

HEFT 14 / BERLIN, 8. JULI 1941

Der

Adler

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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



In wuchtigen Schlägen traf unsere Luftwaffe die Sowjet-Luftstreitkräfte. Unser Bild zeigt eine Junkers Ju 88 im Kampf mit mehreren Jagdeinsitzern vom Baumuster „Rata“. Das deutsche Kampflugzeug hat die Gegner in sichtlicher Überlegenheit von sich abgeschüttelt

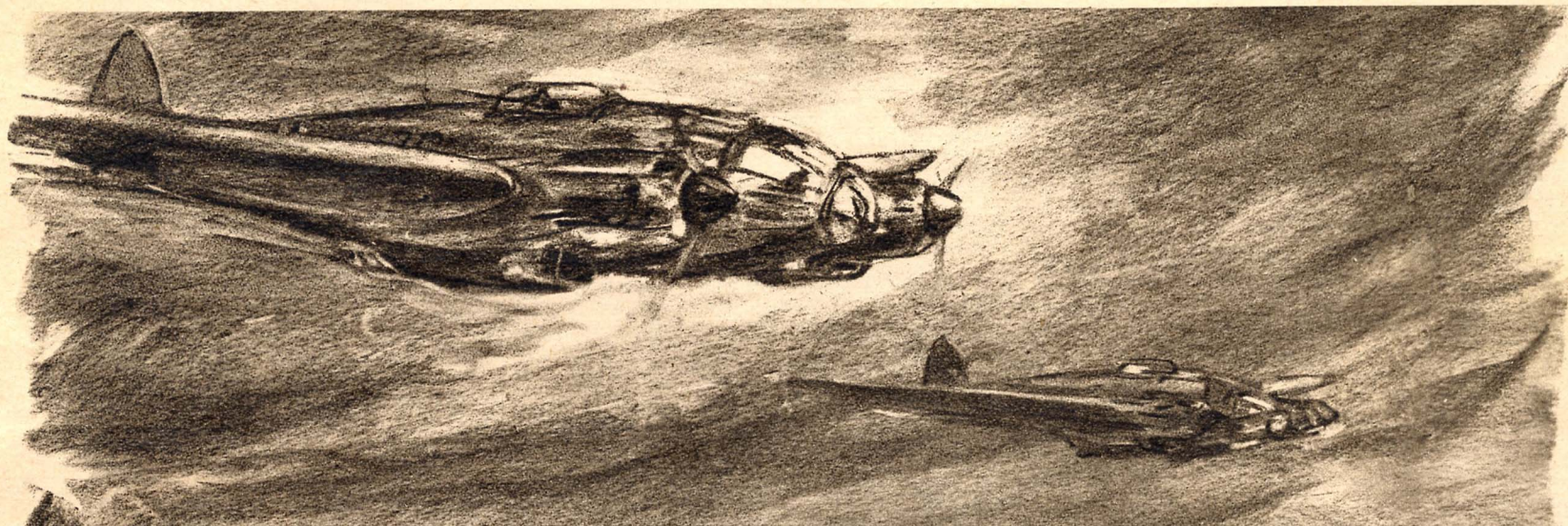
Zeichnung H. v. Medvey

Front gegen die Sowjets

H. v. Medvey

Um 3 Uhr 5

**Deutsche Luftwaffe zum Kampf gegen
den sowjetischen Verräter angetreten**



Die obige Zeichnung zeigt deutsche Kampfflugzeuge vom Baumuster Heinkel He 111 auf ihrem ersten Feindflug über der Sowjetunion

Dicht neben einer Gruppe sowjetischer Infanterie hat eine Fliegerbombe eingeschlagen. Schon die ersten Stunden des Kampfes offenbarten, daß die militärische Stärke der Sowjets dem Angriffsgeist des deutschen Soldaten unter einer überlegenen Führung nicht gewachsen ist

Minuten!



Eben ist der Befehl zum Kampf gegen den Störenfried Europas gegeben worden, da rollen auch schon Abteilungen der Flakartillerie im Verein mit Panzern und motorisierter Infanterie in Feindesland hinein, um den Angriff unaufhaltsam gegen den Gegner vorzutragen. Das obige Bild zeigt ein schweres Geschütz der Flakartillerie auf dem Vormarsch kurz nach dem Überschreiten der Grenze des Sowjetreichs

Mit seiner Entscheidung vom 22. Juni 1941 hat der Führer und Oberste Befehlshaber der deutschen Wehrmacht den Befehl zum Kampf gegen die verräterischen Sowjets gegeben und damit eine nicht nur Großdeutschland, sondern ganz Europa drohende Gefahr noch im letzten Augenblick abgewendet. Lange genug hat die Sowjetunion, durch die britische Politik immer wieder aufgeputscht, Deutschland mit dem Aufmarsch seiner Divisionen an der Westgrenze in Unruhe zu versetzen geglaubt. Wie immer hat der Führer die Initiative zum Losschlagen nicht in den Händen des Feindes gelassen, sondern zur rechten Stunde selber das Gesetz des Handelns bestimmt, nach dem nun die kampferprobten Soldaten unserer Wehrmacht zum Entscheidungskampf gegen den sowjetischen Feind angetreten sind. Die deutsche Politik hat den Sowjets inzwischen endgültig die Maske vom Gesicht gerissen, und das deutsche Schwert wird jetzt mit aller Gründlichkeit dafür sorgen, daß der Verrat an den Ostgrenzen des Reichs gesühnt wird

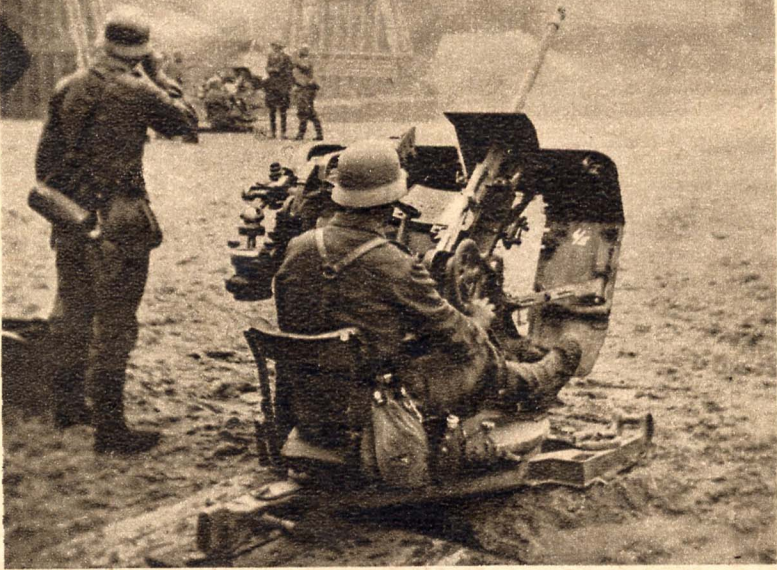


Ein Martin-Bomber von einem gegen die deutsche Front eingesetzten sowjetischen Kampfverband ist durch Messerschmitt-Jäger Me 109 abgesprengt und so schwer beschädigt worden, daß er, eine schwarze Rauchfahne aus seinem krank geschossenen rechten Motor hinter sich herziehend, abzustürzen beginnt

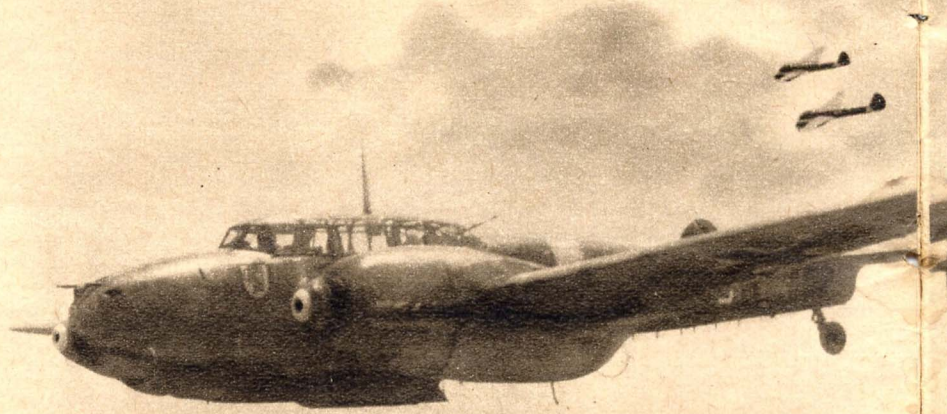


Links: Ähnlich wie vorher auf anderen Kriegsschauplätzen, kamen auch die Luftstreitkräfte der Sowjets häufig gar nicht erst zur Entfaltung, denn ehe sie sich's versahen, wurden sie von den rollenden Angriffen der deutschen Kampfverbände mit einem wahren Bombenhagel übersät, so daß eine große Anzahl von Maschinen auf dem Boden zerstört wurde. Die Zeichnung stellt einen Angriff auf einen Frontflugplatz der Sowjetluftmacht dar. Die startbereiten Jagdflugzeuge vom Baumuster „Rata“, mit dem die Deutschen der „Legion Condor“ bereits im spanischen Freiheitskriege erfolgreich die Klinge gekreuzt haben, wurden durch einen gutgezielten Reihenbombenwurf vernichtet

Strafgericht über die

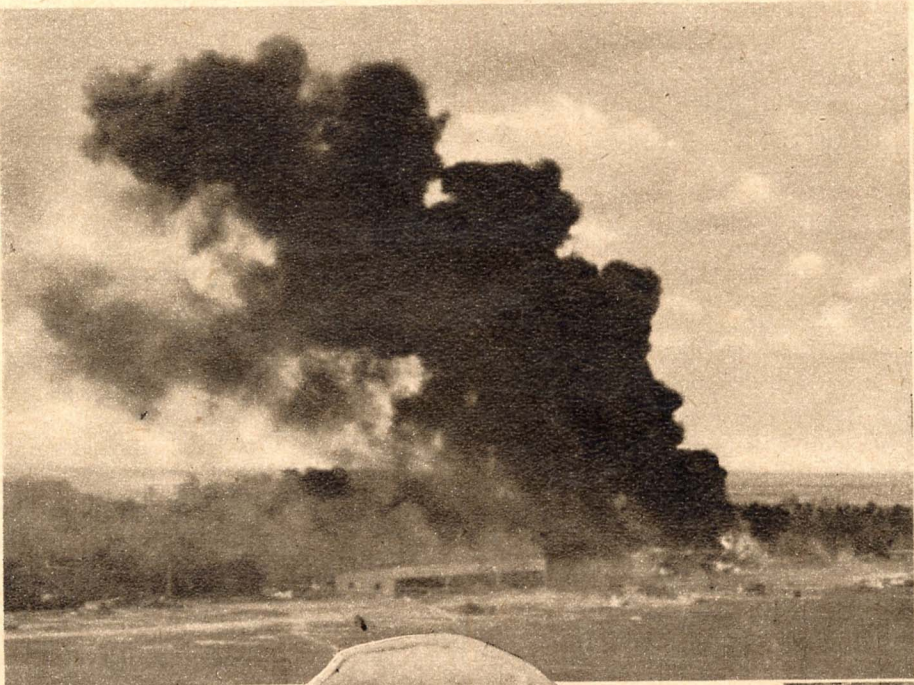


Leichte Flakartillerie ist in Stellung gegangen, um die behelfsmäßige Wiederinstandsetzung einer von den Sowjets zerstörten Brücke zu sichern. Überall haben die Kanoniere der deutschen Luftwaffe den Vormarsch ihrer Kameraden von den anderen Waffengattungen in vorderster Front geschützt.

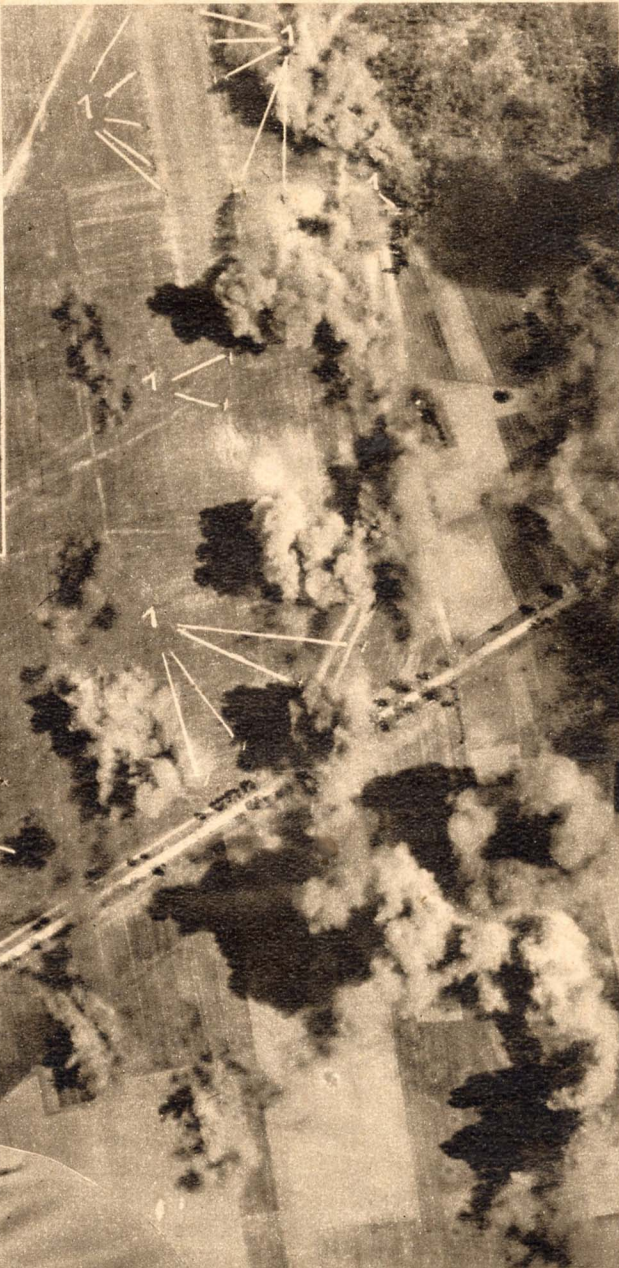


Links: Nach dem Tieftangriff deutscher Kampfflugzeuge auf einen Sowjetflugplatz, der innerhalb weniger Minuten durch sicher gezielte Bombenwürfe in Schutt und Asche gelegt wurde.

Links unten: Bereits unter den ersten sowjetischen Gefangenen befanden sich die verschiedenartigsten Völkerschaften, die auf Befehl Moskaus in einen Kampf geschickt wurden, der nicht das geringste mit ihren wahren Lebensinteressen zu tun hat.



Aufnahmen
PK Silbermann (3), PK Marten,
PK Cusian, PK Antonowitz,
ff-PK Egge (sämtlich Scherl),
Luftwaffe (1)



Links: Luftangriffe auf einen Flugplatz. Die Aufnahme zeigt deutlich die gewaltigen Explosionen, denen eine große Reihe von startbereiten und auf dem Bild mit einer besonderen Markierung versehenen Jagdflugzeugen zum Opfer gefallen sind.

Rechts: Blick von einem deutschen Kampfflugzeug auf einen sowjetischen Flugplatz, der durch einen Bombenangriff in einen Trümmerhaufen verwandelt worden ist. Die Explosions- und Brandwolken steigen hoch empor und verhüllen zum Teil die Verwüstungen, die auf dem Rollfeld und unter den Gebäuden des Flugplatzes angerichtet worden sind.



