

HEFT 13 / BERLIN, 24. JUNI 1941

Der

Adler



PREIS **20 Pf.**
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Volltreffer!

Unablässig sind die deutschen Kampf-
flugzeuge der britischen Schifffahrt auf
den Fersen und bedrohen Tag und
Nacht sämtliche Zufahrtstraßen nach
England. Unser Bild zeigt ein Fern-
kampfflugzeug Focke Wulf FW 200
„Condor“ nach erfolgreichem Bomben-
angriff auf einen britischen Dampfer

Aufnahme Luftwaffe

Wie ein Hor

Aufnahmen:
PK Zech (2), Bode, Grunwald, Strassl
(Scherl); PK Rechenberg, v. Kayser,
Bischhaus, Grunwald (PBZ); PK Rechen-
berg (Atlantik)

So weit der Blick reichte, regnete es Schirme mit hin- und herpendelnden Soldaten und Material vom südlich blauen Himmel über Kreta. Im Hintergrund ist bereits eine neue Staffel deutscher Flugzeuge sichtbar, die wenige Augenblicke später ihre lebende Last abladen wird



Sofort nach der Landung sammelten sich die Fallschirmjäger und gingen unter planmäßiger Führung zum Angriff gegen den Feind vor, von dem sie überall umgeben waren



In schwierigstem bergigem Gelände arbeiteten sich die Fallschirmjäger truppweise gegen die feindlichen Stellungen vor, die von großer Übermacht oft zähe verteidigt wurden. In jedem Strauch und auf jedem Baum konnte der Brite auf sie lauern

Bild rechts: In guter Deckung während einer Kampfpause. Hinter diesem Felsen und unter dem schattenspendenden Laub eines Feigenbaumes haben die Fallschirmjäger einen Platz gefunden, an dem sie sich zu neuem Einsatz konzentrieren



nissenschwarm...

Deutsche Fallschirmjäger bahnten der Eroberung Kretas den Weg

„Wie ein Hornissenschwarm stürzten die Deutschen auf uns herab“, heißt es in dem Augenzeugenbericht eines britischen Mitkämpfers auf Kreta, „und viele der Fallschirmjäger warfen bereits ihre Handgranaten, ehe sie noch den Boden erreicht hatten.“ Diese paar Worte aus feindlichem Mund sagen über die schnelle Eroberung dieser Bastion Albions im östlichen Mittelmeer, die bis dahin für uneinnehmbar galt, mehr als lange Erörterungen. Die britische Kriegführung entschuldigte den schmerzlichen Verlust von Kreta damit, daß man der deutschen Luftüberlegenheit nicht gewachsen gewesen sei. Ja, das war es eben. Diese Luftüberlegenheit war in erster Linie dem unbeirraren Mut, dem Kampfgeist und der großen Umsicht unserer Fallschirm- und Luftlandtruppen zuzuschreiben, so daß der wichtige Stützpunkt Kreta trotz der schwierigen Geländebedingungen und trotz hartnäckigsten Widerstandes in weniger als zwei Wochen fest in deutscher Hand war



Kaltblütigkeit ist die erste Tugend der deutschen Fallschirmtruppen. Hier sehen wir den Ritterkreuzträger Oberst Bräuer auf dem Gefechtsstand. Ruhig, wie bei einer friedensmäßigen Übung, erteilt er seine Befehle





Die vorgehenden Truppen dürfen natürlich nicht ohne Verbindung mit den rückwärtigen Linien bleiben. Nachrichtenmänner haben sofort nach der Landung ihre „Funkbude“ aufgebaut, die der Befehlsübermittlung dient



Hinter schützendem Laub verborgen, erkundet der Spähtruppführer das zu säubernde Gelände

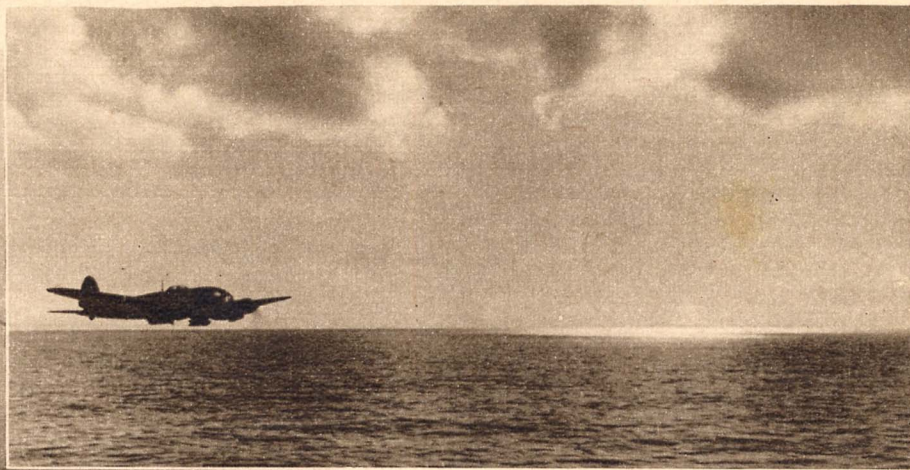


In einem Olivenhain haben die Fallschirmjäger ihre Funkbetriebsstelle eingerichtet. Das gesamte Material hatte natürlich wie die Mannschaft selber den kürzesten Weg durch die Luft genommen



Von den Bundesgenossen befreit. Auf der Insel Kreta waren manche Italiener, die während der Albanienkämpfe in die Hände des Feindes geraten waren, in Gefangenenlagern untergebracht, bis sie jetzt von den deutschen Truppen erlöst werden konnten

Links: Wie Maulwürfe mußten sich Fallschirmjäger und Luftlandtruppen manchmal in den Boden eingraben, ehe sie zum entscheidenden Angriff übergehen konnten. Aber schnell hatten deutsche Zerstörer die Stellungen des Gegners sturmreif getrommelt — und dann ging es unaufhaltsam weiter



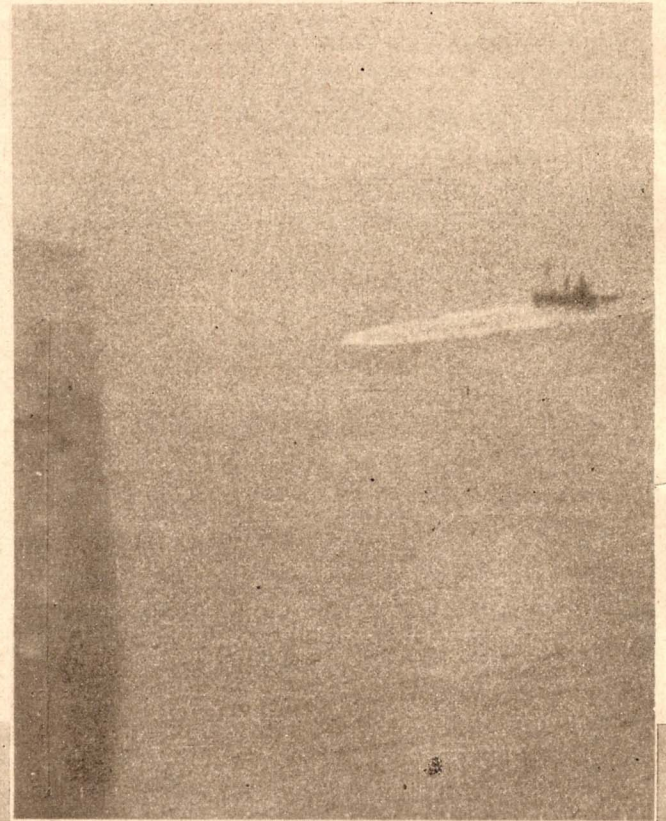
Nur wenige Meter über dem Wasser sucht das Kampfflugzeug den ihm zugewiesenen Seeraum zu erreichen

Vier Mann flogen bewaffnete Aufklärung. Mit Argusaugen suchen sie das Seegebiet um England nach schwimmender Beute ab. Wehe dem „Kahn“, der ihnen in die Quere kommt! Nicht umsonst hat sich die Besatzung den Namen „Die vier Schreckensteiner“ beigelegt, denn sechs vollbeladene Handelsschiffe fielen bereits ihrem Angriffsmut zum Opfer. Von ihrem „siebenten Streich“ lassen wir sie in Wort und Bild selbst erzählen

Die Besatzung, die mit sieben versenkten feindlichen Schiffen an der Spitze ihrer Staffel steht, hat natürlich auch ihren Namen bekommen, der selbstverständlich sofort an den Rumpf des Flugzeugs gemalt wird

Aufnahmen PK Breu-Scherl (6)

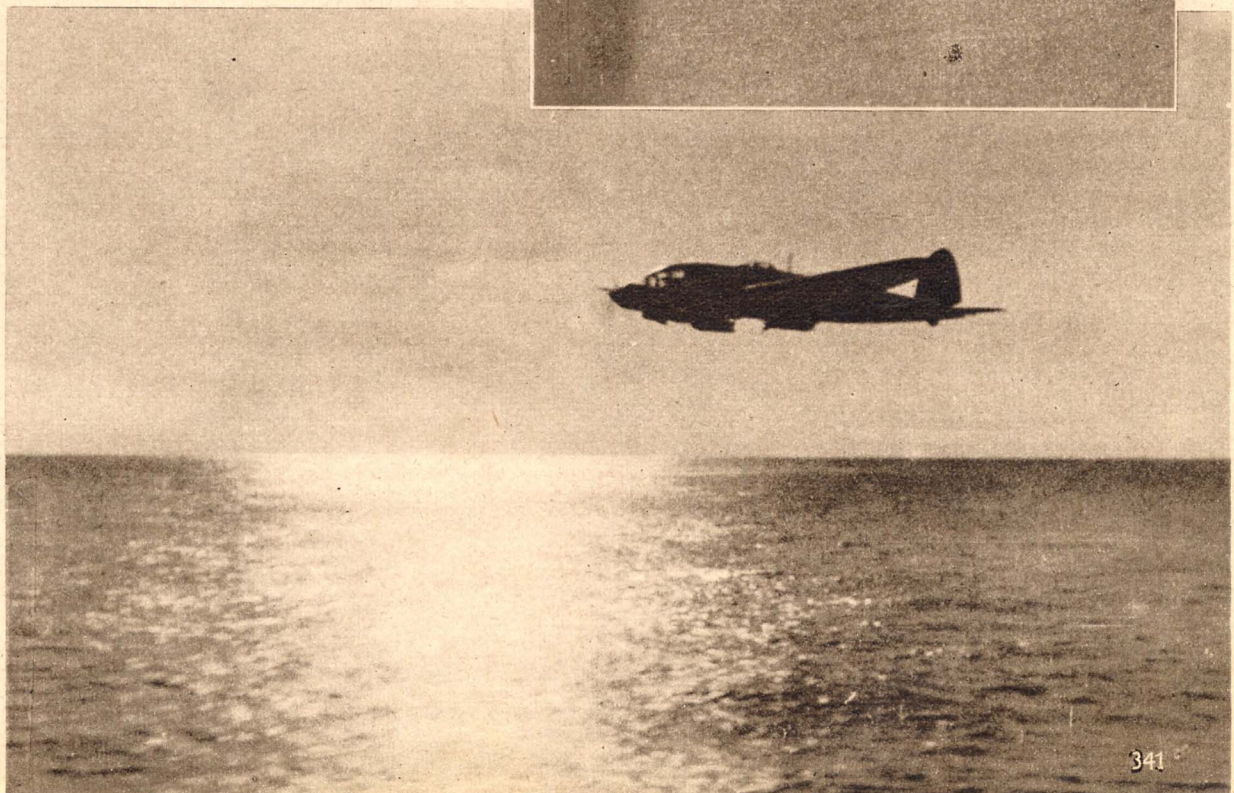
Rechts: Auch „Nummer sieben“ war schwer beladen und hatte Kurs auf England. Die Bomben lagen gut im Ziel. Rauch quoll in dicken grauschwarzen Schwaden aus allen Luken. Langsam legt sich der „Kahn“ auf die Seite und versinkt in den Fluten. Wieder warten die Briten vergeblich auf wertvolles Kriegsmaterial



Rechts: Die Sicht ist schlecht geworden, aber das hindert die „vier Schreckensteiner“ nicht, einen Pott zu fassen, der sich wohl im Dunstschleier vor einer Überraschung sicher wähnte



Der Auftrag ist erfüllt. Der Fernaufklärer fliegt in der Abenddämmerung wieder Kurs Heimat (Bild rechts). Auf dem Flugplatz stehen die Warte schon bereit, um mit Pinsel und Schablone das siebente Opfer gebührend zu verewigen. Sie tun es mit besonderem Stolz, haben sie doch an dem Erfolg der „vier Schreckensteiner“ ebenso Anteil wie die tapfere Besatzung



Mitten unter den To



Zeichnungen: Reisinger

1

1

Es war während der erbitterten Verfolgungskämpfe in Griechenland, als dem Briten keine Zeit zum Atemholen blieb und er, wo er sich nur blicken ließ, von der deutschen Luftwaffe mörderisch behämmt wurde. Natürlich ließ der Gegner nicht alles mit sich geschehen, und an manchen Stellen gab es hartnäckigen Widerstand, der mit Verlusten auch auf deutscher Seite gebrochen werden mußte. So kehrte Feldwebel L. eines Tages nicht vom Feindflug zurück. Zwei Tage war er bereits bei seinem Verband vermißt, und man mußte auf das Schlimmste gefaßt sein. Aber an einem strahlenden Morgen stand er wie vom Himmel gefallen in zeretzter Uniform wieder unter seinen Kameraden. Ja, er hatte Glück im Unglück gehabt. Durch einen Treffer in seine Maschine war er mitten unter den englischen Feuerstellungen an der Küste zur Bauchlandung gezwungen worden. Die Hauptsache, die Knochen waren heil geblieben. Nun aber drohte Gefangenschaft. Das wollte dem Feldwebel gar nicht in den Sinn. Nicht ohne das hier, schwor er sich und rückte seine Pistole zurecht

2

Es war keine Zeit mehr zu verlieren. Der Aufprall des Flugzeugs war natürlich bemerkt worden, und schon lief ein Dutzend Engländer schreiend und gestikulierend zur Landungsstelle. Der deutsche Flieger hatte inzwischen seine Maschine verlassen und in einem etwas abgelegenen Wassergraben Zuflucht gefunden. Wie die Burschen schon verdammt nahe an das Versteck herangekommen waren, brausten zum Glück deutsche Stukas heran, um den Tommies wieder einmal tüchtig eines zu versetzen. Wie ein Hornissenschwarm stürzten die Maschinen aus den Wolken. Da ließen die Briten von dem deutschen Flieger ab und stoben entsetzt nach allen Seiten auseinander . . .



Murmes



3

3

Mit höchster Spannung hatte der Feldwebel durch eine Lücke, die im hohen Schilfgras seines Versteckes frei geblieben war, das alles beobachtet. Nun nichts wie 'raus aus dem Graben! Die Stukas hatten ihre Last abgeladen, und den Briten könnte es, nachdem sie sich von ihrem Schrecken erholt hatten, einfallen, die Suche nach dem Flüchtling wiederaufzunehmen ...



4

Reisinger 41

4

Wie ein gehetztes Wild flitzte der Feldwebel aus dem Graben in ein neues Versteck, verschnaupte darin ein paar Sekunden und suchte mit ein paar Sprüngen wieder eine andere Deckung. Zum guten Glück war inzwischen bereits die Nacht hereingebrochen, so daß er sich mit einiger Vorsicht langsam aus der feindlichen Stellung schleichen konnte. Er geriet in Niemandsland, das heißt in verlassen Dörfer und auf Straßen, die die Spuren des englischen Rückzuges trugen. Von Zeit zu Zeit tauchten Gruppen von Engländern auf, die, als sie des deutschen Soldaten ansichtig wurden, sofort die Verfolgung aufnahmen. Doch der Feldwebel konnte sie immer wieder täuschen, verkroch sich mal in ein zerschossenes Haus oder schlüpfte, wenn es gar zu brenzlich wurde, für ein paar Stunden in einen Heuschaber, bis er endlich auf weit vorgeschobene deutsche Truppen stieß, denen er sich sofort zu erkennen gab ...

5

Nun wäre der Flieger gut aufgehoben gewesen, denn die Kameraden erklärten sich sofort bereit, ihn bei einer günstigen Gelegenheit zurückzubringen. Hier wäre noch zu dicke Luft, meinten sie besorgt. Der Feldwebel wollte aber nicht mehr warten. Es trieb ihn mit aller Macht zum Verband zurück, den er nicht länger in Ungewißheit über sein Schicksal lassen wollte. Und dann mußte er ja unbedingt bei der weiteren Verfolgung der Briten dabeisein. Kurzum: er schnappte sich ein schweres Krafrad, das die Engländer zurückgelassen hatten, setzte es mit einiger Mühe in Gang, ließ sich noch rasch die wenigen feindlichen Straßen erklären und haute mit ... zig Sachen in Richtung deutsche Front ab. Das Hallo bei seinen Kameraden war natürlich groß, die ihm gleich darauf zum Oberfeldwebel gratulieren konnten ...



