahngesellschaft, die in finanzielle Schwierigkeiten geraten war, eifertig beisprang. Der englische Einfluß mußte wenigstens hier um jeden Preis ausgeschaltet werden, und so übernahm die französische Regierung die Garantie für die Bahn. Jetzt aber wurde Menelik mißtrauisch; es heißt, daß der englische Gesandte an diesem Mißtrauen nicht ganz unschuldig war. Menelik zog die Konzession zurück, und es bedurfte der stärksten Anstrengungen Frankreichs, um den Negus wieder bereitwilliger zu machen. Erst im Jahre 1908 kam ein Abkommen zustande, nach dem Abessinien an Frankreich einen Gebietsstreifen von 15 Meter Breite zu jeder Seite des künftigen Schienenweges abtrat. Immerhin begegnete der Bau auch weiter solchen Schwierigkeiten, daß die Strecke bis Addis Abeba erst 1915 in Betrieb genommen werden konnte.

Bei der Entwicklung, die die Bahn seither genommen hat, heben sich zwei Abschnitte deutlich voneinander ab: Der erste Abschnitt zeigt einen Eisenbahnbetrieb, wie er auf den Verkehr mit einem noch nicht erschlossenen afrikanischen Lande zugeschnitten ist: Der Export an Kaffee, Häuten und Fellen, Elfenbein und Straußenfedern ließ sich ebenso wie der Import, bei dem Salz an erster Stelle stand, mit je einem Güterzug wöchentlich mühelos bewältigen. Da die Bahn auf diesen Betriebsumfang eingestellt war und entsprechend hohe Frachttarife

festgelegt hatte, so rentierte sie sich und sicherte den Aktionären einen guten Gewinn. Von den rund 34 000 Aktien befand sich etwa ein Viertel im Besitze des Negus, während rund 26 000 in französischen Händen waren, der Großteil davon im Besitze der Regierung. 1935 verkaufte die französische Regierung 2500 Aktien an Italien. Das war kurz vor Ausbruch des italienisch-abessinischen Krieges.

Wenn wir oben von einem zweiten Abschnitt der Entwicklung sprachen, so wollen wir jetzt nur die Ertragszahlen wiedergeben, die von der Dschibuti-bahn in den Jahren 1935 bis 1937 ausgewiesen wurden. Danach betrug der Bruttoertrag 1935 27 Millionen Francs; er stieg 1936 auf 60,6 Millionen und erreichte 1937 88,8 Millionen. Die Dividende stieg im gleichen Zeitraum von 181 Francs je Aktie auf 487 Francs. 1935 begann Italiens Vormarsch nach Abessinien. Der Aufschwung der Dschibuti-bahn geht also parallel zu den Erschließungsarbeiten, die Italien in Angriff nahm. Hatten weder Handel noch Verkehr in Dschibuti im ersten Entwicklungsabschnitt, nämlich zur Zeit des Negus, eine sonderliche Hebung erfahren — der Eisenbahngewinn floß ja in andere Taschen —, so jagte die neue sprunghafte Entwicklung die gemächliche Hafenstadt geradezu auf. Schiffe fanden keinen Ankerplatz mehr, die Lagerhäuser liefen über, die Kais waren verstopft — es kam so viel Leben nach Dschibuti, daß es nicht mehr mitkam. Frankreich witterte das Geschäft und begann sogar zu bauen — aber es blieb rücksichtslos darauf bedacht, sich sein Monopol zu wahren, und hielt trotz einer geringen Ermäßigung die Bahntarife auf einer Höhe, die einzig in der Welt ist. So steht es also: Mit der Dschibuti-bahn macht sich Frankreich zum Nutznießer der italienischen Erschließung Abessiniens, an der es keinen Anteil hat; durch seine Tarifpolitik hindert es aber zugleich den Aufbau des Hinterlandes, von dem allein die Existenz der Bahn abhängt. Denn ohne Abessinien könnte die Dschibuti-bahn morgen ihren Betrieb einstellen — aus dem sterilen Boden des Somalilandes lassen sich schwerlich befördernswerte Güter hervorzaubern. Und das wirft eine andere Frage auf: Ist es klug von Frankreich, aus seinem ewigen Sorgenkind Dschibuti jetzt einen reichen Erben machen zu wollen? Gewiß, als einziger Schienenweg zur Hauptstadt ist die Dschibuti-bahn bei der Aufbauarbeit des Imperiums dringend vonnöten. Aber es wäre gefährlich, wenn Frankreich daraus den Schluß zöge, es hätte die Italiener in der Hand. Schon sind in den ersten sieben Monaten des Jahres 1938 20 000 t Güter im Lastkraftwagen von Addis Abeba nach dem italienischen Hafen Assab am Roten Meer befördert worden. Von Addis Abeba am Roten Meer ging über Dessie ungefähr die gleiche Gütermenge. Das ist schon fast die Hälfte der 1937 auf der Dschibuti-bahn beförderten Gütermengen, die so dem Bahntransport entzogen wurden. Schon sind mehr als 3000 Kilometer der projektierten Imperiumsstraßen fertiggestellt. Der Lastkraftwagentransport stellt sich zwar trotz der Tariffhöhe der Dschibuti-bahn immer noch wesentlich teurer, aber trotzdem täte Frankreich gut daran, es auf keinen Wirtschaftskampf ankommen zu lassen. Auch der Glaube, daß der Bau einer Eisenbahn auf Imperiumsgebiet Italien viel zu teuer kommen würde (nur aus diesem Grunde nämlich gestatteten 1906 England und Frankreich den Italienern die Projektierung einer nord-südlichen Bahnlinie von Massaua über Addis Abeba nach Mogadischu an der Küste von Italienisch-Somaliland), sollte Frankreich nicht davon abhalten, die Lage Dschibutis nach Gesichtspunkten der Vernunft zu erwägen. Die Folgerung kann immer nur die sein, daß auf die Dauer gesehen die Italiener die Franzosen in der Hand haben, und nicht umgekehrt. Denn nur die wirtschaftliche Zusammenarbeit mit dem Imperium gibt der Dschibuti-bahn eine Existenzberechtigung, und ohne die Bahn ist Dschibuti nichts. Ob die Gemeinschaft der Interessen zu einem Ausgleich führen oder ob Frankreich sein Monopol weiter zu mißbrauchen versuchen wird, das muß die Zukunft lehren.



Eine historische Reminiszenz: Der Zug der französischen Kolonialpolitik zu der Zeit, als der Bau der Bahn Dschibuti-Addis Abeba begann. Die von England erstrebte Verbindung von Kairo bis zum Kap sollte durch einen französischen Querriegel durchschnitten werden. Das Scheitern dieses Planes, der mit der Entscheidung von Faschoda vollzogen war, nahm auch Dschibuti die ihm zgedachte Bedeutung

Zeichnungen von A. Eigener



# Aus allen Himmelsrichtungen

## Internationale Luftfahrt-Ausstellung

Die diesjährige Internationale Luftfahrt-Ausstellung findet vom 8. bis 23. Juli in Brüssel statt. Während Großbritannien 2000 qm für die Ausstellung zur Verfügung stehen, haben Deutschland und Frankreich je 1600 qm Fläche, die Niederlande 600 qm und Belgien 800 qm belegt.

## Ballonsperre mit Lautsprechern

Einer englischen Meldung zufolge wurden in London Versuche unternommen, Einheiten der Londoner Ballonsperre mit Lautsprechern zu versehen. Der Versuch soll recht guten Erfolg gehabt haben, verlautet doch, daß auf diese Weise durch Lautsprecher an die Bevölkerung gegebene Anweisungen je nach der Höhe des Ballons von 1½ bis 5 km einwandfrei und deutlich wahrnehmbar gewesen sind.

## Letzte Reise des „Kreuz des Südens“

Das berühmte alte Fokker-Flugzeug des vor Jahren bei einem Erfindungsflug verschollenen australischen Fliegers Kingsford-Smith, „Kreuz des Südens“, wurde von dem australischen Luftwaffenstützpunkt Richmond nach dem Kingsford-Smith-Flughafen in Mascot befördert, um dort in einer im Abfertigungsgebäude des Flughafens untergebrachten Flugzeugschau seinen ständigen Platz zu finden. Kingsford-Smith hatte seinerzeit das Flugzeug „Kreuz des Südens“, mit dem er zahlreiche gefahrvolle Pionierflüge unternommen hat, an die australische Regierung unter der Bedingung verkauft, daß die Maschine niemals mehr geflogen wird. Unter Berücksichtigung dieser Be-

dingung wurde jetzt das Flugzeug auch auf dem Landwege zu seinem Ehrenplatz befördert.

## Neunjährige Jungen als „Amateurfunker“

Eine wahrlich nicht alltägliche Störung des Flugfunkverkehrs wird aus Amerika berichtet. Zwei neunjährige Jungen drangen in eine Funkbude der American Airlines ein und hantierten sorglos an den Funkapparaten, ohne zu wissen, daß sie dauernd Funkzeichen in den Äther schickten, die sich zunächst niemand erklären konnte. Das Spiel der Jungen brachte die Nachbarstationen und die in Reichweite befindlichen Bordfunker in einige Verwirrung, um so mehr, als angesichts der ungünstigen Witterung richtige Funkverbindungen unmöglich waren. Länger als eine Viertelstunde trieben die kleinen „Amateurfunker“ ihren Spuß, ehe sie erwischt wurden.

## Sie fragen - wir antworten

### Trudeln

Frage: Ist das Trudeln so gefährlich, wie man häufig hört?

Antwort: Die Frage läßt sich weder mit einem glatten Ja noch mit einem Nein beantworten. Es kommt darauf an, wer am Steuer sitzt und welches Flugzeug trudelt. Ein ausgebildeter Kunstflieger kann ohne Gefahr so viel trudeln, wie er will. Grundsätzlich ist das Trudeln ein unerwünschter Flugzustand, der bei manchen Flugzeugen eintritt, wenn sie überzogen werden, d. h. wenn sie unter eine gewisse Mindestgeschwindigkeit gekommen sind.

Das Flugzeug dreht sich dann um eine Achse, die außerhalb der Rumpflängsachse liegt, steil nach unten. Alle Steuerungs-Ausschläge bleiben vergeblich, denn die Ruderflächen sind ohne Druck. Nur eine bestimmte Kombination der Steuerung kann den Trudelzustand beenden. Heute wird jedes neue Flugzeug in besonders hierfür gebauten Windkanälen sorgfältig auf seine Trudeleigenschaften untersucht.

### Kanonenflugzeuge

Frage: Wie weit ist man mit dem Einbau von Kanonen an Bord von Kriegsflugzeugen?

Antwort: Die Verwendung von Kanonen in Flugzeugen ist sehr weit gediehen. Bei den großen Kampfflugzeugen kommen sie vielfach zur Verwendung. Der Einbau von Kanonen in Flugzeugen ist eine Frage der Rückstoßaufnahme. Maschinengewehre haben wir — wie jeder weiß — schon seit 25 Jahren in Flugzeugen. Die Verwendung von Kanonen aber stellt besonders hohe Anforderungen an die Festigkeit der Flugzeugzellen, da ja der Rückstoß der abgefeuerten Kanone um soviel stärker ist als der eines Maschinengewehrs. Es kann sich also nur um kleinkalibrige Kanonen handeln, die in der Hauptsache Sprenggeschosse verfeuern. Die Flugzeugkanone ist darum besonders gefährlich, weil sie einmal die Eröffnung des Feuers auf größere Entfernungen gestattet und weil andererseits ein einziger Treffer genügt, um das feindliche Flugzeug außer Gefecht zu setzen. Die — man möchte sagen — eleganteste Lösung des Einbaus der Flugzeugkanonen ist der „Schuß durch den Motor“. In der hohlen Motorwelle liegt das Geschützrohr eingebettet und feuert durch die ebenfalls hohle Propellerhabe.

### Fliegerrede

Frage: Was versteht man unter einer Fliegerrede?

Antwort: Das kameradschaftliche Verhältnis zwischen dem Flugzeugführer, der in der Fliegersprache kurz „Emil“ genannt wird, und dem Beobachter, der allgemein nur „Franz“ heißt.



## Sekunden höchster Spannung

liegen zwischen Absprung und Landung. Die Vorbereitungen und der Sprung selbst stellen große Anforderungen an Mut, Fähigkeit, Entschlußkraft und Ausdauer und verlangen äußerste Konzentration. Hier ist Dextro-Energen ein erprobter Helfer. Schon einige Täfelchen ergänzen die Kraftreserven, erhöhen Frische und Spannkraft und steigern die Leistungsfähigkeit, ohne ein Reizmittel zu sein. Erhältl. in Apotheken, Drogerien u. Reformhäusern. Päckchen 30 Pf.





# Der Adler ruft die Jugend

## Was du von **Wind** und **Wolken** wissen muß!



Aufn. Rondophot

Die Luftbewegung ist für jede Art des Fliegens wichtig. Besonders eng aber hängt der Segelflug — sei es für Modell oder bemannten Segler — mit allen atmosphärischen Vorgängen zusammen. Die Luft ist das Element des Fliegers, sie trägt seine Maschine, und sie ist es, die er mit allen ihren Überraschungen und Tücken genau kennen muß. Der Wind hilft ihm, aber er kann ihn auch vernichten.

Die für den Segler wichtigsten Luftbewegungen sind die Aufwinde, die entweder als „Hangaufwinde“ an Hindernissen oder als „Thermische Aufwinde“ auftreten. Durch unablässige Schulung

ist es möglich, diese Aufwinde zum Teil am Gelände und an den verschiedenen Wolkenbildungen zu erkennen. Besonders Haufen- und Kumuluswolken (s. Abb. 1) beenden einen derartigen Wärmeschlauch. Auch über Ortschaften, Erhebungen usw. trifft man solche Aufwinde an. Selbstverständlich sind auch zwischen den Wolken Luftbewegungen vorhanden, Wolkenaufwinde, die gerade für die letzten Jahre auf dem Gebiete des Segelflugs besondere Bedeutung haben. Sie sind es, welche unseren Segelfliegern die großen Strecken- und Höhenrekorde der letzten Jahre ermöglichten. Wenn man sie geschickt auszunutzen versteht, kann man große Strecken über Flachland segeln und sogar Gebirge an der Leeseite anfliegen bzw. überfliegen, ohne große Höhenverluste erleiden zu müssen. Besonders Wolken, die gerade im Entstehen sind, also noch aus einem Schleier bestehen, haben einen recht starken Aufwind, der oft so stark ist, daß es Fliegern mit leistungsfähigen Maschinen gelang, über diesen Wolken zu fliegen. Gewitterwolken und vor allem Kaltluftinbrüche, die sich unter die warme Luftschicht vorschieben, erzeugen ganz bedeutende Aufwinde. Gewitterwolken wie überhaupt alle Wolken sind nur von erfahrenen Segelfliegern als Aufwinde zu benutzen, da es unter ihnen äußerst böig ist.

Das „thermische Segelfliegen“ ist die „Hohe Schule“ des Segelfliegers; hierbei gibt es noch eine besondere Art, und zwar den reinen Thermikflug, bei dem nicht mehr Aufwinde verwendet werden, die man an Wolkenbildungen und Hängen erkennen kann, sondern der Segler nutzt Aufwindschläuche, die dadurch entstehen, daß sich die von der Warmluft mitgeführte Feuchtigkeit in großen Höhen kondensiert, ohne daß Wolken entstehen. In diesen Aufwindschläuchen benötigt man jedoch ein sehr gutes Barometer, welches das Steigen oder Fallen unverzüglich anzeigt.

Das Gebiet der „thermischen Aufwinde“ ist äußerst umfangreich. Wer sich ei-

gehender damit beschäftigen will, sei auf die Arbeiten von Professor Dr. Georgii „Der Segelflug und seine Kraftwellen im Luftmeer“ und Dr. Roths „Wetterkunde für Flieger“, beide im Verlag Klatzing erschienen, hingewiesen.

Wir wollen uns nun kurz mit verschiedenen Luftbewegungen beschäftigen, die an Hängen und bei verschiedenen natürlichen Hindernissen wie Häusern, Bäumen usw. auftreten. An jedem Hindernis entstehen Wirbel bzw. Ablenkungen. Stellen wir uns zum Beispiel ein Bachbett vor, in dem das Wasser ohne Hindernis fließt. Es eilt ohne Wellen oder Wirbel dahin. Legen wir in die Mitte des Baches einen Stein, der gerade so groß ist, daß er etwas aus dem Wasser herausragt, so teilt es sich, und es entstehen Ablenkungen; je größer das Hindernis ist, um so komplizierter und vielfältiger werden die Verwindungen sein. Genau so ist es bei den Luftbewegungen. Aus diesen Erkenntnissen heraus muß man auch die Wahl des Geländes vornehmen.

Aus Abb. 2 können wir den Verlauf von Luftströmungen erkennen, die von einem Haus und von Bäumen abgelenkt werden und außerdem noch auf einen Hang aufstreifen. Eine von rechts kommende Luftbewegung prallt zuerst auf das Haus auf, streicht dann darüber, um sich an dem hohen Baum neuerdings zu „stoßen“. Die Luftbewegung kehrt um, es bildet sich ein Wirbel. Hinter den Bäumen entsteht eine Art „Luftleerer Raum“, da die Luftbewegung vor ihnen abgehalten wurde, so daß wieder Luftmengen von links nach rechts strömen. Ein zweiter Wirbel ist entstanden. Diese Ablenkungen können nun für den Segelflieger, der sie zu spät bemerkt, recht verhängnisvoll werden. Fast in allen Fällen ist dann eine „Bruchlandung“ nicht mehr zu vermeiden. Auch an Steilhängen können sich besonders bei stärkerem Wind derartige Wirbel bilden.

Hangwinde, die sich besonders für längere Pendelflüge eignen, entstehen an langen Hängen. Je länger diese sind, um so besser ist es. Durch das Kurven verliert man immer an Höhe. Ist dann eine genügend lange Strecke vorhanden, bei der man den Aufwind ausnützen kann, bleibt man um so länger in der Luft. Selbstverständlich muß auch der Hang möglichst frei liegen, so daß ihn der Wind ungehindert anbläst.