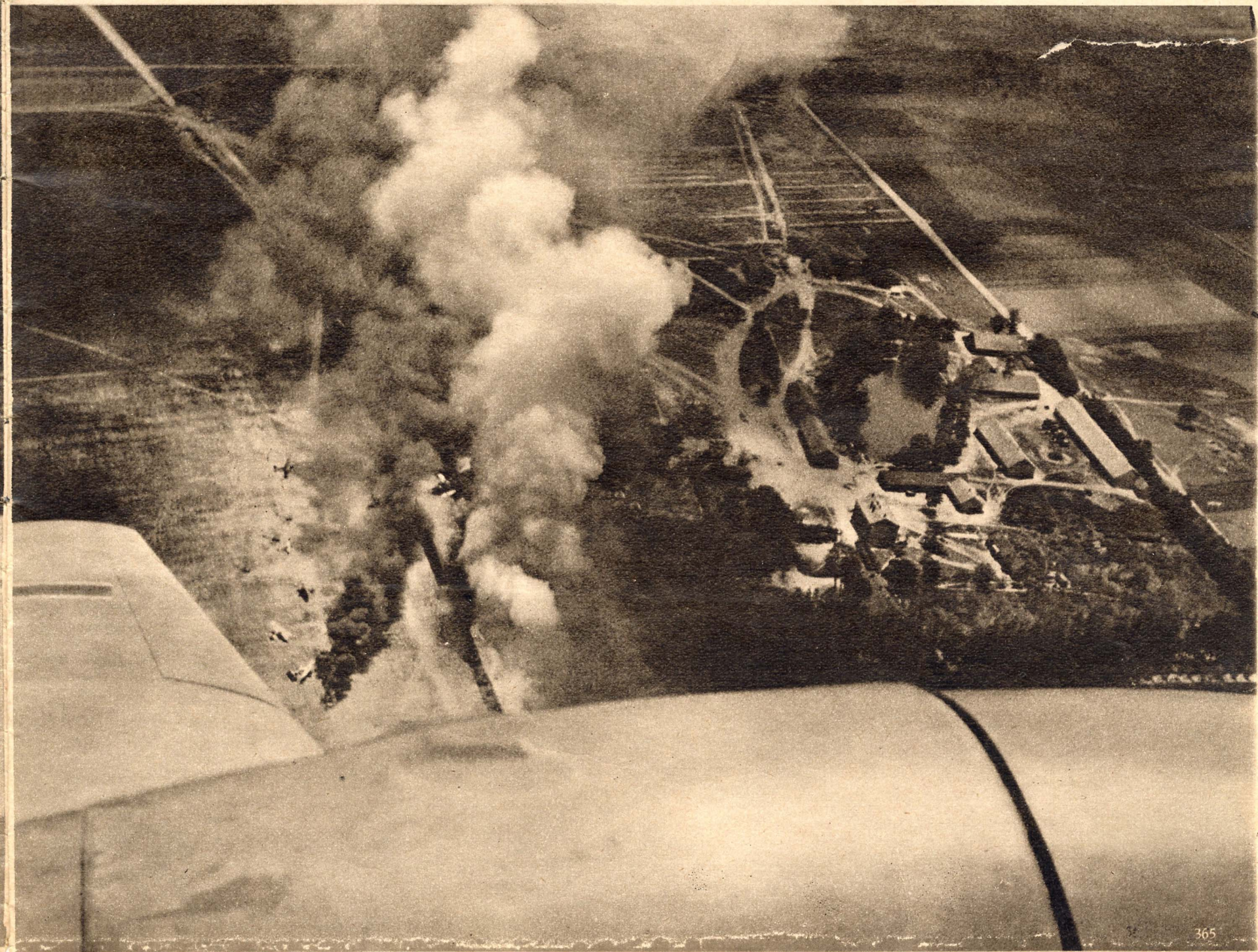
Sowjetunion

So schlug die deutsche
Luftwaffe die Machthaber
im Kreml

Schnell haben die sowjetischen Machthaber zu spüren bekommen, was es heißt, das Großdeutsche Reich und seine Wehrmacht herauszufordern. Auch auf diesem Kriegsschauplatz hat die Luftwaffe in engstem Zusammenwirken mit den anderen Wehrmachtteilen bewiesen, daß sie jederzeit in der Lage ist, einen Gegner vernichtend zu schlagen. Flieger, Funker, Kanoniere und nicht zuletzt das Bodenpersonal haben in diesen Tagen wieder einmal gezeigt, daß Deutschlands Luftwaffe unbesiegbar ist



Die Männer der deutschen Luftwaffe haben den Einsatzbefehl zum Kampf gegen die Sowjetunion erhalten. Die Maschinen stehen startklar auf dem Rollfeld, und in wenigen Augenblicken werden sich die Besatzungen auf den Feindflug begeben



Hände

Fallschirmjäger überrennen



Die britische Propaganda hat den Verlust Kretas auf die zahlenmäßige Überlegenheit der deutschen Luftwaffe zurückgeführt. Das ist eine der schon in aller Welt bekannten Geschichtsfälschungen Albions. Denn der Brite weiß selber am besten, daß ihn nicht eine Übermacht, sondern die Tapferkeit des deutschen Soldaten in die Knie gezwungen hat. Im Gegenteil: die Engländer waren zahlenmäßig weit überlegen, verfügten über schwere Waffen und befanden sich in gut ausgebauten Stellungen. Die deutschen Fallschirmjäger aber haben mit ihrem unerhörten Angriffsgeist den Gegner aus seinen Schlupfwinkeln herausgeholt und was nicht auf dem Kampffeld blieb in die Gefangenschaft abgeführt. Unsere Bilder zeigen einige besonders spannende Szenen aus diesem heißen Ringen



Hoch!

den Tommy

Aufnahmen
PK Weixler-Scherl



„Hände hoch!“ — „Hands up!“ — Immer mehr Briten kommen auf diesen „Ruf unserer Fallschirmjäger aus ihren Stellungen hervor. Mit erhobenen Händen ergeben sie sich in ihr Schicksal und machen es damit nicht anders, wie es Tausende und aber Tausende ihrer Kameraden in Andalsnes, Dünkirchen, in der Cyrenaika und in Griechenland vorher getan haben, auf ihren Rückzügen, die dann in England zu Siegen umgestempelt wurden



Selbst der erbitterteste Widerstand wird von den Fallschirmjägem in stürmischem Vorwärtsgen gebrochen



Was geht

Die Rolle



Ausbreitung des Islams über die Welt

des Roten Meeres seine Offenbarungen und Gesichte. Dort vernahm er seine Visionen und die Worte Gottes, die dann in die 114 Suren des Korans gegossen wurden. Das war um die Zeit zwischen 570 und 632 nach der Zeitrechnung, und seitdem sind die Städte des Hedschas allen Gläubigen heilig. Es war eine völkisch-arabische Religion, die da entstand.

Die arabische Rasse, die Wüste, die Kräfte der Alten Welt mit ihren zahlreichen übereinandergestürzten Weltreichen, Glaubensschöpfungen und erregenden Philosophien standen Pate bei der Schöpfung Mohammeds. „Wir Araber“, sagte einmal König Ibn Saud, „sind wie die Wadis unserer Wüste!“ Er meinte damit jene ausgetrockneten Flußbetten, in die sich irgendwann einmal die Ströme von Wolkenbrüchen ergießen, alles vernichtend, was sich dem elementaren Ereignis entgegenstellt. So zeigte auch die Ausbreitung des Islams das Bild einer Hochflut, der nichts widerstehen konnte.

Mohammed starb ohne Söhne; es war auch nichts über seine Nachfolge bestimmt. Als er abgerufen wurde, war er Herrscher über das Hedschas als

Oberpriester seiner Religion, als Heerführer seiner Scharen und als Chef seines Staates. Hätte sich nicht eines Tages seine Lieblingsfrau Aïsha über seinen Schwiegersohn Ali geärgert, weil dieser es bei einem Skandal, in dem ein Halsband und ein fremder Mann eine gewisse Rolle spielten, versäumte, sogleich die Partei Aïshas zu ergreifen, wären dem Islam mancher Kampf und jene große Spaltung erspart geblieben, die bis heute zwischen Sunniten und Schiiten besteht. Familienzwist und Stammesfehden haben von Ursprung an immer wieder blutige Schatten über die Geschichte des Islams geworfen. Ali, als der Mann der Tochter Fatima des Propheten, wäre der gegebene Nachfolger gewesen. Aber zum ersten Kalifen („Stellvertreter“) wurde Mohammeds Schwiegervater, Abu Bekr, bestimmt. Ihm folgten zwei andere Kalifen; erst der vierte war Ali. Aber er konnte sich gegen die mächtige Aristokratie und die Partei Aïshas nicht durchsetzen. Die Familie Omaiya griff nach der obersten Würde. Die Omaiaden machten die Kalifenwürde erblich, verlegten den Sitz nach Damaskus, verschafften aber dem arabisch-islamitischen Reich mit Feuer und Schwert eine gewaltige Ausdehnung. Die Schia Alis, die „Partei“ des Tochtermannes Mohammeds, erkannte nur ihn als rechtmäßigen Nachfolger des Propheten an. Die Partegänger, die Schiiten, verweigerten dem Kalfat aus anderen Sippen die Gefolgschaft. Rituelle und Auslegungsgesetze traten hinzu, so daß die Spaltung zwischen Schiiten und Sunniten unheilbar wurde. Diese Orthodoxen folgten der Sunna, dem „Weg“, den Mohammed und die vier ersten Kalifen festgelegt hatten, und bilden die übergroße Mehrheit des Islams.

Die Kalifen der aufsteigenden Araber waren zugleich die Vormänner der Kirche, Oberhäupter der Staates, die Feldherren und Stellvertreter Mohammeds. Das Bekenntnis des Islams drang übersämtliche Länder des

Deutsche Kampfflugzeuge donnern über die Moscheen und heiligen Stätten des Islams in Nordafrika. Der Krieg hat sich bis auf den Boden der islamitischen Welt ausgedehnt. Hier besitzt England seine stärksten Bastionen, aber hier tritt gegen die Briten nicht nur der deutsche Flieger und Soldat zum Kampfe an, sondern auch der Nationalismus der arabischen Völker, an deren Fahnen der Halbmond des Propheten leuchtet. Unsere Truppen haben in Bosnien und auf dem übrigen Balkan Berührung gefunden mit den Überresten der Islamiten, die von den bis vor die Tore Wiens brandenden Wellen der Türkenheere auf dem Boden des Abendlandes zurückgelassen worden sind. Verschleierte Frauen gehen durch die Straßen von Sarajevo, und vom Turm der Moscheen in Saloniki ruft der Muezzin die Gläubigen. Ist nun der Islam eine dahindämmernde Religion des Fatalismus, wie manche meinen mögen? Gibt es einen Panislamismus, eine Einheit von politischer Bedeutung? Ist es der Islam oder das Nationalgefühl, das die Völker des Orients zum Kampf um die Freiheit antreibt?

Wer die Wirklichkeit des Islams von heute verstehen will, muß ein wenig zurückgreifen in die Vergangenheit. Denn vieles ist nur aus ihr erklärlich, und zum Ursprung drängen die lebendigen Kräfte des modernen Mohammedanismus, die mit einer geistigen Erneuerung ihres Glaubens auch Anspruch auf eine neue Weltgeltung verbinden. Islam heißt „Hingabe“. Daß Mohammed Ibn Abdallah diese Lehre verkündete, weiß jedes Schulkind. Aus Elementen vorhandener Religionen, so des orientalischen Christentums, der jüdischen Religion und des arabischen Heidentums, aus religiöser Verzückerung und im Glauben an ein nahe bevorstehendes Weltgericht, bei dem er seine Araber für das Paradies retten wollte, gewann der Prophet in jener kargen Wüstenlandschaft bei Mekka und Medina am Ostufer

Ibn Saud, der König von Hedschas, vertritt am stärksten die Forderung nach einem unabhängigen Arabien. In seiner klug abwartenden und äußerst verschlossenen Haltung ist er den Briten seit langem ein unbehaglicher Faktor in ihrer Rechnung im Vorderen Orient

im ISLAM vor?

des Mohammedanertums in der Gegenwart Von Gotthart Meyer



Der Großmufti von Jerusalem Haj Amin Al Husseini ist die Seele des arabischen Freiheitskampfes in Palästina. Husseini, der als „Ausleger des Korans“ nicht nur ein bedeutender geistlicher Würdenträger ist, sondern auch großen politischen Einfluß ausübt, hat sich als ein unversöhnlicher Gegner der britischen Politik erwiesen

Nahen Ostens, Nordafrikas und im Osten bis zum Indus. „Aschhadu an la ilaha illallah, aschhadu anna Muhammadan rasulallah.“ — „Ich bezeuge, daß es keinen Gott gibt außer dem einen Gott, ich bezeuge, daß Mohammed der Gesandte Gottes ist.“ Diese Worte bilden Gebet oder Kampfprud; es ist eine volkstümlich-schlichte Lehre. Der Islam kennt keine Mysterien und keine Heilmittel. Keine Mittler stehen zwischen Gott und den Gläubigen, und das Ritual enthält keine schweren Verpflichtungen, sondern nur wenige Gebote: fünfmaliges Gebet am Tage, eine Almosenabgabe, Fasten im Monat Ramadan und eine Wallfahrt nach Mekka. Als totale Weltanschauung umspannte der Islam das Leben der Gläubigen ganz, er entwickelte eine sittliche Pflichtenlehre und ein Rechtssystem. In dieser Einheit hatte er eine mächtige Werbekraft.

Auf die Omaidjaden folgten die Abbasiden, die Familie eines Vettters des Propheten. Sie errichteten die Kalifats-herrschaft in Bagdad, und von ihnen ist uns allen Harun al Raschid (780—809) bekannt, der die Märchen aus Tausend-und-einer-Nacht sammeln ließ. Nach großer Blüte und gewaltiger Ausdehnung in West und Ost folgte eine Zeit dauernder Kämpfe, wenn auch Kunst und Wissenschaften noch bis ins 13. Jahrhundert weitergediehen. Sektierer und Separatisten zerstörten das Reich. Aus Persien kamen starke kulturelle Einflüsse, aber es wurde das Kerngebiet der Schiiten. Machtpolitisch war das Eindringen der türkischen Völker um 1000 von einschneidender Bedeutung. Und als 1258 die Mongolen in das Zweistromland einbrachen, war die politische Stellung des Kalifen vollends über den Haufen gestoßen. Es blieb die geistliche Würde des Kalifats. Nach ihr griffen die Eroberer, um ihre Macht unter den islamitischen Völkern auszudehnen. Nach dem Zusammenbruch des arabischen Reiches erfolgte die Aufspaltung der einst einheitlichen islamitischen Welt in Staaten und Dynastien. Später trat noch der Nationalismus der Völker und Rassen nachdrücklich in Erscheinung. Von einer politischen Einheitsfront des Islams ist seitdem nicht mehr die Rede. Aus einem Religionsstaat entstanden viele Länder islamitischer Religion.

Die Kalifen waren nach ihrer Vertreibung Flüchtlinge am Hofe der Mamelucken in Ägypten, bis die Sultane des Osmanenreiches seit 1517 die Würde des Kalifats für sich beanspruchten. Bis in die letzte Zeit haben die Herrscher in Konstantinopel die geistige Oberhoheit über alle Moslemin gefordert, aber nur teilweise in der Hand halten können. England stellte im Weltkriege die Unterstützung des arabischen Nationalismus als Sprengmittel gegen das türkische Reich und erzielte Erfolge, um dann die Araber doch zu betrügen. Das Kalifat aber wurde von der modernen Türkei Kemal Atatürks im Jahre 1924 abgeschafft. Die wichtigste Rolle bei der Ausbreitung des Islams spielte der Dschihad, der heilige Krieg. „Wer im heiligen Kriege gegen die Ungläubigen fällt, stirbt sündenlos. Er geht unmittelbar in den siebenten Himmel ein“, predigt die Sunna. Der Dschihad galt zu Mohammeds Zeiten den Mekkanern, bei denen der Prophet nicht anerkannt wurde. Er wurde dann zur Kampf-



Feisal II., der Erbe des Thrones vom Irak, der jüngste König der Welt. Er wird sich noch kaum bewußt sein, daß sein Land das einzige Heil in der Freiheit von britischer Gewalt suchen muß

parole in der Geschichte des Islams, die eine durchaus aggressive ist. Den Dschihad konnte nur der Kalif ausrufen; dann mußten alle Gläubigen entweder Kriegsdienste leisten oder Kriegssteuern zahlen. Die Sultankalifen in Konstantinopel ließen zum Zeichen des heiligen Krieges die Fahne des Propheten („sandschak scherif“) auf der Hagia Sofia in Konstantinopel aufpflanzen.

Der Islam umfaßt heute ungefähr 250 Millionen Gläubige. Seine Verbreitung reicht von der Westküste Afrikas bis nach Holländisch-Indien, von Deutsch-Ostafrika bis in die Kirgisensteppen Rußlands und die Nordwestprovinzen Chinas. Es ist jener Gürtel der Erde, der durch Wüsten und Steppen und Hochebenen ausgezeichnet ist, wo Hirten und Nomaden daheim sind, in den wenigen Städten aber der Handel große Reichtümer sammelt. Die islamitische Welt ist nicht reich an Rohstoffen, und vier Fünftel aller Gläubigen leben unter europäischer Herrschaft; davon allein 95 Millionen unter der britischen Flagge. Völker aller Farben beten zu Mohammed. Berber und Mauren,

Tuaregs und Somaliner, Osmanen, Bosniaken, Araber, Javaner, Inder, Iranier und Turkmenen, Malaien und Kalmücken, Kirgisen und Chinesen. Die indischen Moslemin, unter ihrem Führer Aga Khan, stellen sich gut mit England. In Nordchina und Chinesisch-Turkestan fördert Japan den Islam. In den arabischen Ländern stehen die Gläubigen im Aufstand gegen Engländer und Juden, in Sowjetrußland lebt der Islam unter der Decke, und in Französisch-Nordafrika arbeitete er lange parallel mit dem Kommunismus. Die europäische Türkei trennt streng die Kirche vom Staat. Das Königreich Ibn Sauds ist ein reiner Kirchenstaat. Die einen Moslemin warfen sich der abendländischen Zivilisation in die Arme, die anderen suchten fanatisch die reine Lehre des Propheten zu erwecken. Die Azhar-Universität in Kairo, wo in fünfzehnjährigem Studium ständig viele Tausende von jungen Moslemin aus aller Welt zu Priestern und Gelehrten des kanonischen Rechtes erzogen werden, sucht nach einer modernen Synthese, und von dort gehen die Missionare hinaus, die zum Beispiel in Afrika eine wachsende Ausbreitung des Islams erreichen konnten.