5

Reisinger 41



Zu hohen Bergen türmen sich die zugeschnittenen und gebündelten Uniformteile, die nun an die einzelnen Schneiderwerkstätten verteilt werden, wo ihr endgültiger „Zusammenbau“ erfolgt

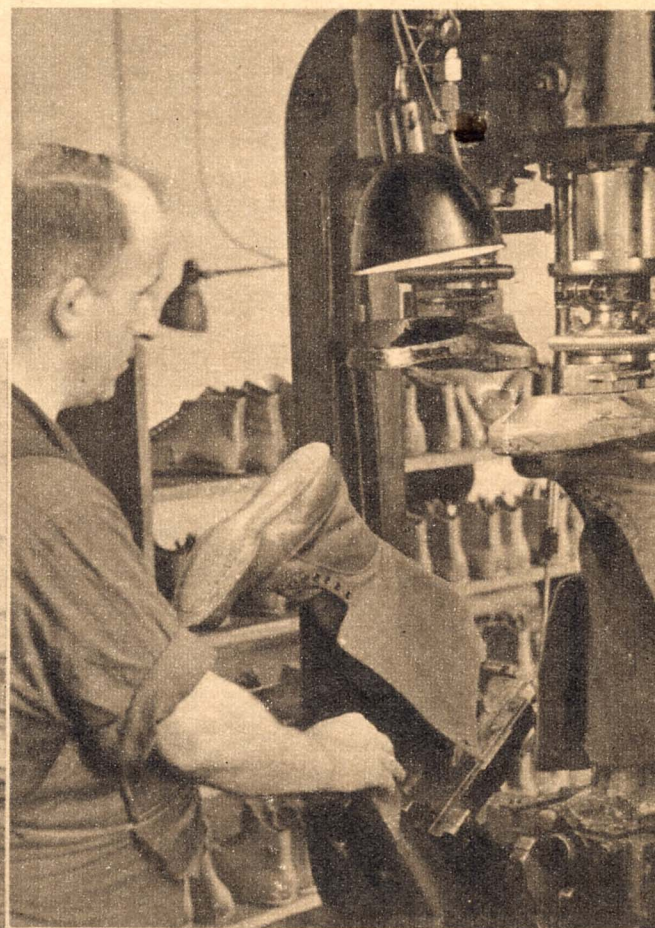
Anfnahmen
PK Schubert-Scherl (rt)

Bild rechts: In Reih und Glied sind die fertigen Tropenstiefel zur Abnahme „angetreten“. Damit sich kein Unwürdiger unter ihnen befindet, wird die Prüfung recht sorgfältig und genau vorgenommen

Wenn ein Sprichwort sagt, daß Kleider Leute machen, so gilt das, wenn auch in einem ganz anderen Sinne, von den Uniformen unserer Soldaten. Denn eine zweckmäßige, den klimatischen Verhältnissen angepaßte Bekleidung ist eine ebenso wichtige Voraussetzung für die Schlagkraft unserer Truppen wie die Ausrüstung mit Waffen und Munition oder die Versorgung mit Proviant. So wurde das Bekleidungsamt der Luftwaffe vor ganz neue Aufgaben gestellt, als sich der Einsatz unserer Flieger im Mittelmeergebiet und in Nordafrika als notwendig erwies. Unter der heißen Sonne Afrikas marschiert und fliegt es sich in einer luftigen Uniform und Kombination besser; Khakijacken, kurze Hosen und leichte Tropenstiefel treten hier in ihre Rechte. Daß sich unsere Meister von Nadel und Schere ebenso wie Hans Sachsens Jünger auch auf diese besondere Art der Ausrüstung verstehen, soll unsere Bilderreihe zeigen

Khakija Tro

Von oben nach unten: Mit elektrisch betriebenen Rundmessern wird im Bekleidungsamt der Luftwaffe dem leichten Khakistoff zu Leibe gerückt. Sozusagen „am laufenden Band“ werden die einzelnen Teile für die Tropenuniform zugeschnitten. — Auch zum Annähen der Paspelierung gehören geschickte und flinke Hände, während andere Männer wieder damit beschäftigt sind, die zugeschnittenen Teile für je 25 Khakiröcke zu bündeln

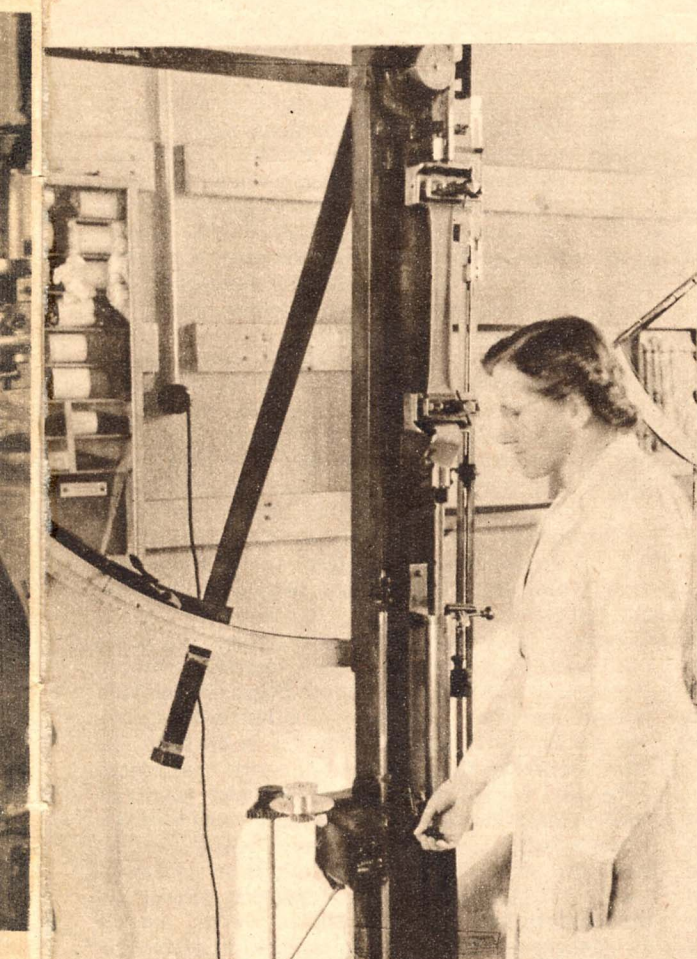


Die Tropenstiefel müssen sich allerlei Prozeduren gefallen lassen, bevor sie für tauglich befunden werden. Hier ist ein Jünger des Hans Sachs dabei, die Langsohle und das Fußbett einzuglätten. — Links: Kurze Hosen für unsere Flieger in Afrika! Wie sich die sonst so strenge und traditionsgemäße Uniform doch wandeln kann, wenn sie besonderen klimatischen Verhältnissen angepaßt werden muß



Ärmchen und Boenstiefel

So sieht eine Khakijacke unserer Afrikaflieger aus. Sie ist leicht und luftig und ganz für ihre besonderen Zwecke zugeschnitten. Der Schneider braucht nur noch wenige Handgriffe zu ihrer Verfeinerung zu tun, und dann tritt sie mit Hunderten anderer die große Reise nach dem Schwarzen Erdteil an, um unter den sengenden Strahlen der Wüstensonne die deutsche Qualitätsarbeit unter Beweis zu stellen.



Jedermann hat seine besondere Arbeit, auf die er sich sozusagen „spezialisiert“ hat. Diese Frau stellt nur Uniformspiegel her, schneidet sie zu recht und bügelt sie. Welche Rangabzeichen sie bekommen werden, das kann ihr gleichgültig sein.

Ein emsiger, geschäftiger Betrieb herrscht in allen großen Schneiderwerkstätten. Ein fertiger Khakirock nach dem anderen verläßt den Saal, in dem man den heißen Atem des Wüstenwinds zu spüren vermeint.



Das Bekleidungsamt der Luftwaffe besitzt selbstverständlich ein eigenes Laboratorium, in dem der Khakistoff einem harten Examen unterzogen wird, bevor er zur Verarbeitung gelangt. Mit Hilfe besonderer Apparate wird er auf seine Zerreißfähigkeit geprüft, nachdem er schon in Schaumaschinen auf seinen allgemeinen Zustand untersucht worden ist. Für unsere Tropenuniformen gilt nur das Beste als gut genug.

Das Südchinesische Meer als Spannungsfeld dreier

Die Inselbrücke zwischen Asien und Australien sowie das Südchinesische Meer, das sie umschließt, sind nicht nur ein Gebiet der Erdbeben, Vulkankatastrophen und Taifune. Sie sind auch eine Zone politischer Hochspannung und bergen in sich noch viele Möglichkeiten zur Entladung der von vielen Partnern aufgespeicherten Energien.

Abgesehen von dem dünnen, weitgestreckten Inselstreifen, der sich über den Pazifik breitet und der aus verschiedenen Gründen für einen Vergleich nicht in Betracht kommt, gibt es auf unserem Planeten keine zweite Ansammlung von Inseln und Inselchen in dieser Zahl und auf einem solch großen geographischen Raum. Unter den drei „Mittelmeeren“ der Erde spielt das Südchinesische Meer eine besondere Rolle. Es ist zwar nicht — wie das europäische Mittelmeer — ein Schauplatz wichtiger geschichtlicher Ereignisse; jedenfalls nicht für unser europäisches, begrenztes Geschichtsbewußtsein. Es weist aber an seinen Küsten mehr Stütz- und Ausgangspunkte verschiedener Mächteinteressen auf als das Mitteländische und erst recht als das dritte der Mittelmeere, das Karibische.

China, Japan, Frankreich, England, Holland, Portugal, Siam und die USA sind unmittelbare oder (durch ihre Kolonien) mittelbare Anrainer des Südchinesischen Meeres und seiner Nebenmeere. So ergibt sich eine Fülle von wechselseitigen Spannungen, Kreuzungen der Ausstrahlungsrichtungen, Überschneidungen der Einflußkreise, ein Gewirr von strategischen Sicherungslinien, wirtschaftlichen Verbindungssträngen; kurzum ein kompliziertes Netzwerk, gewoben aus den verschiedensten Fäden. Das alles in einem Erdstrich, der unter der ewig feuchten Hitze der äquatorialen Tropen liegt, eine immer wieder aufkeimende, unzerstörbare natürliche Fruchtbarkeit aufweist, daher als Produzent wichtiger pflanzlicher Güter eine hervorragende Rolle spielt und endlich in seinem Innern zahlreiche wertvollste mineralische Rohstoffe birgt. So vereinen sich politische, strategische und wirtschaftliche Momente, um Indonesien, das indisch-malaische Inselgewirr sowie die südöstlichen Randländer des großen Asiens zu einem Spannungsfeld der Weltpolitik zu machen.

Mitten im Südchinesischen Meer, etwa 500 km von Indochina und ebensoweit von den Philippinen entfernt, liegt die Gruppe der unbewohnten Spratley-Inseln, eine Anzahl von Korallenriffen. Setzt man hier den Zirkel ein, um einen Kreis mit dem Radius 2000 km zu beschreiben, so umfaßt und berührt man nicht nur die eigentlichen südostasiatischen Inseln, sondern darüber hinaus ganz Hinterindien, Südchina und Formosa. Nicht ganz erreicht dieser Kreis das australische Festland, das mit seiner nordwestlichen Spitze und dem dort gelegenen Hafen Port Darwin jedoch mit in den Interessenkreis Indonesiens gehört. Jedenfalls ist es ein wichtiger Stützpunkt des englischen strategischen Systems, das gleichzeitig eine Sicherung des Indischen Ozeans und eine Beherrschung des reichen Inselgebietes bezweckt.

Auch große und unzählige mittlere und kleine Inseln liegen innerhalb dieses Kreises. Einige von ihnen haben die Größe europäischer, ja selbst amerikanischer Staaten oder übertreffen sie sogar um ein erhebliches. Die größte unter ihnen, Borneo, ist mit 740 000 qkm um 200 000 qkm größer als das Deutsche Reich vor 1914. Auch Sumatra kann den Vergleich mit einem europäischen Großstaat aufnehmen; es umfaßt 420 000 qkm. Zu diesen beiden größten Inseln treten das vielgliederte, spinnenförmige Celebes, die dichtbesiedelte Insel Java. Außer diesen vier großen Sundainseln sind noch die beiden Hauptinseln der Philippinen, Luzon und Mindanao, sowie Hainan und Formosa zu den „großen“ Inseln zu zählen. Hunderte von kleinen und kleineren,

bis hinab zu winzigen Vulkankratern oder flachen Korallenriffen, schließen sich an. Der Streulage der Inselwelt entspricht die Gliederung der Wasserflächen. Zum Südchinesischen Meer mit seinen beiden Ausbuchtungen, dem Golf von Tongking und dem Golf von Thailand, treten die Java-See, Sulu-See, Sunda-See, Celebes-See, die Malakka-Straße, die Makassa-Straße, die Karimata-Straße, der Ballintang- und der Baschi-Kanal.

Es ist klar, daß in einem so reichgegliederten Gebiet auch die strategischen Bedingungen anders sind als auf großflächigen Meeren. Weiter als 500 bis 600 km

Anstrengungen notwendig als in einem kargerem Klima. Das Gebiet, das von jenem Kreis mit 2000 km Halbmesser umschlossen wird, umfaßt nach grober Schätzung rund 4 Mill. qkm festen Landes mit rund 150 Mill. Einwohnern. Fast die Hälfte davon entfällt auf „Insulinde“, die niederländisch-indische Inselwelt. Daß alle diese Länder wirtschaftlich, insbesondere wehrwirtschaftlich, von hohem Interesse sind, ist bekannt und ergibt sich aus der Fülle der Produkte, die sie zur Verfügung stellen. Erdöl wird in Burma und auf Java, Sumatra und Borneo gefördert. Zinnbergwerke liefern in den Malayenstaaten und in Thailand fast 50% der

Welterzeugung. Die südchinesischen Gebiete haben fast ein Weltmonopol auf Wolfram (Tungsten) und Antimon, rüstungswichtige Metalle, von denen das eine als Stahlveredler, das andere als Bleihärter Bedeutung hat. Kohle wird in Indochina und auf Sumatra abgebaut. Blei, Silber und Gold werden in Hinterindien und auf den Inseln gleichfalls bergbaulich gewonnen, ohne allerdings der Wirtschaft das Gepräge zu geben. Dagegen hat die Halbinsel Malakka mit den angrenzenden niederländischen Inseln bei weitem den Löwenanteil in der Welterzeugung an Kautschuk. Die Philippinen und Niederländisch-Indien sind die beiden größten Welterzeuger von Kopa, einem der wichtigsten Rohstoffe der Fettwirtschaft. Auch Rohrzucker, Kaffee, Tabak, Gewürze gehören zu den wenn auch nicht wehrwirtschaftlich, so doch allgemein-wirtschaftlich wichtigen Produkten dieses von der Natur reich gesegneten Erdstrichs. Seine früher in den Zeiten des Segelschiffbaues vorhandene strategische Bedeutung hat das Teakholz zwar eingebüßt, aber der Manilahanf — ein Ausfuhrerzeugnis der Philippinen — ist auch heute noch von erheblichem Wert. Schließlich spielt der Reis als Ausfuhrerzeugnis von Thailand und Indochina für die Ernährungswirtschaft Ostasiens eine hervorragende Rolle. Als besondere Erzeugnisse müssen noch genannt werden die Chinarine als Rohstoff für das tropenwichtige Chinin und Kampfer nebst Kampferöl. Beide Erzeugnisse stellen Weltmonopole dar, das erstere von Niederländisch-Indien, das letztere von Formosa.

Es kann nicht wundernehmen, daß der Besitz dieser reichen Gebiete immer wieder begehrt wurde. Nacheinander haben die Portugiesen, Spanier, Holländer, Franzosen und Engländer, endlich die US-Amerikaner hier Fuß gefaßt und die eingeborenen Völker zurückgedrängt. Erst nach dem Erstarken Japans und zuletzt infolge des gegenwärtigen Krieges setzt der Pendelausschlag in entgegengesetzter Richtung ein. Nacheinander hat Japan seit 1895 sich

auf Formosa, den Paracel-, den Spratley-Inseln festgesetzt und nun auch nebst Hainan die ganze südchinesische Küste unter seine Kontrolle gebracht. Die japanische Kraftlinie — einem Bogen vergleichbar, der sich um den Ostrand des asiatischen Festlandes von der Südspitze Kamtschatkas bis in die Mitte des Südchinesischen Meeres herumlegt — zielt weiter nach Süden und Westen. Mit Thailand verbindet Japan eine feste, unlängst durch die Friedensvermittlung bewährte Freundschaft. Der Gebietsgewinn Thailands ist der erste, den eine asiatische Macht mit Hilfe Japans errungen hat. Die psychologische Wirkung hiervon auf die fernöstlichen und -südöstlichen Völker, auf die 100 Millionen Malaien vor allem, kann nicht ausbleiben. Mit Indochina sind enge wirtschaftliche Verbindungen angeknüpft worden, trotz aller Gegenminnen des englisch-amerikanischen Kapitals. Singapur wird als ein „Dolch gegen Japan“ empfunden, und eines der Mittel, die schon oft erwogen wurden, ihn wertlos zu machen, ist die Durchstechung des Isthmus von Kra an der Wurzel der Malakka-Halbinsel. Jedenfalls hat Japan schon heute wertvolle Stützpunkte in der Hand.