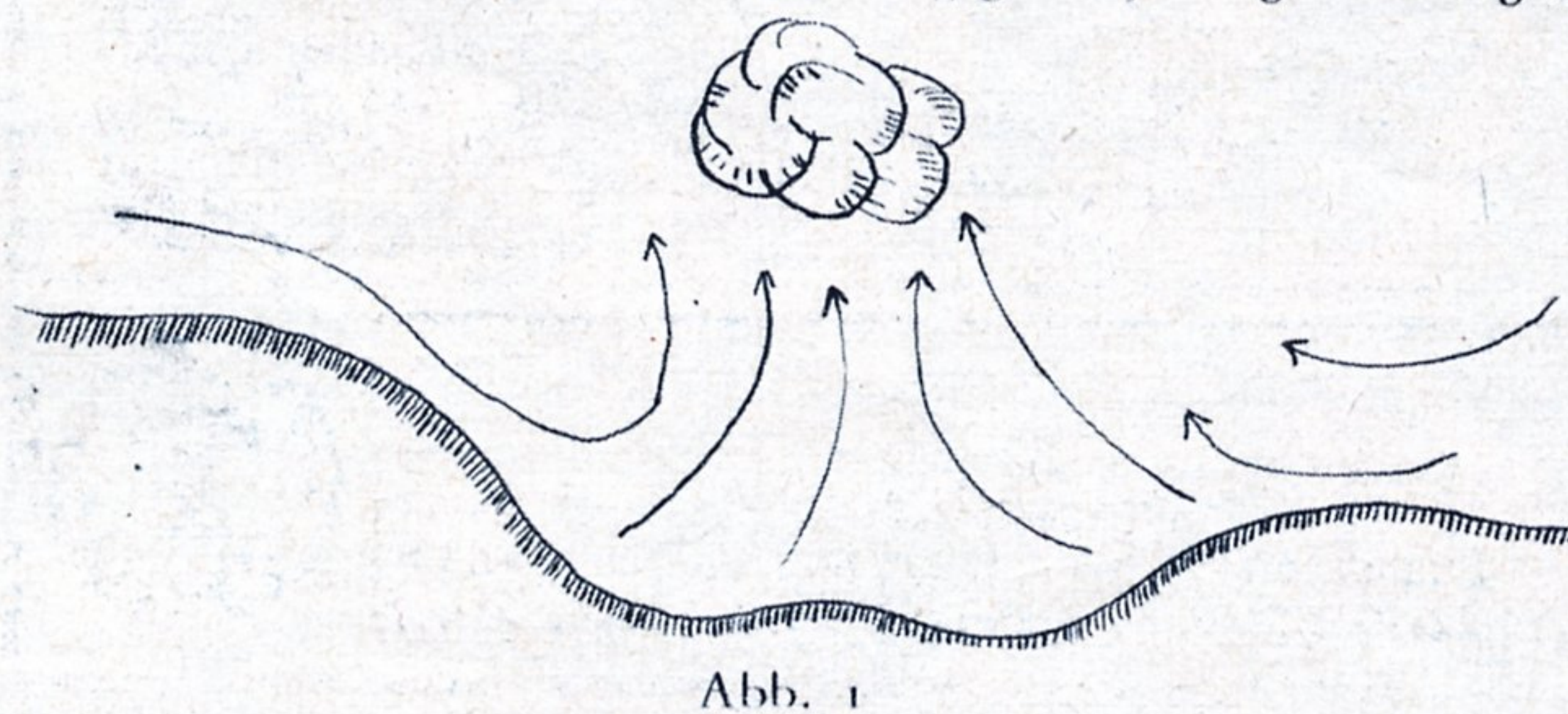


Abb. 1



Abb. 2

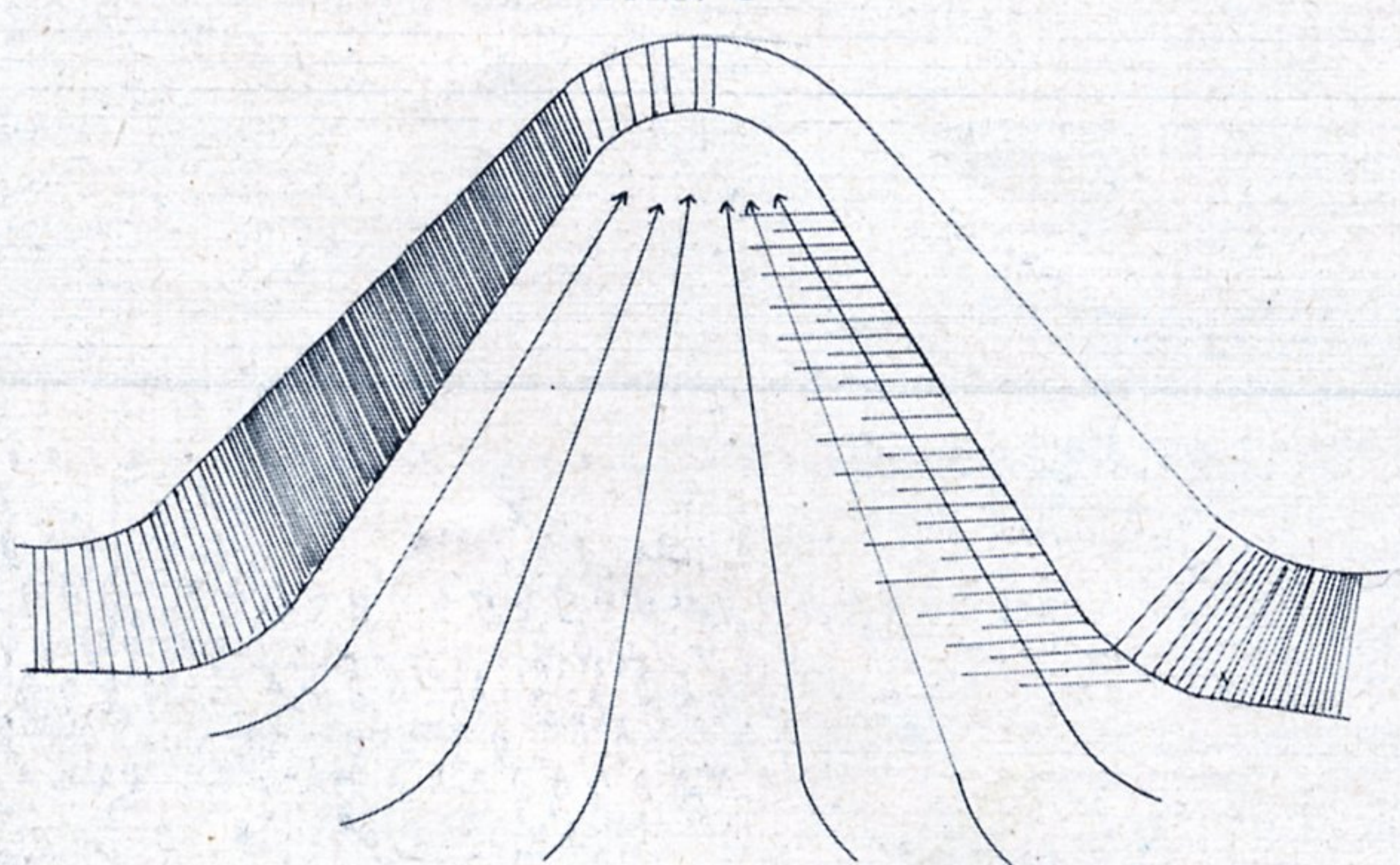


Abb. 3



Das idealste Fluggelände veranschaulicht Abb. 3. Es handelt sich um einen hufeisenförmig verlaufenden, nach innen etwas verjüngten Hang, so daß die Luftbewegungen „zusammengepreßt“ werden. Dabei entstehen starke brauchbare Hangaufwinde, die ein längeres Segeln ermöglichen. Außerdem gewinnt man dadurch bald günstige Höhen, in denen man ziemlich einfach ohne Böden segeln kann.

Mit dem in den letzten Heften beschriebenen Modell lassen sich sowohl Hang- als auch thermische Segelflüge ausführen. Starten wir das Modell mittels Seil, ist es besonders an heißen, sonnigen Sommertagen möglich, daß es in unsichtbare thermische Aufwinde gelangt. Es beginnt zu steigen und segelt dann, nachdem es eine ganze Weile in der Luft bleibt, langsam zur Erde. Auch beim Hangaufwind wird das Modell mittels Seil gestartet, welches wir so aufstellen, daß wir am Fuße des Hanges gegen ihn starten. Haben wir die richtige Stelle gefunden, bei der sich das Modell gerade dann vom Seil löst, wenn es den Hangaufwind erreicht hat, so segelt es in diesem weiter. Ist er kräftig, so kann es ohne weiteres über den Hang hinweggetragen werden.

Wir haben bei der Beschreibung der Seitenleitwerke eines beschrieben, das an der Spitze des Rumpfes befestigt werden soll. Ein mit diesem Leitwerk versehenes Modell geht nach dem Start nicht zum Kurvenflug über. Wir können unseren Segler mit der Hand vom Hang gegen den Wind starten. Er segelt dann sehr lange im Hangaufwind. Wichtig ist, daß er genau aufgebaut und gewissenhaft auf den Schwerpunkt ausgegogen wurde.

Wind und Wolken sind die wichtigsten Helfer der Segelfliegerei, ohne sie wäre ein motorloser Flug unmöglich!

Curt Rint

## Von A zu B.

### Wir lernen das Flieger-ABC

**Aufrichten:** nennt man den Vorgang, bei dem ein Flugzeug aus einer außergewöhnlichen Flugfigur — z. B. aus dem Sturzflug — wieder in seine normale Lage zurückkehrt, in diesem Fall horizontal weiterfliegt.

**Aufziehleine:** ist die Leine, mit der beim Absprung die Verpackungshülle vom eigentlichen Fallschirm gelöst wird; sie wird am Flugzeug befestigt.

**Ausbrechen:** heißt die Ungezogenheit vieler Flugzeuge, vor dem Start aus der Bahn herauszurollen, und zwar entgegengesetzt zur Propellerdrehung. Wie der Reiter das Ausbrechen seines Pferdes durch sichere Zügelführung zu verhindern sucht, so hilft sich der Flugzeugführer mit einem leichten Ausschlag des Seitensteuers.

**Aussteigen:** ist in der Fliegersprache eine anscheinend mit betonter Lässigkeit aus dem Eisenbahnverkehr entnommene Bezeichnung für das Verlassen des Flugzeugs bei Vorführung von Fallschirmabsprüngen auf Flugtagen — allerdings auch bei Unfällen.

**Außenlandung:** darf nicht mit Notlandung verwechselt werden, wenn es auch eine Landung außerhalb des Flugplatzes ist; eine wichtige Vorübung für Notlandungen als Voraussetzung für die Flugzeugführerprüfung.

**Autogiro:** ist kein banktechnischer Ausdruck, sondern der Name eines Flugzeugs, das an Stelle der Tragflächen oberhalb des Rumpfes große horizontal rotierende Luftschrauben besitzt und sehr steile Starts und Landungen vornehmen

kann; eine Erfindung des Spaniers de la Cierva.

**Barogramm:** nennt man die Aufzeichnungen über Luftdruck und Flughöhe, die mit Hilfe des Barographen durchgeführt werden; besonders wichtig als Kontrollmittel bei der Nachprüfung von Höhenrekorden.

**Beeje:** hieß die erste deutsche Fliegerin, mit dem Vornamen Melli. Sie war wirklich ein ganzer Kerl und wird mit Recht unter den Pionieren der deutschen Vorkriegsfliegerei genannt.




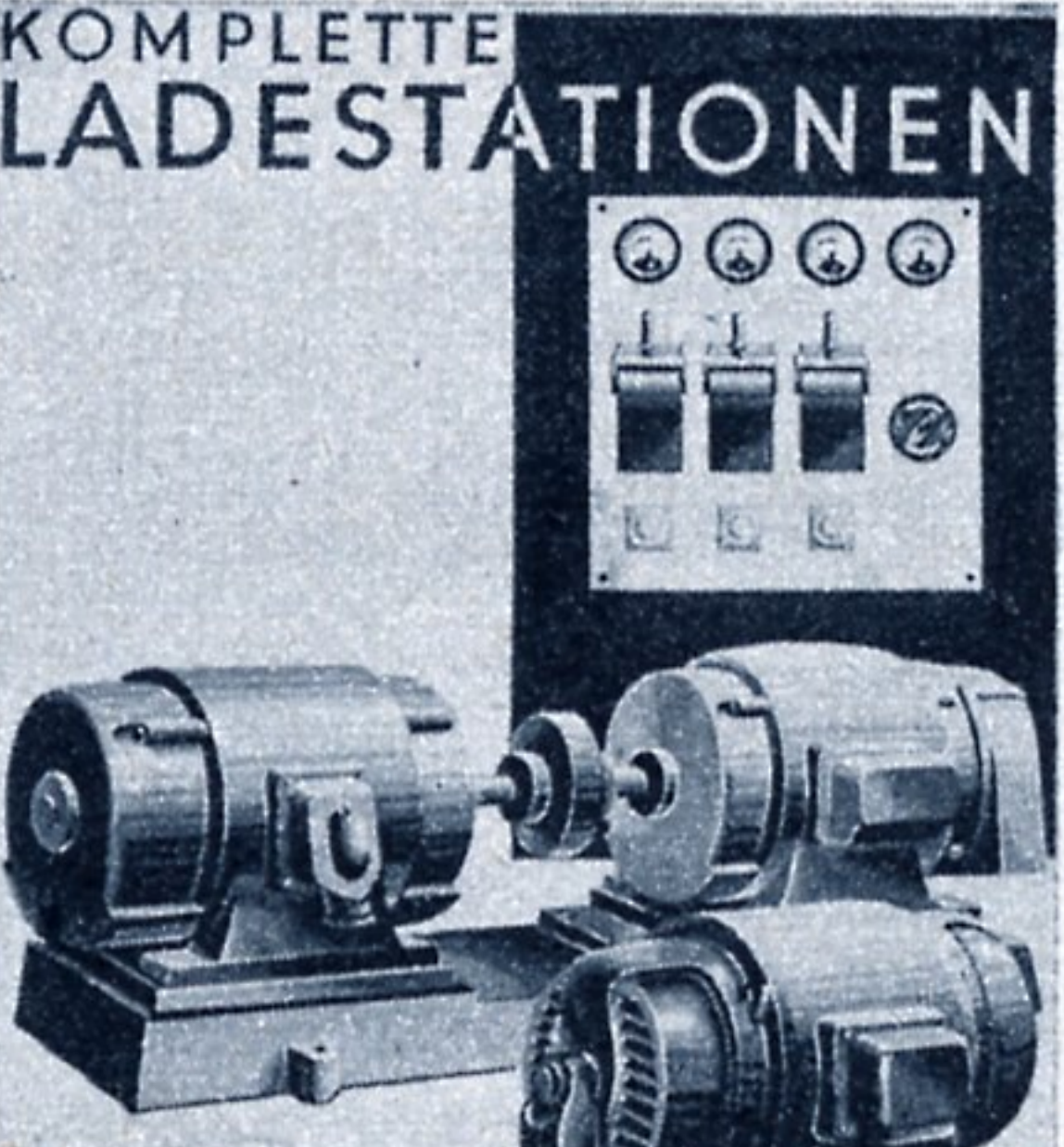

**Besenstiel:** ist nicht nur die Bezeichnung für ein weitverbreitetes nütliches Hausgerät, sondern außerdem der Spitzname für die Segelflugzeuge des Segelfliegers und Konstrukteurs Ferdinand Schulz. Immerhin wurden mit diesen „Besenstielen“, deren Gitterrumpf aus Holzlatten bestand, mehrere Weltrekorde aufgestellt.




**Blatt:** nennt man in der Fachsprache den Flügel einer Luftschraube. Es gibt zwei-, drei- und vierblättrige Luftschrauben.

**Blindflug:** heißt das Fliegen ohne jede Erdsicht, allein nach den Bordinstrumenten, unter denen allerdings die hochentwickelten Blindflugeräte wie Wendezeiger, „künstlicher Horizont“ sowie ein einwandfreier Funkverkehr mit den Bodenstationen nicht fehlen dürfen, wenn die Sache glatt gehen soll.

**Bockig:** nennt man ein sehr böiges Flugwetter, bei dem kleinere Flugzeuge leicht zu possiblen Bocksprüngen neigen, die nicht jedem Wagen sympathisch sind.

**Bombenmagazin:** nennt man nicht die Lagerstätte für Bomben, sondern beim Flugzeug die Abwurfvorrichtung, aus der nach Scharfmachen und Auslösen die Bomben in die Tiefe sausen.