So vielfältig ist die islamitische Welt, so uneinheitlich sind die Fronten. Aber es gibt auch islamitische Weltkonferenzen und Bestrebungen, in der Gestalt eines Kalifen einen religiösen Mittelpunkt für alle Gläubigen zu schaffen. Der Islam verlangt, daß der Kalif ein Araber von einwandfreier Abstammung sei, vorbildlich fromm, von allen Moslemin gewählt und fähig, die Lehre des Propheten mit der Waffe zu verteidigen. Es wurde berichtet, daß die Azhar-Geistlichkeit den König von Ägypten zum Kalifen erheben möchte, aber auch dem einzigen unabhängigen arabischen König,

Schluß auf Seite 383



Emir Abdullah von Transjordanien, seit Jahren eine willige Figur im Schachspiel der britischen Orientpolitik. Erst kürzlich ging sein Name durch die Weltpresse, als er durch ein Attentat seines eigenen Sohnes, der die britische Einstellung des Vaters ablehnt, schwer verwundet wurde



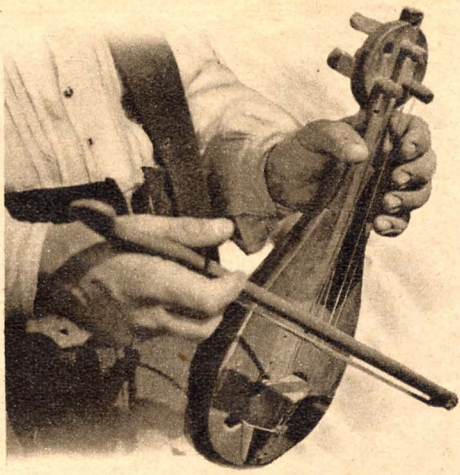
Aufnahmen: Dr. Panoff

Wenn in Bulgarien, diesem herrlichen Land der Rosen, getanzt, so richtig aus ganzem Herzen heraus getanzt wird, dann sprühen förmlich die Funken vor Temperament und Lebenslust. Wohl überflüssig zu erwähnen, daß da unsere Flieger als Zuschauer die „ersten Plätze“ einnehmen. Bald ist man mit den Tänzerinnen in einen netten Schwatz verwickelt, besonders wenn man einem hübschen Mädchen ein deutsches Musikinstrument erklären soll. Es kann ruhig auf den klingenden Plättchen des Glockenspiels (Lyra) seine Kunst versuchen, derweilen die Tanzpartner einmal für sich allein ihren Reigen aufführen

Bulgarische Tänze vor



Nach seiner Pfeife wird getanzt! Der dunkle, lockende Klang der bulgarischen Hirtenflöte (Kaval) kann die Tänzerinnen, die sich den Zuschauern natürlich auch einmal von der „Kehrseite“ zeigen müssen, erst so richtig in Schwung bringen



Auch die Gadülka spielt zum Tanz auf! „Gadülka“ heißt die dreisaitige bulgarische Kniegeige, die bei keinem echten Volkstanz fehlen darf

Unten: Es macht wirklich Spaß, im Freien den gemischten Reigen, „Chorò“ genannt, zu tanzen! Immer schneller und feuriger werden die Bewegungen, immer vergnügter und ausgelassener die Tänzer



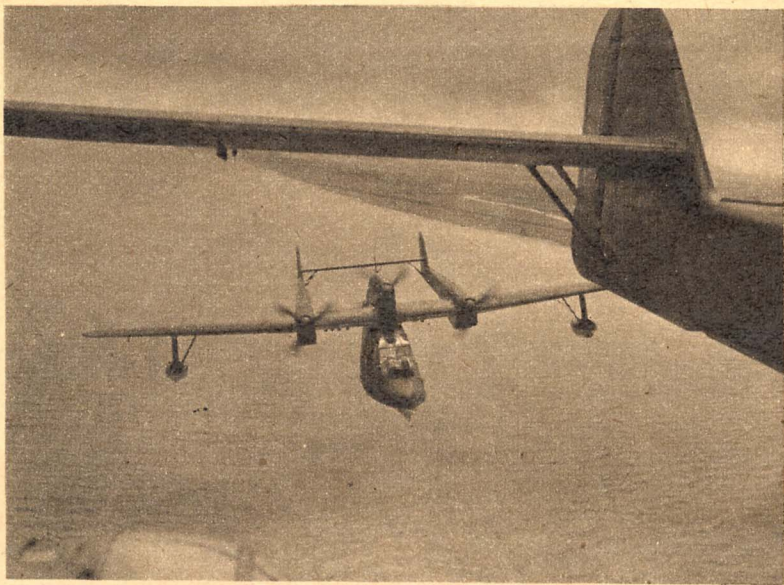
Angesichts des sprühenden Feuers, das von den Tänzern ausgeht, ist es für die Zuschauer manchmal recht schwer, auf dem Rasen still sitzenzubleiben. Unsere Flieger haben sich zu helfen gewußt: in bunter Reihe kann man wenigstens ein bißchen mitschunkeln. Wenn die bunten Trachten nicht wären, könnte man meinen — wie zu Hause



unsern Fliegern



...ung
 ...er Rhön, über
 ...ge, sondern auch
 ... Norddeutschen Tief-
 ... motorlose Konkurrenz
 ... In jenen Jahren bahnte
 ... daß ein Segelflugzeug auch in
 ... fliegen kann, die über der
 ... Erde aufsteigen. Dieser „Thermik-
 ...n gewaltigen Sturm auf die Re-
 ...h den die Segelfliegerei gewissermaßen
 ... Natürlich muß das in der
 ... Die Aufwindschläuche beginnen
 ... besonders hübsche S 300 bis 400 Meter Höhe, dafür kommen
 ... vorzuziehen, in den Bergen, sondern überall vor,

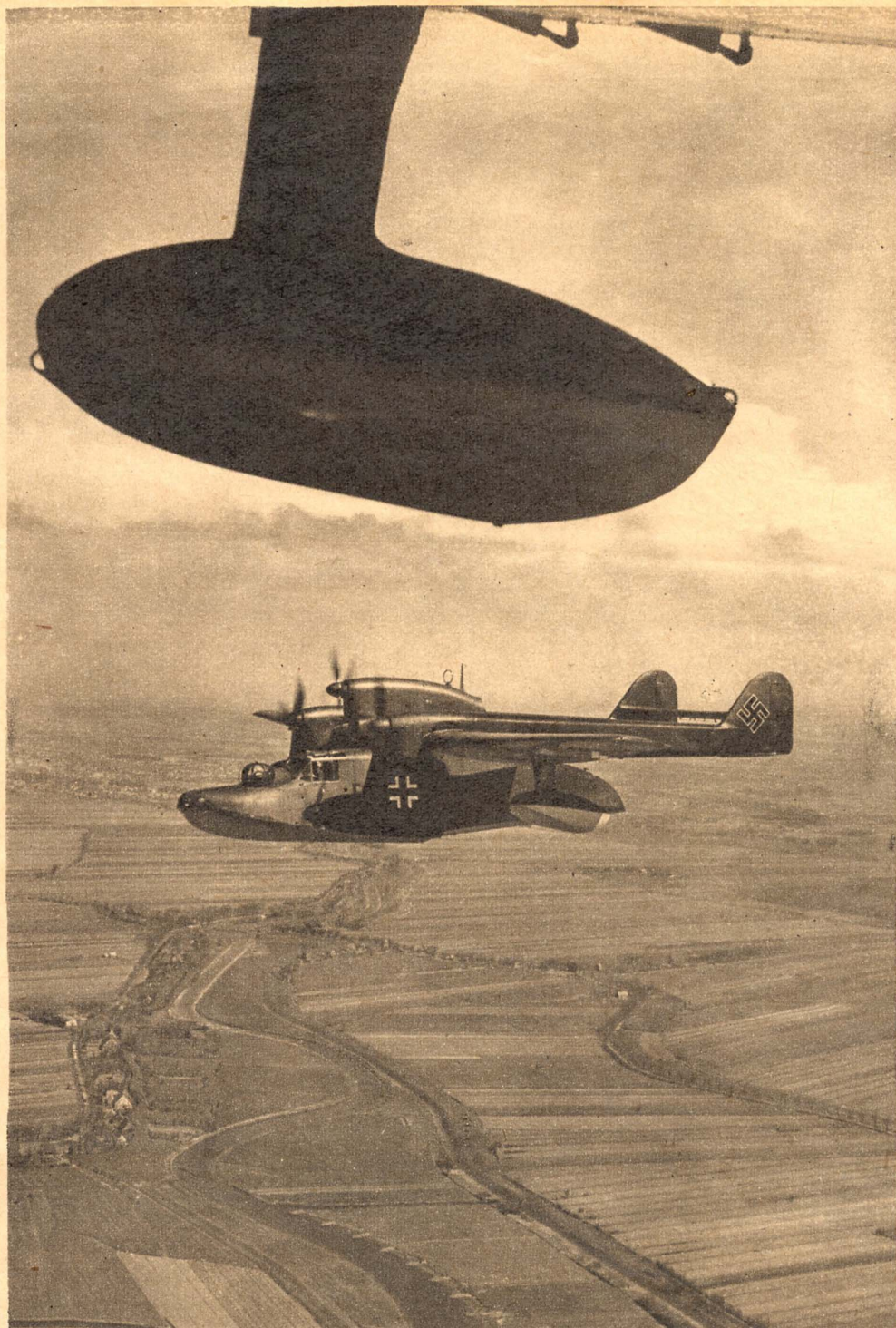


Das Flugboot BV 138 während der Erprobungsflüge

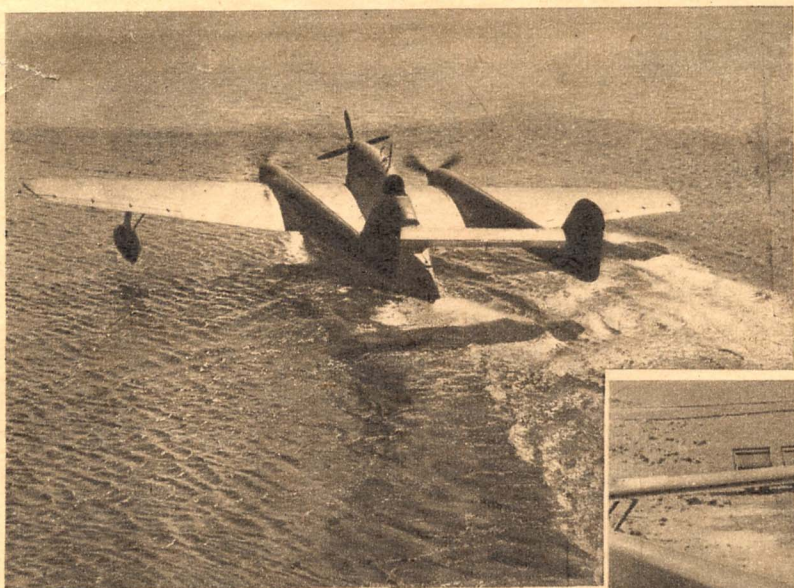
BV 138

Das neue Flugboot für Seeaufklärung

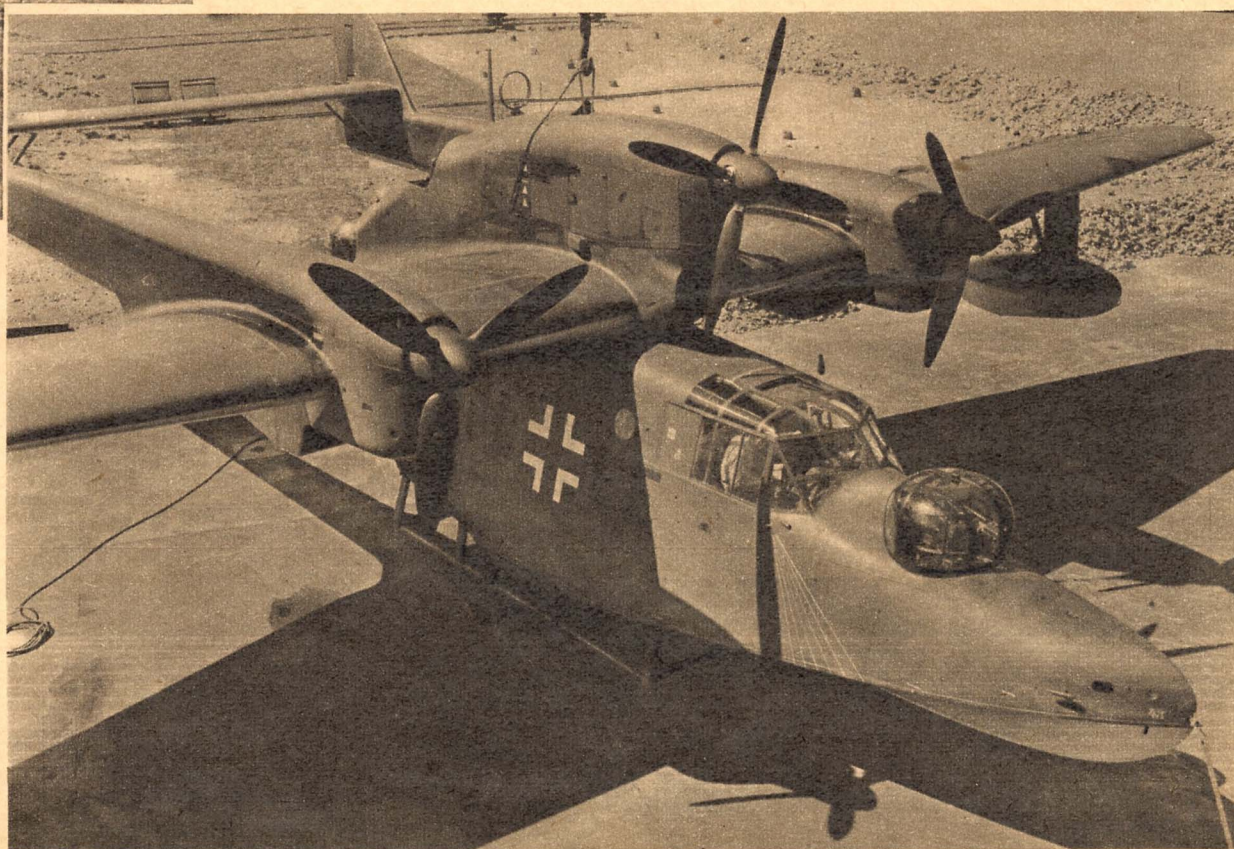
In den Flugzeugwerken der durch ihre Schiffsbauten weltberühmten Firma Blohm & Voss ist unter der Leitung des erfolgreichen Konstrukteurs Dr.-Ing. Richard Voigt ein neuartiges dreimotoriges Flugboot entstanden, das die deutsche Luftwaffe inzwischen nach gründlicher Erprobung für Zwecke der Seeaufklärung in ihren Dienst genommen hat. Es handelt sich um eine besonders flug- und seetüchtige Maschine mit fünf Mann Besatzung. Von Dr. Voigt stammen übrigens auch die bekannten Zweischwimmer-Flugzeuge vom Baumuster Ha 139, mit denen die Deutsche Lufthansa vor dem Krieg zwischen den Azoren und den Vereinigten Staaten einen regelmäßigen Flugverkehr durchgeführt hat



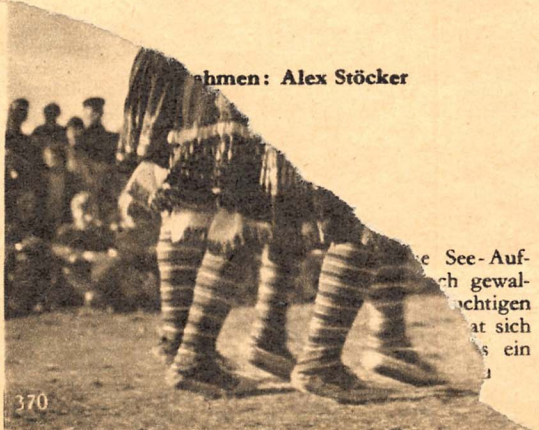
Diese Aufnahme veranschaulicht deutlich die charakteristische Bauform der BV 138. Das Triebwerk besteht aus drei Junkers-Diesel-Motoren, die mit Schweröl betrieben werden und deshalb außerordentlich wirtschaftlich arbeiten. Die Reichweite ist besonders groß und die Bewaffnung mit Kanonen und MGs modernster Konstruktion so stark, daß die BV 138 für die bewaffnete Aufklärung und die Überwachung der weiten Seeräume im Kampf gegen England einen wertvollen Zuwachs für die deutsche Luftwaffe darstellt



Start der BV 138. Die Doppelrumpfkonstruktion gewährleistet eine besonders gute Sicht nach allen Seiten und macht das Flugboot gerade für Aufklärungszwecke geeignet



Namen: Alex Stöcker



...e See-Auf-
...ch gewal-
...ichtigen
...at sich
...s ein



Schleppflug

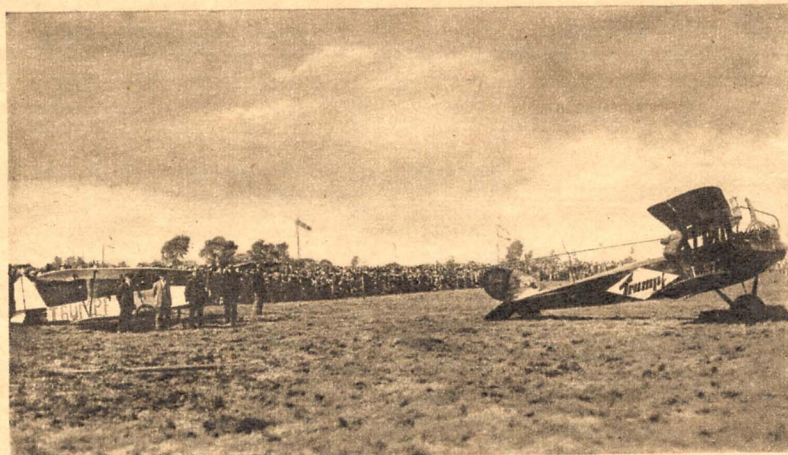
Ein Meilenstein in der Entwicklung der deutschen Segelfliegerei