Blick auf den Hafen von Hongkong

den die Briten als Flottenstützpunkt praktisch bereits abgeschrieben haben

ist kein Punkt dieses Meeres von der Küste entfernt. Damit wird ein Operieren mit Großkampfschiffen noch mehr beschränkt, als es infolge der großen Zahl von Riffen und Atollen ohnehin der Fall ist. Der Luftwaffe kommt für eventuelle Auseinandersetzungen in diesem Teil der Erde eine besondere Bedeutung zu und daneben der U-Boot-Waffe.

Auch das Südchinesische Meer steht unter dem strategischen Gesetz der Mittelmeere, das erst kürzlich im europäischen Mittelmeer im Falle Kreta angewandt und aller Welt deutlich gemacht worden ist. Man kann es verstehen, daß die Anrainer jenes Meeres die jüngsten Ereignisse im Mitteländischen Meer mit besonderem Interesse verfolgen. Daß die Bedingungen einer kriegerischen Auseinandersetzung trotzdem verschieden sein werden von den europäischen — nordafrikanischen, ergibt sich in erster Linie aus der klimatischen Situation. Und zwar wird dies in erster Linie für alle jene Einrichtungen gelten, die der Erhaltung und dem Ersatz des Materials dienen. Die Motoren vor Verrottung, die Flugplätze vor Überwucherung zu schützen, macht z. B. in den Tropen ganz andere

Weltpolitik

Die drei Grossmächte

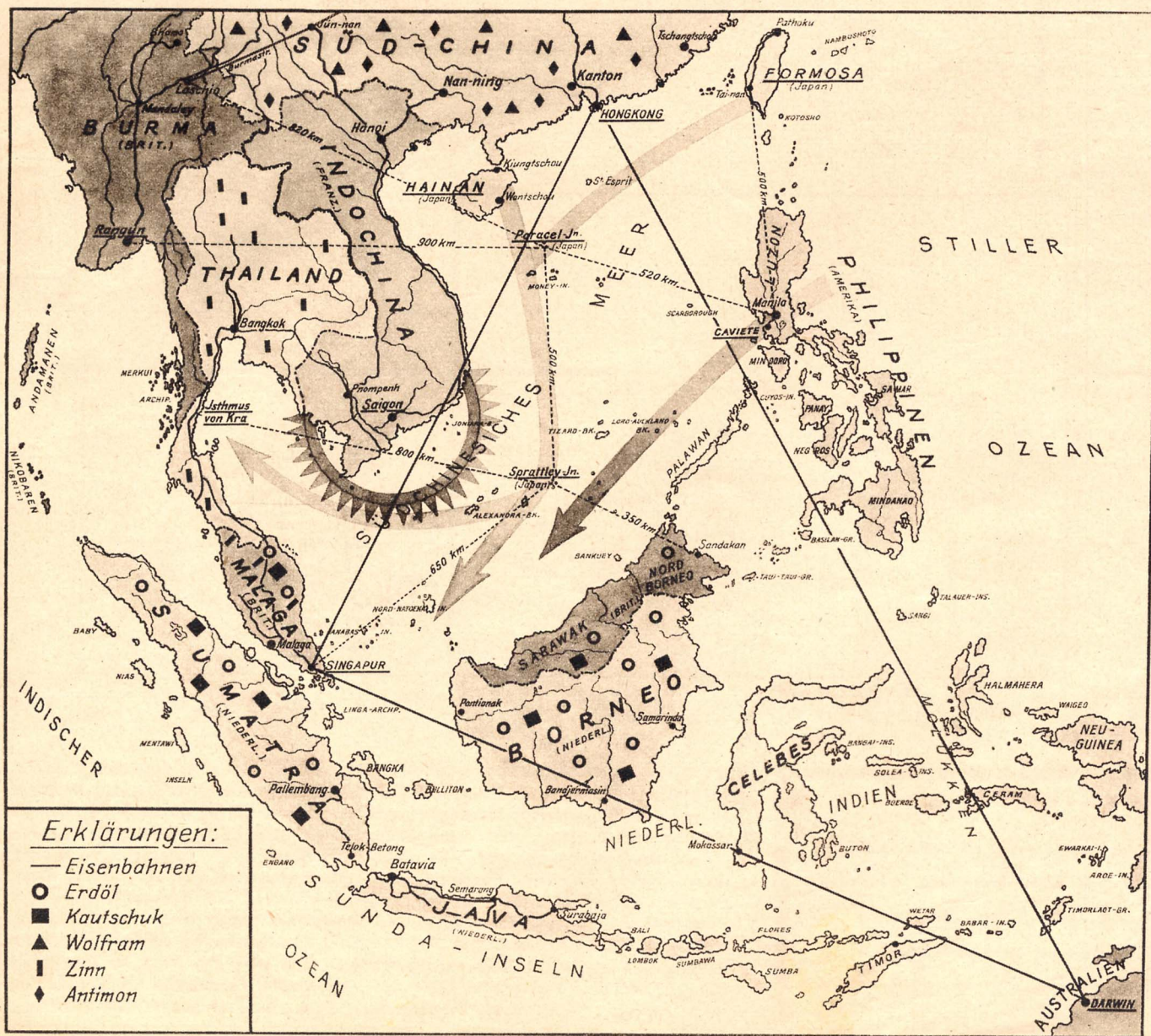
Die Angriffe japanischer Bomber auf die Burma-Straße, von Stützpunkten und Französisch-Indochina aus, haben gezeigt, daß auch in diesen Gebieten die Luftwaffe wirksam eingesetzt werden kann. Nach der Regelung des indochinesisch-thailändischen und des indochinesisch-japanischen Verhältnisses hat Cam-Ranh seine strategische Bedeutung einstweilen eingebüßt. Diese an der Ostküste Indochinas, und zwar an deren am weitesten nach Osten vorspringenden Punkt gelegenen Bucht sollte schon vor einer Reihe von Jahren zu einer französischen U-Boot-Station ausgebaut werden. Marinekreise haben daher den Wert der taifunsicheren, von Hügeln rings umschlossenen Bucht dann noch höher eingeschätzt. Sie kann auch große Flotteneinheiten spielend aufnehmen, der Hafeneingang ist schmal und kann durch Minen leicht gesperrt werden. Gelegenheit zur Anlage eines Hafens für Wasserflugzeuge wäre ebenfalls vorhanden. Als Flottenstützpunkt wie als Ausgangspunkt für Luftunternehmungen hätte Cam-Ranh eine geradezu beherrschende und ideale Lage am Südchinesischen Meer. Es könnte die Stellung Singapurs weitgehend herabmindern und ebenso den Wert von Caviete, dem US-Stützpunkt auf den Philippinen. Den Filipinos haben die demokratischen Roosevelt-Amerikaner zwar vor einigen Jahren die völlige Freiheit versprochen. Aber inzwischen ist das vergessen, und neben dem Ausbau des genannten Marine- und Luftwaffenstützpunktes Caviete beweist dies die soeben verfügte Einbeziehung der Philippinen in die amerikanische Exportkontrolle. Die Philippinen



Der Bootshafen von Singapur

sind damit ihrer natürlichen, nahe gelegenen Märkte, vor allem Japans, beraubt. Daß sich solche raumwidrige Entscheidungen nicht auf die Dauer halten lassen, ist einleuchtend. Daran ändert auch nichts der Ausbau der rückwärtigen Verbindungen der USA-Wehrmacht, die über Guam, Midland- und Wake-Insel nach Hawaii und Kalifornien führt. Auch wenn die Yankees ihr System im südostasiatischen Raum dadurch verstärken würden, daß sie — wovon die Rede ist — Singapur übernehmen: immer müssen sie in diesem Gebiet auftreten als vorgeschobene Posten, viele tausende Kilometer von ihren natürlichen Ope-

rationsbasen entfernt, in einem ungewohnten Klima, unter besonderen geostrategischen Bedingungen, während die Japaner in diesem Raum heimisch und ihm zwar auch, aber bei weitem nicht so sehr räumlich getrennt sind. Das englische Sicherungsdreieck im indonesischen Raum ist schon oft dargestellt worden. Es umfaßt das Dreieck Hongkong-Singapur-Port Darwin. Sein Wert ist dadurch erheblich herabgesetzt, daß Hongkong praktisch ausfällt und wohl auch schon von der englischen Admiralität abgeschrieben ist. Singapur, zu einer gewaltigen Festung ausgebaut, ist zwar strategisch außerordentlich günstig gelegen, aber auch der beste Kriegshafen nützt ohne die dazugehörige Flotte nichts. Port Darwin allein kann die Schwächung der beiden anderen Dreieckspunkte nicht wettmachen. Daß Singapur westlich von Penang und den Nikobaren und Andamanen flankiert ist, beweist zwar, daß die Briten einstmals, in „besseren Zeiten“, ein gutes geostrategisches Verständnis hatten. Aber in ihrer heutigen Lage nützt ihnen das herzlich wenig. Die Hauptmasse des indonesischen Raumes, die niederländisch-indische Inselwelt, ist seestrategisch passiv. Sie ist nicht Subjekt, sondern Objekt der Auseinandersetzungen. Ihr Schicksal liegt nicht in ihrer eigenen Hand, sondern ist das Ergebnis der Auseinandersetzung zwischen den Kräften, die um das Südchinesische Meer angespannt und sprungbereit der Zukunft harren.

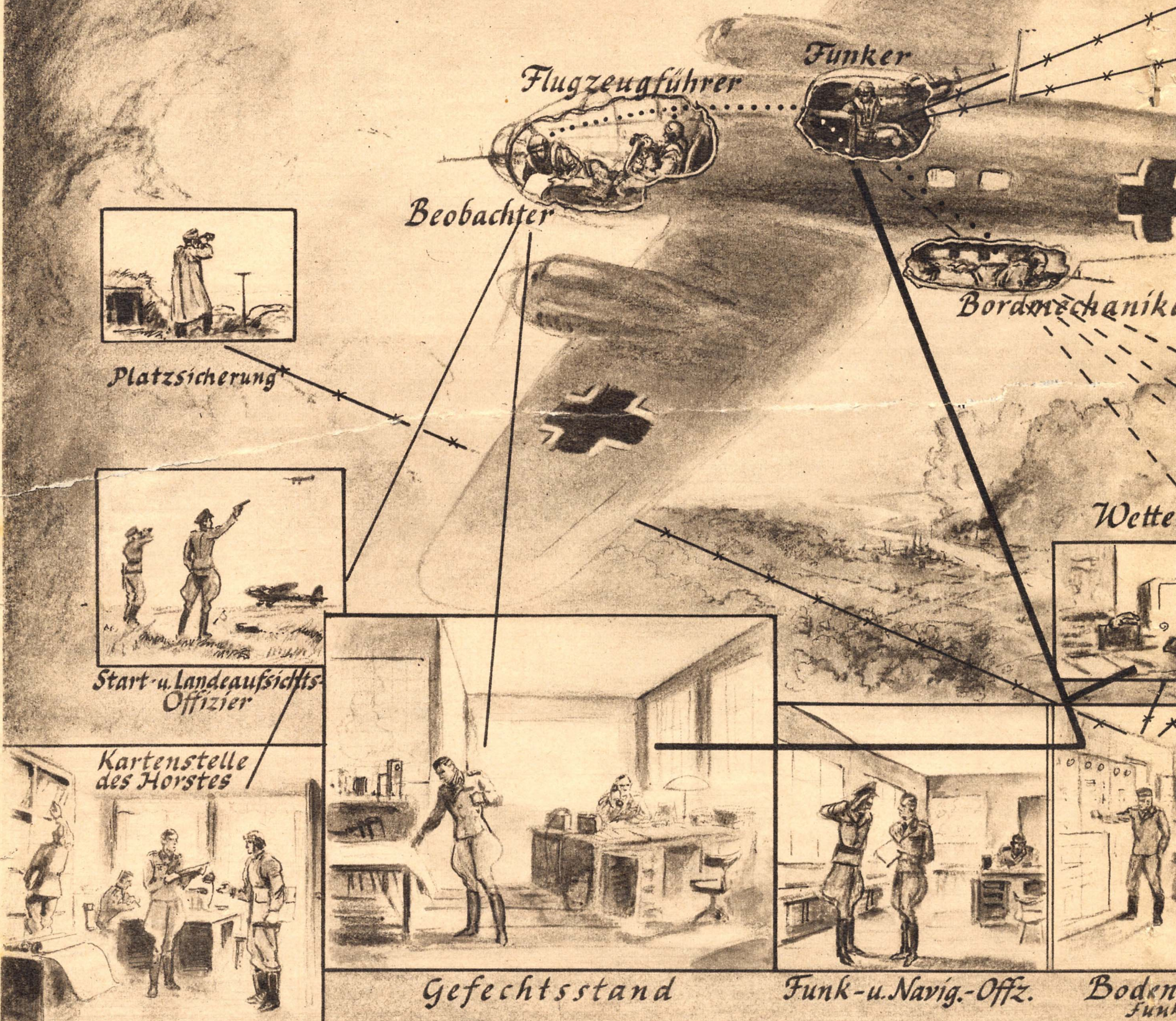


Kartenzeichnung Hörich
Aufnahmen Scherl (2)

Die nebenstehende Karte veranschaulicht, in wie starkem Maße das Südchinesische Meer sich im Spannungsfeld der drei Großmächte, nämlich Japan, der USA und des Britischen Imperiums, befindet. Für die britische Politik ist es eine Existenzfrage, ob es ihr gelingt, den durch das Dreieck Hongkong-Singapur-Darwin gekennzeichneten Einflußbereich sicherzustellen. Die Entwicklung der jüngsten Vergangenheit hat bereits bewiesen, daß die britische Position auch in diesem Teil der Welt empfindliche Einbußen erlitten hat

Kampfgemeinschaft zwisch Himmel und Erde

Was gehört zum Einsatz eines Kampfflugzeu



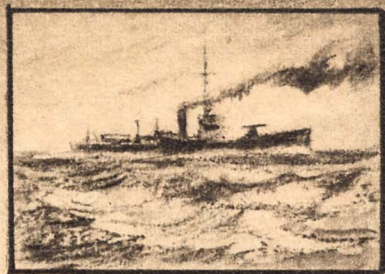
ZEICHENERKLÄRUNG

-
- Vor dem Start:
 - Technische Vorbereitung für den Feindflug
 - Befehlsausgabe und Informierung
- Nach dem Start: Verbindungen während des Einsatzes
- Bordtelefonische Verständigung unter der Besatzung
- Ständige Verbindung mit der Bodenstelle und nach Bedarf auch unmittelbar mit dem Flugzeug

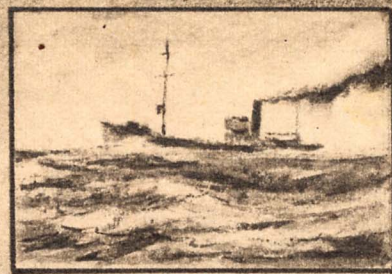
Wenn in den Berichten des OKW und der PK-Männer über die Erfolge unserer Kampfflugzeuge berichtet wird, sind die Augen der Öffentlichkeit in erster Linie auf die fliegenden Besatzungen gerichtet. Sie sind als die verschworene Kampfgemeinschaft bekannt, von deren kameradschaftlicher Zusammenarbeit die Erfüllung des Auftrags abhängt. Die obige Darstellung zeigt, wo die vier Männer der Besatzung in einem Kampfflugzeug vom Baumuster Heinkel He 111 ihren Platz haben. Kommandant des Flugzeugs ist entweder der Beobachter oder der Flugzeugführer. In der Regel sitzt der Beobachter neben dem Flugzeugführer, hat jedoch als MG-Schütze im Bugstand der Vollsichtkanzel die Abwehr gegen feindliche Angriffe von vorn zu übernehmen und wird am Bombenzielgerät als Bombenschütze eingesetzt. Der Funker ist zugleich MG-Schütze für die Abwehr von Angriffen von hinten oben, während der Bordmechaniker am MG die Sicherung nach hinten unten übernimmt. Wie unsere Zeichnung veranschaulicht, stehen die vier

...schen

...zeuges?