<p>MASCHINEN UND AUSRÜSTUNGEN</p>  <p>FÜR DIE NACHRICHTENTECHNIK</p>	<p>ELEKTRODYNAMISCHE PRÄZISIONS-LEISTUNGS-SCHNELLWAAGE</p> 	<p>POLIERMOTOREN FÜR FEINMECHANIK UND GALVANO-TECHNIK</p> 	<p>KOMPLETTE LADESTATIONEN</p> 	<p>WERKZEUG- UND BANK-SCHLEIFMASCHINEN</p> 
---	--	--	--	--

 <p><b>Tornado</b> FABRIK ELEKTRISCHER MASCHINEN UND APPARATE G·M·B·H. BERLIN N 65 · MÜLLERSTR. 30. FERNRUF: 464491</p>	 <p><b>Tornado</b> FABRIK ELEKTRISCHER MASCHINEN UND APPARATE G·M·B·H. BERLIN N 65 · MÜLLERSTR. 30. FERNRUF: 464491</p> 
--	--

**Druckarbeiten**  
jeder Art in einfarbigem und mehrfarbigem

**Supertiefdruck**    **Buchdruck**    **Offsetdruck**

AUGUST SCHERL NACHF. Berlin SW 68, Zimmerstraße 35-41

Zeichnungen  
Klischees  
Matern, Stereos  
Galvanos

Wir besorgen für Sie

## Versicherungen jeder Art

wie Feuer-, Glas-, Einbruch-Diebstahl-, Wasserleitungsschäden-, Haftpflicht-, Unfall-, Betriebsunterbrechungs-, Kraftfahrzeug-, Sturmschäden-, Transport-, Wassersporthaftpflicht-, Valoren-, Reisegepäck-, Lebens-, Gefolgschafts-Versicherungen

Für schnellste und beste Bedienung ist durch unsere Fachleute Sorge getragen. Erste Empfehlungen stehen uns zur Verfügung

Verlangen Sie unverbindlichen Vertreterbesuch

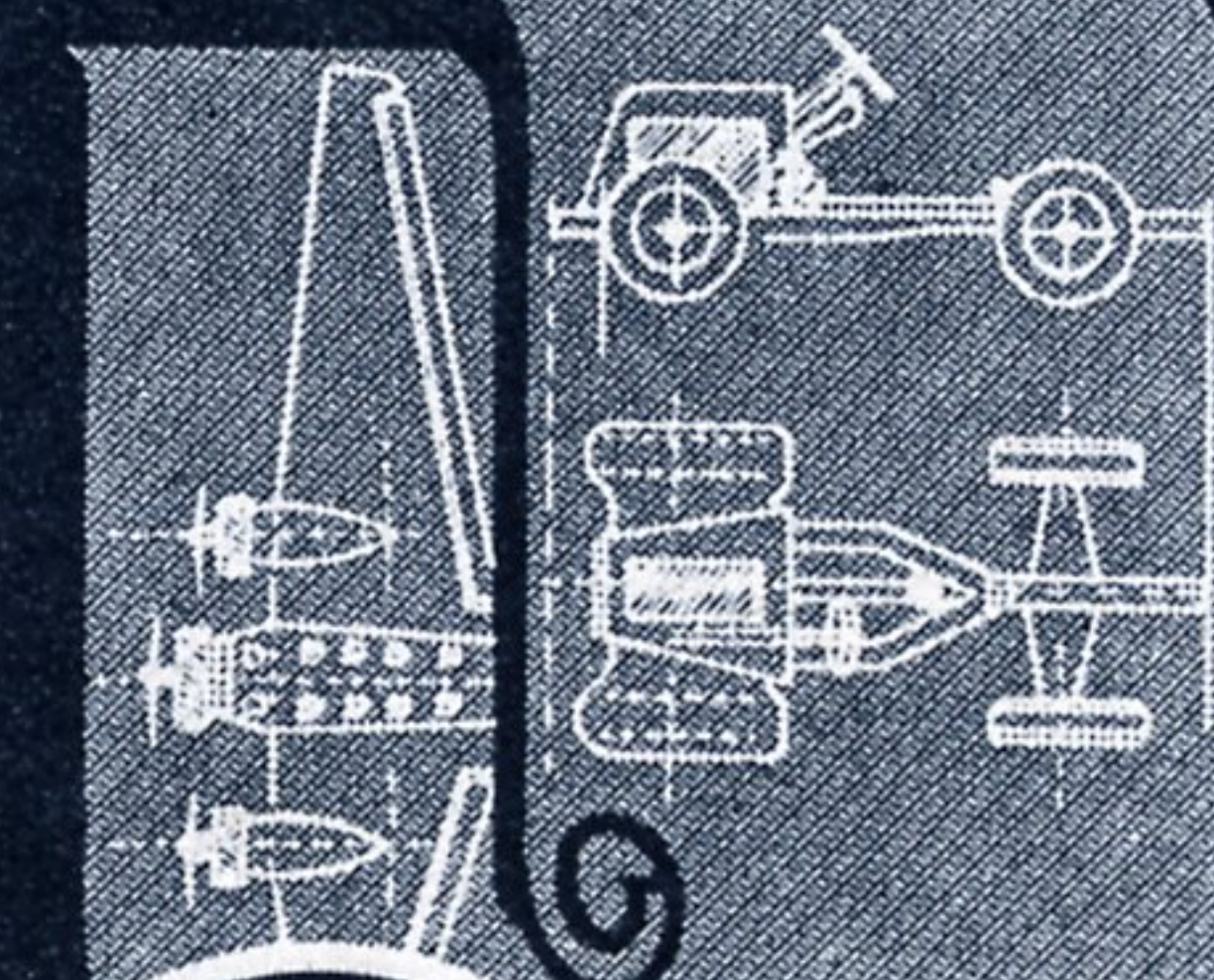
**Norddeutsche Versicherungs-Vermittlungs-Ges. Barnack & Co.**  
Berlin W 15, Kurfürstendamm 226 · Fernsprecher 91 25 11, 91 25 12

Jederzeit schußbereit



**Super-Dollina**  
24 36 mm, gekupp. Entfern.-Messer — bequeme seitl. Naheinstellung — Gehäuseauslösung — parallaxfreier Sucher — keine Doppelbelichtung — Optik 2,9, 2,8, 2, ab RM 125,— / Prospekt kostenfrei.

**Certo** Camera - Werk  
Dresden 46/81



**SCHERDEL**  
1889  
VENTIL-FEDERN  
SPIRALFEDERN  
FEDERSTAHLDRÄHTE  
HÖCHSTER QUALITÄT  
S. SCHERDEL K.-G.  
MARKTREDWITZ / B. OSTM.  
ERLANGEN-BRUCK



# DER STERN

# VON

# TASMANIEN

von Hans Lund

Der „Stern von Tasmanien“ stampfte langsam gegen die schwere See. Und der Alte auf der Kommandobrücke, bis zu der manchmal die schweren Brecher gischten, fluchte nicht schlecht. Was fiel den Herren im sicheren Kontor von Melbourne nur ein, ihn hier, ohne Kurs und Ziel, in dieser pfadlosen Wasserwüste herumzujagen! Seit gestern das lakonische Telegramm gekommen war: „Sucht verschollene Ozeanfliegerin Hartson stop um jeden Preis stop.“ Der „Stern von Tasmanien“ kraulte wie eine verrückte Sportschwimmerin im Ozean herum.

Die Funker in der Bordkabine wurden langsam stumpfsinnig, Kapitän und Wachoffiziere auf der Brücke gleichfalls. Von dem liebenswürdigen Frauenzimmer, Miß Hartson genannt, und ihrer „kleinen Motte“, wie ihr nettes Fahrzeug hieß, war keine Spur zu finden, obwohl immer neue Funkmeldungen hinausgingen: „Hallo, Miß Hartson, melden Sie sich! Miß Hartson, melden Sie sich!“ Man machte damit alle Schiffe im Umkreis der nächsten hundert Meilen langsam, aber sicher toll. Kapitän Kelly warf mit einem Fluch das Glas ins feuchte Futteral. „Nichts zu sehen, und keine Meldung, die einen auf einen vernünftigen Gedanken brächte!“ Der Erste Offizier nickte. „Welches Schiff hat eigentlich die nächste Position von uns?“ Der Alte stieß einen gereizten Seufzer aus. „Welches Schiff, fragen Sie, Billie? Ich glaube, die Flotten sämtlicher Staaten machen um uns herum Übungsfahrten, um die verdammte „Kleine Motte“ zu finden!“

Er qualmte zwischen den Zähnen. Der Erste sah angestrengt nach Backbord. „Schließlich ist sie eine der berühmtesten und hübschesten Frauen der Welt! Ich glaube, ganz Europa und Amerika sind tatsächlich aus dem Häuschen, ob wir sie finden oder nicht!“ Der Alte schnaubte zornig. „Weiß ich, weiß ich! Bin nicht taub oder blöd! Das versichern uns seit vorgestern sämtliche Funkmeldungen. Weiß, daß in der allernächsten Gegend zwei amerikanische Kreuzer, vier japanische Flugzeuge, sechs englische Torpedoboote und ein norwegischer und italienischer Passagierdampfer nach dieser lieben kleinen Motte suchen. Dabei frage ich mich, was sie in dieser verlassenen Gegend, fern jeder Dampferoute, zu verlieren hatte.“

Der Erste hatte die Hand gehoben. „Ich lasse den Kurs etwas nordwestlicher legen, Sir“, sagte er

dienstlich, „ich seh' auf unserem Kurs einen Amerikaner, der sucht ohnehin in dieser Richtung. Ist besser, wir halten uns mehr westlich.“ Der Alte stampfte auf und ab, um sich warmzuhalten, es piff abscheulich. „Meinetwegen“, sagte er philosophisch. „Wenn Sie noch glauben, Billie, daß das etwas hilft?“ Der Maschinentelegraph klor gelte. Der „Stern von Tasmanien“ drehte ab, lag auf neuem Kurs. Grell heulte auf einmal die Sirene. Das Schiff ging auf langsame Fahrt und schien plötzlich in den Wellen still zu liegen. Der Kapitän ließ die Augen nicht vom Glas. „Richtig, Billie, da steuerbord treibt etwas! Ich weiß nicht, ist das ein toter Wal, den es hier heruntergeschwemmt hat, oder...? Sirene“, befahl er dann kurz. „Kleine Fahrt!“ Ein zweites- und drittesmal heulte das Signal, in dünnen Wölkchen entwich der Dampf. „Bei Gott“, sagte Kapitän Kelly, etwas heiser vor Aufregung, „ich glaube wirklich, sie ist es!“ Man sah deutlich die Schwimmer des Flugzeugs, den teilweise weggebrochenen Rumpf. Auf der Tragfläche, halb liegend, halb zusammengekauert, eine Gestalt, eine Frau! Unermüdet wehte und winkte das weiße Tuch.

Der Erste Offizier stieß einen Ruf aus. „Sie treibt gerade auf uns zu, wir können bei der Windstärke kein Boot aussetzen! Wirft es sie an die Schiffswand, ist sie im letzten Augenblick verloren.“ Der Alte knurrte kurz. „Weiß ich auch. Drei Striche Backbord, abfallen! Sie scheint noch leidlich frisch.“ Wieder klingelte der Maschinentelegraph. Der „Stern von Tasmanien“ gehorchte dem Kommando, fuhr zurück. Die Frau winkte verzweifelt. Verstand nicht, daß der Dampfer sich entfernte, statt näher zu kommen.

Der erste Offizier salutierte. „Wir müssen versuchen, ein Boot zu Wasser zu bringen!“ Der Kapitän antwortete nicht.

„Versuchen Sie es, Billie“, sagte er endlich. „Es bleibt wirklich kaum viel anderes über. Muß da ein braver Kerl den Kragen riskieren, weil irgend so ein Weibsbild mit dem Tode Sport treibt.“ Der Erste sah etwas scheu auf den Alten; so kannte er ihn gar nicht. Das losgefierte Boot hing über den Wellen, nun schlug es auf, tanzte erregt, die Matrosen suchten abzustößen. Eine haushohe Woge hob das Boot, schleuderte es gegen die Bordwand, es schlug um, Taue flogen über Bord,

das Bootwrack schwamm gekentert kieloben; man zog die Gescheiterten an Bord. „Der Stern von Tasmanien“ fast ohne Fahrt, tanzte wie ein Ball in der Hand eines Riesen auf und nieder.

Der Erste kam rasch auf die Brücke zurück. „Alle gerettet, Kapitän“, sagte er gedrückt, „alle, bis auf Miles. Es muß ihn gleich gegen die Bordwand geschleudert haben. Er sackte lautlos ab.“ Die Frau winkte und schrie wieder. Das Flugzeugwrack trieb immer weiter weg; die Schwimmer schluckten sichtlich schon Wasser. Der Alte nahm kurz die Kappe ab. Das schon weiße Haar flog im Wind. „Armer Teufel, hatte Frau und zwei Kinder! Schade, daß man Ragen nicht ersaufen lassen darf, aber einer von meinen Leuten ist Opfer genug.“ Der Erste sah ratlos. „Was habt Ihr vor, Kapitän?“ Der lächelte grimmig. „Werdet ihr gleich sehen.“ Er trat neben dem Rudergänger. „Das Weitere mache ich selbst. Ganze Kraft voraus!“ Der Telegraph klingelte irr. Der „Stern von Tasmanien“ tat in der kochenden See einen Sprung und schoß vorwärts. Der Alte ließ kein Auge von Steuer und Schaltbrett. Der Erste griff nach seinem Arm. „Kapitän, sie sackt uns weg!“ Der schüttelte den Kopf. „Keine Angst, der Motor ist scheinbar beim Aufschlagen auf das Wasser herausgebrochen, das leichte Ding liegt nur auf den Schwimmern, es hält schon noch aus.“

Der Bootsmann brachte die zusammengelegte lange Leine, sah verständnislos auf den Alten. Der Erste stand starr neben dem Kapitän. Das war ja reiner Mord. Der „Stern von Tasmanien“ hatte einen kurzen anlaufenden Bogen gemacht, jetzt jagte er geradewegs auf den sinkenden Aeroplan zu. „Um Gottes willen“, fluchte der Erste, „was wollt Ihr machen?“ Der sah, ohne die Hand vom Telegraphen zu lassen, kaltblütig geradeaus. „Sie retten, weil es notwendig ist, weil, sonst nichts!“ Das Flugzeug trieb kaum zweihundert Meter vor dem Bug, als der Alte blitzschnell den Kurs änderte. In kaum zwanzig Meter Abstand segte der „Stern von Tasmanien“ vorbei, jetzt eine haarscharfe Wendung, der Kapitän war an den Rand der Brücke vorgesprungen, hatte sich darüber hinaus ins Freie geturnt, im nächsten Augenblick flog die Tauschlinge durch die Luft und der Frau um den Leib, riß sie mit. Das Schiff gehorchte wie ein gutes Pferd dem leisen Zügeldruck des Reiters, drehte ab. Der Körper der Frau glitt ins Wasser



ihr Kopf verschwand unter den Wellen, aber schon holte die Leine, schnell aber vorsichtig angezogen, sie an Bord.

Mannschaft und Passagiere brachen in ein sinnloses Gebrüll aus, „Hipp, hipp, hurra, Käpt'n“, es fehlte wenig, sie hätten die Brücke gestürmt. Der winkte nur mit kurzem Dank ab. Legte die Hand auf den Maschinentelegraph, der „Stern von Tasmanien“ kam wieder in Fahrt, drehte mit sicherem Wiegen zurück auf den alten Kurs. Der Erste preßte dem Kapitän die Hand. „Das war wundervoll, Käpt'n. Nie, wenn ich noch so alt werde, vergess' ich das Manöver. Ging auf Wiegen oder Brechen. Hätte nicht geglaubt, daß es geht.“ Der Alte nickte. „Gut, daß ich einmal vor langer Fahrt anständig Lasso werfen gelernt habe. War höchste Eisenbahn für die Dame!“

Der Alte stieg mit langsamen steifen Schritten von der Brücke auf Deck. Dort umdrängte alles die Gerettete. Sie trank in vorsichtigen Schlucken die heiße Bouillon, die man ihr gebracht hatte. Als sie den Kapitän sah, winkte sie matt und doch erfreut. „Hallo, mein Retter, wie geht es?“ Der Alte stand

noch steifer. „Gut, wie geht es Ihnen?“ Sie lachte strahlend. „Danke, ausgezeichnet. Schade, daß meine ‚Kleine Motte‘ nicht auch von Ihnen mit dem Lasso gefangen werden konnte.“ Der Alte sah finster auf die Fliegerin. „Es freut mich, daß Sie so bei Laune sind, Miß Hartson“, sagte er langsam. „Leider kann sich einer meiner Matrosen über den glänzenden Scherz nicht mehr freuen, er ist nämlich bei dem Versuch, Sie zu retten, ertrunken, wie eine Ratte im Loch.“

Die Fliegerin weinte hysterisch. „Um Gottes willen, der Armste! Man wird für die Familie sammeln. Wo werden Sie mich ans Land setzen, Kapitän, ich glaube, die Welt sucht sehr aufgeregt nach mir!“ Der Alte nickte. „Ja, man ist nach Ihnen auf der Jagd, habe Sie auch zu suchen gehabt; glaube, habe gefunden, was ich mir dachte. Sie haben einen Rekord mehr und eine Familie einen Mann und Vater weniger. Well! Sie werden morgen in Honolulu, dem nächsten Hafen, an Land gesetzt. Gute Reise, Miß Hartson.“

Der Alte kam stumm wieder auf die Brücke, befahl hart: „Flagge auf Halbmaß!“ Der Erste Offizier

machte eine scheue Gebärde: „Man wird glauben, es ist ihr ein Unglück geschehen!“ Der Alte schnitt ab: „Jawohl, auf Halbmaß. Haben einen Toten im Meer und ein Weib an Bord, das sehr lebendig ist. Eine Pflicht nach der andern!“ Langsam sank die Flagge nieder; der weiße Gischt der Wogenkämme leuchtete durch die Dunkelheit. Der Kapitän stand unbeweglich. Er blieb die ganze Nachtwache oben auf der Brücke. Als am Morgen Hawaii in Sicht kam, ging er wortlos in seine Kajüte und kam erst wieder heraus, bis die gerettete Fliegerin, umjubelt und gefeiert, von Bord geholt worden war. Als ihm eine hübsche Kanakin aus den Booten eine Blütenkette zum Willkommen umlegte, wie es auf der Insel mit allen Fremden geschieht, lächelte er zum erstenmal wieder. Nahm dann die Kette und warf die Blüten langsam ins Meer zurück. Fassungslos sah ihn die Insulanerin an: „Herr, du wirst niemals wieder hierher kommen, wenn du so tust!“ Er schüttelte nur den Kopf. „Glaub' auch nicht, daß ich mehr herkomme! Dazu jedenfalls nicht.“ Damit wandte er sich schroff ab. Der Erste salutierte wie vor einem Admiral, als der Alte von Bord ging.



**Fang den Tag mit PERI an!**

DR. KORTHAUS

PERI RASIER CREME

M 1.- u. - 50



**Mampe Berlin**

Im Auftrag von Carl Mampe

CARL MAMPE A.-G. BERLIN

Marke Elefant beachten

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



**HERRMANN & KAISER BERLIN**

Wohnungen / Möbeltransport  
Autoferntransport, Möbellagerung

Berlin SO 36, Hoffmannsdamm 49  
Tel. 61 12 70/79

Klausewitz

**Bom Sriege**

Das Lebenswerk des großen deutschen Kriegsphilosophen, neu herausgegeben von Oberregierungsrat Karl Linnebach 860 Seiten, Lexikonformat. Geheftet 10 Mark, Leinen 12 Mark. In jeder Buchhandlung und Scherffiliale zu haben.