Von
Gerhard Meyer

Wo die deutsche Luftwaffe ihre Schwingen entfaltet, da marschiert der deutsche Sieg. Eine solche Luftwaffe kann nicht das bloße Werk der Bohrmaschinen, der Niethämmer und der Riesenpressen sein, sondern sie ist ein Geschöpf des Geistes, der in ihr lebt. Es war schwer, den Fliegergeist im deutschen Volke wachzuhalten, denn lange Jahre hindurch hatte Deutschland keine Luftwaffe. Und es war nur eine Handvoll Männer, die diese Aufgabe lösen mußten. Sie schufen dem deutschen Volke in der Segelfliegerei einen Hort des fliegerischen Geistes, der später zur eigentlichen Wiege der deutschen Luftmacht wurde. Der Segelflug hätte aber seinen gewaltigen Aufschwung niemals ohne eine andere bahnbrechende Erfindung nehmen können — den Schleppflug. Erst der Schleppflug löste das Segelflugzeug vom Berghang, an den es alle natürlichen Voraussetzungen zu fesseln schienen, und erschloß ihm mit der Möglichkeit zum Fliegen in aufsteigenden Warmluftströmen alle deutschen Gauen von den Küsten der Nordmeere bis an den Rand der Alpen. Damit aber wird die Einführung des Schleppflugs zu einer jener Leistungen, die Meilensteine am Wege einer der schicksalsvollsten technischen Entwicklungen sind. Als der spätere Kunstflugmeister Gerhard Fieseler zusammen mit dem bekannten Segelflieger Espenlaub am 12. März des Jahres 1927 den ersten Schleppflug ausführte, dachte allerdings niemand daran, daß damit eine neue Epoche des Segelflugs eingeleitet war. Gerade deshalb aber ist der erste Schleppflug ein beredtes Zeugnis für den unbeugsamen Lebenswillen der deutschen Fliegerei. Diese kleine historische Episode hat einen etwas bitteren Beigeschmack, denn sie erinnert zu lebhaft an die brutale Bedrückung, der sich die deutsche Luftfahrt einmal beugen mußte. Um so klarer hebt sie allerdings die Tatkraft des deutschen Fliegers heraus. Fieseler gehörte damals zu jenen wenigen Männern, die „trotzdem“ flogen. Und das war in einem Lande, das keine oder doch nur sehr leichte Flugzeuge besitzen durfte, keine Kleinigkeit. Wer dennoch sein kärgliches Brot am Steuerknüppel verdienen wollte, mußte sich wohl oder übel entschließen, den sehr eindrucksvollen, aber wenig einträglichen „Luftzirkus“, also die Kunstflugveranstaltungen, mitzumachen, mit denen die deutschen Flieger damals die Schaulust der Massen befriedigten. Man soll allerdings den Wert solcher Schauveranstaltungen nicht unterschätzen. Sie hielten in schwersten Zeiten im Volk den Gedanken des Fliegens wach. Das Programm eines solchen Schaufliegens ist vielen noch in Erinnerung. Namen, die heute wie in Erz gemeißelt vor der Nation stehen, prägten sich schon in den damaligen Wanderjahren der deutschen Fliegerei dem Volke ein. Allen voran standen zwei große Jagdflieger des Weltkriegs, Udet, der heutige Generalluftzeugmeister, und Fieseler, heute Schöpfer des Verbindungsflugzeugs der deutschen Luftwaffe, des „Fieseler-Storch“. Udet flog auf seinem „Flamingo“ seine berühmten Loopings mit stehender Luftschaube und hob in atemraubenden Kurvenflügen unmittelbar über der Erde ein Taschentuch mit dem Flügelende auf. Fieseler begeisterte mit einer ganzen Reihe neuartiger

Kunstflüge, so mit seinen unheimlich präzisen „gesteuerten Rollen“ und der „stehenden Acht“, bei der er als erster und einziger Flieger den Überschlag nach vorn ausführte. Aber selbst diese Paradedstücke eines auserlesenen fliegerischen Könnens vermochten die Massen auf die Dauer nicht zu fesseln. Neue Leistungen, neue „Attraktionen“, wie man mit bissiger Selbstverspottung sagte, mußten ersonnen werden. Und so wurde der Schleppflug erfunden. Die erste Äußerung dieses Gedankens stieß bei den Männern vom Bau auf einen Sturm der Ablehnung. Ein Segelflugzeug hinten an die Motorkiste hängen? Das erschien mehr als wahnsinnig. Indessen, nun wurde aus einer flüchtig angerührten Idee eine Sache des persönlichen Ehrgeizes. In Fieseler erwachte der „Tiger von

aus und kurvt in die Aufwindgebiete ein, während der Motorflieger seine „Kiste“ mit flatterndem Schleppseil nach unten wegdrückt. Vor der Landung wirft der Motorflieger das Seil über dem Platz ab. Etwa hundert Meter hinter dem Doppeldecker lag, eine der schmalen weiten Schwingen auf die Erde gestützt, das Segelflugzeug, in dem der bekannte Segelflieger Espenlaub sich schleppen lassen wollte. Espenlaub selbst schien dem Wagnis mit etwas gemischten Gefühlen entgegenzusehen, was kein Wunder war, da in den nächsten Minuten ein ziemlich neuartiges Unternehmen entweder gut oder aber vielleicht auch schief gehen konnte. Fieseler dagegen bewahrte die Gelassenheit eines Mannes, der seiner Sache vollkommen sicher ist.



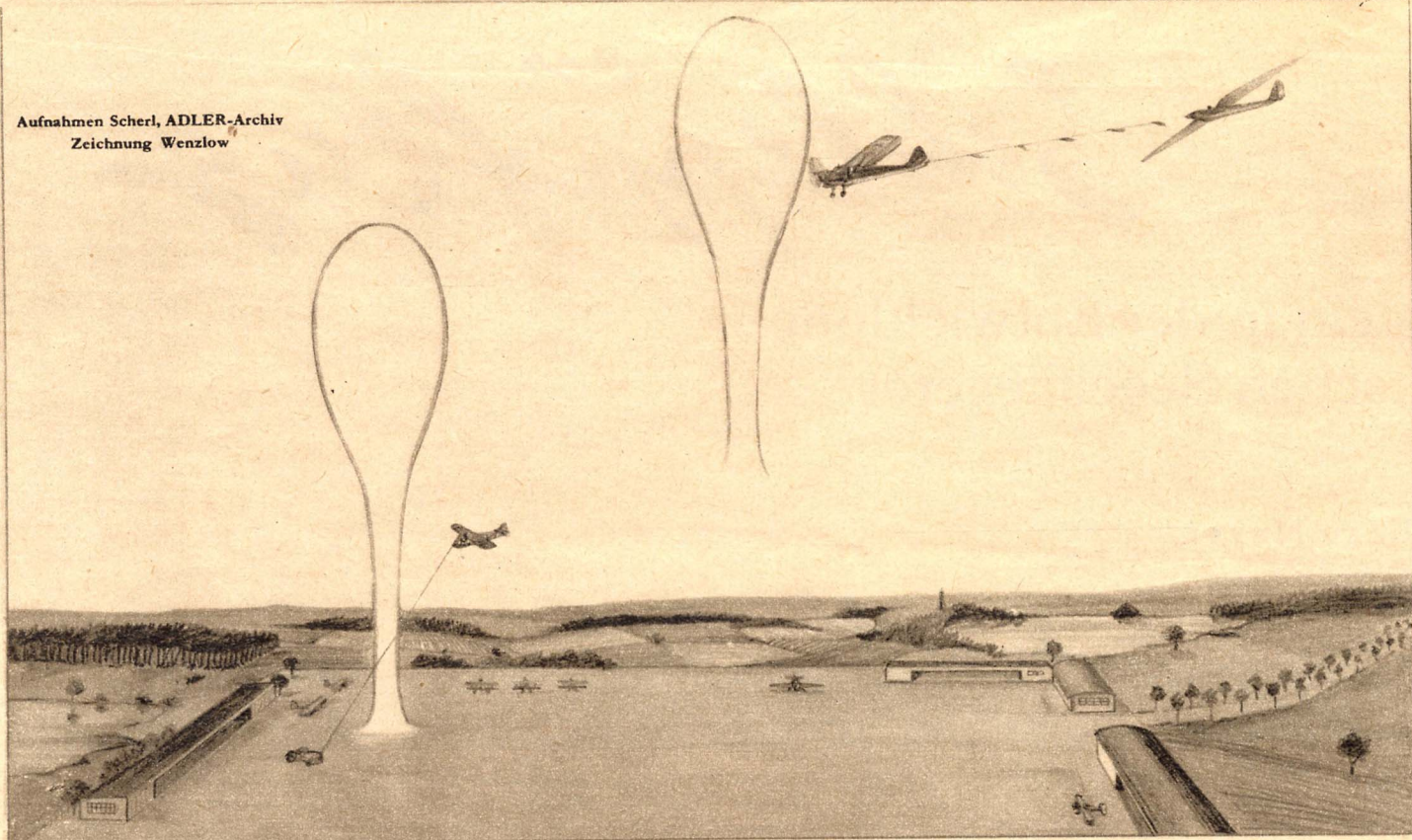
Fieseler's erster Schleppversuch während eines Flugtages in Kassel

Mazedonien“, der alte Jagdflieger, der mit seiner Staffel einmal monatelang einen ganzen Abschnitt der Balkanfront gegen die vielfache Übermacht des Feindes gehalten hatte. Auch jetzt war er entschlossen, einen als richtig erkannten Gedanken eisern durchzusetzen. Er selbst entwarf die Schleppvorrichtung; und er selbst baute sie auch. Und eines Abends stand auf dem Flugplatz in Kassel ein schwerfälliger LVG-Doppeldecker, der noch die Schrappellschauer der Westfront erlebt hatte, zum ersten Schleppstart bereit. Am Hinterende des Rumpfes, etwas vor dem Leitwerk, ragte eine breite Gabel hoch, die als Führung für ein langes Rohr diente, das vorn über dem Führersitz befestigt war. Das Rohr konnte frei nach allen Seiten ausschwenken und seine Ausschläge waren nur durch die führende Gabel begrenzt. Es ragte noch ein Stück über das Leitwerk hinaus und hatte die Aufgabe, das dünne Schleppseil aufzunehmen und zu einem Befestigungspunkt über dem Führersitz zu leiten, denn beim Ausklinken durfte das zurückschnellende Seil auf keinen Fall den Rumpf oder die Steuerflächen treffen. Ausgeklinkt wurde vor dem Führersitz. Das gelöste Seil schoß danach durch das Rohr und fiel nach hinten ab. Selbstverständlich klinkte zuerst der Segelflieger aus, denn der erste Schleppflug wurde in seinen Grundzügen genau so durchgeführt, wie er sich später in vielen Segelfluglagern einbürgerte: der Segelflieger klinkt

Tatsächlich behielt Fieseler recht. Vollgas! Der Motor brummte auf, der schwerfällige Doppeldecker rollte an und riß das Segelflugzeug mit sich, das polternd ein paar Meter über den Boden holperte, sich abhob und . . . schwebte. Auch der Doppeldecker hatte schon das Schwänzchen gehoben, schaukelte ein wenig unter der ungewohnten Last, aber schon lösten sich die Räder vom Boden und der ganze Schleppzug war in der Luft. In diesem Augenblick betrachtete jedoch Espenlaub das Wagnis als gelungen, klinkte aus und vollführte aus seiner ansehnlichen Höhe von zwölf Meter eine pikfeine Landung. Fieseler nahm von diesem „Abbruch der Beziehungen“ Kenntnis und setzte den LVG-Doppeldecker nach einer schönen Platzrunde sauber neben das Segelflugzeug, das nunmehr zum ersten Anhängerflugzeug der Welt geworden war.

Schon bei der ersten öffentlichen Vorführung des Schleppflugs, die am 18. April 1927 auf einem Flugtag in Kassel stattfand, wies der Veranstalter auf die noch nicht abzuschätzenden Möglichkeiten hin, die sich dem Segelflug dadurch eröffneten, „daß ein motorloses Flugzeug in große Höhen (an Wolkenränder usw.) gebracht wird, wo vielleicht Luftströmungen sind, die es ermöglichen, weite Überlandflüge ohne Motorkraft zurückzulegen“. Nun, es hat nicht lange gedauert, bis diese ahnungsvolle Vorrede zu einem Schauflugprogramm Wirklichkeit wurde. Die deutsche Segelflugbewegung griff den Vorschlag auf. Es war um so leichter, als die Patente auf die von Fieseler entwickelte Schleppvorrichtung sich leicht umgehen ließen. Und bald schleppten nicht nur über der Rhön, über dem Hornberg und dem Riesengebirge, sondern auch über den Wiesen und Feldern der Norddeutschen Tiefebene leichte Sportzweisitzer ihre motorlose Konkurrenz an die „Wolkenränder“ heran. In jenen Jahren bahnte sich die Entdeckung an, daß ein Segelflugzeug auch in den Warmluftströmen fliegen kann, die über der sonnenbestrahlten Erde aufsteigen. Dieser „Thermikflug“ löste jenen gewaltigen Sturm auf die Rekorde aus, durch den die Segelfliegerei gewissermaßen großjährig wurde. Die Aufwindschläuche beginnen selten unter 300 bis 400 Meter Höhe, dafür kommen sie nicht nur in den Bergen, sondern überall vor,

Aufnahmen Scherl, ADLER-Archiv
Zeichnung Wenzlow



Bei starker Sonneneinstrahlung erwärmt sich die Luft über dem trockenen Boden sehr schnell. Die warmen Luftmassen sammeln sich zu gewaltigen Blasen, die sich schließlich ablösen und wie unsichtbare Ballons als „Aufwindschläuche“ in die Höhe steigen. Da die unteren Ränder einer solchen mit dem Winde absegelnden Warmluftblase kaum unter 200 m herabreichen, ist es für ein in der Ebene mit Gummiseil oder mit der Autowinde gestartetes Segel- oder Gleitflugzeug nur selten möglich, Anschluß an die Aufwindschläuche zu bekommen. Das zum Start benutzte Seil reicht bei diesen Startarten nicht bis an das eigentliche Aufwindgebiet heran. Im Schleppflug hinter dem Motorflugzeug kann jedoch das Segelflugzeug beliebig hochgezogen werden. Es kann daher in die Aufwindschläuche eintauchen und sich nach dem Ausklinken in ihnen hochkurbeln und mit den Aufwindblasen über Land gehen. Der Schleppzug ist damit zum Bahnbrecher des Segelflugs in der Ebene geworden

soweit sich Land unter dem Himmel dehnt. Wird also ein Segelflugzeug im Schleppflug an ein solches Aufwindgebiet, das es natürlich auch vom Berg hang aus erreichen kann, herangeführt, dann kann es dort kurven und kreisen und immer höher steigen. Es kann zum nächsten Aufwind Schlauch vorstoßen und auf diese Weise Stunden und aber Stunden lang mit Wolken und Winden über Land segeln. Damit aber gewann die Tat, die ein Deutscher aus der Not der Fliegerei heraus vollbracht hatte, nie geahnte Auswirkungen . . .

Deutsche Flieger weilten als Gäste fremder Staaten in vielen Ländern der Erde, um der Welt zu zeigen, was deutscher Fliegergeist geschaffen hat. In Finnland, in Südamerika, in Japan erflogen sie Rekorde, die nur möglich waren, weil die Segelflugzeuge im Schleppflug

in die Höhe gebracht wurden. Heini Dittmar errang in Südamerika mit 4675 m einen Höhenweltrekord, auch ihn brachte erst das Schleppflugzeug an den auftrieb spendenden Wolkenturm heran. Ohne den Schlepplflug wären die Alpen vielleicht heute noch nicht vom Segelflugzeug bezwungen. So aber gelang die erste Alpenüberquerung bereits im Jahre 1933, indem sich der Schweizer Segelflieger Farner von einem Motorflugzeug von Zürich nach Mailand schleppen ließ. Viele bedeutungsvolle Forschungen über Wind und Wetter in den Alpengebieten verdanken ihre wertvollen Ergebnisse den deutschen Segelfliegern, die bei mehreren Expeditionen in das Reich der eisbedeckten Bergriesen vorstießen, nachdem das Motorflugzeug sie in die Aufwinde der schroffen Grate und Hänge hineingeleitete hatte.

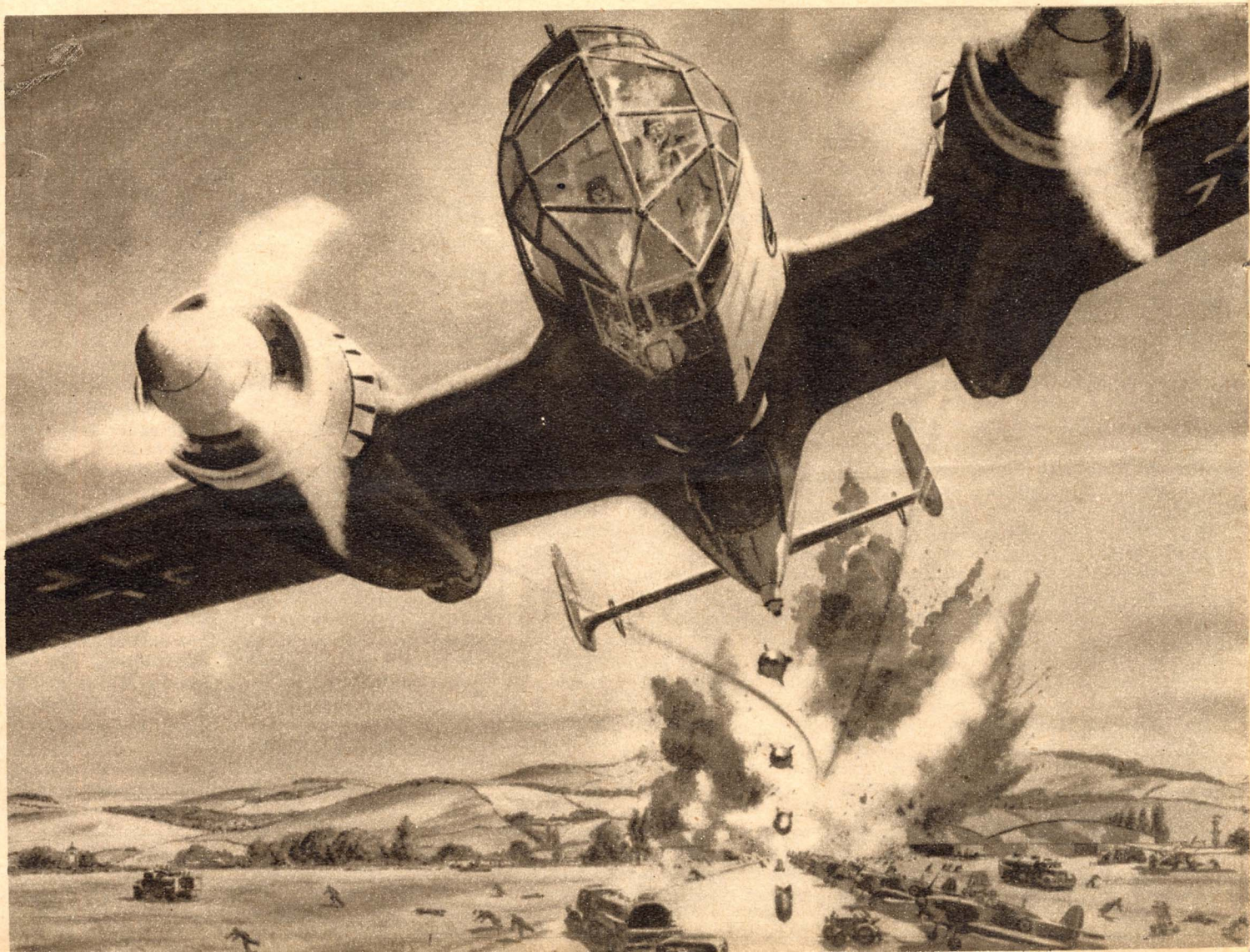
Die deutsche Jugend hat die Möglichkeiten des Schleppflugs erkannt und ausgenutzt. Im Sport hat sie sich gestählt, um im Kampfe bereit zu sein. Nach der Einführung des Schleppflugs schwebten die leichten Segler an der Wasserkante so mühelos am blauen Himmel wie über den Bergen Süddeutschlands. Die Jungen, die sich damals vom Motorflugzeug in die Wolken hinaufschleppen ließen, um im Rauschen des Windes zu spüren, was „fliegen“ heißt, sitzen heute am Steuer der schweren Kampfflugzeuge und der schnellen Jäger, die gegen England donnern. Damals haben sie jene aus Begeisterung und Pflichttreue geborene Kraft in sich aufgenommen, die sie heute siegreich bewahren: den deutschen Fliegergeist, der Deutschlands Luftfahrt einst vor dem Untergang bewahrte und der die deutsche Luftwaffe heute zum Siege führt.