Flugsicherung
Vorpostenboot



Flugsicherung
Küstenwachschiff

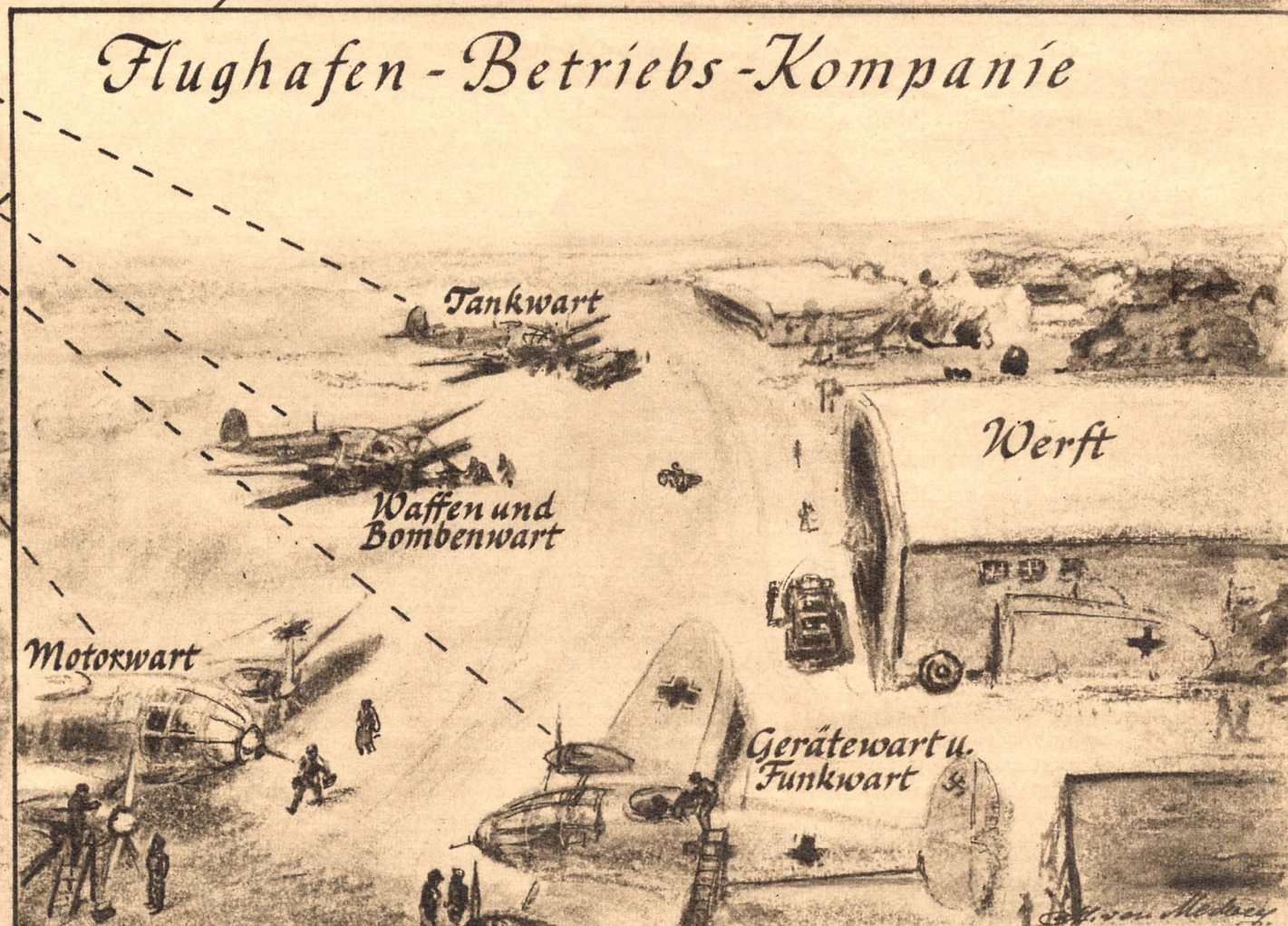
iker

Wetterstelle



Lenkstelle
Funkstelle

Flughafen - Betriebs - Kompanie



Männer der Besatzung durch Bordtelefonie in Verbindung, so daß der Kommandant in jedem Augenblick den geschlossenen Einsatz der Besatzung in der Hand hat. Die Kampfgemeinschaft hört jedoch nicht bei der Besatzung auf, sondern sie muß um die Schar der Männer erweitert gedacht werden, die vor dem Start, während des Feindfluges und nach dem Einsatz in unermüdlicher Arbeit dafür sorgen, daß die fliegenden Besatzungen sich weitgehend gesichert fühlen können. Die Zeichnung stellt dar, wie durch die Befehlsausgabe im Gefechtsstand, durch die Vorbereitungen in der Kartenstelle des Fliegerhorstes, durch die Beratungen durch den Funk- und Navigationsoffizier sowie die Tätigkeit der Wetterstelle und Funkstelle und nicht zuletzt durch die Arbeit der Flughafenbetriebskompanie wichtige Voraussetzungen für das Gelingen des Feindfluges geschaffen werden. Der Kommandant, der übrigens durch die Vermittlung seines Funkers während des gesamten Fluges mit den Bodenstationen in Verbindung steht, handelt nach den im Gefechts-

stand ausgegebenen Befehlen. Nicht weniger als sein Funker und sein Bordmechaniker muß er sich darauf verlassen können, daß die Waffenwarte der Flughafenbetriebskompanie die Maschinengewehre so instand gehalten haben, daß sie jederzeit einsatzbereit sind. Das gleiche bezieht sich auf das Bombenzielgerät. Genau so ist der Flugzeugführer von einer zuverlässigen Wetterberatung und von dem einwandfreien Verhalten des gesamten Flugzeugs, vor allem der Motoren, abhängig. Der Funker hat in ständiger Verbindung mit den Bodenstellen dafür zu sorgen, daß die fliegende Besatzung über alle für sie wichtigen Vorgänge, insbesondere Wetterveränderungen auf der Anflugstrecke, unterrichtet wird und daß andererseits die Bodenstationen über wichtige Ereignisse während des Feindfluges auf dem Laufenden bleiben, damit vom Gefechtsstand notfalls neue Befehle ausgegeben bzw. bei aufgetretenen Verlusten oder Schäden rechtzeitig Hilfsmaßnahmen ergriffen werden können

Zeichnung H. von Medvey

Sie können es nicht lassen!

Zeichnungen Maenner (4), Liedtke (1)



„Ist das Pliffkes neuer Schwarm?“
 „Ja — seitdem er bei den schweren Bombern ist . . .!“

Rechts: „Aber — Sie können mich doch nicht im Dunkeln ansprechen!“ —
 „Verzeihung, ich bin Nachtjäger!“

„Hältst du Erikas Umgang mit dem Flieger nicht für bedenklich?“
 „Wieso denn?“
 „Na, er ist doch bei den Aufklärern!“



Die kleine Adler-Fibel

Der Flug in den siebenten Himmel

Den ersten Hochzeitsflug in Deutschland in einem Flugzeug führte am 21. Dezember 1912 der Münchner Ingenieur und Flugmaschinenkonstrukteur Gustav Otto aus. Er vermählte sich mit Fräulein Adda Haugg, der Tochter des bayerischen Stabsarztes Dr. Haugg. Sofort nach der Trauung, die vormittags um 10 Uhr stattfand, fuhr das junge Paar im Auto nach Oberwiesenfeld zum Ottoschen Fliegerschuppen. Hier harrte bereits der Flieger Baierlein mit seinem Doppeldecker und stieg mit den Neuvermählten empor. In 600 Meter Höhe ging es der alten Bischofsstadt Freising zu, dann zurück über die Schlösser Schleißheim und Nymphenburg nach dem alten Flugfeld Puchheim, von hier nach fast dreiviertelstündigem Hochzeitsflug zurück zum Oberwiesenfeld, wo nach elegantem Gleitflug die glatte Landung erfolgte.

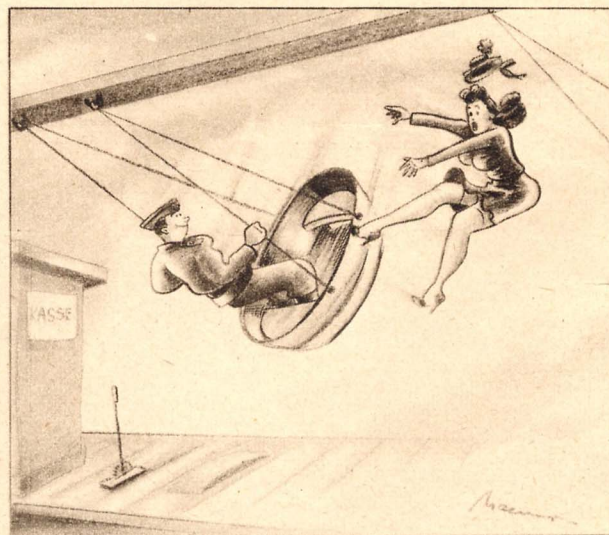
Erneute Heiterkeit

Im englischen Unterhause beschäftigte am 12. März 1913 die Frage einer feindlichen Invasion auf dem Luftwege die Volksvertreter. Der Abgeordnete Rees richtete an den Staatssekretär des Innern, McKenna,

die Anfrage, ob Luftschiffe in einer Höhe von über 3500 Fuß festgestellt oder angehalten werden könnten, und was für Schritte die Regierung zu tun gedenke, um die kürzlich getroffenen Bestimmungen durchzusetzen. McKenna erwiderte: „Die Antwort auf die erste Anfrage hängt vom Stande der Witterung ab. Unter gewöhnlichen Witterungsverhältnissen kann Form und Typ eines Luftschiffes genügend unterschieden werden, um es festzustellen. Wo die Bestimmungen übertreten werden, wird die Polizei mit dem Luftschiff auf dem gewöhnlichen Wege verfahren — wenn es landet. (Heiterkeit!) Gegen Luftschiffe, die nicht landen, werden die Militärbehörden vorgehen.“ (Erneute Heiterkeit!)

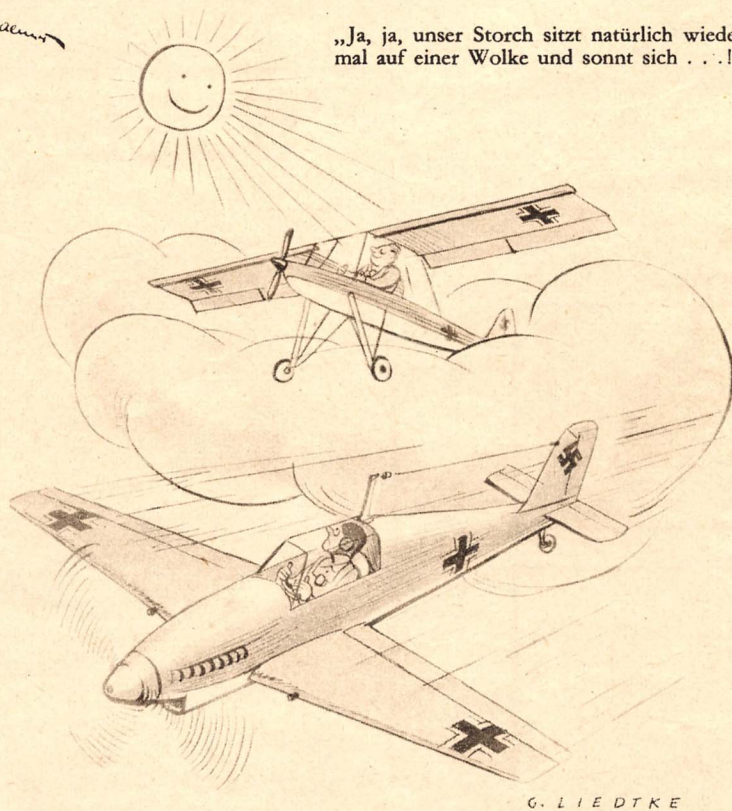
Tiere — die ersten Passagiere der Luftfahrt

In einigen entscheidenden Augenblicken der fliegerischen Entwicklung ließ der erfreuliche Heldenmut, der ein bemerkenswertes Kennzeichen des menschlichen Geschlechts ist, den Homo sapiens schmählich in Stich. Der Mensch verpaßte die Gelegenheit und verzichtete auf einen Lorbeer, den sich nunmehr einige würdige Vertreter der — Tierwelt gelassen um das Haupt



„Siehste Elli — du wolltest ja schon immer einmal fliegen!“

„Ja, ja, unser Storch sitzt natürlich wieder mal auf einer Wolke und sonnt sich . . .!“

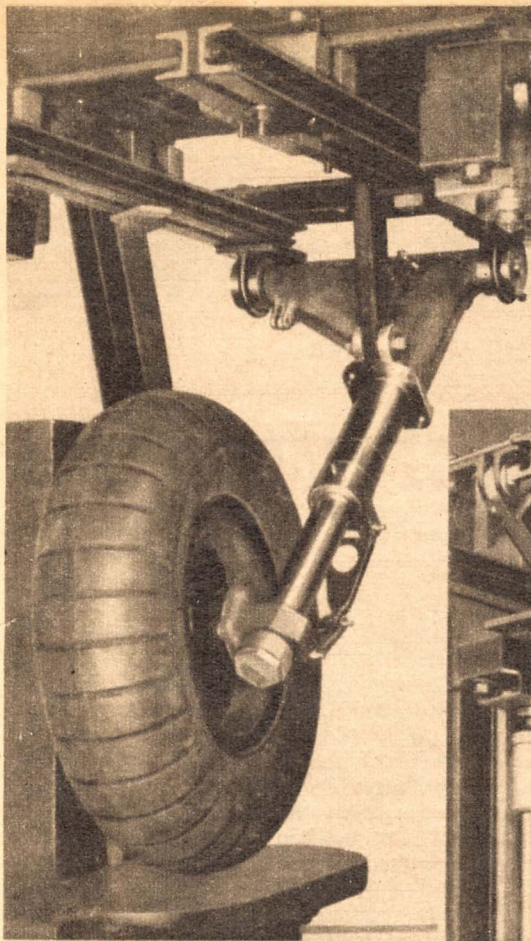


G. L I E D T K E

winden können. So wurde die erste Luftreise keineswegs von einem Menschen unternommen, sondern drei Tiere, ein Schaf, ein Hahn und eine Ente, waren die ersten Fluggäste, die am 17. September 1783 sorglich in einen Korb verladen und mit einem Heißluftballon, einer Montgolfière, in die Lüfte geschickt wurden. Im Augenblick, der die Erfüllung eines jahrtausendalten Traumes brachte, wich also der Mensch besorgt zurück und sah sich erst einmal aus der Ferne an, ob die Natur das „Unerhörte“ straflos geschehen lasse. — Auch den ersten Fallschirmspringer würden wir vergebens in der sonst so eindrucksvollen Stammrolle des Menschengeschlechts suchen. Eine Ziege ist dem Menschen zuvorgekommen. Ebenfalls um das Jahr 1783 warf der französische Gelehrte Professor Lenormand vom Turm der Kirche zu Avignon einen Ziegenbock herab, dem er zuvor den ersten, tatsächlich gebauten Fallschirm umband. Das Tier segelte, wenn auch etwas beunruhigt, so doch verhältnismäßig sanft, dem Boden zu. Die sofort nach der Landung eingeleitete Flucht des Böckleins bewies jedoch, daß der dummen Kreatur die Bedeutung des Augenblicks nicht so recht klargeworden war.

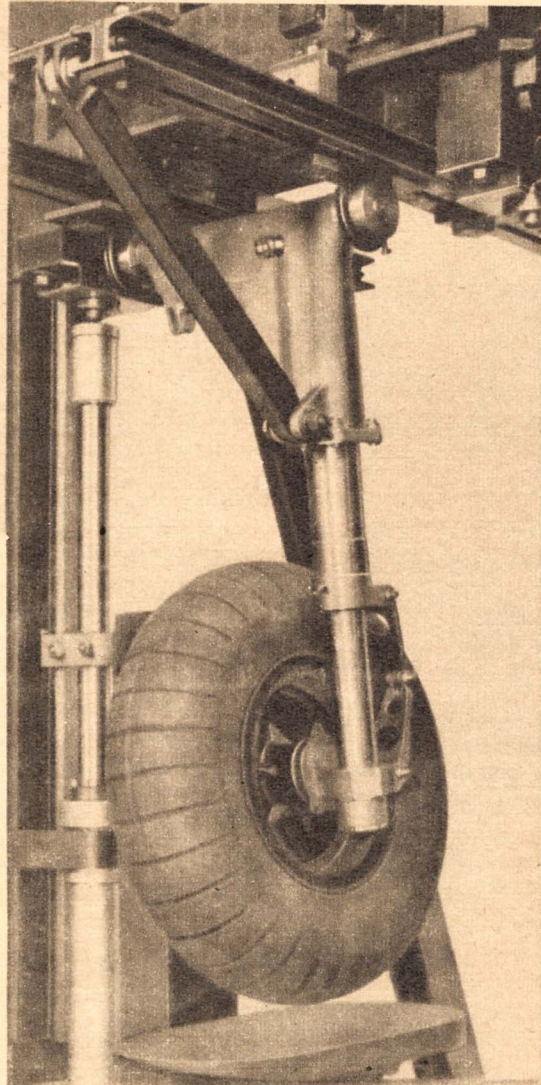
Auf Biegen und Brechen

Werkaufnahmen Elektron



Fallhammer für Fahrwerkerprobung

Immer wieder sausen Rad und Federbein, mit einem Gewicht belastet, das dem Gewicht des halben Flugzeuges entspricht, aus einer beliebig einstellbaren Fallhöhe auf den Meßtisch des Fallhammers herab. Unter diesen harten Beanspruchungen kann das Rad beweisen, ob es im späteren Flugbetrieb „seinen Mann steht“.



Fliegen, so sagt der Flieger, ist das zweit Schönste aller Gefühle. Da aber Fliegen nach einem anderen Kernspruch der luftfahrenden Welt nichts anderes als Landen heißt, so kann man in den ungetrübten Genuß dieses zweit Schönsten Gefühls nur gelangen, wenn ein für die Landung sehr wichtiger Bauteil „ganz groß in Ordnung“ ist, nämlich das Fahrwerk. So wird auch ein nicht geringer Teil der schöpferischen Phantasie unserer Flugzeugkonstrukteure und der peinlichen Präzisionsarbeit geübter Facharbeiter darauf verwandt, dem Flugzeugfahrwerk die höchstmögliche Sicherheit mitzugeben.