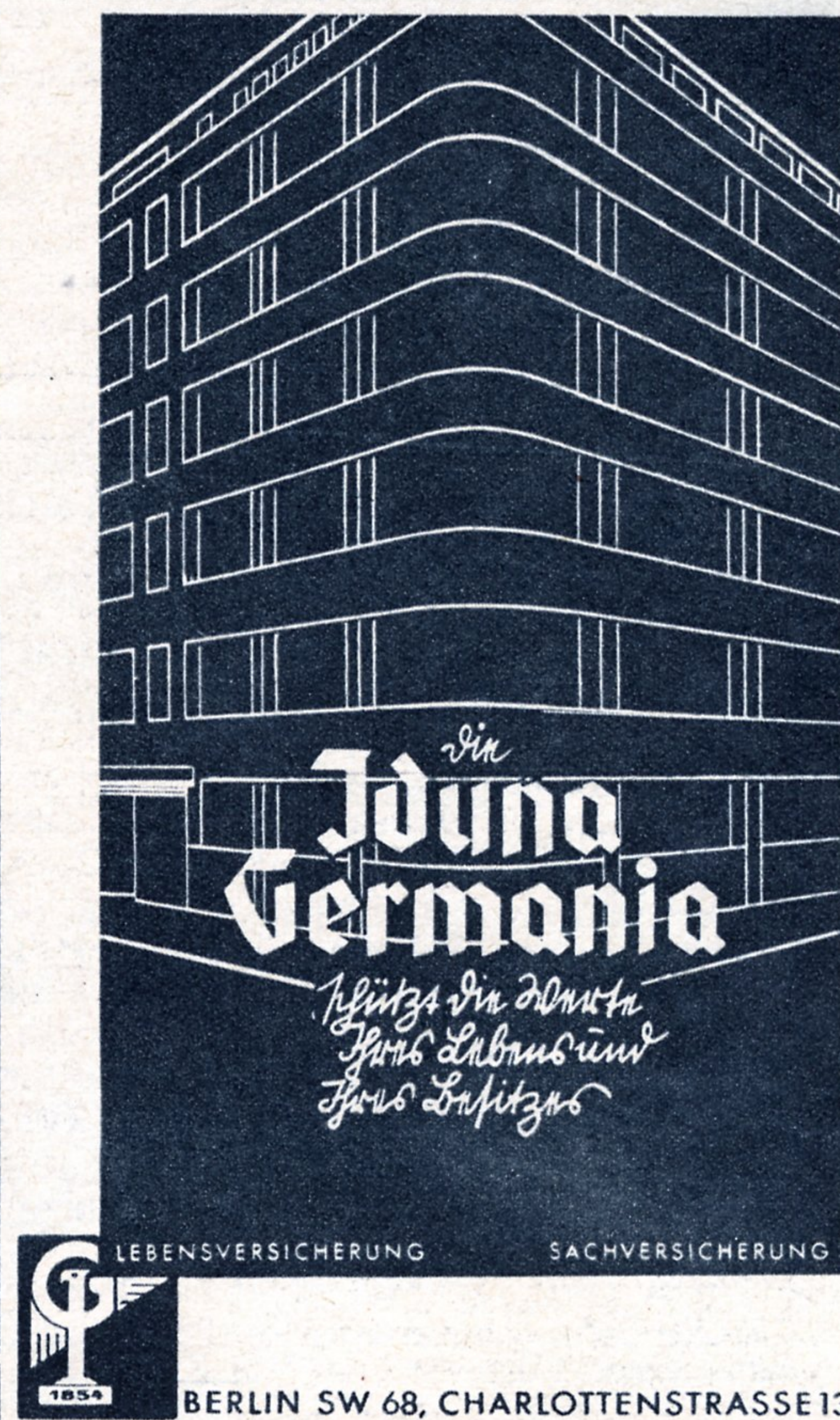
KEIL VERLAG BERLIN

**BERLIN**  
hört und sieht

Musikinstrumente  
bekannt mit  
gut 27,25  
ab 8,75  
ab 4,25

31  
ab 6,85  
ab 2,25

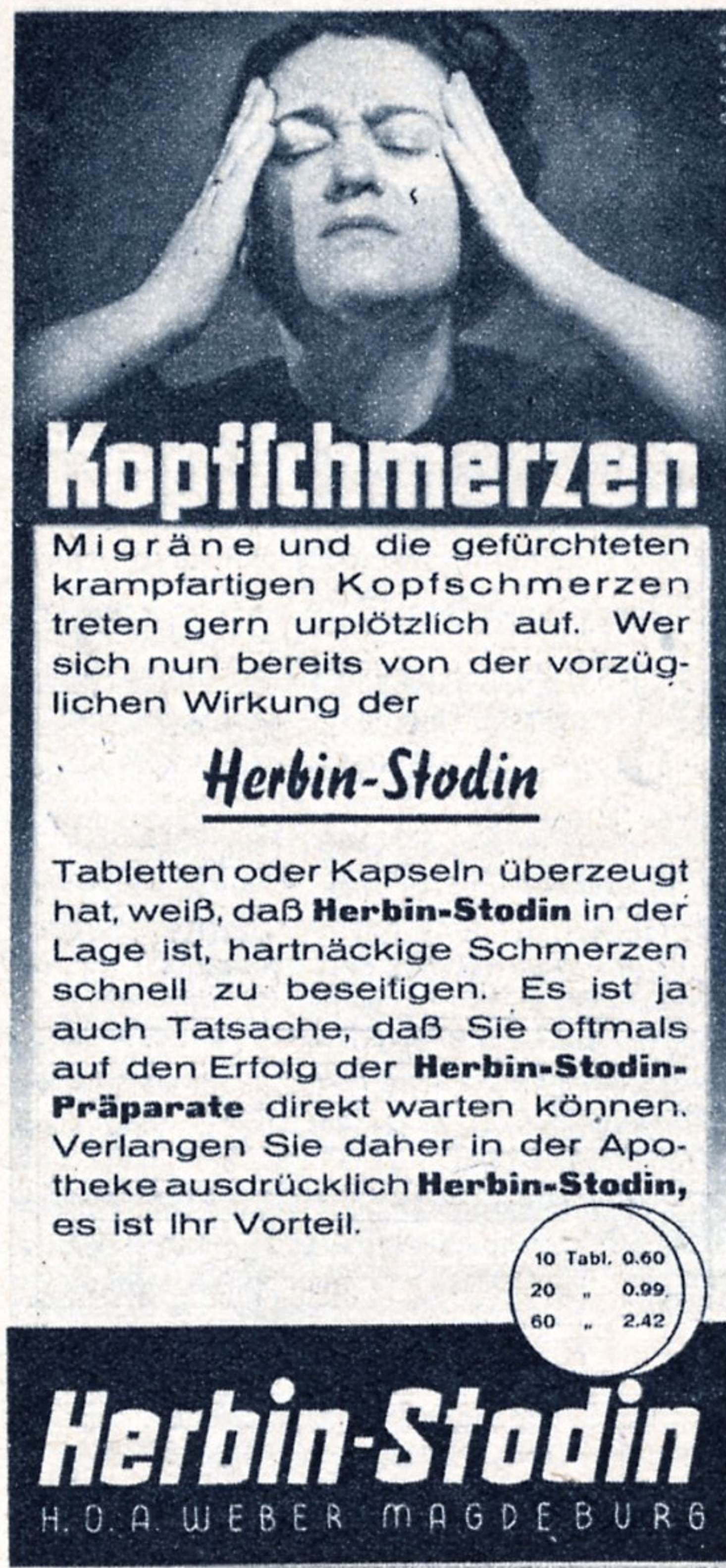
Spezialität:  
Handharmonikas  
von 4,40 an



**Iduna Germania**

LEBENSVERSICHERUNG SACHVERSICHERUNG

BERLIN SW 68, CHARLOTTENSTRASSE 13



**Kopfschmerzen**

Migräne und die gefürchteten krampfartigen Kopfschmerzen treten gern urplötzlich auf. Wer sich nun bereits von der vorzüglichen Wirkung der

**Herbin-Stodin**

Tabletten oder Kapseln überzeugt hat, weiß, daß **Herbin-Stodin** in der Lage ist, hartnäckige Schmerzen schnell zu beseitigen. Es ist ja auch Tatsache, daß Sie oftmals auf den Erfolg der **Herbin-Stodin-Präparate** direkt warten können. Verlangen Sie daher 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

Direkt aus meiner

**Spezial-Fabrik**

nur auf das genaueste kontrollierte Klingen

**Ohne Risiko zur Probe**  
1000e Anerkennungen erhielt ich für Lieses

**Rasierklingen**

**10 Tage zur Probe! 30 Tage Ziel!**

Qual. I:	Die preiswerte Klinge	100 Stück	1.25
Qual. II:	Haarscharf	100 Stück	2.25
Qual. III:	Mein Schlager für starken und widersp. Bart, 0,10 mm	100 Stück	3.25
Qual. IV:	Aus bestem 0,10-mm-Stahl. Deutsche Wertarbeit	100 Stück	4.25
Qual. VI:	Aus bestem 0,08-mm-Stahl. Besonders sanft für drahthaarig. Bart, empfindl. Haut. Sie werden begeistert sein. Deutsche Wertarbeit	100 Stück	5.00

Zur Ansicht und Probe erhalten Sie (Porto und Verpackung frei) eine beliebige Packung. 3 Klingen können unverbindlich probiert werden. Sind Sie zufrieden, überweisen Sie den Betrag nach 30 Tagen. Andernfalls unfranko zurücksenden.

**Rasierklingen - Spezial - Fabrik**

**Heinr. Liese, Essen 683/116**

Bei Bestellungen wollen Sie bitte Ihren Beruf genau angeben.

Großverfand an Private

Über 1 Million Käufer

Ca. 35000 Dankbriefen

Größtes Verfand-Fachgeschäft

41 Tasten 120 Bässe 122-  
34 - 80 - 89-  
31 - 24 - 67.50

Günstige Ratenzahlungen  
1 bis 5 Jahre Garantie,  
siehe Katalog.

Fabrik u. Vertrieb  
Meinel & Herold  
Klingenthal Nr. 163  
Katalog umsonst.

Laut lesen und weiter erzählen!

Ich helfe Ihnen weiter.

**Kurzschrift**

(Stenografie) brieflich zu lernen ist wirklich sehr leicht! Herr Joseph Staudigl, Studienrat am Alten Gymnasium in Regensburg, schrieb am 13. 2. 38: „Ich halte Ihre Unterrichtsmethode für ausgezeichnet. Wenn jemand sich genau an den von Ihnen aufgestellten Übungsplan hält, so muß er, ob er will oder nicht, ein tüchtiger Stenograph werden.“ — Wir verbürgen eine Schreibfertigkeit von 120 Silben je Minute (sonst Geld zurück!) Der Kontorist Wolfgang Kleiber in Breslau 10, Einbaumstr. 4, und andere Teilnehmer erreichten laut eides stattlicher Versicherung sogar eine Schreibschnelligkeit von 150 Silben in der Minute! Mit der neuen antilichen Deutschen Kurzschrift kann der Geübte so schnell schreiben wie ein Redner spricht! — 500 Berufe sind unter unseren begeisterten Fernschülern vertreten. Der jüngste ist 7 Jahre alt, der älteste 76. Sie lernen bequem zu Hause unter der sicheren Führung von staatlich geprüften Lehrern! Das Arbeitstempo bestimmen Sie selbst! Alle Lehrmittel werden Ihr Eigentum! Bitte, senden Sie sofort in offenem Umschlag diese Anzeige ein (3 Pfennig Porto).

An die **Kurzschrift-Fernschule Jordan Berlin-Pankow Nr. 439 B**

Bitte senden Sie mir ganz unsonst und unverbindl. 5000 Worte Auskunft mit den glänz. Urteilen von Fachleuten u. Schülern!

Vor- u. Zuname: \_\_\_\_\_

Ort und Straße: \_\_\_\_\_



# Kleinigkeiten zum Lachen



„Der Überkavalier“

Zeichnung Füsser

## Beleidigung

Eine aufgeregte, sehr korpulente Dame forderte die Befragung eines Omnibusschaffners, dessen Nummer sie sich gemerkt hatte. Als sie den Vorfall erzählen sollte, sagte sie empört: „Die ganze Strecke über rief er an den Haltestellen: „Wagen besetzt“, und als ich ausstieg, hörte ich, wie er hinter mir sagte: „Platz für drei Personen!“

## Das höchste Glück

Eine Freundin zur andern: „Ich bin das glücklichste Mädchen der Welt, ich habe den Mann bekommen,

den ich mir sehnsüchtig gewünscht habe.“ „Ich bin viel glücklicher als du“, entgegnete die Freundin, „ich habe den Mann bekommen, den eine andere sich sehnsüchtig gewünscht hat.“

## Der Beweis

Als Professor Dinfeldanz nach vielen Besorgungen zu Hause ankommt, bemerkt er, daß er seinen Schirm stehengelassen hat. Er geht also noch einmal zurück. In den ersten fünf Geschäften, in denen er nachfragt, hat er keinen Erfolg, im sechsten Laden jedoch erhält er seinen Schirm zurück. Da meint der Herr Professor: „Sie sind der einzige ehrliche Mensch, die andern haben alle glatt gezeugnet!“

## Das neue Kleid

„Nein, lieber Vater, in diesem Jahr brauche ich kein Kleid!“ sagte die Tochter bescheiden, worauf der Vater in den Stohlfleuzer ausbrach: „Am Gottes willen! Das habe ich immer schon befürchtet!“

## Eine Kugel für zwei

„Treuloses Weib, stell dich hinter deinen Liebhaber“, schrie der empörte Schotte, der seine Frau in den Armen eines anderen fand, „ich will euch beide erschießen.“

## Erfüllter Wunsch

John Browns Anwesen lag im Staate Nord-Karolina dicht an der Grenze von Virginia. Nachdem wieder einmal eine neue Grenzregulierung vorgenommen worden war, erhielt der Farmer eines Tages die Mitteilung, daß seine Besitzung künftig zu Virginia gehöre. Darauf griff dieser beglückt zur Feder und schrieb der Behörde: „Ihr Bescheid erfüllt mich mit großer Freude, und ich



danke Ihnen bestens. Ich habe mir nämlich immer schon gewünscht, in Virginia zu wohnen, weil dort ein viel besseres Klima ist.“

## Der lange Weg

„Wie ist das? Bekommt die Giraffe nicht auch Halsschmerzen, wenn sie nasse Füße hat?“ — „Das schon, aber erst nach einer Woche.“

## Die Ausnahme

„Es ist doch seltsam, daß Frau Schmidt nie einen Fehler an ihren Kindern entdecken kann“, verwundert sich Frau Meier. „Ach, das können Mütter doch nie“, erwiderte ihr Mann. Worauf sie ihm eifrig widersprach: „Was redest du für Unsinn, Fritz, so etwas können auch nur Männer behaupten. Ich bin überzeugt, ich würde sofort jeden Fehler an unseren Kindern entdecken — wenn sie einen hätten!“

## So nebenbei erzählt

### Anschauliche Erklärung

August der Starke hatte einen ebenso witzigen wie unerschrockenen Hofnarren namens Knau. Dessen geistvolle Einfälle brachten den Fürsten und seine Tafelgäste oft zum Lachen, dafür bereiteten sie manchem aber auch arge Verlegenheit. Einst fragte August der Starke, wie es wohl komme, daß von den gewiß nicht niedrigen Steuern so wenig Ertrag einginge. Da nahm der Hofnarr ein Stück Eis und reichte es seinem Nachbarn mit der Bitte, es reihum

## Das neue überragende KARTENWERK

im Großformat 30 x 42 cm mit den neuesten Grenzen

### Meyers Großer Hausatlas

Ungewöhnl. Reichhaltigkeit, 213 mehrfarbige Haupt- und Nebenkarten. Register mit über 100 000 geographischen Eigennamen. Große Maßstäbe, Großraumkarten, Reisegebiete. Interessante Sonderkarten (Wirtschaft, Kolonien usw.), auch technisch eine kartograph. Höchstleistung. Preis RM 17.50, in Monatsraten von RM 2.— an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung Carl Heinz Finking vorm. Buch- u. Verlagshaus „Zur Engelsburg“/Leipzig C1, 5 Reudnitzer Str. 1-7.

## Beinverkürzungen

Lähmungen, Bein- u. Fußmüdigkeiten, Knie- Korkstiefel, jeder Ladenschuh verwendbar. Eig. Patente. Gegr. 1903. Zu allen Kassen zugelassen. Fordern Sie Gratisbroschüre Nr. 60

EXTENSION Frankfurt a. M. - Eschersheim



Er trägt die Nase hoch, er fotografiert und hat mehr vom Leben!

## DER PHOTO-PORST

Nürnberg-O N.S. 27

der Welt größtes Photohaus  
Ansichtssendung, Teilzahlung, Photo-Tausch. Neu. Katalog J 27 kostenlos.

## Tafelbestecke

90 er versilbert

### KATALOG GRATIS

M1 PRIVATE TEIL-ZAHLG. c/Ms



Carl MERTENS SOLINGEN 379

O-u-X-Beine korrigierbar! P. WENZEL Berlin SW 48 Prospekt 50 frei

## Musik-Instrumente

Denn Wilh. Kruse

Markneukirchen 21 und Klingenthal, Sa.

Bezug von hier bringt den Beweis: in Güte GROSS und klein im Preis. Künstlerkatalog frei!



## Sommersprossen

und andere Hautunreinheiten beseitigt

## VITALIS-Bleich-Creme

Aufklärungsschrift kostenlos

Kukirol-Fabrik \* Berlin-Lichterfelde

## Billige Handtücher

aus starkfäd. rohweißem Handtuchstoff mit schöner Bordüre, 40 cm br. p. Meter 48 Pfg.

## Bett-Wäsche

billig und gut. Katalog gratis. Vers. Nachnahme. Wäschefabrik K. Schilling, Düren 76

## Formschöne Kaffee-Tafel-Service

10 Monatsraten Prachtkatalog frei! Heinrich Korf Hannover 3 Jakobstraße 62



## Scherls Reisebüro

Berlin, am Dönhoffplatz  
Die Quelle vieler guter Reisetips

Haben Sie schon die neue Filmbilderliste der „Filmwelt“?



## Silberauflage 90 gr.

Bestecke, Uhren, Schmuck, Juwelen, Porzellan. Lieferung portofrei an Private

## Pracht-Katalog

gratis. Niedere Preise. Raten ohne Aufschlag. Gäckle & Co. Pforzheim 330 Was wünschen Sie?

## Schnell u. sicher Rechnen

d. Selbstunterricht. Prakt. Lehrbuch

### Gut Rechnen

Alle Rechnungsarten m. Beispielen. Aufgaben u. Lösungen. 160 S. RM 2.10 einschließlich Porto. Nachnahme 35 Pfg. extra. Bücherkatalog über Bücher aller Art, sowie Fachbücher, gratis Versandbuchhandlung Urano R 13 Frankfurt a. M. 1 Postcheckkonto 7481

## Hess-Harmonikas

10 Knopf. 4 B 8.- an 21 Knopf. 8 B 16.- an 25 Clnab 26.-

Mit Rundschliffstimmen

21 Tasten 8 Bässe 20.- an 25 .. 12 .. 33.- .. 25 .. 24 .. 45.- 52.- M.

Garantie!

30 Tasten 24 Bässe 65.- an 34 .. 48 .. 81.- .. 34 .. 80 .. 88.- .. 41 .. 120 .. 120.-

Bunter Katalog umsonst! Täglich Dankschreiben!

Alle Musikinstrumente so preiswert in großer Auswahl

Alle Musik von Hess Nachf.

Klingenthal-Sa. 307



## Katalog Zauber

Kunst-Gratis J. BARTL Hamburg 36/54

## Tanz im Selbstunterricht

mit 174 Bildern. Sie lernen bequem und sicher u. Hause den guten alten Walzer (auch links herum), Polka, Rheinländer, Menuett, Figurentänze usw., ferner Fogtrott, Slowfoz, Tango, One-step, Two-step, Steptanz, English waltz, Boston 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 flotte, redgewandte Tänzer“, 3,85 portofrei.