Wie die anderen es sehen

Tiefangriff auf einen englischen Flugplatz nach amerikanischer Darstellung

(Aus der Zeitschrift „Life“ vom 17. 3. 41)

Der Zeichner stellt nach dem beigegebenen Text einen deutschen Luftangriff auf einen Flugplatz der Brookland-Motorwerke dar. Aus geringer Höhe läßt das Flugzeug seine Bomben auf die Hangars und auf 10 Hurricanes fallen, die ausgerichtet auf dem Feld stehen. Die britischen Flieger fanden keine Zeit, ihre Maschinen zu starten. Der Angriff setzte die Montagehallen in Brand und riß tiefe Löcher in die Startbahn





MAJOR HEYMER



HAUPTMANN NOESKE



OBERLEUTNANT CZERNIK

AUS IHREM
EINSATZ WÄCHST
DER SIEG,
DER DEUTSCHLANDS
ZUKUNFT
SICHERN WIRD



WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Aufnahmen Scherl-OKW

Major Heymer, Staffelkapitän in einer Aufklärungsgruppe, hat sich in zahlreichen Feindflügen durch unermüdlichen Einsatz und überragendes taktisches Verständnis als Aufklärer ausgezeichnet. In Nordafrika hat er unter ständigem, beispielhaftem, persönlichem Einsatz als Führer seiner Staffel die Grundlagen für das Gelingen der Angriffsoperationen des deutschen Afrikakorps geschaffen.

Hauptmann Nöske hat als Staffelkapitän eines Kampfgeschwaders in über 100 Feindflügen — davon 60 gegen England — sein hervorragendes Können und seine unermüdliche Einsatzbereitschaft erwiesen und mit seiner Staffel bedeutsame Erfolge errungen. Besonders in der Verminung britischer Häfen ist er seinen Besatzungen durch heldenhaften Einsatz stets ein leuchtendes Beispiel soldatischer Tugenden gewesen. Seine Auszeichnung ist zugleich eine verdiente Anerkennung der Minenflieger für ihren schwierigen und entsagungsvollen Einsatz.

Oberleutnant Czernik, ebenfalls Staffelkapitän eines Kampfgeschwaders, hat sich an allen Fronten in über 130 Feindflügen — davon 74 gegen England und 11 gegen Serbien und Griechenland — hervorragend bewährt. Sein frisches Draufgängertum und sein soldatisches Vorbild befähigten seine Besatzungen zu bedeutsamen Erfolgen. Seine Staffel hat in kühnen Tiefangriffen 24 Flugzeuge am Boden vernichtet und 4 feindliche Jäger im Luftkampf abgeschossen. Im Tal von Larissa (Griechenland) hat er britische Marschkolonnen bis zur völligen Aufreibung bekämpft und bei Chalkis, trotz Flaktreffer im Flugzeug, kühne und erfolgreiche Angriffe auf Schiffsziele durchgeführt.



LEUTNANT RUDORFER

Leutnant Rudorfer, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat sich in 145 Angriffsflügen hervorragend bewährt; davon hat er 45 gegen England geflogen. Wegen Tapferkeit vor dem Feinde wurde er am 28. Oktober 1940 zum Leutnant befördert. Seinem unbändigen Draufgängertum und seiner zähen Ausdauer sind 20 Luftsiege zuzuschreiben. Als vorbildlich tapferer Offizier ist er seinen Kameraden stets ein leuchtendes Beispiel.

Die kleine ADLER-Fibel

150 Liter Benzin für jeden Abschub

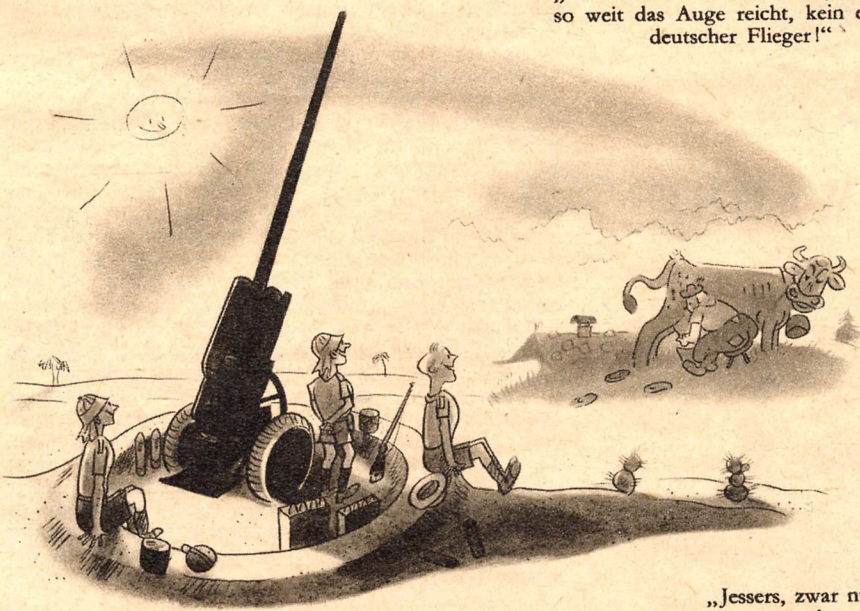
Mazedonien 1917/18. In einer trostlosen Einöde befindet sich das Lager der deutschen Jagdflieger. Zuletzt sind es noch ganze drei Mann, die in dieser Gegend einen Frontabschnitt von über 100 km zu verteidigen haben. Unter ihnen der „Tiger“, mit seinem bürgerlichen Namen Gerhard Fieseler. Damals kannte den jungen Flieger im Südosten Freund und Feind als den erfolgreichsten Jagdflieger dieser Front. Später ist er dann in Europa und der Welt bekannt geworden als Weltmeister im Kunstflug, und heute trägt die Schöpfung seiner Werke, der „Storch“, den Namen Fieseler in alle Welt. Die Schwierigkeiten, unter denen die deutschen Flieger im Weltkrieg kämpfen mußten, waren unvorstellbar. So erzählt Gerhard Fieseler z. B., daß seine Staffel (die, wie oben erwähnt, aus drei Mann bestand) zuletzt täglich nur noch 50 Liter Benzin zur Verfügung hatte. 50 Liter für drei Jagdflugzeuge! Da damit natürlich gar nichts anzufangen war, stieg Fieseler stets allein auf, um wenigstens eine Stunde in der Luft bleiben zu können. Das wurde erst anders, als der Kommandeur der Flieger dem „Tiger“ für jeden Abschub eine Extrazuteilung von 150 Liter Benzin zusagte, gewissermaßen als Abschubprämie. Als man Gerhard Fieseler diese Meldung übermittelte, schlug er freudestrahlend seinem Kameraden auf die Schulter und sagte: „Mensch, dann sind wir gerettet, soviel brauche ich nicht für einen Abschub.“ Sprachs und kämpfte weiter gegen einen Feind, der zum Schluß fünfzehnfach überlegen war. Zwanzig Abschüsse erzielte Gerhard Fieseler an dieser Front, davon sechs allein in der letzten Kampfwoche.

Mit 12 PS auf 2000 m Höhe

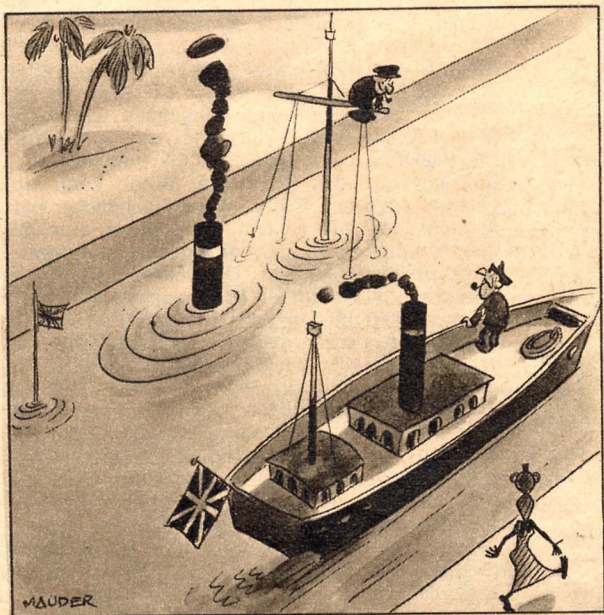
Über den gewaltigen Motorleistungen, mit denen deutsche Kampfflugzeuge gegen den Feind fliegen, vergißt man, mit wie geringen Motorkräften man eigentlich schon fliegen kann. Die kleinsten Motoren, die jemals in Flugzeuge eingebaut waren, leisteten 2—4 PS. Sie waren allerdings nur als Hilfsmotoren für Segelflugzeuge gedacht. Als vollwertiges Leichtflugzeug mit dem kleinsten Motor kann der 1923 gebaute englische E.E.C.-Wren-Hochdecker betrachtet werden, der mit seinem 7-PS-Motor eine Stunden-geschwindigkeit von 50 km erreichte und sogar Kunstflüge ausführen konnte. Die deutsche Flugtechnik hat allerdings auch diese Errungenschaft des heutigen Gegners weit in den Schatten gestellt. Der Deutsche Hans Klemm erkannte schon im Jahre 1919 mit großer Klarheit die Entwicklungslinie des Leichtflugzeugs und baute den Hochdecker Daimler L 15, der alle übrigen Konstruktionen der Welt schlug, denn er führte 1923 mit einem Motor von nur 12 PS Überlandflüge mit zwei Mann Besatzung aus und stieg auf über 2000 m Höhe. Aus diesem Flugzeug gingen später die weltbekannten Klemm-Leichtflugzeuge hervor, die so Überragendes leisteten, daß Freiherr von König-Warthausen es wagen konnte, in einem Klemm-Leichtflugzeug mit 20-PS-Motor den Flug um die Welt anzutreten, den er auch erfolgreich vollendete.



„Wonderful — ein Friede hier, Charlie — so weit das Auge reicht, kein einziger deutscher Flieger!“



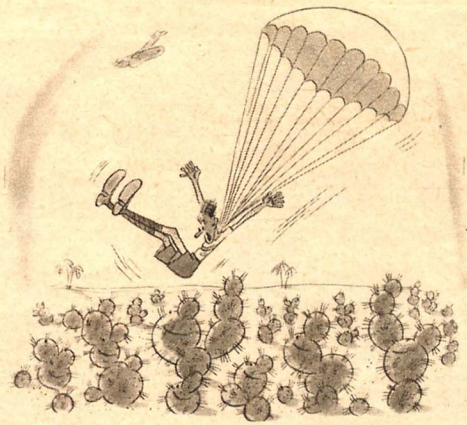
„Jessers, zwar nur a Fata Morgana, aber ganz wie zu Haus'! So was gibt's halt nur in Afrika!“



Links: „Mach's wie ich, Mac Donald, muß dein Schiff selber versenken. Die Deutschen platzen vor Wut, wenn sie nichts mehr zu bombardieren haben!“



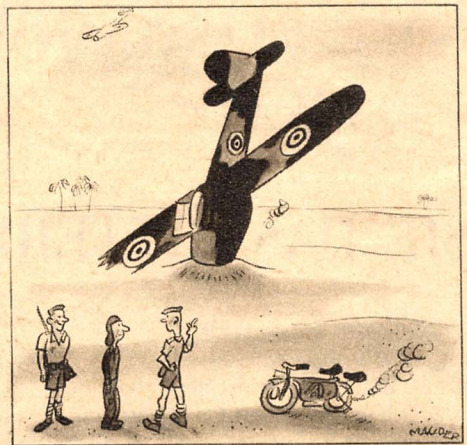
Rechts: „Was bleibt uns denn anderes übrig, die deutschen Aufklärer sehen ja jede Nasenspitze!“



„Damned! Eine solche Gemeinheit von dem German, ausgerechnet über dem Kaktusfeld schießt er mich ab!“

Bei vierzig Grad Hitze

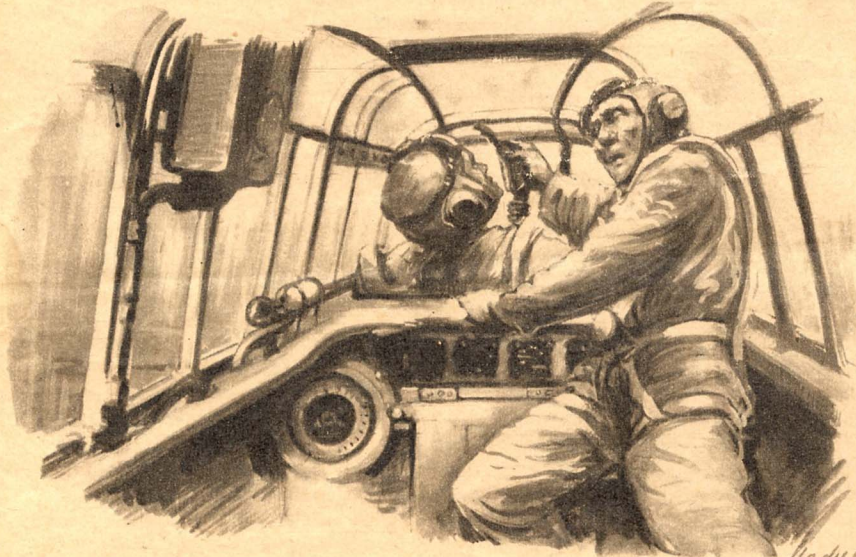
WIE UNSER ZEICHNER MAUDER DEN KRIEG IN AFRIKA SIEHT



„Sicher ein Afrikaner, das Den-Kopf-in-den-Sand-stecken hat er den Straußen abguckt!“

Drei mal dem Tode entronnen

Zeichnungen H. v. Medvey



So kriecht er nach vorn, langt über die Funkgeräte hinüber und nimmt die Maske ab . . .

Das Abenteuer einer Zerstörerbesatzung auf drei Kriegsschauplätzen

Von Kriegsberichterstatter Mittler

Sauerstoffmaske auf, kann sie mit der einzigen freien Hand, die zudem noch den Steuerknüppel führen muß, nicht abnehmen. Er ruft deshalb dem Funker durchs Kehlkopf-

macht. Aber nur fünf Wochen bleiben sie dort, dann lassen sie sich wieder kriegsverwendungsfähig schreiben. In diesen fünf Wochen ist es Hauptmann K. durch eisernes Training gelungen, den Arm mehr und mehr zu bewegen, ihn wieder gebrauchen zu können. Sie verabschiedeten sich von den Schwestern und flogen zurück zu ihrem Geschwader, das gerade die ersten

mikrofon zu, ihm doch den Rüssel abzunehmen. Doch der hört nicht. Auch die Bordverständigung ist zerschossen. Zwischen Flugzeugführer und Bordfunker ist auf diesem Wege keine Verständigung mehr möglich. Der Bordfunker hat ja auch mit sich selber genug zu tun. Zwei Schüsse hat ihm der Fr. nrose in die Beine gejagt. Endlich sieht er aber, wie da vorn sein Flugzeugführer den Kopf so eigentümlich bewegt, und daß er seine Maske noch immer eingehängt hat. Da muß was nicht stimmen! — So kriecht er Zentimeter für Zentimeter nach vorn, langt über die Funkgeräte hinüber, kann ein Kopfband der Maske fassen und sie dann nach langen Sekunden abnehmen. Er ruft seinem Hauptmann noch zu, daß er verwundet sei, zwei Beinschüsse erhalten habe. Der nickt bloß und deutet mit dem Kopf nach seinem rechten Arm, nach seiner Schulter.

Zwei Verwundete! Der Hauptmann muß seine ganze Aufmerksamkeit dem Rückflug zuwenden, muß die Maschine nach Hause bringen. Doch seltsam sieht das Gelände da unten aus. Es müßten nun bereits Berge kommen, die Ausläufer der Eifel. Statt dessen breitet sich immer weiter das Flachland aus, Marschboden, große Wiesen und ausgedehnte Felder. Immer gleichförmiger wird diese Landschaft, bis Hauptmann K. merkt, wohin er geflogen ist: nach Nordosten. Trotzdem zeigt der Kompaß noch immer Ostkurs an; er hat auch einen Treffer abbekommen.