Grundsätzlich besteht ein Flugzeugfahrwerk nur aus zwei Teilen, dem sogenannten Flugzeugbein und dem eigentlichen Bremsrad. Beide Teile sind jedoch im Betriebe den härtesten Beanspruchungen ausgesetzt. Sie müssen daher vor dem Einsatz in den unbarmherzigen Flugbetrieb auf Biegen und Brechen erprobt werden.

Oberstes Gesetz bei der Erprobung eines solchen Fahrwerks, das zwar sehr leicht sein soll, dabei aber ohne zu murren härteste Landestöße bei Geschwindigkeiten aufnehmen muß, bei denen die Tachometernadel eines Kraftwagens bereits zu streiken anfängt, bleibt die möglichst naturgetreue Nachahmung der im praktischen Flugbetrieb auftretenden Beanspruchungen.

Diesem Zweck dienen einige genial ersonnene Versuchseinrichtungen. Bei harten Landungen kann der Reifen bis auf die Felge durchschlagen. Trotzdem darf das Rad nicht zerbrechen. Unter einer Presse wird es daher mit und ohne Reifen bis zum endgültigen Bruch belastet. Meßgeräte verraten sozusagen, welche Gefühle das Rad dabei hat. Erst wenn es diese Gewaltprobe einwandfrei aushält, darf es mit seiner Einstellung in den Flugbetrieb rechnen. Jetzt geht es an die beim Rollen auftretenden Beanspruchungen. Wie das Rad durch das Gewicht des Flugzeuges an den Boden gepreßt wird, so muß jetzt ein Elektromotor das Rad auf eine breite gußeiserne Lauftrommel, die wie eine Straßenwalze aussieht, niederdrücken. Wenn die Lufttrommel nun in Drehung versetzt wird, dann läuft das Rad auf ihr wie auf einer richtigen Rollstrecke.

Ein Zählwerk mißt dabei den zurückgelegten Weg, während Kühlgebläse die Hitze abführen, die sich bei dem rasenden Lauf am Reifen entwickelt. Auf der gleichen Maschine wird der Bremsversuch durchgeführt. In diesem Fall dient die gesamte Lauftrommel als Schwungmasse, die plötzlich entkuppelt und mit der Flugzeugbremse abgebremst wird. Dieser Versuch gibt wohl die wertvollsten Aufschlüsse. Das „Bremsmoment“ während der Bremszeit, also die eigentliche Bremswirkung, wird von Selbstschreibern aufgezeichnet, außerdem wird die Wärme- und sonstige Beanspruchung der einzelnen Teile wie Bremstrommel, Radkörper und Bereifung, Bremsbacken, Bremsbelag usw. genau bestimmt. Das Resultat ergibt dann einen Radkörper, der nicht nur den rein mechanischen Beanspruchungen gewachsen ist, sondern auch die wärmetechnisch günstigste Radform aufweist. — Auch das Federungssystem muß manchen harten Probestoß aushalten. So wird es z. B. bei zahlreichen Dauerläufen einer Prüfung unterworfen, die den härtesten Beanspruchungen im Flugbetrieb gleichkommt. Es wird dabei so in eine Versuchsanlage eingebaut, daß es dauernd eingefahren wird und unter eigener Spannung wieder heraus-schnellt. Dichtigkeit der Manschettenpackungen, Abnutzung der Gleit-

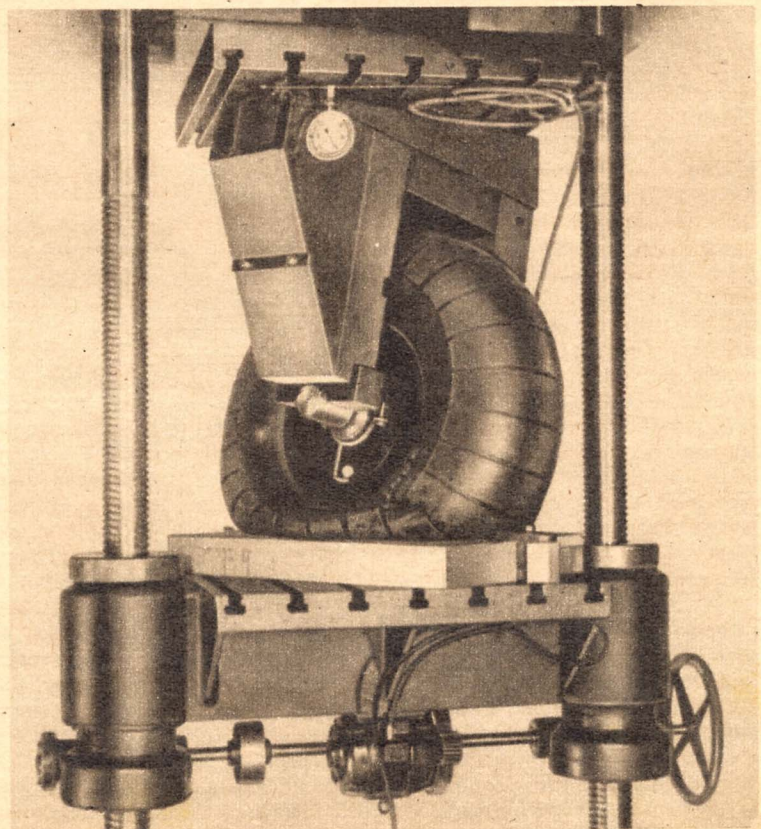
Flugzeugfahrwerke werden erprobt

von Ing. Alfred Müller-Cannstatt

flächen, Güte der Oberflächenveredlung, das sind nur einige der Faktoren, die dabei untersucht werden können.

Die wichtigste Erprobung für das Flugzeugbein ist jedoch — mit Ausnahme der eigentlichen Flugerprobung — der sogenannte Fallhammerversuch, der etwa dem Bremsversuch bei den Rädern entspricht. Auch hier sind wiederum die tatsächlichen Verhältnisse weitgehend nachgeahmt, so daß die Einwirkungen der Landestöße auf das Flugzeugbein genau überprüft werden können. Der „Fallbär“ des Hammers wird mit Stahlplatten beschwert, bis sein Gewicht der tatsächlichen Belastung einer Fahrwerkhälfte entspricht. Durch ein Hubwerk wird er dann auf eine gewisse Höhe angehoben und ausgeklinkt. Der nunmehr frei fallende Hammerbär mit dem darunter eingespannten Fahrwerk nimmt im Laufe seiner Abwärtsbewegung die gleiche Geschwindigkeit an, mit welcher das landende Flugzeug den Boden berührt. Die beim Auftreffen auf den Meßtisch entstehenden Kräfte und Federwege werden auf einer Schreibrolle aufgezeichnet und ihre Werte nachher zu einem Kurvenbild vereinigt.

Erst wenn auch diese Erprobung zufriedenstellend verlaufen ist, kann mit dem Einbau des Fahrwerks in die Erprobungsmaschine begonnen werden, um die versuchsmäßig sehr schwer nachzuahmenden Rollbeanspruchungen und ihre Einwirkung auf das Fahrwerk zu ermitteln. Damit haben wir einen bescheidenen Einblick in die Arbeit des Fahrwerksbaus getan. Wenn man bedenkt, daß der Rahmen dieses Teiles des Flugzeugbaus in Wirklichkeit noch erheblich weiter gespannt ist und daß er letzten Endes doch nur einen kleinen Baustein am großen Werk bedeutet, dann kann man ermessen, welch gigantische Arbeit notwendig ist, bevor ein Flugzeug seinem Element anvertraut werden kann. Um so höher aber ist die Leistung der deutschen Luftfahrtindustrie einzuschätzen, die in unwahrscheinlich kurzer Zeit die mächtigste und erfolgreichste Luftflotte der Welt entwickeln und bauen konnte, ohne daß im Riesenbetrieb der deutschen Wirtschaft die übrigen Anforderungen des Tages zurückgestellt werden mußten.



Unter der 100-Tonnen-Presse werden Rad und Reifen zusammengepreßt, bis der Bruch eintritt

Stoss aus

Ich war als F

Von Kriegsberichter



... Überall, in allen Richtungen schweben die Schirme, an denen unsere Kameraden dem Kampf entgegengetragen werden ...

Im ersten Morgendämmern überfliegen wir die griechische Landschaft. Seit gestern nacht wissen wir: es geht zum Einsatz! Das Zauberwort für jeden Fallschirmjäger: Einsatz. Seit fast einem Jahr warten wir auf diesen Tag. Diesmal muß es klappen. Jetzt, da wir Kette auf Kette in unseren Maschinen, den gepackten Schirm auf dem Rücken, unserem genau eingepprägten Ziel entgegenfliegen, kann kein Befehl uns wieder zurückrufen. 12 Mann in unserer Maschine. Eine verschworene Gemeinschaft, von der jeder einzelne seinen Auftrag beim Einsatz genauestens kennt und durchführt, um den Erfolg zu garantieren. Es ist eng in unserer Maschine, denn wir sind schwer bepackt. Was nur irgendwie zu tragen geht, haben wir dabei. Vor allem Waffen, Munition und Verpflegung. Noch wissen wir nicht, wie lange es dauern wird, bis die Heerestruppen uns entsetzen werden.

Die Zeit des Anflugs ist die letzte Nervenprobe für uns. Die Beobachtung der herrlichen Gebirgslandschaft unter uns ist eine angenehme Abwechslung, denn die Möglichkeiten für eine fließende Unterhaltung sind durch den Motorenlärm reichlich beschränkt. Es steht auch nicht der Sinn danach. Manch einer von uns hat mit seinen Gedanken genug zu tun. Die Vorahnung besonderen Erlebens prägt sich in den Gesichtern. Unser Führer, Oberleutnant D., der als erster springen wird, hat für alle ein munteres Scherzwort, das befreiend wirkt, weil es aus einem echten natürlichen Herzen kommt. Immer wieder schauen wir hinaus, soweit es die Raum- und Sichtverhältnisse ermöglichen. Ein herrliches Bild, Kette auf Kette, Staffel auf Staffel unserer guten Ju 52, alle auf einem Kurs unserem Ziel entgegenfliegend. Heller wird es, als wir die See erreichen. Nun noch 15 Minuten. Eine Spannung, die unbeschreiblich und einmalig ist, erfaßt uns. Da, voraus unser Ziel, die Einfahrt des Kanals von Korinth. Deutsche Flugzeuge auf Gegenkurs, die unsere Kameraden abgesetzt haben, die nun schon mit dem Feind im Kampf liegen. Wir haben uns zum Absprung fertiggemacht und stehen so bequem als möglich, bereit auf den Befehl zum Sprung. Das Hupsignal — wohl keiner von uns wird den durchdringenden Ton im Leben jemals vergessen — ertönt. Jetzt Absprung! Unter uns die hügelige Land-

schaft des Peloponnes, die Südseite des Kanals. Noch einmal dreht Oberleutnant D. sich zu uns herüber. Sein frohes „Horrido“ wird von elf harten Stimmen erwidert. Schon ist er hinaus, also schnell hinterher! Das linke Bein hinein in die Tür, fest herausgestoßen und die Arme in die Luft geworfen. Noch im Durchfallen versuche ich mich zu orientieren. Wir sind parallel zum Kanal angeflogen. Voraus die Brücke. Nach dem Entfalten des Schirmes kurze Gelegenheit zu genauerer Sicht. Wir werden von unten

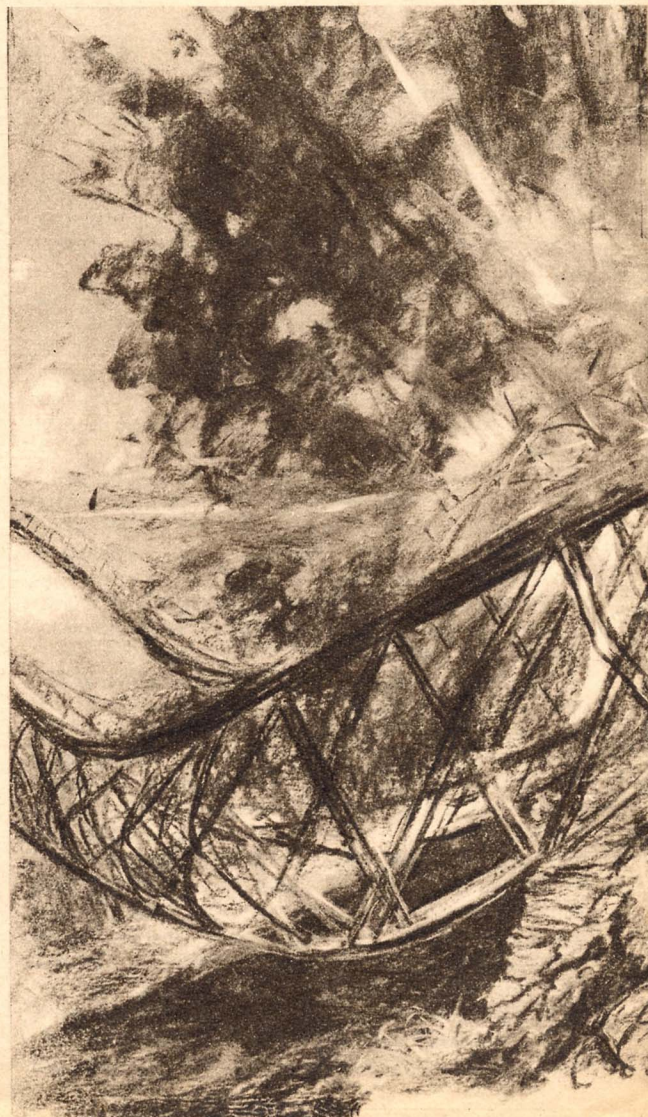
„erwartet“. Der Engländer schießt mit Flak und MG, wohl auch mit Gewehren. Die Stellungen sind während des Schwebens zur Erde nicht genau auszumachen. Ich falle direkt auf eine Grube zu. Felsbrocken sind zu erkennen. Nicht gerade die angenehmste Landung; da bin ich schon unten. Ein harter Aufprall. Es ist alles ganz. Die Grube bietet Deckung genug. Über mir pfeift es verdächtig. Der Feind ist also in nächster Nähe. Ab vom Schirm. Die Waffen sind im Augenblick klar, auch die Leica ist unversehrt und „schußbereit“, aber erst in zweiter Linie. In guter Deckung am Rande der Grube eine schnelle Orientierung. Wir müssen vor zur nächsten Anhöhe, um dort zu sammeln. Ein Blick zum Himmel. Deutsche Flugzeuge, wohin das Auge blickt. Über, unter und

zwischen den Ju's die Jäger und Zerstörer. Sie sichern unseren Verband und greifen im Tiefflug die englischen Stellungen und Nester an. Eine wichtige und notwendige Hilfe. Überall, in allen Richtungen schweben die Schirme, an denen unsere Kameraden dem Kampf entgegengetragen werden. Rechts von mir taucht die große Gestalt unseres Führers, Oberleutnant D., auf. „Los, zum Gefechtsstand!“ Rechts und links von mir arbeiten sich die Kameraden vor. In schneller Abwechslung springend, Deckung suchend und schießend. Da und dort die Detonation einer Handgranate. Nahkampf! Der Engländer hat inzwischen Zeit gehabt, sich von der ersten Überraschung zu erholen. Er verteidigt sich zäh, denn es ist klar, daß an ein Entkommen nun nicht mehr zu denken ist. Jedes einzelne Nest muß gegen schwersten Widerstand ausgeräuchert werden. Und es wird genommen. Die Männer der Fallschirmjägertruppe kämpfen mit verbissenem Mut. Aus nächster Entfernung stellen sie den Gegner zum



... Da und dort die Detonation einer Handgranate. Nahkampf! ...

Kampf. Ein Maschinengewehrnest und eine Artilleriestellung nach der anderen wird niedergekämpft. Unser Ziel, die für den Gefechtsstand vorgesehene Stellung, ist erreicht. Unser Kommandeur, Major P., ist noch nicht eingetroffen. Er liegt mit einer Fußverletzung und wird von Sanitätern geholt, um ohne Rücksicht auf seine Verletzungen die Befehle für den weiteren Kampf seiner Einheit zu geben. Von rechts werden die ersten Gefangenen gebracht. Ein brauchbarer Lastwagen ist auch vorhanden. Also hin zur eingerichteten Gefangenessammelstelle. Es sind Engländer, meistens Neuseeländer, die gerade von den beiden bewachenden Fallschirmjägern auf Waffen, Munition und Papiere untersucht werden. Ihre Gesichter zeigen die Spuren eines erbitterten Kampfes. Nicht lange bleiben sie ein kleiner Haufen. Von allen Seiten werden Gefangene gebracht. Unter ihnen viele Verwundete. Deutsche Sanitäter leisten die erste Hilfe, bis unsere verwundeten Fallschirmjäger gebracht werden. Nicht weit ist der Truppenverbandsplatz. Unsere Ärzte und Sanitätssoldaten, die mit uns gesprungen sind und teilnahmen an den ersten Kämpfen, sind bereit, ihre schwere und wichtige Arbeit zu leisten. Die englischen Kaliber haben teilweise schlimme Wunden gerissen. Die Verwundungen unserer Kameraden zeugen von dem erbitterten Nahkampf Mann gegen Mann.



den Wolken

Fallschirmjäger dabei

H. Rechenberg / Zeichnungen H. v. Medvey



... An den Eingängen des Kanals wird am härtesten gekämpft, denn hier sind auch die schwersten Verteidigungsnestern der Engländer ...