Buchversand Gutenberg Dresden U 356



bis zum Herrscher weiterzugeben. So ging das Eisstück von Hand zu Hand, über sämtliche Minister und hohen Beamten, und nur noch ein winziges Stückchen gelangte bis zu August. „Da sehen Eure Majestät“, bemerkte Knau über die Tafel hinüber, „auf welche Weise Ihre Steuern zu Wasser werden.“

### Unbequemer Liebesdienst

Nach einer Universitätsfeier in Leipzig bemühte sich Prinz Max von Sachsen, dem berühmten Professor Thiersch in den Mantel zu helfen, was bei dem großen Gedränge an der Garderobe kein leichtes Unterfangen war. Als nun aber doch alles geklappt hatte, nahm Thiersch den Mantel des Prinzen und fragte: „Königliche Hoheit, darf ich Ihnen jetzt die gleiche Unbequemlichkeit erweisen?“

### Des Esels Antwort

Heinrich IV. von Frankreich hatte Bassompierre zu seinem Gesandten am Madrider Hof gemacht. Im Bericht über seine Ankunft in der spanischen Hauptstadt erwähnte der Diplomat „... ich ritt das kleinste Maultier der Welt!“ — „Das muß komisch ausgesehen haben“, entgegnete der König,

„der größte Esel auf dem kleinsten Maultier!“ — „Ich war der Vertreter Eurer Majestät“, erwiderte der Gesandte in bescheidener Kürze.

### Whistler und Wilde

Der amerikanische Maler Whistler, der den größten Teil seines Lebens in London verbracht hat, war in den Salons der vornehmen Welt Englands ein gern gesehener Gast. Seine geistreichen, aber auch oft bissigen Bemerkungen wurden ebenso gefürchtet wie bewundert — und deshalb viel nacherzählt. Nicht selten ereignete es sich, daß Whistler seine eigenen Bonmots als Aussprüche von anderer Seite zugetragen wurden. Der Maler konnte dann manchmal recht giftig werden. Auch Whistlers Freund, der Dichter Oscar Wilde, soll in seinen Werken das eine oder andere Wort stehen haben, das in Wirklichkeit von Whistler stammt. Auf einer Gesellschaft prägte der amerikanische Maler wieder einmal einen seiner geistreichen Aussprüche. Wilde, der die Kunst des geschliffenen Wortes wohl zu schätzen wußte, war voller Bewunderung und meinte: „Wie schade, daß ich das nicht gesagt habe.“ — „Trösten Sie sich“, erwiderte Whistler gelassen. „Sie werden es bald gesagt haben.“

### Dichter im Parlament

Im hohen Alter war Grillparzer ins Herrenhaus berufen worden. Als sich einst einer der Abgeordneten bei ihm erkundigte, wie er es denn anfangs, bei seiner Schwerhörigkeit immer richtig abzustimmen, antwortete der Dichter: „Ich schau' nur auf den Fürsten Windischgrätz. Steht er auf, so bleib' ich sitzen, bleibt der sitzen, so steh' ich auf.“

### Der richtige Beruf

Der Berliner Bildhauer Schadow war unter seinen Schülern wegen seiner ebenso treffenden wie oft vernichtenden Aussprüche berühmt. Er nahm sich seiner Schüler sorgfältig an, doch kannte er keine Rücksicht, wenn es galt, Unbegabte von der Kunst fernzuhalten. Als er einmal die Arbeiten eines neuen Schülers lange und eingehend geprüft hatte, wandte er sich an den Kunstjünger und fragte bedächtig: „Hast du das alles alleine gemacht?“ Stolz antwortete der Gefragte: „Jawohl, Meister!“ Schadow fragte prüfend zurück: „Wirklich alles ganz alleine?“ Als der Gefragte wieder voll Stolz bestätigt, meinte Schadow mit Nachdruck: „Dann sollst du lieber Töpfer werden!“

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

**Billige aber gute Uhren**

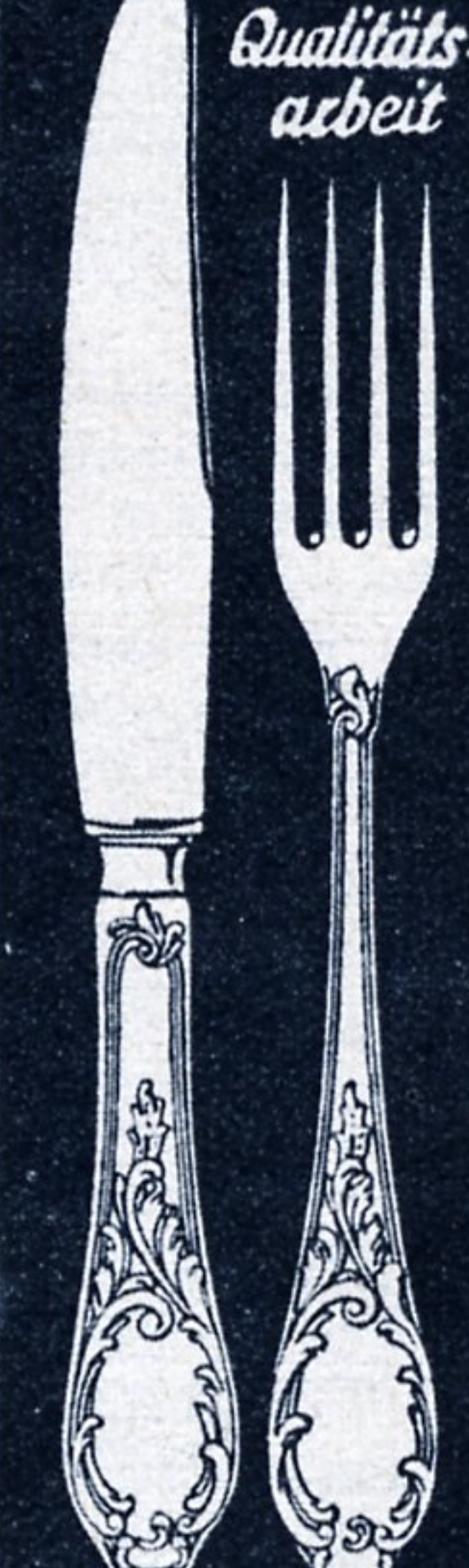
m. Garantie. Bei Nichtgefall. Umtausch od. Geld zurück. Nr. 3 Herrrentaschen uhr m. geprüft. 36 stündig. **1.90**  
Ankerwerk, vernickelt, M. 2.30. Nr. 5. Besser Werk, flache Form, M. 3.40. Nr. 6. Sprungdeckel-Uhr, 3 Deck., verguldet, M. 4.90. Besseres Werk M. 7.40. Nr. 8. Armbanduhr, vernickelt, m. Lederarmband, M. 2.60. Nr. 85. Dto., für Damen, kleine Form, mit Ripsband, M. 4.—. Nr. 99. Dto., Golddouble, 5 Jahre Gar. f. Gehäuse, für Damen, mit Ripsband, M. 5.90 für Herren, viereckige Form, M. 6.90  
Nr. 642. Tischuhr, moderne Form, m. 8-Tage-Werk, Eiche pol., M. 8.—  
Nr. 1461. Geschnitzte Kuckucksuhr, 1/2 stündlich Kuckuck rufend, M. 2.50  
Weckeruhr, genau gehend, M. 1.60  
Nickelkette - 25 Doppelkette vergold. M. - 70 Kapsel M. - 25.  
Nr. 612. Monogramm-Siegelring für Damen oder Herren, verguldet, einschl. Monogramm M. 1.10  
Nr. 614. Siegelring, 8 eckige Platte, M. 1.30. Nr. 2803. Siegelring, moderne Form, 1.40. Trauring, Double, M. - 80  
Double-Ring mit Simul., M. - 80. — Als Ringm. Papierstreif. einsend.  
Vers. geg. Nachn. Jahresversand 30 000 Uhren, 20 000 Ringe.  
Katalog mit ca. 600 Bildern gratis!

**Fritz Heinecke**  
**Braunschweig**  
Abt. A9

**Liebe u. Ehe**  
Ein Buch für Eheleute und alle, die es werden wollen

von Fachmann und Arzt geschrieben. Nützliche Winke, hygienische Ratsschläge, ernste offene Aufklärung über Werbung, Brautzeit, Kaffe, Vererbung, Ehe, Geburt und Kind. 480 Seiten und 48 zum Teil farbige Abbildungen auf Kunstbrosch., solid in Ganzleinen gebunden, RM 6,45 einschließl. Porto (Nachn. RM 6,75). Bitte Alt r und Beruf angeben. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!  
Buchversand Gutenberg, Dresden A 356

**Qualitätsarbeit**



**90 g Silberauflage**  
erstklassige Qualität, günstige Monatsraten. Katalog unverbindlich frei.  
Neuzeltliche geschmackvolle, wunderschöne Entwürfe.  
Ronesil- und Mangasil-Bestecke, silberglänzend, mit hoher Lebensdauer.  
**Walter Peter,**  
Solingen - Ohligs 11

**Suzys**  
Strapazier- u. Sport-Räder. Farb. Luxus-Bildl. fr. Teilzahlung gestattet.  
**Paul Dicke,**  
Magdeburg-B. 10a.

**Tafelbestecke**  
72teilig 90 g Silberaufl. m. Garant. mod. Must. 10 Monatsraten. Kat. grat. **RM. 100.-**  
Firma Sobema.  
Max Müller, Essen 160

**Porzellane Bestecke**  
nur Qualitätsware  
12 Monatsraten. Katalog frei.  
**Breidenbach**  
KÖLN 131b Brückenstr.

**Für 12 RM bequem in 5 Raten**



bekommen Sie diese überraschend schönen ganggenauen Chrom-Uhren Nr. 410 f. Herren u. Nr. 440 f. Damen mit Rückgaberecht u. Garantie. Leuchtblatt - 50 RM. Chrom-Metallb. 2.- RM mehr. Katalog mit Uhren, Ringen, Ferngläsern, Bestecken usw. kostenlos anfordern von  
**HEINRICH RABE CELLE 26**

**FOTO**  
Großkatalog mit 300 sprechen den Bildern. Gebrauchliste (Fundgrube) Hauszeitschrift kostenlos.  
Jhr Vorteil: 5 Tage Ansicht. Teilzahlung. 10 Monatsraten  
**PHOTO SCHAJA**  
MÜNCHEN-60  
Der Welt größte Leicaverkaufsstelle

**Photo Brenner**  
Vor Freude steht er Kopf über die großzügigen Photo-Brenner-Vorteile: Ansichtssendung, Kamera-Tausch, 1 Jahr Garantie, ausführliche Fachberatung l-a-n-g-s-a-m zahlen. Katalog, Hauszeitung, Sonderliste gebrauchter Apparate kostenlos.  
**Photo Brenner**  
Köln SK 6

**Grauer Star**  
u. s. operationslose Behandlung  
Auskunft kostenl.  
A. Kuschel  
Hagen i. W. 16

**BESTECKE PORZELLAN**  
NUR QUALITÄTSWARE  
12 Monatsraten. Katalog gratis.  
**Rodenbach & Husmann**  
ESSEN A

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

**MODERNE SIEGELRINGE**  
Gold - Charnier gestempelt. Mit Garantieschein. Ihr Monogramm künstlerisch handgraviert  
Nr. 689 RM 1,90  
Nr. 440 RM 2,50  
Ringgröße - Papierstreif. Lieferung gegen Nachnahme. Katalog mit Ringmaß vollkommen umsonst  
**J. BÖNNING**  
Schneidemühl, DA 87  
Insertieren bringt Gewinn

**Anzug Stoffe**  
billig!  
Ab 7.80 p. m. er. halten Sie unsere bekannten Qualitäten in Stammgarn u. Cheviot (Weiterarbeiten zu verschiedenen Preisen bis zum besten Aachener Feintuch.) - Viele Muster frei hin und zurück ohne Kaufzwang.  
Aachener Tuchversand M. Reiners Aachen 92

**Prächtige Locken**  
erzielen Damen, Herren u. Kinder ohne Brennschere d. m. unschäd. Kräuselstange Marke „Eleska m. d. Sonne“ Reichspatentamt. WZ. schützt vor Enttäuschung. Dauerhaft bei Schweiß u. feuchtem Wetter. RM. 1.50, Doppelt. 2.50 u. Porto  
**Leo Scheufen,** Laboratorium Köln-Lindenthal 9 Bacherer Str. 66

**WER GRÖßERT**  
8 x Vergr., la Rath. Fabrik. klein, leicht, scharfe Optik in Sporttasche **47.-M.**  
„Hella“ Rathenower Feldstecher, 4 x Vergr., mit Deckel und Kompaß **23.-M.**  
Einkaufsvorteile: Kleine Preise - Ansichtssendung einig. Gläser auf 8 Tage ohne Kaufzwang u. spesenfrei - Bar- od. Teilzahlung - Preisliste über Ferngläser jed. Art, Mikroskop, Waffen usw. kostenlos.  
**W. Rabe, Rathenow 54**  
Optikhaus / Gegr. 1874

**Rabe-Prismenglas „Weera“**  
8 x Vergr., la Rath. Fabrik. klein, leicht, scharfe Optik in Sporttasche **47.-M.**  
„Hella“ Rathenower Feldstecher, 4 x Vergr., mit Deckel und Kompaß **23.-M.**  
Einkaufsvorteile: Kleine Preise - Ansichtssendung einig. Gläser auf 8 Tage ohne Kaufzwang u. spesenfrei - Bar- od. Teilzahlung - Preisliste über Ferngläser jed. Art, Mikroskop, Waffen usw. kostenlos.  
**W. Rabe, Rathenow 54**  
Optikhaus / Gegr. 1874

**Neu gekräftigt**  
„Meine Nervosität hat erheblich nachgelassen und ich fühle mich auch sonst neu gekräftigt. Quick hat sich ausgezeichnet bewährt. E. Müller, Scheudih, Pestalozzistr. 4 am 3. 3. 36 über:  
**QUICK mit Lezithin für Herz und Nerven**  
Packung M. 0.30 - 1.15 - Sperrpackung M. 4 - in Apotheken und Drogerieh

**Becke**  
90 gr Silberauflage  
In altbekannter Qualität:  
Bequeme Teilzahlg. Katalog unverbdl.  
**GEBR. KRUMM**  
Solingen 61

**Glücksliste**  
100 Gramm  
Missionsmarken vieler Länder, 1.- u. -15 M. Porto  
**Emil Heidkamp,** Mergentheim (Würtbg. 15)

**Alle Musikinstrumente**  
insbes. Akkordeons, Bandoneons, in einf. bis bester Ausf., liefert auch geg. Ratenzahlung  
**Emil Meinel**  
Zwickau/Sa. 60  
Preislisten frei

**Kieler Matrosen-Kind-Anzüge, Kleid. u. Mäntel, Alter, Körpergröße (Schwettel bis Fußsohle) Knabe od. Mädch. u. Berufangeb. Marine-Offizier-Luete, Jacht-Clubberg, farb. Kammgarne f. Anz., Damenmänt., Kostüme, Kleid. Fertigtlegung: Anzüge, blau und farbig, Ulster, Damenmänt., Kostüme, Kleider usw. Körper- u. Konfektionsgröß. unbedingt erforderlich. Bes. must. Angeb. u. Preisl. gratis. 3-Monat. Kasten-zahlg. Versandhaus **B. Preller, Kiel 4****

**Fahrräder mit Tretstrahlern**  
„Marke Vaterland“ m. Fr. 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

**Original-Marken-Porzellan**  
Preiswert - 12 Raten - keine Versandkosten. Garantie für bruchfreie Ankunft. Pracht-Katalog frei.  
**Kölnische Besteckgesellschaft**  
Köln-Deichmannshaus 94

**Trauringe**  
1/2 Anzahlung Woche RM 1.-  
Illustr. Katalog frei!  
**Goldschmied Nehls**  
Hamburg 36/51

**Silberbestecke**  
und Bestecke mit Silberauflage. Feinste Juwelierware, reichhalt. Auswahl. Bequeme Monatsraten. Katalog unverbindl. **Fritz Millhoff,** Solingen-Ohligs A., Besteckfabrikation  
**Wer wirbt, kommt vorwärts!**  
**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 neusten 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, 5 Reudnitzer Str. 1-7



# Denken-Raten-Lösen!

Nachdruck verboten

## Rätselsprung

	der	un	wir	gen	48821	und	der	ta	ste	
wilt	füh	gun	völ	an	leicht	o	des	trach	frisch	ge ges
er	li	mor		ift	zu	be	für		hen	ten auf
len	di	die	ti	ihn	auch	gend	al	ter	zen	al sprä
	hau	ger	gen	ju	bens	ten	noch	ver	und	tes
ge	uns	schüf	als	lei	dern	ben	le	le	hei	che les
pen	fi		dis	ha	soß	lig	son	ge		ser spä
kräf	be		hig	die	re	es	un	des		ift ver
ti	schö	po	und	man	hal	ihn	hei	den	wif	durch ma
	tig	on	ten	fä	quint	se	fenz	nicht	en	schwen

## Magische Addition

- 1 Man + Met + Rif = Himmelsgewölbe
- 2 Gnu + Lie + Ger = Metallmischung
- 3 Inn + Eid + Ar = Urbewohner Amerikas
- 4 Deck + Ei + Ren = Flugzeugart
- 5 Erg + Bar + Ode = Kleiderbestand
- 6 Nab + Tee + Sir = der Arzt der Gewaltkuren
- 7 Art + Rute + San = Gaststätte

Die vorstehenden Wortgruppen sind derart miteinander zu verschmelzen, daß man je Wörter der danebenstehenden Bedeutung erhält. Die Anfangsbuchstaben dieser Lösungswörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Flugzeuginsassen. 48836

## Erdkundliches Silbenrätsel

a — ba — ber — bi — bin — bing — burg — busch — char — chi — dam — de — e — el — el — en — er — fi — furt — ga — gast — gol — ha — her — hi — i — in — le — li — mal — mann — meln — nei — no — salz — san — stadt — stadt — Be — ta — ta — tau — ti — tos — ur — wol

Aus vorstehenden 46 Silben sind 19 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Goethe ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Stadt in Pommern, 2 italienische Hafenstadt, 3 brasilianische Hafenstadt, 4 Stadt in Siebenbürgen, 5 Stadt in Holland, 6 Stadt in Italien, 7 Nebenfluß des Mains, 8 Stadt in Ostpreußen, 9 Stadt in Schlesien, 10 europäischer Staat, 11 Stadt in der Wandscherei, 12 französische Südseeinsel, 13 durch Theodor Körner bekannte Stadt in Mecklenburg, 14 Stadt in Mitteldeutschland, 15 Stadt in Süddeutschland, 16 südamerikanischer Staat, 17 Stadt an der Donau, 18 italienische Insel, 19 Stadt an der Weser. 48686



## Kreuzworträtsel

1	■	2	3	4		5	6	7	8
	9	■	10				11		
12		13					14		
15					16	17		■	
18									■

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 2 geometrischer Begriff, 10 Hirschtier, 11 männlicher Vorname, 12 Beerenernte, 14 englischer Philosoph, 15 Stadt in Algerien, 16 chemischer Grundstoff, 18 europäischer Staat;

b) von oben nach unten: 1 chemischer Grundstoff, 3 antikes Theater, 4 Ausdruck im Kartenspiel, 5 Ausbildungszeit, 6 Laufvogel, 7 Stadt in Südamerika, 8 ärmlischer Zustand, 9 südamerikanischer Staat, 13 scherzhafte Bezeichnung des Nordamerikaners, 17 tierisches Erzeugnis. 48731

## Auflösungen der Rätsel aus voriger Nummer

Kreuzworträtsel: a) 1 Geste, 4 Assel, 8 Malz, 10 Ameise, 11 Styx, 12 Oybin, 13 Torero, 15 Tender, 17 Hyaene, 21 Osiris, 24 Largo, 25 Oppa, 26 Besitz, 27 Siwa, 28 Erbse, 29 Satyr; — b) 1 Gast, 2 Smyrna, 3 Taxe, 4 Amiens, 5 Senn, 6 Espe, 7 Leer, 9 Zoo, 10 Abt, 14 Renate, 16 Dorpat, 17 Hebe, 18 Yser, 19 Elis, 20 Erz, 21 Oos, 22 Iowa, 23 Saar.