Endlich sehen beide eine Ju 52, die in der Nähe eines kleinen Platzes abgestellt ist. Hier wird er notlanden; Hier müssen ja bereits deutsche Truppen sein. Er kann auch für die Landung alle Handgriffe mit der linken Hand ausführen. Die Maschine schwebt gut an. Eine normale Landung wird es werden. — Doch, als die Maschine aufgesetzt hat, noch einmal kurz hochspringt, wird sie plötzlich schneller und schneller, rast über den Platz. Der Gashebel muß durch das Aufsetzen nach vorn geschneit sein, da er ihn ja nicht auch noch mit der linken Hand festhalten kann. Auf ein nahes Birkenwäldchen rollen sie zu, wo einige Zivilisten stehen. Rechts davon liegen Baumstämme aufgestapelt. Schnell zieht die linke Hand den Gashebel wieder zurück, um dann sofort den Steuerknüppel zu erfassen. Gegen diese Baumstämme rennt er mit dem Fahrgestell an — es wird abgeschert; dann erfolgt eine Bauchlandung, vier-, fünfmal dreht sich die Maschine um sich selbst, bis sie kurz vor den ersten Bäumen, mit den Motoren in die Erde eingewühlt, liegenbleibt. — Die ersten deutschen Landser kommen auch schon an. Ein Bayer, der zuerst bei der Maschine ist und die beiden herausholen hilft, sagt ganz gelassen zu Hauptmann K.: „Na, wo hat's di denn erwischt . . .?“

Auf einem Stukaplatz hinter der vordersten Linie sind sie gelandet. Noch am gleichen Tag werden sie mit einem Transportflugzeug nach Düsseldorf ins Lazarett gebracht. Ein Steckschuß in die Schulter hat bei Hauptmann K. den ganzen Arm bewegungslos ge-



Die Beiden freuen sich unbändig, als das Minenraumboot genau Kurs auf sie nimmt . . .

großen Einsätze gegen England erwartet. Zum rechten Augenblick noch! — das ist der erste Gedanke, als sie dort gelandet sind. Nun dürfen sie wieder fliegen, können erneut gegen den Feind starten.

II

Notlandung auf offener See

Den 18. August 1940 zeigt der Kalender auf dem kleinen Feldtisch von Hauptmann K. an; da starten die beiden bereits zum Feindflug. Nicht lange läßt der Engländer drüben über der Insel auf sich warten. Zwei Staffeln Spitfires hängen da plötzlich über ihnen. Ein heftiger Luftkampf entbrennt. Während Hauptmann K. in wenigen Sekunden den ersten Gegner zu Boden schicken kann, hat sich auch schon eine Spitfire in Schußposition hinter die eigene Maschine gesetzt. Schieß! — Mehrere Feuerstöße sind es. In den linken Motor scheint die ganze Ladung gegangen zu sein — er qualmt, zieht eine lange Rauchfahne hinter sich her — muß abgestellt werden. Und der Funker kann in diesen Sekunden nicht schießen. Brüllt in ohnmächtiger Wut nach vorn, daß er Ladehemmung hat, daß

I

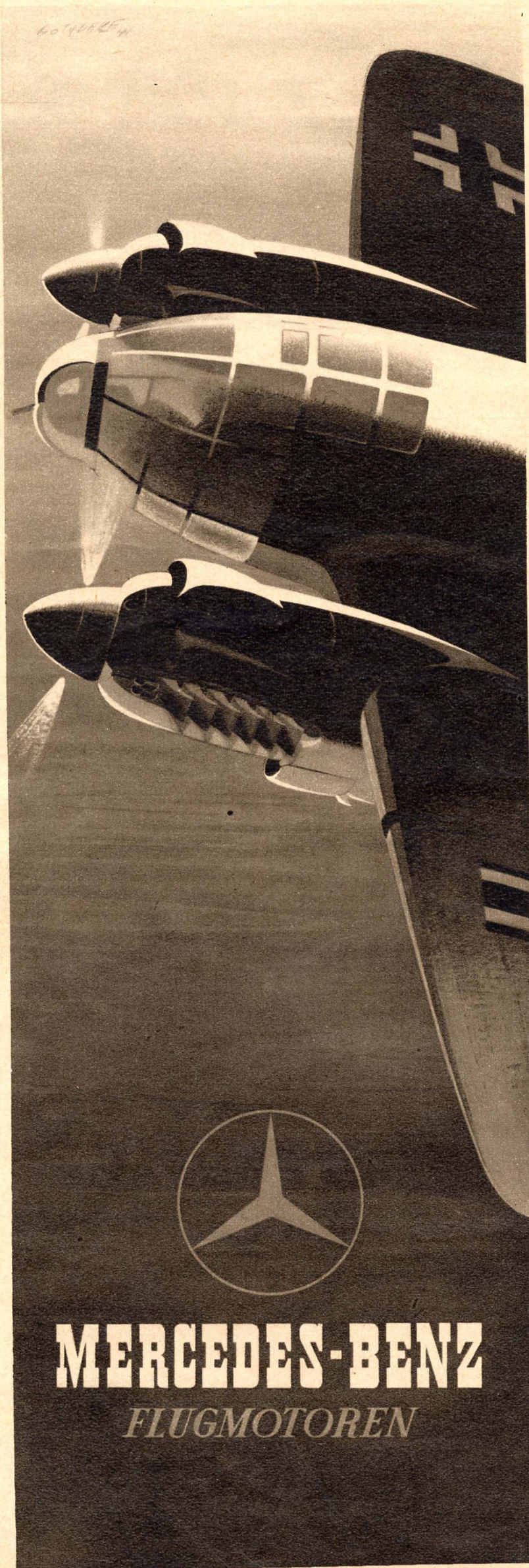
Über der Maas ist die Hölle los

Manche scheinen mit dem Schicksal hart an der Grenze von Tod und Leben auf du und du zu stehen. Man könnte es sonst nicht verstehen, daß sie „Freund Hein immer wieder von der Schippe gehüpft sind“, wie es in einem alten drastischen Wortbild heißt. Ich muß da an eine Besatzung denken, an zwei Männer eines Zerstörerflugzeugs, deren schicksalhafte Feindflüge ich über drei Kriegsschauplätze verfolgen konnte. — Diese beiden Männer kenne ich nun schon lange, den Hauptmann und seinen Feldwebel. Es war in den ersten Tagen nach dem Beginn der großen Offensive im Westen. Hauptmann K. und sein Feldwebel starteten in ihrem Zerstörerflugzeug an der Spitze der Staffel, um im großen Verband den Übergang der Truppen über die Maas zu schützen, feindliche Jäger von den eingesetzten eigenen Bombern fernzuhalten und niederzukämpfen.

Über den Maasbergen ist die Hölle los! Der Gegner weiß, was er hier zu verlieren hat, weiß, daß er diese Stellung mit allen Mitteln halten muß. So hat er an diesem 15. Mai seine Jäger von überall her zusammengeholt, um die deutschen Kampfflugzeuge zu vernichten. In diesen Hexenkessel stoßen die Zerstörer hinein. Nur wenige Minuten dauert es, bis ein heftiger Luftkampf im Gange ist, in dem man Me 110 und Curtissjäger durcheinanderfliegen sieht, in dem rauchende Maschinen ins Maastal stürzen und andere, weidwund geschossen, gerade noch nach rückwärts verschwinden können. Eine Lücke nach der andern reißen die Zerstörer in die Reihen des Curtissverbandes, aber immer mehr kommen an, verflucht viele werden es. — Soeben hat Hauptmann K. einen Gegner vor sich. Nur wenige Feuerstöße sind es, bis aus den Flächen der erste Rauch hervorquillt, sich die Flammen in den nächsten Sekunden weiterfressen und die Maschine irgendwo zwischen den Maasbergen aufschlägt. Da kracht es aber auch schon in der eigenen Maschine, fährt ein Stück Eisen in die rechte Schulter von Hauptmann K. Ein wahnsinniger Schmerz befällt ihn. Er sieht, wie die fünf Finger der rechten Hand zucken, und weiß nun, daß es ihn gepackt hat. Die linke Hand drückt schnell den Steuerknüppel nach vorn, daß die Maschine mit einem gewaltigen Abschwung auf das Maastal zuschießt. Aber seltsam sieht für ihn das Tal, sehen für ihn die Berge ringsherum aus; wie durch eine stark berußte Mattscheibe erblickt er das alles. Nur für kurze Augenblicke wird es zwischendurch wieder hell. Dann wird es wieder klarer um ihn, er kann Entschlüsse fassen, was nun zu tun ist. — Mit Ostkurs nach Hause! — Im Tiefflug.

Zwei Verwundete in der Maschine

Am Kompaßgerät liegt genau Osten an. Kaum bewegt sich die Skala. Noch immer hat Hauptmann K. die



die Spritze nicht mehr will. Hauptmann K. drückt die Maschine in eine tieferliegende Dunstschicht. Aber noch immer hängt der Engländer hinten dran. Auf Ostkurs kann er ihn endlich abschütteln.

Da bleibt auch der rechte Motor weg. Jetzt stehen beide Propeller. Mitten über See, nur in der Ferne werden Türme an der Küste sichtbar. Links und rechts haben sich nun je eine Staffelmachine angehängt; sie wollen den Staffelpiloten schützen. Näher und näher kommt die See, hochgehende Wellen. Eine so harte Wasserlandung wird es, daß sich Hauptmann K. die Nase bricht, ganz schief steht sie im Gesicht. Schnell klettern sie heraus, nehmen das Schlauchboot mit, um dann auf Rettung zu warten. Als sie beide die Schwimmwesten aufgeblasen haben, wird die Maschine nach unten gezogen, verschwindet mit gurgelnden Tönen in dem reißenden Strudel. Über ihnen kreisen immer noch die beiden Maschinen. Während die eine nun in Richtung zur Küste fliegt, um Hilfe zu holen, bleibt die andere noch so lange über der Stelle, bis der Sprit gerade zum Flug bis an den Strand reicht.

In diesen langen Minuten haben die beiden da unten im Wasser mit ihrem Schlauchboot zu tun. Es will nicht tragen. Hat bei dem Luftkampf Einschüsse erhalten, so daß sie sich nur daran festhalten können, während der Körper in dem kalten Wasser steifer und steifer wird. Werden sie von einem Wellenberg hochgerissen, so können sie in der Ferne die Küste sehen, dann versinkt sie aber wieder aus dem Blickfeld, wenn der nächste Brecher drohend heranrollt.

Ein Schlauchboot fällt vom Himmel

Endlich erscheint nach langer Zeit am Horizont ein Punkt, der größer und größer wird, immer näher kommt. Ein Seenotflugzeug ist es, das sie bald aufnehmen wird. Leuchtkugeln schießen sie hoch, um die genaue Position anzuzeigen, denn inzwischen sind sie ja von der Strömung weit abgetrieben worden. Da sieht man sie. Mehrmals umkurvt die Maschine die beiden Köpfe, bis sie endlich zur Landung ansetzt. Denn verflucht schwer ist es bei diesem hohen Seegang, eine Wasserlandung vorzunehmen. Doch der Flugzeugführer wagt es. Kaum durchschneiden die Schwimmer die Wogen, spritzt das Wasser auf, hebt sich die Maschine auch schon wieder heraus, hat der Pilot Gas gegeben. Konnte so gerade noch einem Wellenberg entgehen, der auf die Maschine zukam und die Schwimmer wahrscheinlich abgebrochen hätte. Kreist nun wieder über ihnen. Endlich sieht die Besatzung, daß diese beiden im Wasser treibenden Kameraden ja gar nicht im Boot sind, daß sie sich nur daran festhalten können. Jetzt werfen sie ihr eigenes Schlauchboot ab, das zwanzig Meter seitwärts ins Wasser klatscht. Mit bleiern Bewegungen schwimmen Hauptmann K. und sein Feldwebel darauf zu, wälzen sich hinein, froh, sich nun etwas ausruhen zu können, geringen Schutz gegen die kalte See gefunden zu haben. Den kleinen Treibanker werfen sie aus, doch auch der hilft nicht viel bei diesem Seegang. Noch immer frieren sie, sind hundemüde, ungewiß, was diese hereinbrechende Nacht alles bringen wird. Müssen mit den Paddeln immer wieder das Boot in Richtung bringen, damit die Brecher nicht dauernd von der Seite gegen das Boot ankommen. Denn es hat sich schon genug Wasser auf dem Bootsgrund angesammelt. Trotzdem schlafen sie in dieser Nacht mehrfach ein, schlagen mit dem Kopf auf den Rand und sind plötzlich wieder wach, wenn eine neue Ladung Salzwasser eindringt.

Doch auch diese Nacht geht vorbei, der Morgen kommt. Wolkenverhangen und düster starrt ihnen der Himmel entgegen — ein kalter Wind weht um die Köpfe. Aber die Rettung muß ja nun kommen. Sie können sich denken, daß in der vergangenen Nacht bei diesem Seegang kein Rettungsboot auslaufen konnte. — Als sich bald die Flut bemerkbar macht, sehen sie die Küste. Greifbar nahe, doch die Ebbe nimmt das Boot unbarmherzig wieder mit zurück.

Ein Aufklärer fliegt dort oben am Himmel. Der Bordfunker greift zur Leuchtpistole und jagt mehrere Schüsse in die Luft. Doch — man sieht sie nicht. Nun kommt eine Rotte Jäger. Das gleiche müssen sie wieder erleben. Jetzt — das ist eine Me 110 — vielleicht vom eigenen Geschwader. Vielleicht eine von den beiden Maschinen gestern, die nun die Unfallstelle wieder suchen will. Wieder zerplatzen Leuchtkugeln in der Luft — und werden gesehen! Zweimal kreist der Kamerad um ihr Boot, dann fliegt er zum Ufer zurück, lotst ein Minenräumboot heran. Die beiden recken sich auf, als sie in der Ferne den Punkt auf dem Wasser sehen, und freuen sich unbändig, als das Boot genau Kurs auf sie nimmt. Ein Tau wird ihnen zugeworfen. An ihm klettern sie mit klammen Fingern an Bord. Ein Obermatrose nimmt den Hauptmann wie ein Kind auf seine starken Arme, legt ihn auf einen Tisch und frottiert ihn tüchtig ab.

Und wieder werden beide ins gleiche Lazarett nach Düsseldorf gebracht, wo zwei Schwestern ungläubige Gesichter machen, als sie den Hauptmann und seinen Feldwebel wieder in Pflege nehmen, die sie noch nach dem vorigen Lazarettaufenthalt irgendwo in der Heimat vermuten. Aber wieder hält es der Hauptmann nicht lange aus. In zwei Tagen sitzt die Nase wieder einigermaßen richtig im Gesicht. Nur der Funker muß noch länger bleiben, seine Nieren hat es bei dieser Wasserpartie arg mitgenommen.

III

In serbischer Gefangenschaft

Monate sind seitdem vergangen. Monate, in denen wir uns nicht mehr sahen. Bis wir uns wieder gegenüberstanden, als sie beide gerade aus serbischer Gefangenschaft zurückkamen, trostlose und entsetzliche Tage hinter sich hatten. Wieder war es eine Notlandung.

Der Großangriff auf Belgrad soll beginnen. In der Frühe des 6. April erfolgt der Einsatz. Die deutschen Kampfverbände sollen geschützt, der Luftraum über der Stadt freigekämpft werden.

Sind das nicht serbische Jäger, die da im Morgenlicht aufblitzen? Serbische Jagdflieger und unsere Maschinen kurbeln alsbald über Belgrad. Die ersten Serben stürzen auch schon mit langer Rauchfahne nach unten. Hauptmann K. kann soeben seinen ersten Gegner auf diesem Kriegsschauplatz abschießen. Während der Funker noch nach unten schaut, um den brennenden Aufschlag bestätigen zu können, knallt es ein paarmal im linken Motor. Fängt auch bald zu rütteln an, schleppt eine weiße Fahne hinter sich her, während die Temperatur am Meßgerät ständig in die Höhe steigt. Von wem diese Feuergarbe kam, wer weiß es, irgendein serbischer

Das Ziehen der Stecklinge aus den Zuchtbeeten der mazedonischen Tabakkulturen.

ERKENNEN SIE BIS 36 • MUSTERCIGARETTEN • MISCHUNGSNUMMER R 8 0 8

Das Cigaretten-merkmal nach unten in einem aufrechten Hinstellungsbild zu erkennen ist eine neue Methode. Die ungenügend zarte und reine Qualität dieser Mischung beruht darauf, dass sämtliche Tabake zuerst voll durchfermentiert werden. Die Cigaretten sind durch diese Methode besonders gesund. Die Hauptbestandteile der Mischung sind: 100% Mazedonische Tabakblätter.

Neuere Cigaretten sind durch diese Methode und die neuesten Fermentationsmethoden, die zugleich die besten sind, hergestellt worden.