Langsam arbeite ich mich zur Brücke über den Kanal vor. Dort sind als erste unsere Pioniere abgesetzt worden, um im letzten Augenblick die von den Engländern vorbereitete Sprengung zu verhindern. Hier und an den Eingängen des Kanals wird am härtesten gekämpft, denn dort sind auch die schwersten Verteidigungsnestern der Engländer. Am Wege verwundete Kameraden. „Wollt ihr Wasser, Zigaretten?“ Sie winken ab. „Laß nur, weiter, die Sanitäter kommen schon, ihr müßt kämpfen!“ Kaum einer, der leise vor sich hinstöhnt, obwohl die Schmerzen groß sein müssen. Sie wissen, daß alles vorbereitet ist, ihr Los zu erleichtern.

Eine gewaltige Detonation halblinks von mir zerreißt die Luft. Eine große schwarze Rauchsäule steigt zum Himmel auf. Die Brücke! Ich kann es nicht glauben. Doch es bleibt keine andere Erklärung. Also hin und durch Augenschein überzeugen. Auf der ersten Höhe arbeiten deutsche Fallschirmjäger an einer englischen Batterie, die in kürzester Zeit feuerbereit ist. Daneben ein Verbandplatz, auf den die Verwundeten zur ersten Hilfeleistung gebracht werden. Während wir uns um die Kameraden bemühen, fährt ein Lastwagen vorüber. „Wo ist der Verbandplatz?“ Am Steuer des erbeuteten englischen Wagens sitzt der Führer der Pioniere, Leutnant H. Ich steige aufs Trittbrett, um ihn zu den

Ärzten zu weisen; eine wilde Geländefahrt, während der ich in kurzen Worten das Geschehene erfahre. Es schien anfangs alles gut zu gehen. Unterstützt durch den überraschenden Angriff gelang es den Pionieren, im harten Kampf die Engländer aus den guten Stellungen um die Brücke herauszuschlagen und die Brücke zu erreichen. Nach einigem Suchen sind die Ladungen erkannt und herausgerissen. Die Arbeit und der Kampf der Pioniere schien von großem Erfolg gekrönt. Das Schicksal hat es anders gewollt. In die herausgerissene Ladung hinein kreperte eine Granate der englischen Artillerie — ein Zufallstreffer, aber von schwersten Folgen. Im Augenblick war von der Brücke und den Männern nichts mehr zu sehen. Die wenigsten des Trupps konnten sich in Deckung bringen, einige sind schwer verwundet und bedürfen dringend ärztlicher Hilfe.

Vom Truppenverbandplatz fahren wir mit Ärzten und Sanitätern zur Brücke, d. h. zu der Stelle, wo einmal die Brücke stand und an der jetzt ein gähnender Abgrund tief und steil zum Kanal abfällt. Auch hier größere Trupps englischer Gefangener, unter ihnen viele Verwundete, bewacht von wenigen deutschen Soldaten.

An der Brücke ist der Kampf zu Ende. Auf der anderen, nördlichen Seite stoßen die Fallschirmjäger vor und säubern das Gelände nach allen Richtungen. Für uns heißt es vorwärts, die Straße nach Korinth muß gesichert und der südwestlich gelegene Feldflugplatz besetzt werden. Mehr oder weniger zerstörte Wagen, meist Lastwagen, stehen im Gelände und werden mit Erfolg fahrfertig gemacht. Auf einer Höhe sehe ich einen Militärwagen, Personenwagen, der brauchbar erscheint. Hinein in den Wagen! Der Schlüssel steckt, und nach einigen vergeblichen Versuchen läuft der Motor. Unregelmäßig zwar, doch das macht nichts. Jetzt erst einmal heraus auf die Straße, Richtung Korinth. Neben der Straße bemühen sich Kameraden

mit englischen Panzerbüchsen. Sie sollen auf Befehl des Abschnittsführers, Hauptmann Sch., vorn in Stellung gebracht werden, denn überall fahren kleine englische Panzer, die niedergekämpft werden müssen. Panzerbüchsen und Munition werden im Wagen verladen und vorgefahren. Eine erfreuliche Verstärkung unserer Kampfkraft. Vorn auf der Straße, beim Befehlsstand von Hauptmann Sch., kurzer Halt. Knappe Befehle, die Panzerbüchsen sind in Stellung. Da naht auch schon von der Höhe ein kleiner Panzer. Deckung und schußbereit! Es ist nicht nötig. Die Bewegungen des Panzers sind verdächtig unregelmäßig. Er wird von deutschen Fallschirmjägern gesteuert, die zwar mit Schwierigkeiten, aber stolz ihrem Hauptmann die willkommene Beute bringen.

Jetzt hinein nach Korinth. Die Stadt muß schnell und ohne Blutvergießen übergeben werden. Über Korinth sehen wir deutsche Stukas auf Gegenkurs. Sie haben den flüchtenden Engländer verfolgt und ihm neue schwere Schläge verabreicht. Bald erreichen wir im PKW die Spitze. Leutnant R., der Führer der Spitzengruppe, setzt sich zu mir in den Wagen und übernimmt die Führung. Auf den Trittbrettern drei Fallschirmjäger, Maschinenpistolen und Handgranaten schußbereit. Zur Not muß uns eine Nebelgranate einhüllen, falls wir auf starken englischen Widerstand stoßen sollten. Hinter uns der erbeutete Panzer, an unübersichtlichen Stellen vorfahrend.

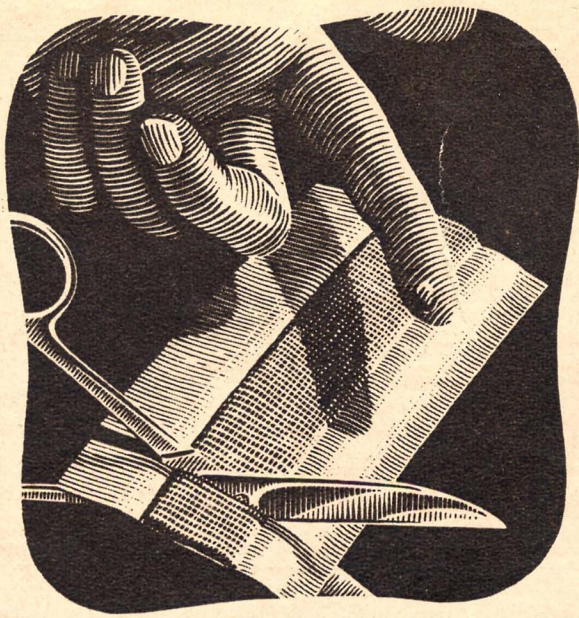
Die ersten Häuser der Stadt scheinen ausgestorben und leer; Vorsicht ist trotzdem angebracht, denn immer wieder wird aus allen Richtungen geschossen. Leutnant R. leitet das Vorgehen mit Umsicht, alle erdenklichen Sicherungsmaßnahmen werden getroffen. Wir müssen den Bürgermeister finden, aber wie? Unter einer Brücke verängstigte Zivilisten. Wir greifen uns einen und versuchen uns verständlich zu machen. Der Grieche aber will oder kann nicht verstehen. Ob es ihm behagt oder nicht, er muß zu uns aufs Trittbrett. Weiter. Eine neue Sperre! Vor uns durcheinandergefahrene Wagen. Vorsicht! Der Panzer fährt voraus. Es ist keine vorbereitete Straßensperre, sondern die Wirkung



Rechts: ... Auch hier größere Trupps englischer Gefangener, bewacht von wenigen deutschen Soldaten ...



... Eine gewaltige Detonation zerreißt die Luft. Eine große schwarze Rauchsäule steigt zum Himmel auf. Die Brücke! ...



1060 LA

Nur ein bißchen verbrannt,

aber auch das kann schon recht schmerzhaft sein. Und auch bei kleinen Brandwunden besteht die Gefahr der Verunreinigung. Darum nach Aufstreichen einer kühlenden Brandsalbe gleich den Schnellverband „Hansaplast elastisch“ auflegen, so daß die Verletzung sauber abgeschlossen und vor schmerzender Berührung geschützt bleibt. Sie erhalten „Hansaplast elastisch“ in Apotheken, Drogerien und Sanitätsgeschäften. Achten Sie auf den Namen „Hansaplast“, denn „Hansaplast elastisch“ ist **querelastisch**, und **darauf** kommt es an!

Hansaplast-elastisch

SCHNELLVERBAND D. R. P.

Seit wann gibt es „Bayer“-Arzneimittel?

Seit über fünf Jahrzehnten gibt es „Bayer“-Arzneimittel. Das bedeutet mehr als 50jährige Erfahrung und Bewährung. Diesen Erfolgen verdankt das „Bayer“-Kreuz das große und allgemeine Vertrauen.



einer genauestens gezielten Bombe. Stuka-Maßarbeit! Ein großer englischer Panzer vernichtet, LKW und PKW zerstört; also umfahren. Es geht. An der Ecke neuer Aufenthalt. Eine Felsenhöhle mit zwei Eingangslöchern, in denen Uniformen schimmern. Aufforderung: „Come along boys!“

Es kommt aber niemand. Also Handgranaten in beide Höhlenlöcher; die Maschinenpistolen hämmern. Das reicht aus. Auf nochmaliges, ermunterndes Zureden erscheint die erste Uniform. Griechen. Die Höhle wird geräumt, wobei sich auch englische Soldaten einstellen. Zurück mit ihnen. Die Zivilbevölkerung lebt in Schrecken vor den Stukas, ihre Erwähnung genügt, um alle in die Höhle zu treiben. Immerhin sind sie des Dankes voll, als wir ihnen versichern, das Bombardement sei mit unserem Auftreten beendet. Man will uns umarmen, die Hände küssen und es kostet Mühe, weiterzukommen.

Immerhin haben wir einen neuen Führer aufgetan; er behauptet, uns zu verstehen, nachdem wir den Bürgermeister als Dimarchos, maire und lord mayor verständlich zu machen suchen. Unser Führer scheint ein Polizeioffizier; er führt uns durch ausgestorbene Straßen. Vorsichtig nach rechts und links an den Übergängen sichernd geht es weiter. Kurzer Halt vor einem verschlossenen Haus. Die Türen sind leicht zu öffnen. Niemand anwesend; hier soll aber der Dimarchos wohnen. Also neue Suche; diesmal auf eigene Faust. Gegenüber ein großes Gebäude, Gericht und Gefängnis. Die oberen Stockwerke leer. Hinein in den Keller. Ein wirrer Haufen, anscheinend Zivilisten. Heraus auf die Straße. Sie weigern sich furchterfüllt im Hinblick auf die Bomben. Erst auf vieles Zureden, mit gemischten Brocken, räumen die ersten den Keller. Hinter ihnen tauchen Uniformierte auf. „Jetzt aber heraus mit euch!“ Unter den griechischen Soldaten zahlreiche Engländer, die mit erhobenen Armen an den Straßenrand gestellt werden, bewacht von einem Gefreiten. Ein Kauderwelsch der Unterhandlung mit den Griechen, Zivilisten, Polizisten, Frauen jeden Jahrgangs. Alles verstörte Gesichter, trotzdem für unseren Bedarf allzu redselig. Soviel Zeit, die ganze Vorgeschichte zu erfahren, haben wir denn doch nicht, außerdem verstehen wir sie nicht. Leutnant R. geht auf eigene Faust auf Suche nach dem Bürgermeister und findet ihn auch, sogar mit Kraftwagen, der ihn hinausfährt zu unserem Kommandeur, Oberst St.

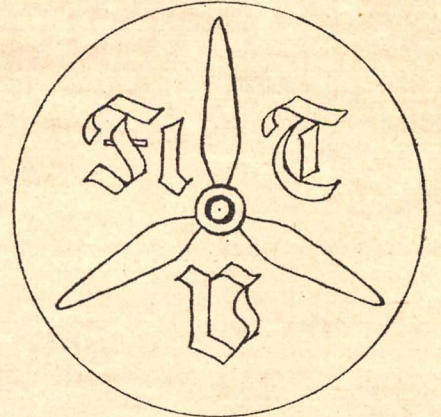
Mich interessiert vorläufig noch die Polizeiunterkunft. Vielleicht sind dort noch brauchbare Wagen. Es finden sich aber nur Polizisten, alle anscheinend bereitwillig, uns zu unterstützen. Ihr Polizeichef ist allerdings nicht festzustellen. Drei Fallschirmjäger bleiben zurück bei den Gefangenen. Im Begriff, umzukehren, erreichen mich aufgeregte Zurufe der Griechen. Was ist nun schon wieder, etwa ein neuer Stadtkommandant? Ich steige aus und sichere nach hinten, als ich überrascht, aber auf alles vorbereitet einen Bekannten von hinten angelaufen kommen sehe. Ein deutscher Kamerad; es ist der Dolmetscher unseres Detachements. Ausgezeichnet, er ist für die nächsten Stunden ein wichtiger Mann. Verdutzt die Gesichter der Griechen, als sie auf einmal in ihrer Sprache angesprochen werden. Unser Dolmetscher, ein bekannter Archäologe, ist von einem Flugzeug auf dem inzwischen von uns besetzten Flugplatz abgesetzt worden und zu Fuß in die Stadt gelaufen, um sich beim Kommandeur zu melden. Also rein in den Wagen und hinaus zum Gefechtsstand. Bei der Meldung beim Kommandeur Oberst St. erfahren wir, daß die Übergabeverhandlungen mit dem Bürgermeister erledigt sind und die Stadt in einer Stunde, um ein Uhr, übergeben wird. Hier, im Gefechtsstand liegt bereits ein übersichtliches Bild der Kampfhandlungen vor.

Unsere Fallschirmeinheit, die Kampfgruppe Sturm, hat in wenigen Stunden erbitterten Kampfes mit einem zahlenmäßig und waffentechnisch weit überlegenen Gegner ihre Aufgabe vollauf gelöst. Gewiß, die Brücke ist durch einen unglücklichen Schicksalsschlag zerstört; dafür haben unsere Fallschirmjäger an der Osteinfahrt des Kanals bereits eine neue Brücke geschlagen. Eine Leistung, die nicht hoch genug bewertet werden kann, denn es fehlen uns ja alle Voraussetzungen vor allem an Material. Trotzdem ist der Übergang über den Kanal gesichert, die Brücke nach Beurteilung durch einen Offizier des Heeres, der am nächsten Mittag eintrifft, ausreichend, die ersten Heerestruppen überzusetzen.

Unser Kommandeur, Oberst St., schildert uns den Kampfverlauf. Er ist stolz auf jeden Mann seiner Kampfgruppe. Sie haben sich geschlagen wie Fallschirmjäger, das sagt alles. Im schwersten Nahkampf ist der Gegner bezwungen worden. Der Kampf hat Opfer gekostet; sie sind trotzdem gering im Vergleich zu dem Erfolg. 2500 Engländer sind gefangengenommen, ungerechnet die Toten und Verletzten. Der Engländer nördlich des Kanals ist völlig aufgegeben, nach Süden hin läuft er in wilder Flucht. Die Bahn für die Heerestruppen, die am Morgen unseres Ein-

Abzeichen für die ehem. Militärschüler der Fl. Techn. Vorschulen

Zur Fliegertruppe übergetretene Militärschüler der Fl. Techn. Vorschulen, die entsprechend ihrer Sonderausbildung zur Verwendung im fliegertechnischen Dienst vorgesehen sind, erhalten zur besonderen Kenntlichmachung als Abzeichen eine in mattgrauer Baumwollstickerei ausgeführte dreiflügelige Luftschaube auf einer runden, grau-



blauen Tuchunterlage von 5,5 cm Durchmesser. Links des senkrecht nach oben stehenden Flügels sind die Buchstaben „Fl.“, rechts ist ein „T.“ und zwischen den seitwärts nach unten stehenden Flügeln ein „V.“ in mattgrauer Baumwolle eingestickt.

Das Abzeichen ist am linken Oberarm des Tuchrocks und der Fl. Bluse in der Mitte zwischen Ärmelnaht und Ellenbogen von Unteroffizieren und Mannschaften während der ganzen Dauer ihrer Dienstverpflichtung zu tragen.