Silbenrätsel: Ein Löffel voll Tat ist besser als ein Scheffel voll Rat. — 1 Einsamkeit, 2 Immensee, 3 Nehrung, 4 Lazarett, 5 Okuli, 6 Eisschrank, 7 Flieder, 8 Fakir, 9 Efendi, 10 Lasso, 11 Virchow, 12 Orgel, 13 Lieferung, 14 Laufbahn, 15 Tagebuch, 16 Amulett, 17 Trave, 18 Immortelle, 19 Stolle, 20 Teller, 21 Barrikade, 22 Eidam, 23 Seitengewehr.

Silbenbaukasten: Nur wer selber richtig denken gelernt, Findet sich in einen andern Denker; Nur wer selber tüchtig lenken gelernt, Fügt sich auch in einen andern Lenker.

# Sigmentan Hautschütz bei Sonne - Wind - Wetter - Kälte!

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

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

Unsere Spezialisten in jeder Sparte des Gewerbes sorgen für den sachgemäßen Transport Ihrer Güter aller Art



Berlin SW 68 • Ritterstraße 98/99

Deutschlands größter Sammelladungsspediteur

Reiseauskünfte durch Scherls Reisebüro, Berlin SW 68

**1. Deutsche Reichs-Lotterie**  
Original-Lose  
in allen Abschnitten  
1/8 1/4 1/2 1/1  
3 RM 6 RM 12 RM 24 RM  
auch Doppel- und 3-fache Lose  
empfiehlt und versendet

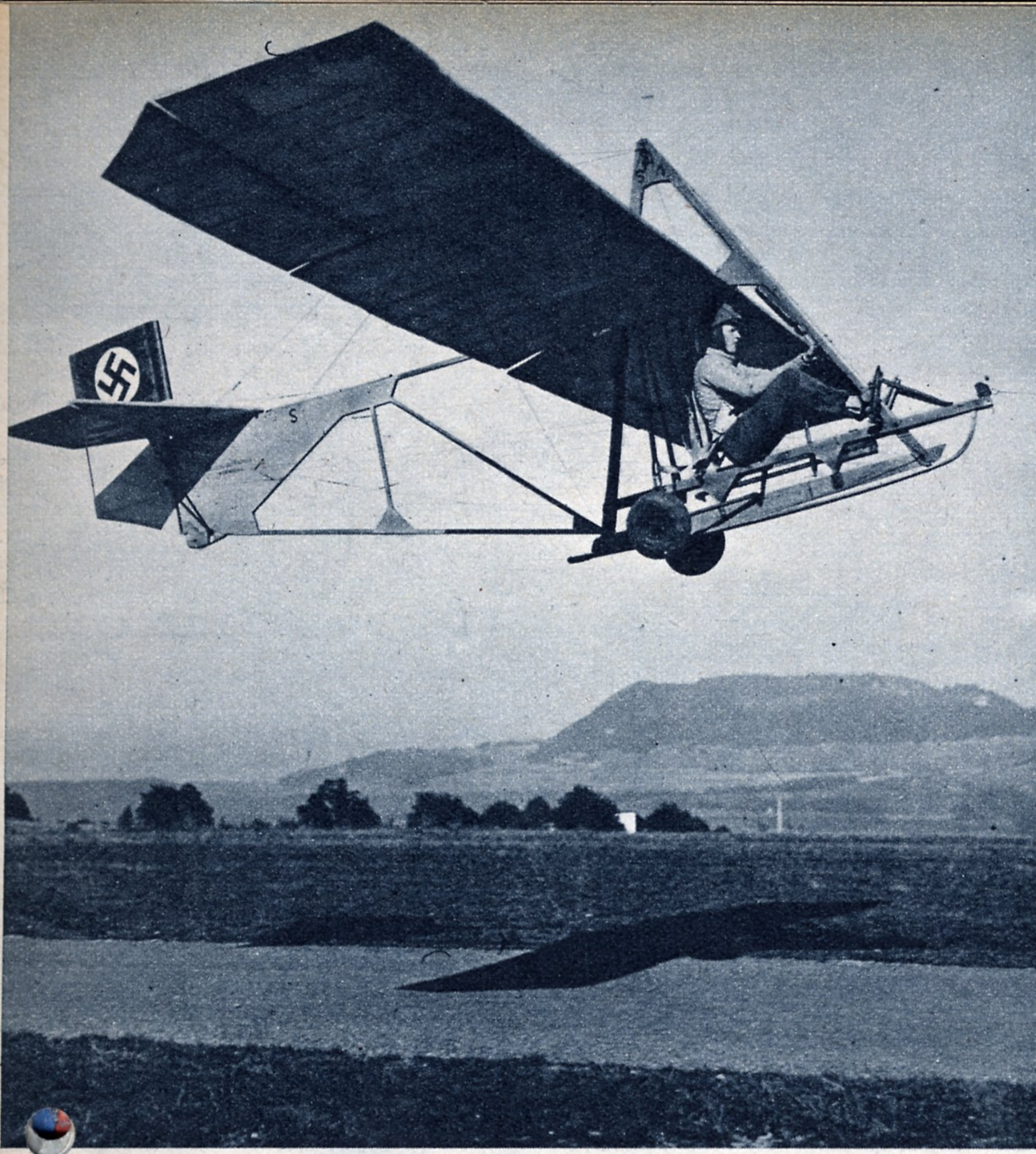
Ziehung  
1. Klasse  
16. u. 17. Mai

die Staatliche Lotterie-Einnahme  
**Friedrich Müller**  
Berlin C 2, Jerusalemer Straße 18

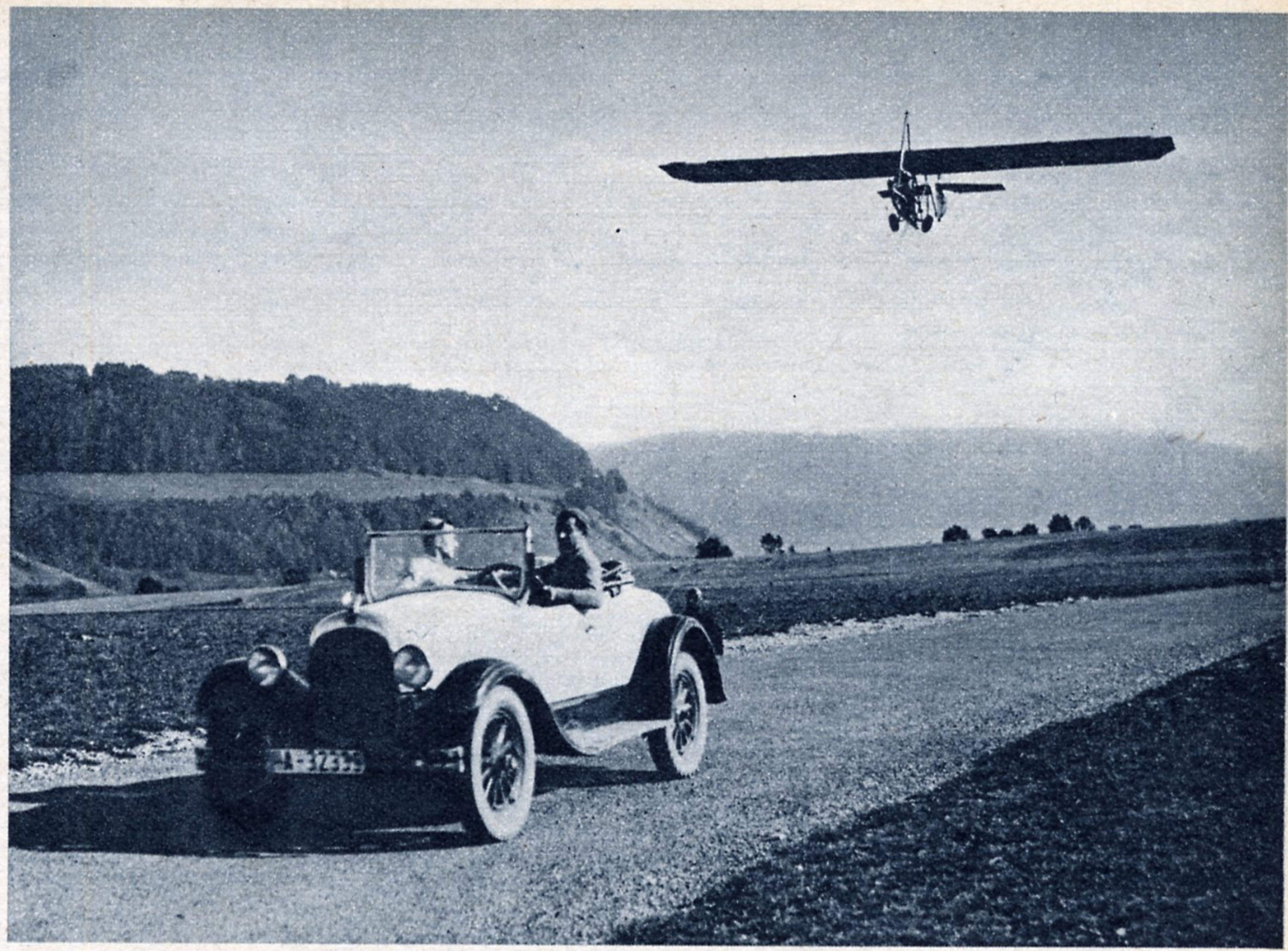
Postfach Berlin 311 58

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. Verantwortlich für Luftwaffe und Technik Josef Grabler, Berlin-Lichterfelde. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohman. Mindestauflage für dieses Heft 100 000. Pl. 1. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprech-Sammel-Nr. 17 45 71. Printed in Germany.





Der Flugschüler hat sich im Schlepp des Autos eben vom Boden erhoben. Bei den Segelfliegern nennt man diese Form des Starts auch „Radlrutsch“



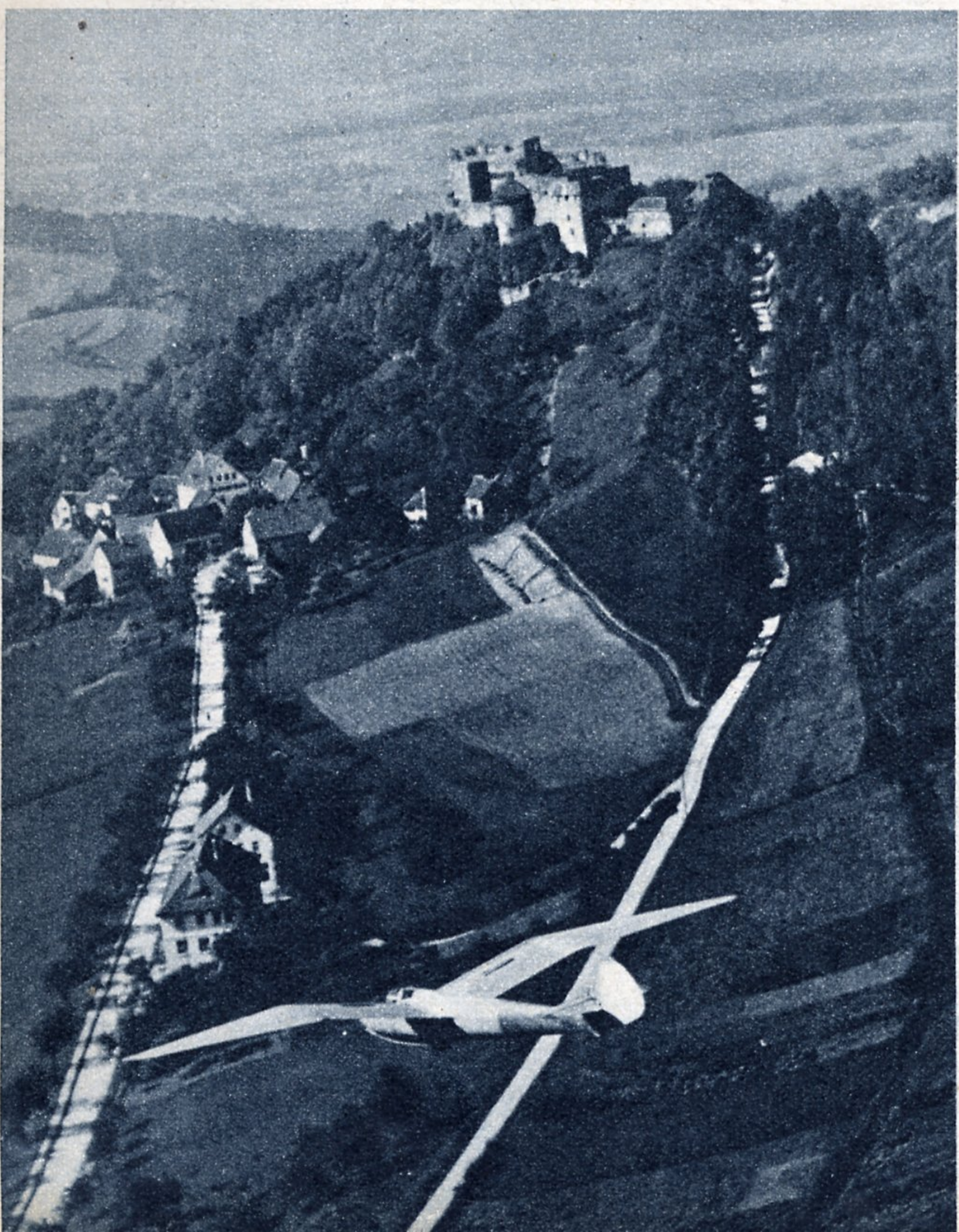
Der Kraftwagen befindet sich in voller Fahrt. Das von ihm geschleppte Flugzeug hat inzwischen eine Höhe erreicht, in der es gleich ausklinken und allein durch die Lüfte segeln wird

**D**er Start ist in der Segelfliegerei eine besondere Kunst. Gerade Deutschland, der Pionier dieses schönen Sportes, ist auch in der Entwicklung der Starttechnik außerordentlich erfinderisch gewesen. Seit einiger Zeit hat sich der Kraftwagen bei der Schulung als Helfer unserer Segelflieger bewährt, und zwar vor allem in ebenem Gelände, wo sich der besonders auf die Bodenverhältnisse am Hang zugeschnittene Seilstart nicht durchführen läßt. An Stelle der Seilmannschaft ermöglicht er dem Flugschüler den „Abstoß in die Lüfte“. Wo sonst die Hände vieler Kameraden tätig sein mußten, genügt eine kurze Autofahrt mit dem Segelflugzeug im Schlepp. Auf dem Hornberg, dem Segelfliegerparadies Schwabens, ist für den Autoschlepp eine besondere Straße geschaffen worden, auf der sich der Kraftwagen bei den Schulungsflügen als Starthelfer unermüdlich betätigt



Nun kreist der Schüler, nachdem er ausgeklinkt hat, frei durch den Raum und muß beweisen, was er kann. Seine Kameraden unten sind sachverständige Kritiker

# AUTOSCHLEPP



Links: Was kann es Schöneres geben als dieses Schweben im Segelflugzeug über dem herrlichen Schwabenland! Wir sehen auf dem Bild die Ruine Rechberg bei Schwäbisch Gmünd



Rechts: Blick auf das Fliegerlager Hornberg. Im oberen Teil des Bildes die für den Autoschlepp geschaffene Straße, auf der gerade ein „Radlrutsch“ vor sich geht.