SRPTE
»R 6« 9 M

H. & P. F. REEMTSMA • CIGARETTENFABRIKEN • HAMBURG-BAHNFELD

*Doppelt
fermentiert* 48



10 57

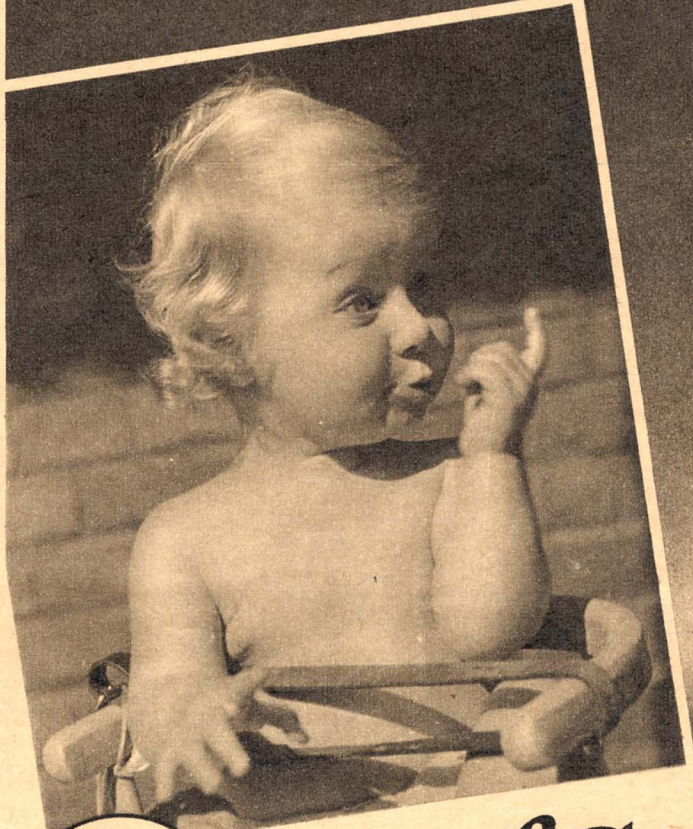
Eine winzige Wunde nur,

aber sie kann leicht zu einer ernsten Entzündung führen. Um dies zu verhüten, verschließt man kleine Verletzungen sofort mit dem blutstillenden und keimtötenden Schnellverband „Hansaplast elastisch“. Er vereinigt Mullkissen und Pflaster in einem Stück, ist daher leicht und schnell anzulegen und jederzeit gebrauchsfertig. Sie erhalten diesen praktischen Schnellverband in Apotheken, Drogerien und Sanitätsgeschäften. Achten Sie auf den Namen „Hansaplast“, denn „Hansaplast elastisch“ ist quer-elastisch, und darauf kommt es an!

Hansaplast-elastisch

SCHNELLVERBAND D. R. P.

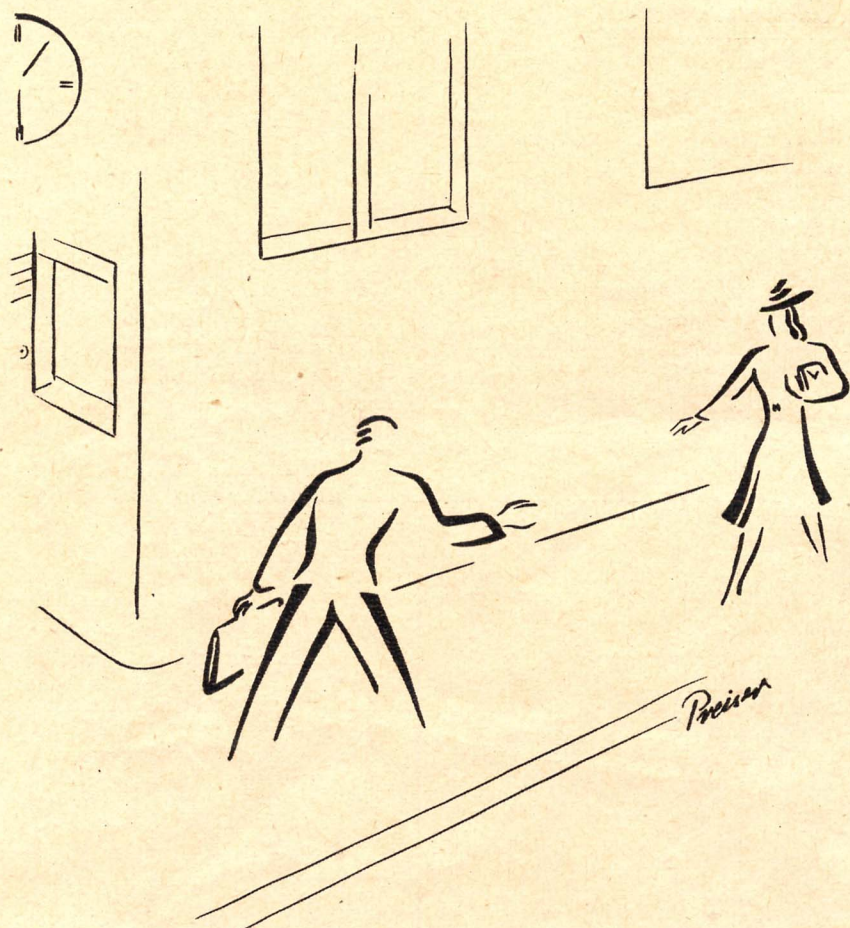
...aber nimm Mimosa-Film



Mimosa



Fordern Sie Werbeschriften von MIMOSA Aktiengesellschaft, Dresden-A 21



Glück

Gesundheit, Selbstvertrauen, Erfolg
im Leben: das alles verdanken viele
Menschen zum guten Teil ihren ge-
sunden und gepflegten Zähnen. Re-
gelmäßige Zahnpflege - morgens und
abends - mit Blendax, der vorzüg-
lichen und preiswerten Zahnpasta,
ist ein bewährtes Mittel, um die
Zähne gesund und weiß zu erhalten



Blendax

Wirksam gegen Ansatz von Zahnstein

Jäger hat in der großen Kurbelei die Maschine noch einen Augenblick ins Visier bekommen und den Motor mit wenigen Schüssen beharkt. Aber mit einem Motor werden sie es schon nach Hause schaffen können. — Das ist der beruhigende Gedanke. Doch bei diesem Gedanken bleibt's, auch der andere Motor wird langsamer, macht weniger Umdrehungen, bis auch sein Propeller steht. Wiederrum steht eine Notlandung mit zwei zerschossenen Motoren bevor, vielleicht inmitten aufgepeitschter serbischer Horden. Eine Vorstellung, die nichts Angenehmes in sich birgt. — Unheimlich schnell fällt die Maschine. Über die letzten Häuser einer Kleinstadt kommt sie gerade noch hinweg, dann geht's in eine Obstplantage hinein. Die jungen Bäume hemmen federnd die Geschwindigkeit, geben nach — alles verläuft besser, als man unter diesen Umständen erwarten konnte. Dicht am Ufer der Theiß befinden sie sich nun. — Hat man ihre Landung bemerkt?

Wie damals in Frankreich, später im Kanal, so beglückwünschen sie sich jetzt wieder. Mal wieder Schwein gehabt — das ist die kurze lakonische Feststellung des Bordfunkers. Links ist die Theiß, rechts breitet sich Sumpfgelände aus, also kann die Flucht nur nach zwei Richtungen hin erfolgen. Hinter einem Busch haben sie sich nun niedergelassen, um alles zu vernichten, was zum Verräter werden könnte. Da sehen sie zwei Bauern aus einiger Entfernung ihre Bewegungen beobachten. Verfolger? Ob der Kahn dort vorn zur Rettung werden könnte? Beide kriechen hin. Doch er ist so stark befestigt, daß ihre Kräfte nicht ausreichen. Gerade wollen sie weiterhetzen, da steh'n auch schon die zwei Bauern vor ihnen. Auf die vorgehaltenen Pistolen antworten sie nur immer wieder, daß keine Soldaten in der Nähe sind, daß sie nichts von ihnen wollen. Aber die beiden Burschen haben in den wenigen Minuten vorher schon gut gearbeitet. — Militär kommt bereits an, ein unheimlich starkes Aufgebot, um zwei deutsche Flieger zu fangen. Mit aufgefanztem Seitengewehr, der Offizier mit der Pistole wild in der Luft herumfuchtelnd, so rücken sie näher. Eine Flucht ist unmöglich. Beide gehen auf die Gruppe zu, in Richtung zum Offizier. Da legen sich plötzlich alle in Deckung, legen ihre Knarren an. Eine Situation, die trotz des Ernstes nicht der Komik entbehrt. 40 bis 50 serbische Soldaten gehen in Deckung, wenn zwei deutsche Flieger auf sie zukommen. Diesen deutschen Fliegern traut man anscheinend alles zu. — Dann aber gewinnen sie wieder Mut. Kommen mit ihren Bajonetten bedenklich nah, bis sie Hauptmann K. anschreit, dem Leutnant zuruft, solche Dummheiten sein zu lassen. Etwas hilft es. Ein in der Nähe schon wartendes Auto bringt sie nun in die Stadt hinein.

Hier werden noch Reservisten eingezogen, tragen die einen bereits über ihrem Kittel ein Koppel mit einem Seitengewehr, während andere nur noch ein Käppi erwischen konnten. Ein buntgewürfelter Haufen von Soldateska und wilden Zivilisten, die glauben, den Vormarsch der deutschen Armee aufhalten zu können. — Das erste Verhör fängt an. Man erklärt Hauptmann K.: „Ihr Funker hat bereits alles gestanden, wir sind bereits im Bilde!“ — „Dann ist es ja gut, dann brauche ich also nichts mehr zu erzählen“, lautet die Antwort. Von diesem Regimentsstab werden sie alsdann zur Division gebracht. Hier bedeutet man ihnen, daß sie sofort erschossen würden, wenn aus ihrer Maschine noch Schüsse fielen. Wie sich diese Herren solch eine Konstruktion vorstellen, ahnen die beiden kaum. Aber wieder der Beweis, daß man vor ihnen als deutschen Fliegern eine Heidenangst hat.

Der dortige Generalstabsoffizier beginnt das Verhör ganz geschickt. Fragt, wie lange sie geflogen seien, aus welcher Richtung sie gekommen wären — Fragen, die nur ein Lächeln hervorrufen. Will dann ihre Geldbörse sehen. Findet ungarisches Geld zwischen den deutschen Reichskreditscheinen. Also aus Ungarn kommen sie. Da ist der Beweis. Aber Hauptmann K. weiß die Situation zu retten. Zeigt ihm italienische Münzen, bulgarische und rumänische, erzählt, daß sie beide leidenschaftliche Münzsammler seien. Unter ständigen Drohungen und begleitenden Gebärden werden sie entlassen, um in einer Kaserne untergebracht zu werden. Wieder geht die Fahrt los mit diesem Wagen, in dem der Leutnant und zwei Soldaten sitzen, alle drei bis an die Zähne bewaffnet. Ein Reserveleutnant ist es, von Beruf Kaufmann.

„Schöner Mann, aber bald brrr . . .!“

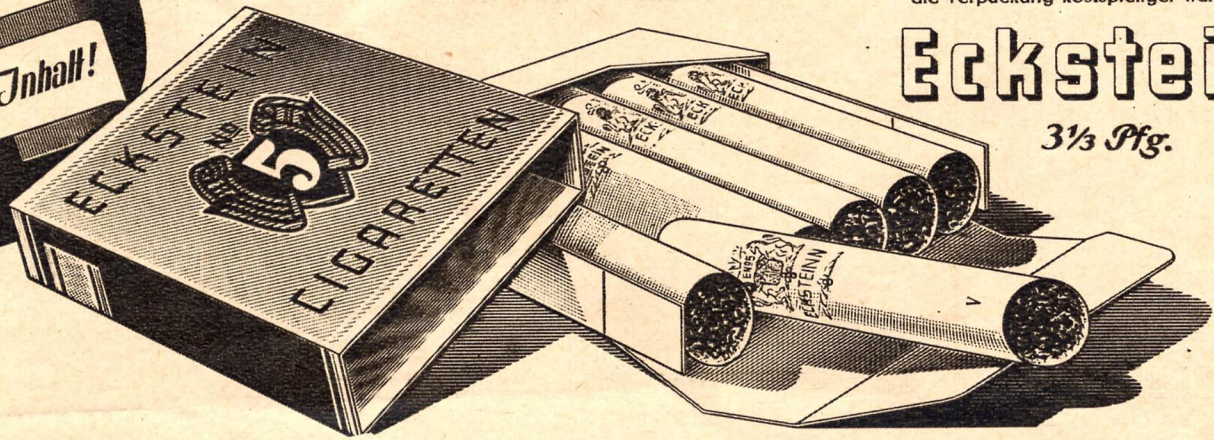
Diese Fahrt wird eine Fahrt des Schreckens. Kaum hat man in den Straßen hinter dem serbischen Offizier die deutschen Flieger erkannt, beginnt der Mob auch schon zu rasen, werden die ersten Pistolen gezückt. An einer Straßenkreuzung gibt es eine Stockung. Der Wagen muß halten. Nun wird es noch schlimmer. Ringsherum ist der Wagen umstellt. Einige wollen die beiden herausreißen und sie lebend martern, während andere sie auf der Stelle töten wollen. Schon schiebt sich ein Dolch in den offenen Wagen hinein, soll den Bordfunker in den Nacken treffen. Doch da fallen diesem Messerstecher wieder diejenigen in die Arme, die einen längeren Marterweg als bestes Mittel ansehen. Ein anderer hat nun seine Pistole in Anschlag gebracht. Auf den Hauptmann gerichtet. Drückt ab, doch sie tut es nicht. — Ein Versager. Jetzt wird es Hauptmann K. zu bunt, er schreit den serbischen Leutnant an, der etwas Deutsch versteht, sich sofort mit seinen zwei Soldaten zur Wehr zu setzen, sie zu schützen. Einer schiebt dann auch diesen tollen Pistolen-schützen weg, dreht seinen Arm um.

Nun kommen Weiber an. Mit bemalten Gesichtern und knallroten Fingernägeln. Schauen sich Hauptmann K. an. Eine tritt ganz dicht an ihn heran und sagt gebrochen auf deutsch: „Schöner Mann, schöner Mann — aber bald brrr . . .“ Dabei macht sie die Gebärde des Halsabschneidens. Noch ein Kompliment vor dem Tod, denkt dieser lächelnd. — Wieder kommt die Meute an, läuft neben dem Wagen her, schwingt sich auf Fahrräder, in den Händen Pistolen und uralte Säbel schwingend. Einige haben sich an die Tür gehängt und wollen doch noch zum sicheren Schuß kommen, ohne die eigenen Soldaten zu gefährden. — Endlich kommt die Kaserne in Sicht, wird das hohe Tor durchfahren. Der serbische Leutnant verschwindet nun wieder. Aber ehe er zurückfährt, tritt er nochmals an den deutschen Hauptmann heran und sagt leise: „Kann ich nicht haben eine Legitimation, daß ich sie anständig behandelt habe?“ Für den Fall gedacht, daß die deutschen Truppen nun doch bald kommen werden. — Der richtige Vertreter dieses Volkes.

Auf diesem Kasernenhof herrscht ein wüstes Durcheinander. Einkleidung, Waffen- ausgabe, Schießübungen, Haufen von Zivilisten zwischen Soldaten — so setzt sich dieses Bild zusammen. Zwischen diesen wilden Gruppen müssen die beiden nun durch. Ein Spießbrutenlaufen wird es. Ihre Bewachung kann sie gegen diese Meute nicht schützen. Mit Mühe und Not erreichen sie das Gebäude, bedeckt mit Schrammen und Schlagbeulen.

(Schluss folgt)

*Sparsam in der Packung
Wertvoll im Inhalt!*



Die Millionen Freunde der ECKSTEIN Nr. 5 wissen, daß ihre Zigarette nicht von so hoher Qualität sein könnte, wenn die Verpackung kostspieliger wäre.

Eckstein

3 1/3 Pfg.

Schneider

OPTIK

IN KAMERA UND GERÄT



*ein Begriff für
Hochleistung*



*bei Aufnahme
u. Beobachtung*

JOS · SCHNEIDER & CO
OPTISCHE WERKE
KREUZNACH · RHLD. · GÖTTINGEN

schon 2
Rheila
mehrmals täglich



erfrischen den Sportler und spornen ihn an zu größerer Leistung. Auch schützt diese kleine Menge Rheila gegen Erkältung, die allzuleicht nach der Erhitzung kommt.

Inhalt ca. 35 gr

In Apoth. u. Drog. nur Original-Pack. zu RM 0,50 u. 0,90

Ein Seifenverbraucher ohne Seifenkarte: der Kalk im harten Waschwasser! Er „frisst“ Seife, wenn Sie ihn nicht durch Wasserenthärtung vorher unschädlich machen. Einige Handvoll Henko - gut im Wasser verrührt - verhindern diesen Verlust.

H 50 1/41



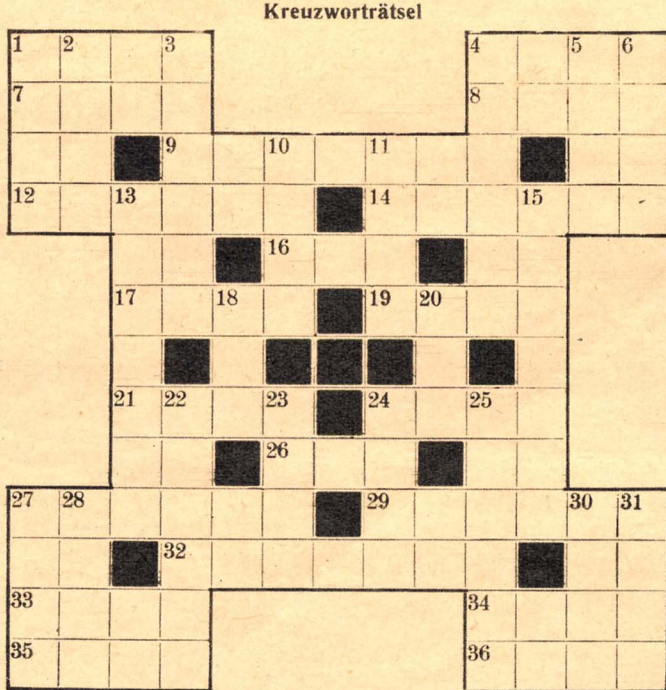
DEXTRO ENERGEN

Die natürlichen Energiespender
für Körper, Nerven und Geist



Denken und Raten

Bedeutung der einzelnen Wörter
 a) von links nach rechts: 1 Frisiergerät, 4 Verpackungsgewicht, 7 Planet, 8 Spielkarte, 9 chemischer Grundstoff, 12 Haartracht bei Mönchen, 14 Karpfisch, 16 arabischer Männername, 17 chemischer Grundstoff, 19 Küchengerät, 21 weiblicher Vorname, 24 Gebiet in Arabien, 26 böhmischer Reformator, 27 Kerbtier, 29 Jagdmunition, 32 Stadt in Sachsen, 33 südamerikanischer Staat, 34 diplomatisches Schriftstück, 35 Staatshaushalt,



36 Nebenfluß der Elbe;
 b) von oben nach unten: 1 englische Grafschaft, 2 Fluß in Italien, 3 Zweikampf, 4 Frucht, 5 Nahrungsmittel, 6 Gesangstück, 10 Fett, 11 afrikanischer Storchenvogel, 13 hessischer Badeort, 15 italienischer Volksstamm im Altertum, 18 Bergwiese, 20 Nebenfluß der Saale, 22 ausgestorbenes Säugetier, 23 Werkzeug, 24 Gebirge in Griechenland, 25 griechische Göttin, 27 Signalgerät, 28 deutscher Kampfflieger, 30 Nebenfluß der Elbe, 31 Teil des Hauses 49792

11 unterirdischer Schutzraum, 12 indische Gottheit, 13 altrömischer Titel, 14 männlicher Schwimmvogel, 15 Ausdruck in der Bruchrechnung, 16 abgelegene Behausung, 17 Schlachtort im Siebenjährigen Krieg, 18 Muse, 19 deutscher Afrikaforscher, 20 Ackerunkraut, 21 Lösungswort, 22 Karpfisch, 23 U-Boot-Kommandant im Weltkrieg.