ERSTEN 27 BIS 29 • MUSTERCIGARETTEN • MISCHUNGSUMMER R 6 608

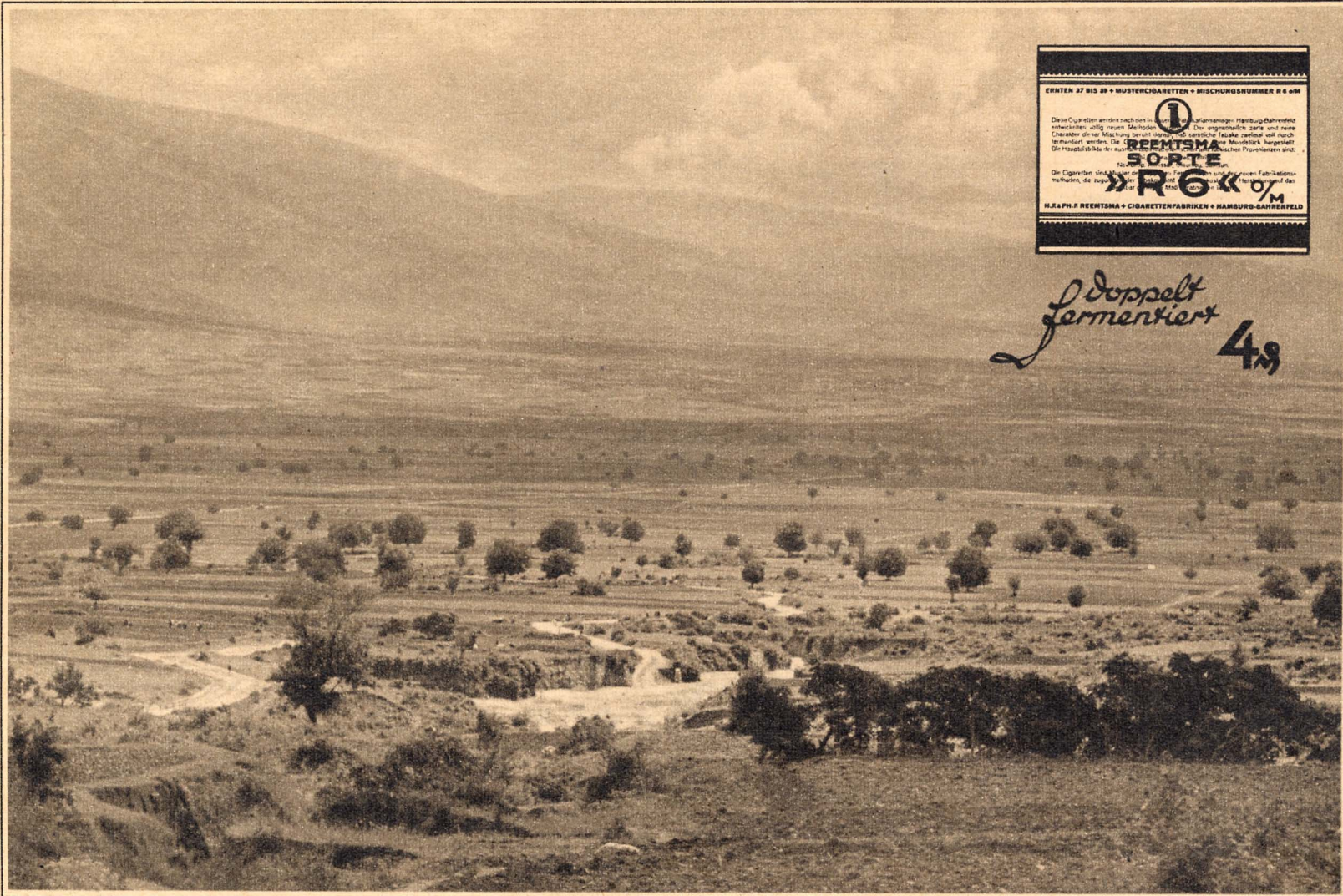
Die Cigaretten werden nach den neuesten Verfahrensmethoden in der Fabrikation hergestellt. Der angenehme, zarte und reiche Charakter dieser Mischung beruht darauf, dass sämtliche Feinsäure während der Herstellung entfernt werden. Die Cigaretten sind Mundstück hergestellt. Die Hauptbestandteile der Mischung sind:

REEMTSA
SORTE
»R 6« 7/8 M

Die Cigaretten sind Mundstück hergestellt. Die Hauptbestandteile der Mischung sind:

H. & P. H. REEMTSA • CIGARETTENFABRIKEN • HAMBURG-SAHRENFELD

*Doppelt
 fermentiert* 4s



Die Ebene des Drama-Beckens mit den berühmtesten Tabakfeldern Traziens.

Stationäre Motoren

Flugmotoren

ZÜNDAPP
ZUVERLÄSSIG

ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H. NÜRNBERG

Deine Bilder werden besser
 mit *Sixtus* dem Belichtungsmesser

HERSTELLER **GOSSEN** ERLANGEN
 Fabrik elektrischer Präzisionsgeräte
 Gossensche Maschinenbau- und Optische Werke

satzes weit nördlich standen, ist frei. Korinth ist genommen, die Stadt vor Zerstörungen sicher, eine Tatsache, die uns die Griechen nicht hoch genug anrechnen können. Südlich Korinths geht der Vorstoß weiter. „Aufgabe ausgeführt!“ das ist die kurze Meldung unseres Kommandeurs an den Luftflottenchef, Generaloberst Löhr, der mit anderen Generalen am Nachmittag landet, um sich persönlich von dem Einsatz zu unterrichten.

Stunden nur hat der Einsatz gedauert. Uns erschienen die Stunden wie Tage; trotzdem keine Ruhe. Noch sind keine Heeresverbände durchgestoßen; also Sicherung mit eigenen Kräften. Unser Oberst gibt neue Befehle. Ruhig und zielsicher wie beim ganzen Einsatz leitet er die Sicherung, um den neuen Angriff vorzubereiten, denn vor dem nächsten Mittag ist nach eintreffenden Fliegermeldungen mit Einsatz nicht zu rechnen. „Das macht gar nichts, meine Jäger schaffen es auch allein!“ Der Kommandeur kennt seine Kampfgruppe.

Die Nacht bringt noch keine Ruhe. Allerdings hat nur die vorderste Spitze noch Feindberührung; immerhin müssen alle auf der Hut sein, um uns vor Überraschungen zu schützen. Die Stimmung ist mehr als glänzend. Ein Besuch der einzelnen Einheitsführer verschafft mir ein klares Bild der verschiedenen Kampfhandlungen. Viel ließe sich darüber erzählen und jede einzelne Erzählung ist die Wiedergabe einer Mannestat. Aus der Summe mutigsten Kampfes und heldenhaftesten Einsatzes der einzelnen Männer ist der Erfolg des Unternehmens unserer Kampfgruppe gewachsen. Eine verschworene Gemeinschaft von Kämp-

fern, auf das vorzüglichste ausgerüstet und ausgebildet hat in wenigen Stunden dem Engländer eine Schlacht geliefert, deren Verlauf sich abhebt von dem üblichen Geschehen der Kriege.

Über dem Erzählen vergeht die Nacht; der neue Tag bringt den Einsatz. So herzlich werden sich selten die Verbände verschiedener Wehrmachtteile begrüßt haben als die ersten durchstoßenden Panzer unsere Fallschirmjäger, auch wenn die einen leicht enttäuscht feststellen mußten, daß Korinth bereits erobert und wir unsere schwer erkämpfte Selbstherrschafft über unser Einsatzgebiet und die weiteren Operationen nun dem Heer überlassen mußten.

Dafür bleibt uns ein Ziel, das für alle ein junger nur leicht verletzter Fallschirmjäger ausspricht: „Hoffentlich bin ich wieder dabei, wenn der Führer und der Reichsmarschall den nächsten Einsatz der Fallschirmtruppe befehlen!“

Beförderungen bei der Luftwaffe

Zu Generalmajoren: die Obersten Kettenbeil, Hofmann (Hans), Krüger (Ernst), Mentzel, Grosch, Unger, Sonnenburg, Bülowius, Franz (Walter), Starke (Friedrich), Laube; zu Obersten: die Oberstleutnante Freiherr von Stein-Liebenstein zu Barchfeld, Thiet, Mundt, Dr. Otto (Rudolf), Starke (Rudolf), Erhard, Kleinrath, Rahn, Frege, Dvorak, Siber, Kratz, Bühler, Grätz, Rötter, Müller (Aribert), Stigell, Loebell, Ritter von Voigtländer.

Mit Wirkung vom 1. April 1941 zum Generalingenieur: Oberstingenieur Bauer (Heinrich), zu Oberstingenieuren: die Fl.-Oberstabsingenieure Wendland, Schulte und Dr.-Ing. Repenthin.

Unser Büchertisch

Der Flieger. Dienstunterricht in der Fliegertruppe. Von Hauptmann Fritz-Herbert Dierich. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin. RM 2,—.

In der Reihe „Handbücher der Luftwaffe“ erfüllt dieses jetzt in der zweiten, völlig neubearbeiteten und erheblich erweiterten Auflage erschienene Buch die Aufgabe, das Wichtigste aus allen Dienstzweigen der Fliegertruppe für die Angehörigen des fliegenden Personals und das Bodenpersonals zu vereinigen. In sechzehn Kapiteln mit 136 erläuternden Zeichnungen und Abbildungen findet der angehende Flugzeugführer, Beobachter, Bordfunker und Bordmechaniker alles, was zur Erlangung der entsprechenden Scheine sowie zur Vorbereitung auf die theoretischen und praktischen Prüfungen von wesentlicher Bedeutung ist. Aber auch für den ausgebildeten Soldaten der Fliegertruppe ist das Buch als Nachschlagewerk zur Erhaltung und Auffrischung der erworbenen Kenntnisse von großem Wert.

Carl G. P. Henze



Dr. Schleussner der Welt älteste fotochemische Fabrik



Gut rasiert - gut geklaut!

ROTBART KLINGEN

Gut rasiert - gut geklaut!

Sprech und schreibe richtig Deutsch!

Wer falsch spricht, wird belächelt. Fehlerhafte Briefe bleiben ohne Erfolg, zerstören gute Verbindungen. Vermeiden Sie das! Bestellen Sie das Lehrbuch: „Sprech und schreibe richtig Deutsch“ mit Wörterbuch nach den neuesten amtlichen Regeln. Es beantwortet alle Zweifelsfragen: mit oder mich, Sie oder Ihnen, quater oder schlechter Sag, Komma oder keine, großer oder kleiner Buchstabe, j oder h usw. 320 Seiten, in Halbleinen gebunden, RM 4.45 einschließlich Porto (Nachnahme RM 4.75).

Sie müssen Briefe schreiben, die Eindruck machen!

Sachlich, flott, kurz, verbindlich. Bestellen Sie meinen großen Briefsteller: „Briefe, die Eindruck machen“, 376 S., in Halbleinen gebunden, RM 4.45 einschl. Porto (Nachnahme RM 4.75). Verkauf, Bewerbsbriefe, Mahn-, Beschwernebriefe, Schreiben an Behörden, Verträge, Klagen, Widerklagen, Hilfe ohne Rechtsanwalt, Privatbriefe zu allen Gelegenheiten. Nur das richtig gewählte Wort bringt Erfolg und Nutzen. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!

Buchversand Gulenberg Dresden 356 (Inhaber: Emil Rudolph)

Blitzkrieg
•
Bis nach Paris
•
Unferglorreichster Sieg
•
u. v. a. in dem
ADLER = Buch
STURM = SIEG
im
WESTEN

„Unsterbliche Front“

10 Bücher vom Heldenkampf d. deutschen Volkes im großen Kriege. I. u. II. **Geschenk-Kassette** mit je 5 Bänden. Inhalt: I. Ettighoffer: Eine Armee meutert, Ettighoffer: Nacht über Sibirien, Ettighoffer: Verdun, das große Gericht, Langsdorff: U-Boote am Feind, Ettighoffer: Geopferter am Toten Mann, II. Ettighoffer: Sturm 1918. Laar: Der Kampf um die Dardanellen, Ettighoffer: Von der Teufelsinsel zum Leben, v. Salomon: Die Geächteten, Goots: Wir fahren den Tod. Die I. Buchkassette kostet nur RM 17.75, die II. Buchkassette nur RM 18.65 und ist ohne Preisauflage zu beziehen gegen Monatsraten von je RM 2.— pro Kassette. Bei Bezug beider Ausgaben beträgt die Monatsrate RM 3.60 Die erste Rate ist zahlbar bei Lieferung.

Herausgegeben von W. Reutz u. eingeleitet von Warner Beumelburg. In 336 Photos, den eindringlichsten und bezeichnendsten aus einer unendlichen Fülle, schildert das große Werk „Eine ganze Welt gegen uns“ das Gesicht des Krieges 1914/18. In schönem Halbledereinband RM 12.—. **Noch heterbar!** Auf Wunsch auch gegen Monatsraten von nur RM 3.— ohne Preiserhöhung. Die erste Rate ist zahlbar bei Lieferung. Erfüllungsort Dortmund. **BUCHHANDLUNG F. Erdmann, Dortmund 47, Gutenbergstraße 35 Postfach 307**

Schnelles, sicheres Rechnen

Mercedes Rechenmaschinen vereinigen hohe Leistung, übersichtliche Anordnung und schönes Aussehen. 10 Modelle von der handbetriebenen Maschine bis zum elektrischen Ganzautomaten.

MERCEDES Büromaschinen

MERCEDES BÜROMASCHINENWERKE AG, ZELLA-MEHLIS/TH.

Sigmentan

fördert natürliche Bräunung schützt vor Sonnenbrand

Tube —.54, Dose —.42 u. —.75, Flasche —.85 u. 1.35, Ultra-Pigmentan Tube —.85

Denken und Raten

Kästchenrätsel

1	2	3	4				5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41
42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63
64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74
75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85

Jede Zahl der zu erratenden Wörter entspricht einem Buchstaben, der in das mit der gleichen Zahl bezeichnete Kästchen einzutragen ist. Die Buchstaben ergeben, von 1—85 fortlaufend gelesen, ein Wort Adolf Hitlers. 51187

Bedeutung der einzelnen Wörter:

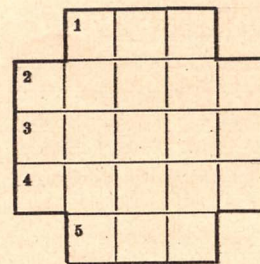
1 Kleinod	33 40	1 77 15
2 Blutbahn	47 17	62 82
3 Sprengkörper	12 9	26 19
4 Flugzeugbauer	24 55 61	7 4 28 44

- 5 Stadt in Hessen
- 6 Offiziersrang
- 7 feuerspeiender Berg
- 8 Stadt im Rheinland
- 9 südwestdeutsches Gewässer
- 10 Angehöriger der Wehrmacht
- 11 Stadt in der Schweiz
- 12 Stadt am Mittelmeer
- 13 Gebirgszug zwischen Schlesien und Böhmen
- 14 siegreicher deutscher Luftgeschwaderkommodore

- 18 51 63 68 69 84 32
- 35 31 6 45 49 75 43
- 13 57 81 16 39 85
- 70 30 20 25 10
- 83 14 38 8 78 59 48 60
- 46 67 76 27 5 54
- 65 74 64 41
- 37 72 79 50 2
- 3 34 73 23 56 11 71
- 29 21 22 80 58 42 52 53 36 66

Bei richtiger Lösung nennen die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine Fliegertätigkeit. 53231

Magische Figur



a a, d d, e e e e, g, i l, m m, n n, r r, s s, u u

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, in den waagerechten und senkrechten Reihen die gleichen Wörter folgender Bedeutung: 1 Fluß in Steiermark, 2 griechische Sagengestalt, 3 Stadt in Norditalien, 4 Kind, 5 Gewässer. 53027

Auflösungen aus Heft 12

Kopfwechsellrätsel: Nessel, Auster, Celle, Heide, Tran, Jute, Alster, Elan, Greis, Eris, Rast. — Nachtjaeger:

Verschieberätsel: Zepelin; Parseval.

Kapselrätsel: Form, Imme, Elle, Spa, Eis, Laub, Elder, Rat, Segel, Tanz, Oder, Reif, Chor, Halm. — Fieseler Storch.

Kreuzworträtsel: a) 1 Ideal, 4 Imker, 8 Steiger, 10 Tete, 12 Takt, 14 Ase, 15 Bal, 17 Not, 18 Panne, 20 Laon, 21 Sold, 23 Labe, 26 Inn, 28 Tal, 29 Ave, 30 Eder, 32 Ukas, 33 Roulett, 34 Aroma, 35 Beere; — b) 1 Istar, 2 Este, 3 Ate, 5 Met, 6 Kran, 7 Ratte, 9 Iran, 11 Estland, 13 Kordova, 15 Banat, 16 Insel, 18 Pol, 19 Eos, 22 Riesa, 24 Ball, 25 Messe, 27 Nero, 29 Akte, 31 Rom, 32 Ute.

Vorsatzrätsel

Gebot — Laub — Werk — Wagen — Turm — Stand — Tracht — Haus — Schlag — Licht — Regen

Vor jedes der vorstehenden Wörter ist eine der nachstehenden Silben zu setzen, so daß neue Wörter entstehen.

ab — auf — ein — fuhr — gold — kraft — leucht — nord — rat — um — ur

Das richtige **Wundpflaster** ist dünn, straff und ungelocht.

Es heißt: **TraumaPlast**

T5-II Überall erhältlich

Sprachen auf neue Art!