Freigegeben durch  
RLM Nr. 352  
Sonderaufnahmen  
für den „Aller“





Das sind Schüler der „Ecole centrale“, des großen staatlichen Waisenhauses auf Haiti. Die schwarzen Waisenkinder sind in das militärische Programm der haitischen Staatsführung einbezogen worden; als künftige Soldaten sollen sie dereinst vergelten, was ihnen von Staats wegen Gutes getan wurde



Die Negerjungen können sich nur schwer an die nordamerikanischen Lederschuhe gewöhnen. Sobald es der Dienst erlaubt, werden daher die Schnürstiefel ausgezogen



Verpflichtung von schwarzen Rekruten für Haitis Negerheer. Wie weit es der Regierung von Haiti möglich sein wird, mit ihrer Armee die kaum erzwungene Unabhängigkeit gegenüber den USA zu behaupten, muß abgewartet werden. Aufnahmen Naceda-Wehr (8)

# Haitis Neg

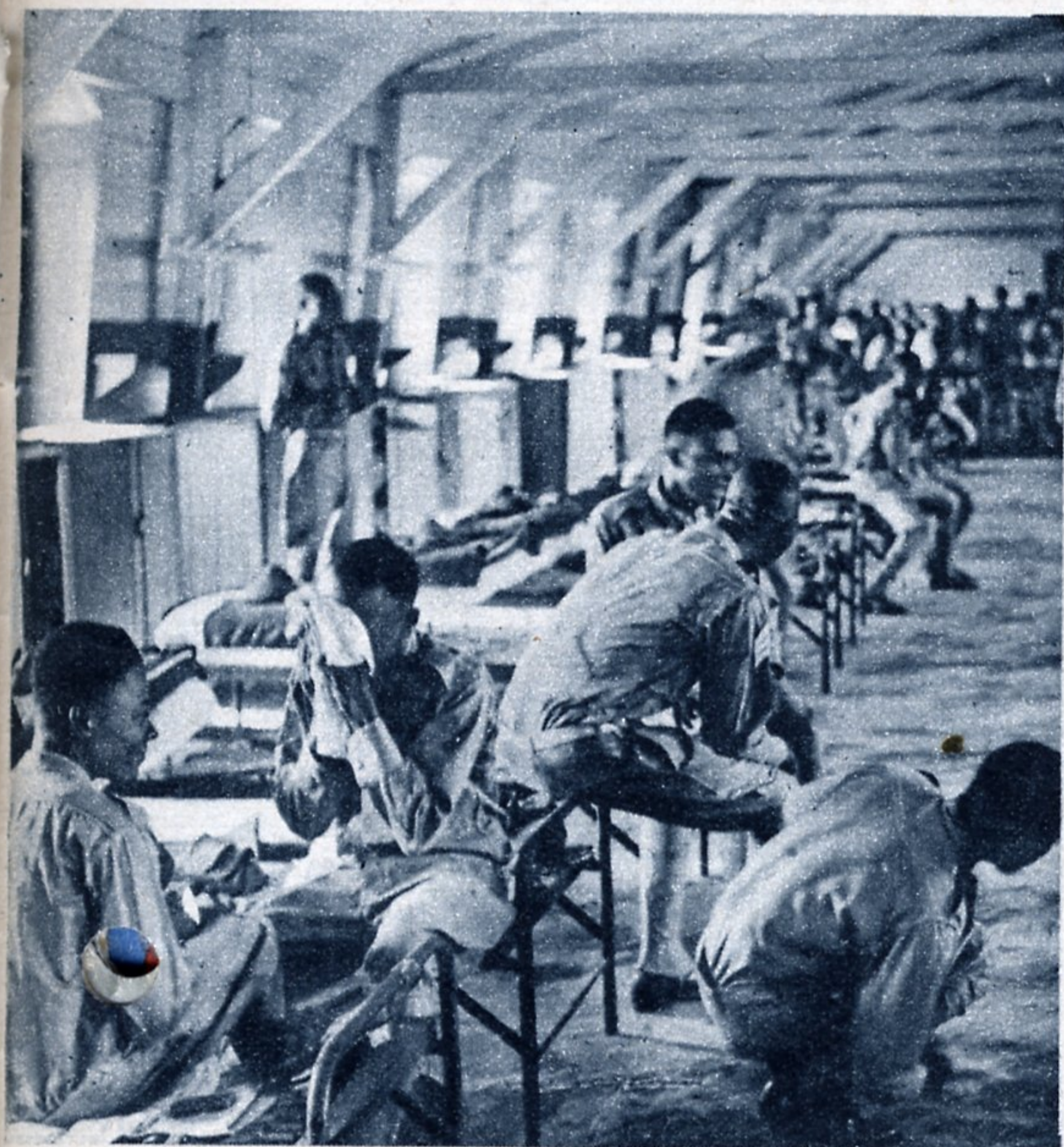


Zum Appell angetreten. Der schwarze Unteroffizier, den einst selbst amerikanische Offiziere gedrillt haben, untersucht Waffen und Ausrüstung aufs genaueste. Die schwarzen Söhne Haitis, die für den Heeresdienst angeworben wurden, bemühen sich, „amerikanische“ Soldaten zu werden





# ... im Waffenrock



Die Kasernen Haitis, die zum größten Teil aus geräumigen Schlafsälen bestehen, sind für die schwarzen Soldaten Stätten der Ungezwungenheit. Dort verbringen sie ihre Freizeit. Sie hocken herum, besingen oder beklagen den Dienst — je nach Hitze und Stimmung



Links: Neger unter Waffen. Eine Abteilung der haitischen Armee beim Ausmarsch. Modernste Waffen und modernste Uniformen sollen mit helfen, der kleinen haitischen Armee Ansehen zu verschaffen. Die jüngste Geschichte Haitis zeigt, daß dort Männer am Werk sind, die sich aus dem amerikanischen Schlepptau lösen wollen. Ob sie aber Erfolg haben werden, ist sehr umstritten. Nicht zuletzt sind es die Amerikaner selbst, die nur mit einem Augenzwinkern von der „Unabhängigkeit“ Haitis reden

Rechts: „Zum Essen angetreten“ könnte man unter dieses Bild schreiben; denn sowohl die Waisenjungen wie auch ihre Eßnäpfe sind streng militärisch ausgerichtet. Die „schwarzen Kadetten“ wissen nichts von militärischer Neuorientierung, von Unabhängigkeits- und Bevormundungsbestrebungen. Sie exerzieren zunächst noch mit dem Holzgewehr und lassen sich (im Bild oben rechts) von Militärmusikern im wahrsten Sinne des Wortes die „Flöten-töne“ beibringen.

Die Negerrepublik Haiti, die ebenso wie die Dominikanische Republik Flottenstützpunkt der USA werden soll, hat ihre 2000 Mann starke Armee modernisiert. Darüber hinaus will sie durch Neuausrichtung von Schulen einen soldatischen Nachwuchs heranziehen, der einmal diese Negerrepublik als selbständigen Staat schützen soll. Unser Bildbericht zeigt diese „schwarze Armee“, die zwar selbständig, aber nach nordamerikanischem Muster und im nordamerikanischen Schlepptau organisiert und aufrechterhalten wird





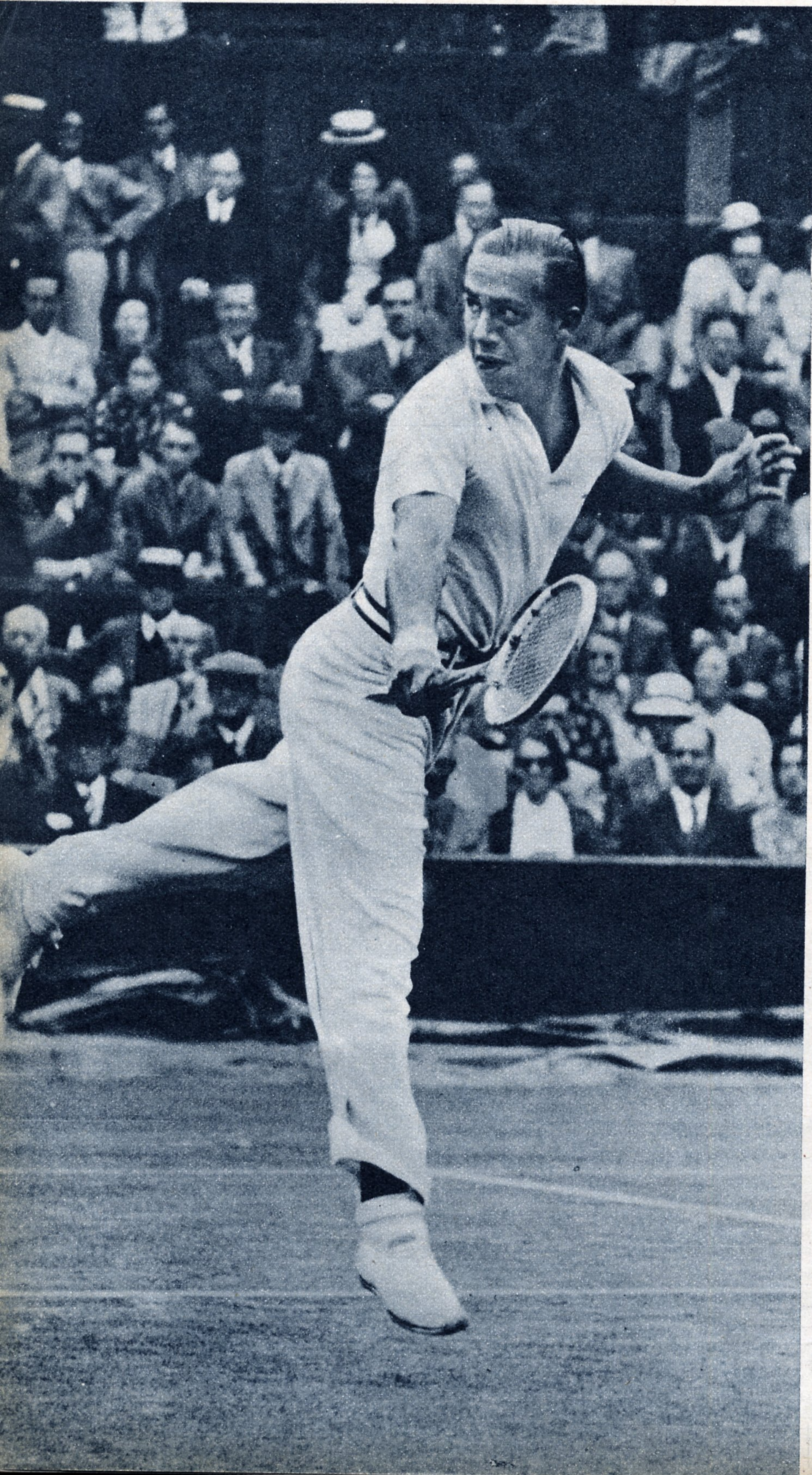


**Georg von Metaxa**

im vorigen Jahre an der Seite Henner Henkels eine gute Kraft der deutschen Mannschaft als Doppelspieler

**Unten: Henner Henkel**

seit Jahren Deutschlands bester Spieler, bei einem konzentrierten Rückhandschlag



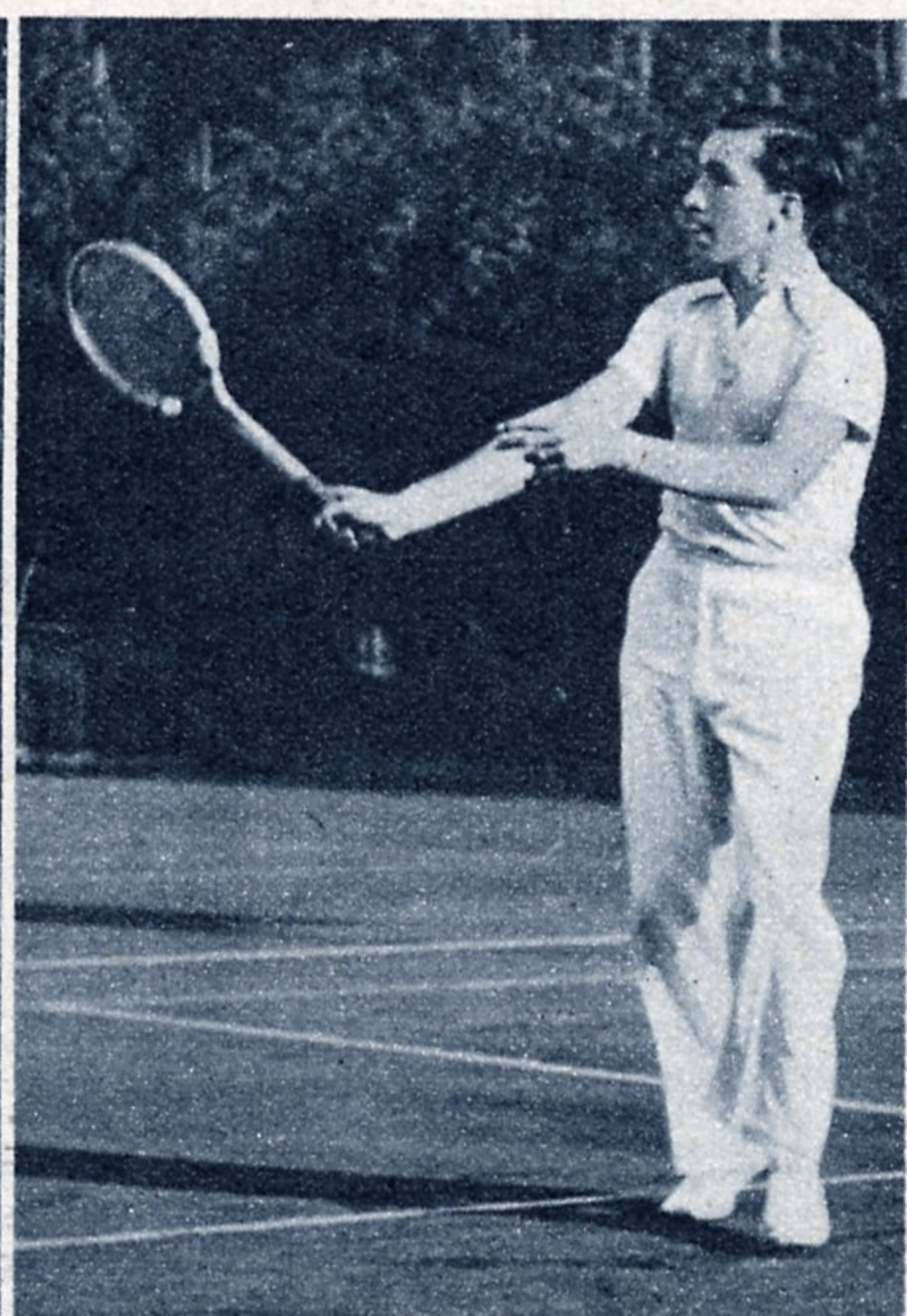
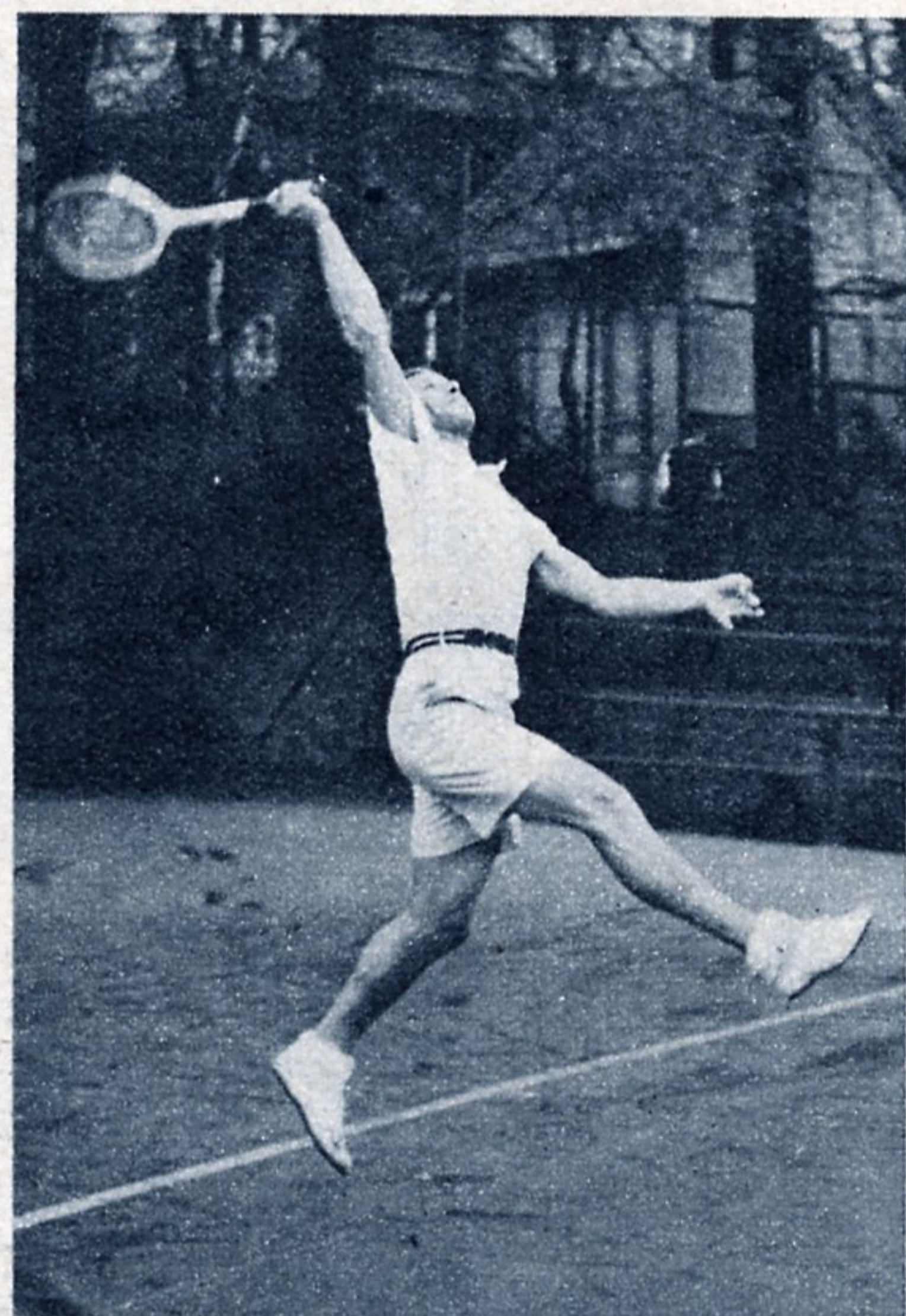
**Roderich Menzel**

der in diesem Jahre eine wertvolle Stütze sein dürfte, läuft hier mit Riesenschritten heran, um noch einen dicht ans Netz geschlagenen Ball zu erjagen

# Fünf Asse

## in unserer Hand

Die Tennis-Saison hat wieder begonnen. Im Lager unserer deutschen Spitzenkönner ist man bereits mit den Vorbereitungen für die großen Schlachten des Jahres beschäftigt. Schon Anfang Mai wird Deutschland der Schweiz in dem Vorrundenspiel der Europa-Zone der Davis-Pokalspiele gegenüberstehen. Wie in den Vorjahren, stehen in den Reihen der deutschen Mannschaft auch jetzt wieder Männer, die seit Jahren in der Spitzenklasse des weißen Sportes einen Namen haben. Wiederholt ging Deutschland als Sieger aus der Europazone hervor. Wird uns diesmal der große Wurf gelingen, den heißumkämpften Pokal zu erringen?



**Hans Redl** und **Rolf Göpfert**

zwei Nachwuchsspieler, die jetzt dem Ruf in die deutsche Mannschaft folgen



# Staatsschauspieler geht in die Luft

Heinz Rühmann, dem am 20. April vom Führer der Titel „Staatsschauspieler“ verliehen wurde, ist — wie allgemein bekannt — nicht nur ein Freund des Filmhimmels, er ist ein ebenso begeisterter Freund des Flugsports. Allwöchentlich ist er auf dem Flugplatz Rangsdorf bei Berlin anzutreffen, wo sein eigenes Flugzeug, „Motte“ genannt, seinen Standplatz hat. Als unser Bildberichterstatte ihn kürzlich draußen in Rangsdorf besuchte, war er gerade im Begriff, mit dem Flugzeug seines Sportkameraden General Udet einen „Erkundungsflug“ zu unternehmen.



Hinter'm Steuerknüppel

Heinz Rühmann, den wir demnächst auch als Sportflieger in einem großen Terra-Spielfilm erleben werden



Stärkung vor dem Abflug

Eine Kanne guten Kantinenkaffees muß jedesmal dran glauben, wenn Staatsschauspieler Heinz Rühmann mit seiner „Motte“ „in die Luft geht“



Peterle darf nicht mit

Heinz Rühmanns kleiner Rauhaardackel, der mit ihm schon in verschiedenen Filmen zu sehen war, ist auch sein ständiger Begleiter, wenn's zum Flugplatz geht. Mit in die Luft gehen darf er allerdings nicht. Herrchen sagt es ihm so nett, daß Peterle gern unten bleibt und sich mit der Rolle eines Zuschauers bescheidet

Links:

Es ist geschafft!