53192

Rösselsprung

ar	wie	wer	sen	ed	wär'	la	der
sich	ha	beit	oft	be	wei	le	ich
	stedt	ach	ren	heil	und	springt	53096
be	dei	er	men	die	un	ver	him
den	be	to	ge	ko	schen	trost	ent
nem	und	der	nie	von	nur	mels	lo
sta	bo	stützt	den	zu	ren	dir	ne
dich	dienst	rich	dei	bleibt	schwo	ren	ga
von	nem	mei	ge	fried	be	oh	ren

Auflösungen aus Heft 13

Kästchenrätsel: Was kann einer Volke geschehen, dessen Jugend auf alles verzichtet, um seinen großen Idealen zu leben! — 1 Juwel, 2 Vene, 3 Mine, 4 Heinkel, 5 Giessen, 6 General, 7 Vulkan, 8 Essen, 9 Bodensee, 10 Soldat, 11 Genf, 12 Nizza, 13 Sudenten, 14 Schumacher.

Magische Figur: 1 Mur, 2 Midas, 3 Udine, 4 Range, 5 See.
Vorsatzrätsel: Aufgebot, Urlaub, Fuhrwerk, Kraftwagen, Leuchtturm, Abstand, Eintracht, Rathaus, Umschlag, Nordlicht, Goldregen. — Aufklärung.

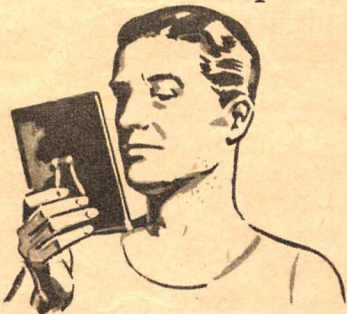
Silbenrätsel

a — bach — das — de — de — dek — dend — der — dett — di — di — di — di — dop — ein — ein — en — fan — fi — fle — gal — ge — gen — im — in — ka — ke — ker — le — le — lei — lei — lei — lo — maus — nach — ni — ni — nu — o — of — pe — pel — quar — ra — ra — re — rich — rie — roß — rung — se — sel — sie — stand — stel — te — te — ter — ti — tie — tor — u — u — un — ver — vi — vi — wed — wisch — zier

Aus nebenstehenden 71 Silben sind 23 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, einen Satz aus der Inschrift des Fliegerdenkmals auf der Wasserkuppe ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 italienischer Opernkomponist, 2 militärischer Rang, 3 altgriechischer Heldenkönig, 4 Militärschüler, 5 Operette von Strauß, 6 Rheinnixe, 7 Truppengattung, 8 Militärbesuch, 9 Rangstufe beim Handwerker, 10 Flugzeugtyp,

Hautpickel — eine Rasierqual



Pitralon hilft!

Hautpickel und kleine Geschwüre — hervorgerufen durch Infektion nach kleinen Rasierverletzungen — machen das Rasieren oft zur Qual. Dagegen ist Pitralon ein sicheres Mittel. Pitralon desinfiziert die Haut bis in die Tiefen der Poren. Es öffnet die Talgdrüsenausgänge, durchdringt die beiden Hautschichten und vernichtet auch die im Unterhautzellgewebe wuchernden Krankheitskeime.



PITRALON ist ein Desinfektionsmittel für die Haut, von besonders intensiver Wirkung, deshalb **nicht einreiben — nur auf tupfen!**

LINGNER-WERKE DRESDEN

VAUEN



Die Pfeife die **jeder** rauchen kann!
 Raucherbuch 221 gratis von VAUEN/Nürnberg-S



Kine-EXAKTA noch lichtstärker!

Den ganzen Zauber nächtlicher Motive — ob schwarz-weiß oder farbig — erschließt Ihnen das neue, ultralichtstarke Nachtobjektiv zur Kine-Exakta: das Biotar 1:1,5/7,5 cm. Sie belichten nur halb so lange wie mit Blende 1:2 und 5 mal kürzer als Blende 1:3,5! Ausführliche Druckschriften über die einkaufige Kleinbildreflex „Kine-Exakta“ gratis.



DRESDEN-STRIESEN 545

Immer am Feind

Herausgegeben von Major Dr. Eichelbaum

Viele spannende Beiträge, wertvolle Bilddokumente und lebensvolle Zeichnungen berichten vom heldenhaften Einsatz der deutschen Luftwaffe gegen England. 128 Seiten, kartoniert RM 1,-

ADLER-BÜCHEREI / VERLAG SCHERL, BERLIN

In der roten Holzschachtel mit dem gelben Etikett:

Dr. Sprangers Heilsalbe

Das alte zuverlässige Hausmittel!

Nach Originalvorschrift seit 67 Jahren hergestellt

Schmerzlindernd, kühlend und heilend. Geschwüre gehen gelinde auf. Auch bei Wunden allgemeiner Art und Verletzungen, bei Ausschlägen, Flechten und Beinleiden, bei Entzündungen hat sich die Salbe aufs beste bewährt.

Für 60 Pfennig in allen Apotheken erhältlich

Dr. Sprangers Ww. G. m. b. H., Neubrandenburg i. Meckl.

Kranke und Genesende

müssen zusätzliche Kraftstoffe erhalten zur Aufrichtung des durch Krankheit oder Operation geschwächten Organismus und zur Steigerung des Lebenswillens. Heumanns „Kovase“ ist in der Lage, mit seinen vielseitigen Wirkstoffen und Kraftwerten auch einen Sonderbedarf des Körpers zu decken. Das gilt auch für werdende und stillende Mütter, für Nervöse und körperlich Abgearbeitete, für alternde Leute, für schwächliche Kinder und Jugendlichen in den Entwicklungsjahren. — Sie erhalten „Kovase“, die aufbaustarke Kraftkost, für RM. 3.60 in den Apotheken. Die Packung reicht mehrere Wochen.

Heumanns
Kovase

Was geht im Islam vor?

Schluß von Seite 369

dem einundsechzigjährigen Ibn Saud, wurde ein Streben nach der Kalifatswürde nachgesagt. Dieser aber ist der Oberste der puritanischen Sekte der Wahabiten. Alle diese Entwicklungen sind undurchsichtig. Man versteht zu schweigen. Aber die Hoffnungen, daß der Islam angesichts der Konflikte unter den europäischen Mächten wieder zu einer größeren Geltung gelangen könnte, sind sehr lebendig.

Halten wir fest: Der Islam ist eine Religion, zur Zeit ohne geistliches Oberhaupt. Die Gemeinsamkeit liegt im Glauben und im Besitz des arabisch geschriebenen Koran. Es gibt Mittelpunkte des religiösen Lebens, so Kairo, so Mekka und Medina. Die Schiiten freilich betauern in Kerbela und Kufa die Gräber ihrer Heiligen. Von einem Panislamismus als politischer Einheitsfront kann man nicht sprechen. Der Islam als Religion weist die zwei großen Konfessionen der Sunniten und Schiiten auf. Daß diese konfessionelle Spaltung überwunden werden könnte, ist unglaublich. Es gibt dazu die puritanischen Wahabiten und mehrere Sekten und Orden.

Das ist die religiöse Lage. Die Rasse spielt an sich keine trennende Rolle im Bereich des Glaubens, wohl aber ist sie entscheidend bei der politischen Entwicklung der einzelnen islamischen Völker. Im Wahabismus kommen Arabertum, fanatischer Glaubenseifer und politische Staatskunst des Königs Ibn Saud zusammen. Ende des 18. Jahrhunderts predigte Mohammed Ibn Abdul Wahab den Glauben in ursprünglicher Reinheit. Mit ihm verbündete sich der Fürst Mohammed Ibn Saud von Nedschd. in Zentralarabien. Riad wurde die Hauptstadt eines sehr erfolgreichen Wirkens, bis der Sultan in Konstantinopel eingriff, die Wahabiten besiegte und ihren Anführer köpfen ließ. Darauf zerfiel alles, in der Fürstenfamilie von Nedschd aber lebte das Vorbild des großen Ahnen weiter. Ibn Saud, 1880 geboren, mußte als Fünfjähriger vor den Schammar-Beduinen nach Koweit fliehen. Erst als Zwanzigjähriger eroberte er sich in abenteuerlichster Weise die Stammburg seiner Väter in Riad und begann nun eine Erneuerung des Wahabismus und einen machtpolitischen Kampf gegen die tausendfach zerrissenen Araberstämme, bis er nach dreißig Jahren Herr in Arabien und über die heiligen Stätten war.

Dieser Ibn Saud schuf mit seinem unabhängigen, islamischen Araberstaat ein ungeheuer lebendig wirksames Vorbild für alle anderen arabischen Völker. Neben diesem Reich sind als unabhängige Staaten islamischer Religion noch die Türkei, Iran, Afghanistan zu nennen. Unter fremder Botmäßigkeit stehen die arabischen Staaten Irak, Syrien, Palästina, Transjordanien und Ägypten. Marokko und Tunis sind nur noch Scheinstaaßen unter französischer Herrschaft. Aber in allen diesen Ländern paart sich der Nationalismus mit dem Glauben im Kampf gegen die Fremde. Alle anderen Moslems leben entweder als Minderheiten innerhalb von großen Staatsverbänden, so in Sowjetrußland, in Indien und in China, oder als reine Kolonialvölker unter der Fremdherrschaft, so in Holländisch-Indien und in Afrika.

Das ist das politische Bild. Wo ein Volk von Moslems um seine Unabhängigkeit kämpft, werden sicher die Sympathien aller Gläubigen und manche Unterstützung auf seiner Seite sein. Den heiligen Krieg kann aber praktisch heute nur die Geistlichkeit einzelner Länder proklamieren. Er bleibt dann auf diese und ihre Freunde beschränkt. Einen Dschihad zu entfachen, den alle Gläubigen in blinder Gefolgschaft auf sich nehmen, ist vorläufig eine Utopie. Aber wäre es denn noch möglich, etwa die gesamte Christenheit zu einem Kreuzzug zu vereinigen?

Andere Kräfte und Ideen sind stärker geworden und formen die Völker nach den Elementen, welche Rasse, Landschaft und Geschichte in ihnen gebildet haben. Wo aber der völkische Kampf sich mit dem glühenden Eifer des Glaubens vermählt, dort entstehen Gemeinschaften, an denen auf die Dauer auch die stärkste Fremdmacht zu Schaden werden muß. Dieser Prozeß ist an manchen Stellen der islamischen Welt im Gange, und er richtet sich vornehmlich gegen England. Deutschland ist Freund des Islam und der arabischen Völker. Es wünscht im Grundsatz allen Nationen, daß sie sich so entwickeln mögen, wie Gott sie geschaffen hat. England hingegen muß jede Regung in den Ländern des Propheten ängstlich überwachen. Es gebraucht heute nach alter Methode Zwist und Spaltung als Kampfmittel. Auf längere Sicht gesehen aber kann der erneuerte und lebendig geglaubte Islam doch eine Gemeinschaft schaffen, an der die britische Fingerfertigkeit abgeleitet!

Unser Büchertisch

Grundlagen des Flugwesens. Von K. Wolfram. Akademische Verlagsgesellschaft Athenaiion, Potsdam. 2. erweiterte Auflage. 124 S. 146 Abb.

Das Sprichwort „Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen“, verliert in der Technik seine Gültigkeit, denn das „Viel“ geht häufig auf Kosten der in der Technik so wichtigen Gründlichkeit. Diese Klippe hat der Verfasser geschickt umgangen. Sein Büchlein gibt viel: Alle grundlegenden Begriffe der Flugtechnik, Geschichte, allgemeine technische Grundbegriffe, Strömungslehre, Luftschraube, Baugruppen des Flugzeugs, Bordgeräte, Werkstoffe werden unter die Lupe genommen. Aber eine logische Gliederung und eine treffende Formulierung, die mit wenigen Sätzen den Kern der Sache zu erfassen weiß, verhüten Verwirrung und Verflachung, indem sie von dem „Vielen“ stets das Wesentliche herausheben, so daß auch der ungeschulte Leser einen guten Überblick und gleichzeitig eine Grundlage erhält, die ihm eine klare und moderne Vorstellung von der Problemwelt der Luftfahrttechnik vermittelt.

Gerhard Meyer

Der Adler erscheint 14tägig. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 4 bzw. 6 Rpf Postgebühren, hierzu 4 Rpf Zustellgebühren

Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 9. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher 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



„IN DIE HÄNDE, MEINE LIEBEN, WURDE EUCH J.C. GESCHRIEBEN. FOLGT DEM ZEICHEN DER NATUR, TRINKT Matheus Müller NUR!“

Matheus Müller Preisausschreiben

Wer reimt mit?

Die Natur hat jedem Menschen in die Hände die Anfangsbuchstaben des altbekannten Namens Matheus Müller geschrieben. Wir suchen nun als Ersatz für unseren bisherigen Vierzeiler einen zweizeiligen schlagkräftigen Werbevers, der dieses Symbol für festliche Stunden in knapper, anschaulicher Form herausstellt. Für die besten Einsendungen sind 300 Preise ausgesetzt.

1. Preis: Auf Lebenszeit

jährlich 50/1 Fl. Matheus Müller EXTRA

2. Preis: Auf Lebenszeit jährlich 30/1 Fl. Matheus Müller Extra

3. Preis: Auf Lebenszeit jährlich 15/1 Fl. Matheus Müller Extra

4. Preis: Auf Lebenszeit jährlich 15/1 Fl. Matheus Müller Extra
(Die ersten 4 Preise sind nicht übertragbar)

5. – 15. Preis: Einmalig 15/1 Fl. Matheus Müller Extra

16. – 50. Preis: Einmalig 6/1 Fl. Matheus Müller Extra

51. – 100. Preis: Einmalig 2/1 Fl. Matheus Müller Extra

101. – 300. Preis: Einmalig 1/1 Fl. Matheus Müller Extra

Die Einsendung erfolgt auf einfacher Postkarte, die neben deutlicher Absenderangabe die Anschrift „Preisausschreiben Matheus Müller Eltville a. Rh.“ trägt. Die Rückseite der Postkarte darf nur für einen zweizeiligen Werbevers verwendet werden. Andere Einsendungen sind ungültig. Einsendeschluß ist der 15. 10. 1941. Einsendungen mit Poststempel dieses Tages sind noch gültig. Die prämierten Verse gehen mit allen Rechten in das Eigentum von Matheus Müller über. Eine Rücksendung eingesandter Verse findet nicht statt; Anfragen werden nicht beantwortet. Teilnahmeberechtigt ist jede voll geschäftsfähige Einzelperson deutscher Staatsangehörigkeit. Preisrichter sind außer einem namhaften Schriftsteller Herr Rechtsanwalt und Notar Dr. W. Kinkel, Wiesbaden, sowie 3 Mitglieder der Geschäftsleitung von Matheus Müller. Die Entscheidungen des Preisgerichts erfolgen unter Ausschluß des Rechtsweges möglichst vor Weihnachten 1941 unter öffentlicher Bekanntgabe der ersten 15 Preisträger.

SEKTKELLEREI **Matheus Müller** ELTVILLE
K.G.a.A.

Drei gute Gründe:

Aromatisch

leicht

frisch



48

MIT UND OHNE
MUNDSTÜCK

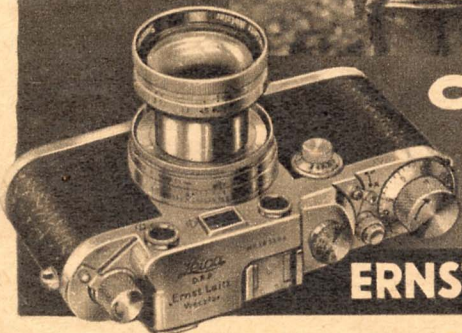
Quicklebendig

und strahlend lebt
das Kind seinen
Tag. Geben Sie
ihm die Erinnerung
an seine sorglose
Jugend durch
„Schnappschüsse“



mit der

Leica



ERNST LEITZ-WETZLAR

**Woran erkennt man ein
»Bayer«-Arzneimittel?**

Alle »Bayer«-Arzneimittel
tragen auf ihrer Packung
das »Bayer«-Kreuz. Es ist
ein Sinnbild erfolgreicher,
wissenschaftlicher Arbeit
und jahrzehntelanger Erfah-
rung. Das »Bayer«-Kreuz
ist das Zeichen des Ver-
trauens.