Die wirklich neuzeitliche Sprachaneignung durch **Dr. Muellets Neue Standard-Methode**

Spracherwerb auf suggestiver Grundlage

Englisch - Französisch - Italienisch

Spanisch - Tschechisch

So urteilen unsere Kunden:

Ohne die geringsten Vorkenntnisse

Über den Erfolg meiner bisherigen Arbeiten mit Ihrer Standard-Methode Englisch kann ich nur immer wieder sagen: „einfach großartig!“ Ich begann ohne die geringsten Vorkenntnisse und bin jetzt nach dreimonatiger Arbeit mit Ihrer Methode imstande, ohne Schwierigkeiten englische Lektüre zu lesen. Ich schaffte dies ohne großen Zeitaufwand und ohne Auswendiglernen der Vokabeln. Beim Durchlesen der einzelnen Abschnitte bleibt Wort für Wort im Gedächtnis haften. Leute, die nach anderen Methoden und in der Schule englisch lernten, meinten wiederholt, den Wortschatz, welchen ich mir in drei Monaten angeeignet habe, hätten sie nach einem Jahr noch nicht besessen. Und was das Schönste ist: Man kann ohne Regeln pauken und die Grammatik gut aufnehmen. Ich kann mir nicht denken, daß man nach anderen Methoden schneller und besser eine Fremdsprache erlernen kann als nach der Ihren. Ich werde Sie stets weiterempfehlen.

Hoyerswerda O.-L., 5. Jan. 1940.
Erich Hain, Angestellter.

Auf natürlichste Art

Ich freue mich, Ihnen mitteilen zu können, daß ich mit dem Ergebnis des Studiums Ihres Lehrwerks für Spanisch sehr zufrieden bin. Alle Bedenken, die ich dem Werke anfänglich entgegenbrachte, sind zerstreut: die guten Erwartungen sind übertroffen worden. Ihre Methode vermittelt die fremden Sprachen auf eine Art, die man wohl als die natürlichste und einfachste ansprechen kann. Während man der spannenden Lektüre mit wachsendem Interesse folgt, nimmt man die fremden Begriffe, Kedewendungen und Formen unbewußt in den eigenen Sprachschatz auf, und man wundert sich immer wieder über die Bereicherung des Wortschatzes, so oft man diesen erprobt. Außerdem vermittelt der Inhalt einen guten Eindruck von Eigentümlichkeiten und Gewohnheiten des fremden Volkes. Ich kann jedem, der sich eine Sprache aneignen will, Ihre Originalmittel empfehlen.

Zella-Mehlis, Adolf-Hitler-Str. 76,

18. Februar 1939.

Paul Braband.

Und wie wird das erreicht?

Durch ein einzigartiges System der Wortverwandtschaft das selbsttätige Wissensbeziehungen in Ihnen hervorruft und Sie vom ersten Augenblick an mitten in den Sprachgebrauch des täglichen Lebens hineinstellt. Deshalb brauchen Sie hier kein mechanisches Wörterbüfeln, kein schematisches Auswendiglernen. Sie sind weder an Beruf, Zeit noch Lehrstunde gebunden. Die planvolle Gestaltung der Standard-Methode befähigt Sie, von Anfang an und ohne Vorkenntnisse unsere fremdsprachlichen Texte zu lesen, zu schreiben und zu sprechen.

Durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Die Einführungsbrochure über Dr. Muellets Neue Standard-Methode erhalten Sie auf Anforderung gratis.

Fremdsprachenverlag Pille & Zehner, München 15
Schwanthalerstraße 99

Von Generation zu Generation



ist **Böniger Tabak** beliebter geworden

Arnold Böniger Tabakfabriken, Duisburg-Andernach

So war es auf Kreta

von Kriegsberichterstatter Ernst Grunwald

Ein Mann fällt in die Küche

PK Wir finden während der Nacht vom 19. zum 20. Mai kaum eine Stunde Schlaf. Fast jeder ahnt es, viele wissen es: Heute früh im Morgengrauen werden wir in endlosen Wellen starten. Die Insel Kreta, der letzte Stützpunkt der Engländer auf griechischem Territorium, die riesige Flugzeugbasis unserer Gegner im östlichen Mittelmeerraum, muß dem Feind entrissen werden.

Wir alle, die wir an dem geplanten Unternehmen teilnehmen dürfen, sind, gläubig vertrauend auf unsere Stärke und unseren Siegeswillen, davon überzeugt, daß wir Kreta in unsere Hände bekommen werden. Uns selbst ist die Aufgabe gestellt, etwa fünf Kilometer südwestlich von Chania zu landen und zu versuchen, diese wichtige Hafenstadt an der Nordküste des westlichen Kreta in unseren Besitz zu bringen, damit die auf dem Wasserwege nachkommenden Verbände der zum Einsatz

bereitstehenden Gebirgsjägerdivisionen an Land gehen können.

Um drei Uhr früh kriechen wir auf dem griechischen Einsatzhafen aus den behelfsmäßigen Zelten. Schnell steigen wir ins „Geschirr“, in unsere Fallschirmgurte, legen die Schwimmwesten um, stampfen durch tiefen Sand zu den in langer Reihe startklar stehenden Maschinen. Kaum haben wir in den Kabinen Platz genommen, heulen die Motoren der braven Ju's auf — schon brausen die Maschinen holpernd über die Startbahnen — schrauben sich in den morgengrauen Himmel. Kurs Süden — Richtung Kreta.

Das europäische Festland liegt hinter uns. Unter uns schäumt das blaue Meer. Am östlichen Horizont steigt blutrot der feurige Sonnenball hervor. Und vor, neben und hinter uns die nicht abreißen den Ketten unserer Geschwader — Armee der Luft! Zwanzig bis fünfzig Meter über dem Meeresspiegel

brausen wir dahin. Heinkel-Jäger begleiten uns, bieten uns Schutz vor feindlichen Fliegerangriffen. Da — die Küste Kretas! Flakfeuer empfängt uns. Was kümmert's uns. Schwimmwesten runter. Fertigmachen zum Absprung! Jetzt drosseln die Maschinen die Motoren ab. Wir klinken die Schnapphaken unserer Aufziehleinen ein. Gleich muß das Signal zum Absprung ertönen.

Ein befreiendes, stolzes Gefühl umschleicht uns. Für wenige ist es der erste Feindabsprung. — Da erscheint die vorgesehene Landefläche unter uns, ein von Weinplantagen, Gräben, Baumreihen, Strauchwerk und Wasserpfützen durchzogener Talkessel, eingengt von einem Kranz schroffer Berge.

Wie auf dem Übungsgelände im heimatlichen Flughafen, so wohlausgerichtet und ruhig steuern die Flugzeugführer die Maschinen dem befohlenen Platz zu. Die Signalhupe ertönt. Blindlings werfen wir uns aus den Maschinen. Unter uns die Tiefe. — Die Erde rast uns entgegen. — Mit lautem Knall öffnen sich die „Pilze“. Wir segeln abwärts. MG- und Gewehrketten zischen uns um die Köpfe. Die Landung glückt. Mitten in den feindlichen Stellungen entbrennt der Nahkampf. Handgranaten müssen unseren Männern den Weg bahnen. Der Engländer hat Zeit genug gehabt, sich Bunker und befestigte Gräben anzulegen. Er ver-



In jedem Betrieb —

bei jeder Arbeit hilft



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 18. 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.“ — Der Abiturient Karl Ditsche in Friedewalde schrieb am 7. 8. 40: „Schon nach 8 Monaten hatte ich eine Schreibgeschwindigkeit von 120 Silben pro Minute erreicht.“ Mit der neuen amtlichen Deutschen Kurzschrift kann der Geübte so schnell schreiben wie ein Redner spricht! — 500 Berufe sind unter unseren begehrtesten Fernschülern vertreten. Sie lernen bequem zu Hause unter der sicheren Führung von staatl. geprüft. Lehrern! Das Arbeitstempo bestimmen Sie selbst! Alle Lehrmittel werden Ihr Eigentum! Bitte, senden Sie sof. in off. Umschl. diese Anzeige ein (3 Pf. Porto).

Privater Kurzschrift-Fernunterricht
E. Splekermann, Berlin-Pankow Nr. 439 W

Bitte senden Sie mir ganz umsonst und unverbindl. 5000 Worte Auskunft mit den glanz. Urteilen von Fachleuten u. Schülern!
Vor- u. Zuname:
Ort und Straße:

Sind Gichtiker Wetterpropheten?

Es ist eine alte Erfahrung, daß Gichtiker und Rheumatischer bei Witterungswechsel verstärkte Schmerzen bekommen. Vielfach tritt diese Verschlimmerung schon auf, ehe die Wetterveränderung eintritt. Neue Forschungen haben gezeigt, daß hauptsächlich die Änderung einer Wetterlage auf die Kranken wirkt, nicht das Wetter als solches. Dies beruht auf dem sogenannten Vorbeiziehen der Wetterfronten. Ob dabei der Luftdruck, der Feuchtigkeitsgehalt der Luft, die Luftbewegung oder andere Faktoren ausschlaggebend sind, wissen wir noch nicht.

Wohl aber kann sich jeder Gichtiker und Rheumatischer diesen witterungsbedingten Verschlimmerungen entziehen, wenn er rechtzeitig Logal nimmt. Logal ist das seit 25 Jahren erprobte und bewährte Mittel gegen Rheuma, Gicht, Gelenksfuß, Gliederreihen, Fächias, Neuralgien, Grippe und Erkältungskrankheiten. Logal wirkt schmerzstillend, bessert die Beweglichkeit, fördert die Heilung und hilft so Arbeitsfähigkeit und Wohlbefinden bald wieder herzustellen. Keine unangenehmen Nebenwirkungen! Logal verdient auch Ihr Vertrauen! Es gibt keinen Logal-Ersatz! Sie bekommen Logal zum Preise von Mk. — 99 und Mk. 2.49 in jeder Apotheke.

Kostenlos erhalten Sie das interessante, farbig illustrierte Buch „Der Kampf gegen Rheuma, Nervenschmerzen und Erkältungskrankheiten“ vom Logalwert München 8-D/15

Wenige Tage



Schmerzlos und zuverlässig!

genügen, um Ihre Füße von Hornhaut u. Hühneraugen zu befreien!

Dies besorgt zuverlässig die bewährte

„Eidechse“ Schälkur

Zur weiteren Fußpflege dann selbstverständlich

„Eidechse“

Fußcreme, -Puder und -Bad!

„Eidechse“ Fußpflegemittel

Linolinnormin - ein sofortiges köpfliges Produkt!

Schon beim Einreiben in die Kopfhaut spürt man förmlich den Gesundungsprozess, der mit dem Haar vorgeht.

Dralle

teidigt sich zähe. Aber noch tapferer ringen unsere heldenhaften Fallschirmjäger. Hundert „Heiligenscheine“ bedecken das Absprunggelände. Viele sind an Bäumen oder im Strauchwerk hängen geblieben; einige sind in die Wassergräben gefallen, andere haben sich an Hecken oder an Telegraphenmasten verwickelt. Einer dieser tollkühnen Fallschirmjäger ist direkt auf dem Dach eines Bauernhauses gelandet; er hat die Dachziegel glatt durchschlagen und ist mitten in die Küche gefallen zum Entsetzen der griechischen Bäuerin. Oben an der Decke klafft ein großes Loch, und unten auf der Diele hängen die Fangleinen, von denen sich unser Kamerad soeben befreit hat. — „O polemos — lipume...“ sagt die Bäuerin erschreckt. — „Der Krieg — es tut mir leid“ und zeigt mit der Hand auf die am Kamin stehende Wiege, in der friedlich, von nichts etwas ahnend, ein Säugling schlummert.

Fünf Stunden nach dem Absprung

Fünf Stunden nach dem Absprung. Vierzig Grad im Schatten zeigt das Thermometer. Die deutschen Fallschirmjäger leisten Übermenschliches. Jeder Vorstoß wird teuer erkauft. Von allen Seiten knallen gutgezielte Schüsse auf die vorstürmenden

Soldaten. Englische Scharfschützenabteilungen, zum Teil bewährte Kolonialsoldaten, und unsichtbare Heckenschützen schlagen Lücken in unsere Reihen. Trotzdem geben die deutschen Fallschirmjäger nicht nach. „Vorwärts“, heißt die Parole.

Mittags sind einige der hohen Bergkuppen gewonnen, den Engländern und den Griechen, die auch weiterhin im Solde Albions zu bluten bereit sind oder von den Briten zu kämpfen gezwungen worden sind, im Nahkampf entrissen.

Am frühen Nachmittag brummen wieder zahlreiche Ju's über dem Absprunggelände. Verstärkung an Kämpfern und Munition kommt. Ohne größere Feindeinwirkung fallen die Männer vom Himmel.

Schon werden die ersten gefangenen Tommies und zahlreiche Griechen eingebracht. Gestikulierend beteuern die Hellenen, daß sie „Freunde der Germans“ seien und nur gezwungenermaßen zu den Waffen gegriffen hätten. Auch sie erhoffen die Freiheit, die der Führer in seiner Großmut den griechischen Soldaten auf dem Festland geschenkt hat.

Mit deutscher Gründlichkeit haben Fallschirmsanitätsoldaten die schmutzigen Zellen des eroberten Gefängnisses mitten im Talkessel, dessen bisherige Insassen, Mörder, Diebe und Fälscher, man zu Hilfsarbeiten herangezogen hat, gesäubert und dort

die Verwundeten, Freund und Feind, hingeschafft. Fast scheint es, daß sich das Hohelied von Narvik wiederholt. Gegen eine zahllose Übermacht, Engländer, Neuseeländer, Australier und Griechen, ringen die deutschen Helden. Mit Todesverachtung, an der Spitze die deutschen Offiziere, wird dem Feind getrotzt. Feindliche Panzer greifen an. Der Angriff wird abgeschlagen. Ein Zurück gibt es nicht.

Plötzlich kommt wieder ein Panzer angetrert. Die Hakenkreuzflagge flattert vom Kühler. Der Fallschirmjäger, der den englischen Panzer erobert hat und ihn jetzt fährt, lacht herzlich über seinen Erfolg. Gegen Abend gelingt drei andern Fallschirmjägern, die sich schon beim Hollandeeinsatz das EK verdient haben, ein ähnliches Husarenstück. Sie entreißen dem Tommie eine Feldhaubitze und bringen sie — nebst einem Wagen voll Munition — unter Feindbeschuß in unsere Stellung. Morgen wird das Geschütz sein Rohr gegen die feindlichen Bergbefestigungen richten... Es sind deutsche Soldaten, die diese ungeheure Zähigkeit, dieses beispiellose Selbstvertrauen in kritischen Stunden bewahren. Sie alle sind von ihrem Sieg überzeugt, trotz ihres Opfers an Blut und Leben — oder gerade deswegen! Und wenn jemand auf diese tapferen Männer stolz sein darf, so in erster Linie das deutsche Volk selbst, aus dem diese Helden kommen.

Die stark fettlösende Wirkung, die imi besitzt, macht es zum zeitgemäßen Reinigungshelfer für schmutzige Berufskleidung. Es reinigt gründlich und macht die Verwendung von Seife und Waschpulver überflüssig!

J150 c/41

Eucalyptus
belebt

Die belebende und desinfizierende Kraft des Eucalyptus-Oles hat wohl jeder schon ausprobiert und die erfrischende Wirkung empfunden. Es ist daher einleuchtend, daß eine Zahncreme mit Eucalyptusgehalt nicht nur zahnreinigende und zahnpflegende Eigenschaften hat, sondern auch besonders günstig sich auf die Gesunderhaltung von Mund und Hals auswirkt.

PERI
Eucalyptus
ZAHN CREME

DR. KORTHAUS * FRANKFURT A. M.
TUBE RM -75

Agfa-Karat
für farbig und schwarzweiß

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren. Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 9. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 9. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprech-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany



Überlegene Ruhe

Beherrscht und sicher allen Situationen im Leben
gewachsen durch

Sanatogen

Es verbessert die gesamte Ernährungsgrundlage,
stärkt die Nerven und verhilft zu neuer Spann-
kraft und Leistungsfähigkeit

Stets in bester Qualität in jeder Apotheke oder Drogerie
erhältlich

*Gegen gefährliche
Sonnenblendung*

schützen Zeiss-Umbralgläser. Die
gleichmäßige Lichtdämpfung im ganzen,
großen Blickfeld ermöglicht rasche und
sichere Orientierung. Unebenheiten im
Gelände, Umrisse und Einzelheiten wer-
den genau erkannt, Entfernungen besser
geschätzt, Signalfarben richtig unter-
schieden und die Landung wesentlich
erleichtert. Aber auch bei diesigem
Wetter verhelfen sie zu besserer Sicht.

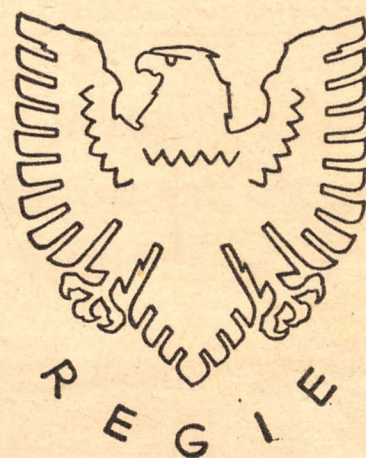


Bezug durch den
optischen Fachhandel.

CARL ZEISS · JENA · BERLIN · HAMBURG · KÖLN · WIEN

MILDE SORTE

*Ein behaglicher
Genuss!*



Austria Zigaretten

MILDE SORTE 4 Pf. MEMPHIS 4 Pf.
III. SORTE 5 Pf. NIL 6 Pf.