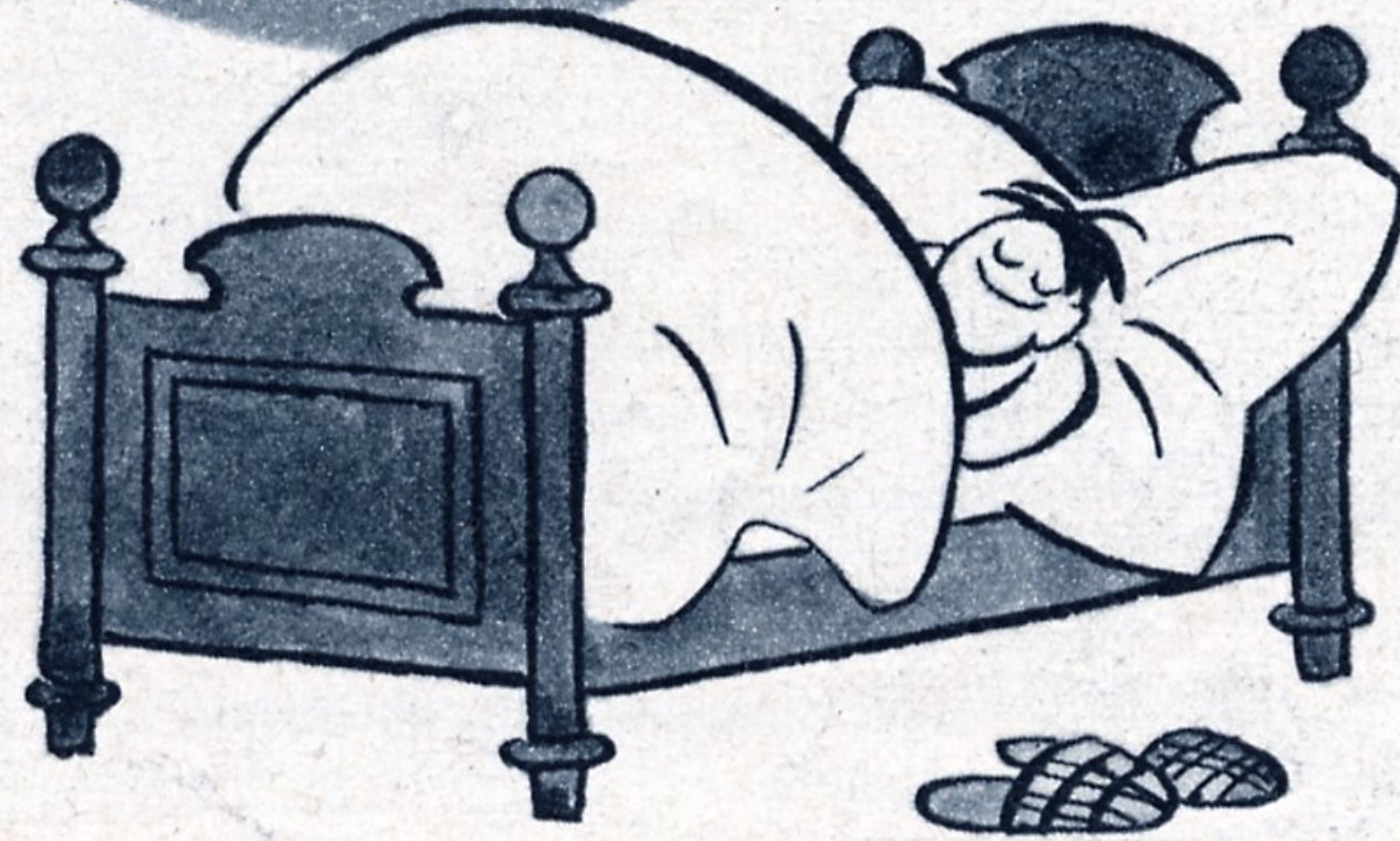
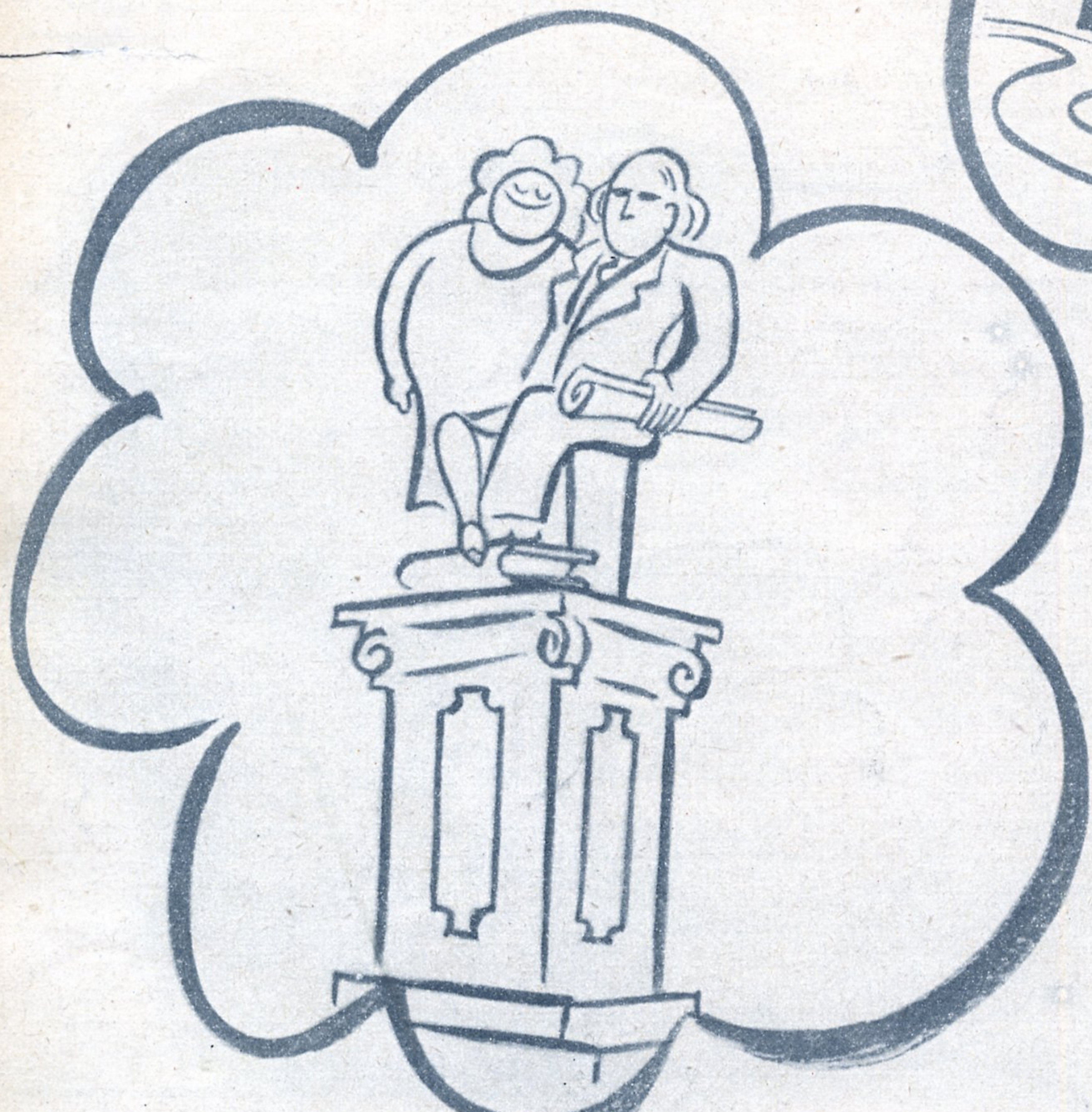
Der Motor ist angeworfen. Nun rasch auf den Führersitz, und auf geht's ins Reich der Wolken

Aufnahmen Waske-Terrafilmkunst (4)



# Luft-Schlösser

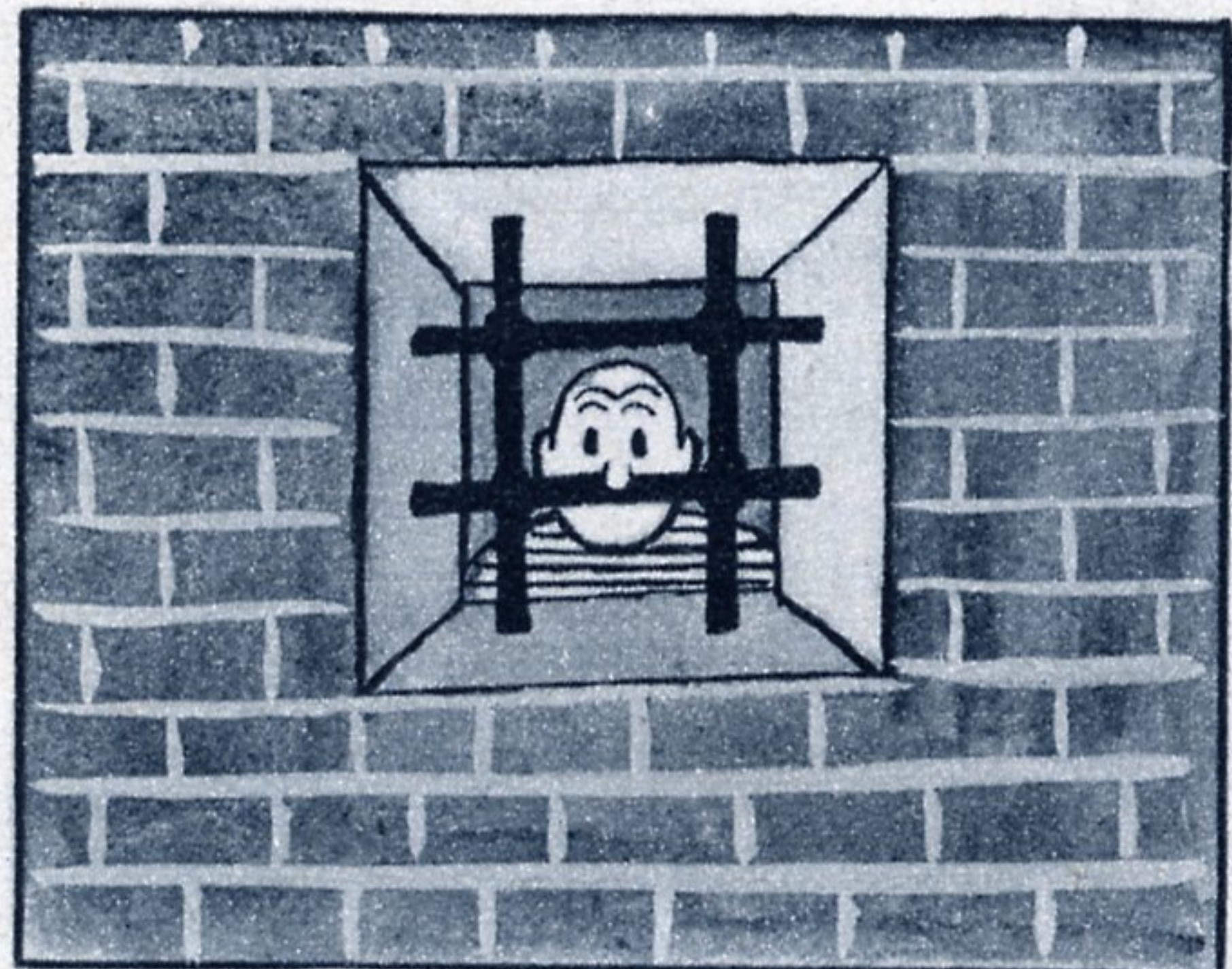
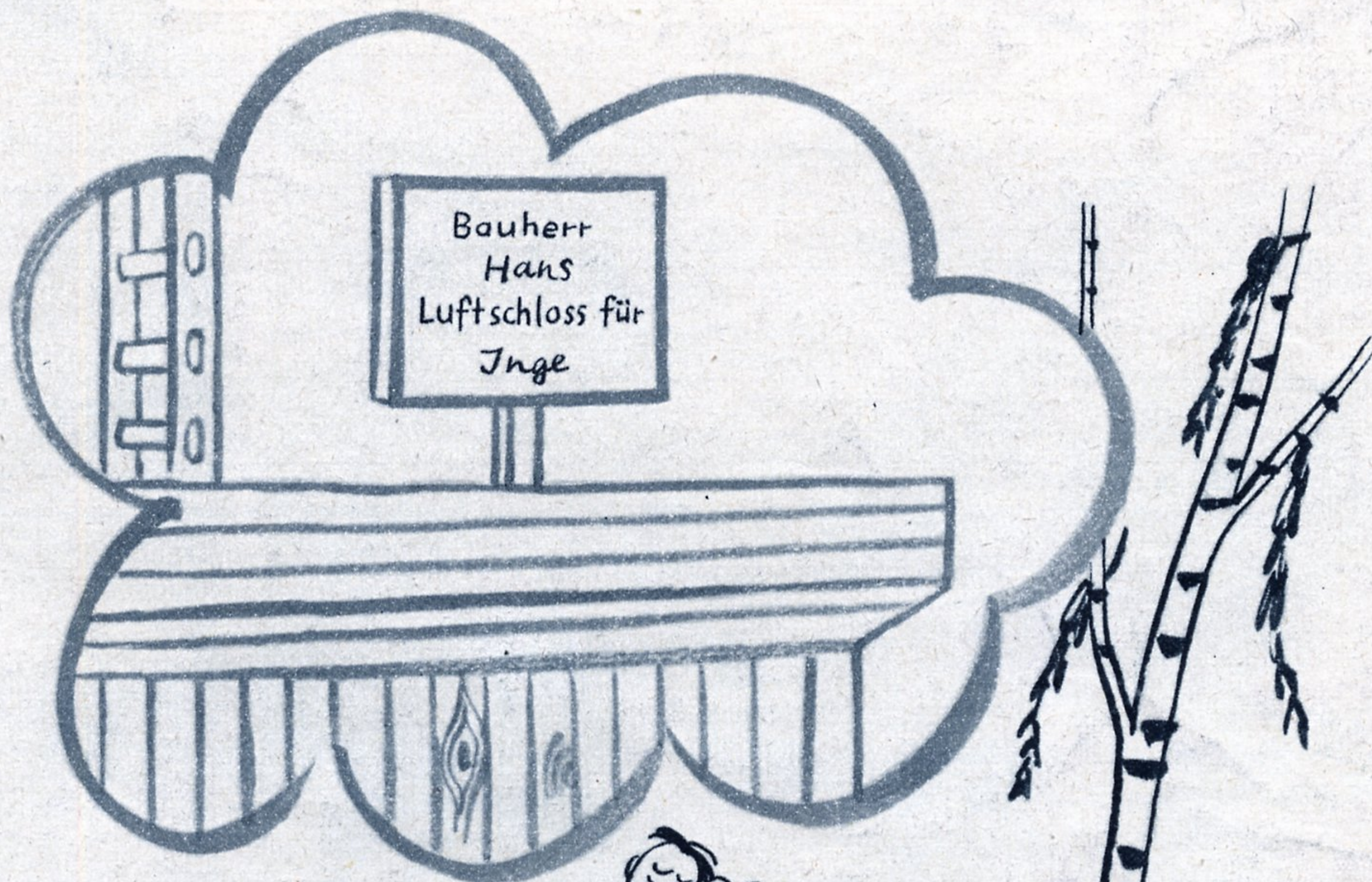
Von  
Horst von Möllendorff



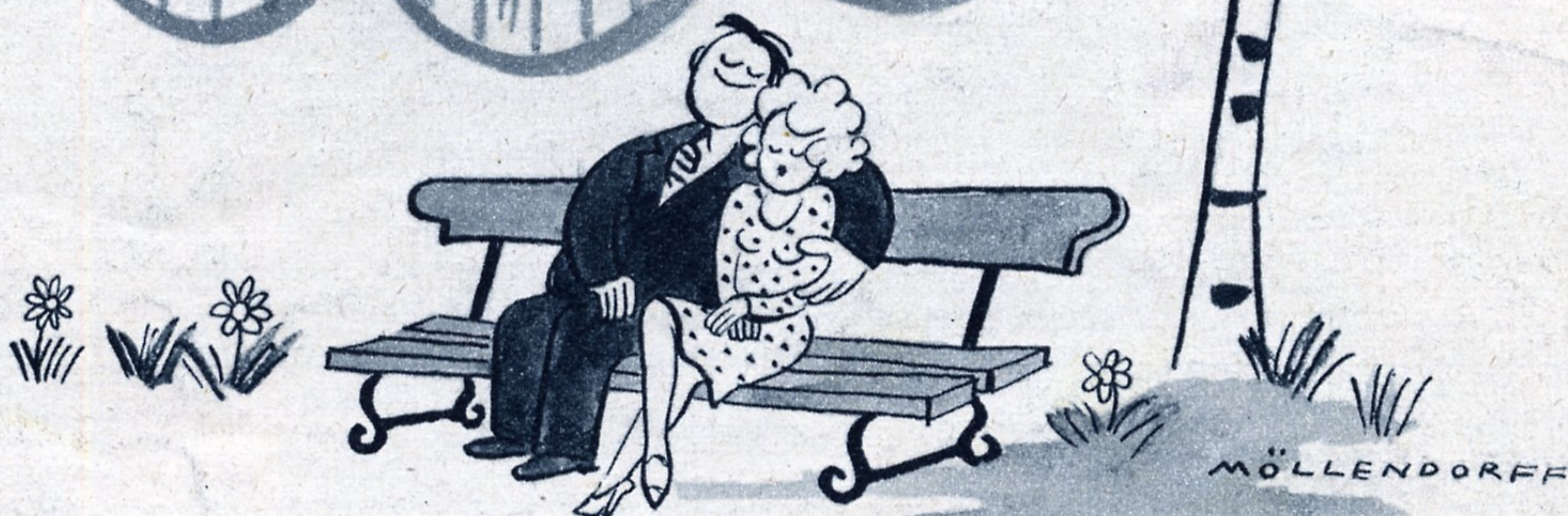
**Luftschloß eines Bescheidenen**  
Er ist mit einem möblierten Zimmer im Luftschloß zufrieden



**Die Frau des berühmten Mannes**  
Sie steht ihm ein ganzes Leben lang mit Rat und Tat zur Seite, dafür möchte sie später mit aufs Denkmal



**Einer, der Luftschlösser verkauft hat**



**Junge Mädchen bauen keine Luftschlösser**  
Sie lieben Männer, die ihnen welche bauen

MÖLLENDORFF