

HEFT 19 / BERLIN, 16. September 1941

Der

# Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFFFAHRTMINISTERIUMS



Gelegentlich ihrer historischen Begegnung an der Ostfront statteten der Führer und der Duce auch dem Stabsquartier des Reichsmarschalls einen Besuch ab. Der Reichsmarschall geleitet seine hohen Gäste zum Quartier des Generalstabes





# Der Führer und der Duce im Stab

In den letzten Augusttagen fand zwischen dem Führer und dem Duce im Führerhauptquartier an der Ostfront eine Begegnung statt, bei der militärische und politische Fragen von größter Tragweite im Geiste der engen Kameradschaft und der Schicksalsverbundenheit besprochen wurden, die die Beziehungen zwischen den beiden Achsenmächten kennzeichnen. Im Verlauf dieser Zusammenkunft besuchten der Führer und sein hoher Gast auch das Stabsquartier des Reichsmarschalls



Der Reichsmarschall erklärt den Lageplan des Stabsquartiers. Im Hintergrund von rechts nach links: Generalfeldmarschall Keitel, General d. Fl. Kastner-Kirdorf, General Martini, General Conrad, Vittorio Mussolini und ganz links General d. Fl. Bodenschatz. Bild links: Nach herzlicher Begrüßung geleitet der Reichsmarschall den Duce zu seinem Stabsquartier. Bild rechts: Oberst im Generalstab Schmidt erläutert den Lagebericht. Zwischen dem Führer und dem Reichsmarschall General d. Fl. Bodenschatz. Rechts vom Führer





Links: Mussolini begrüßt Oberst Mölders, Deutschlands erfolgreichsten Jagdflieger

Aufnahmen PK Eitel Lange (7)



Zum Bilde links: Der Reichsmarschall berichtet dem Führer und dem Duce über den Stand der Operationen an der Ostfront



Der Reichsmarschall mit dem Duce auf dem Wege zum Quartier des Generalstabes

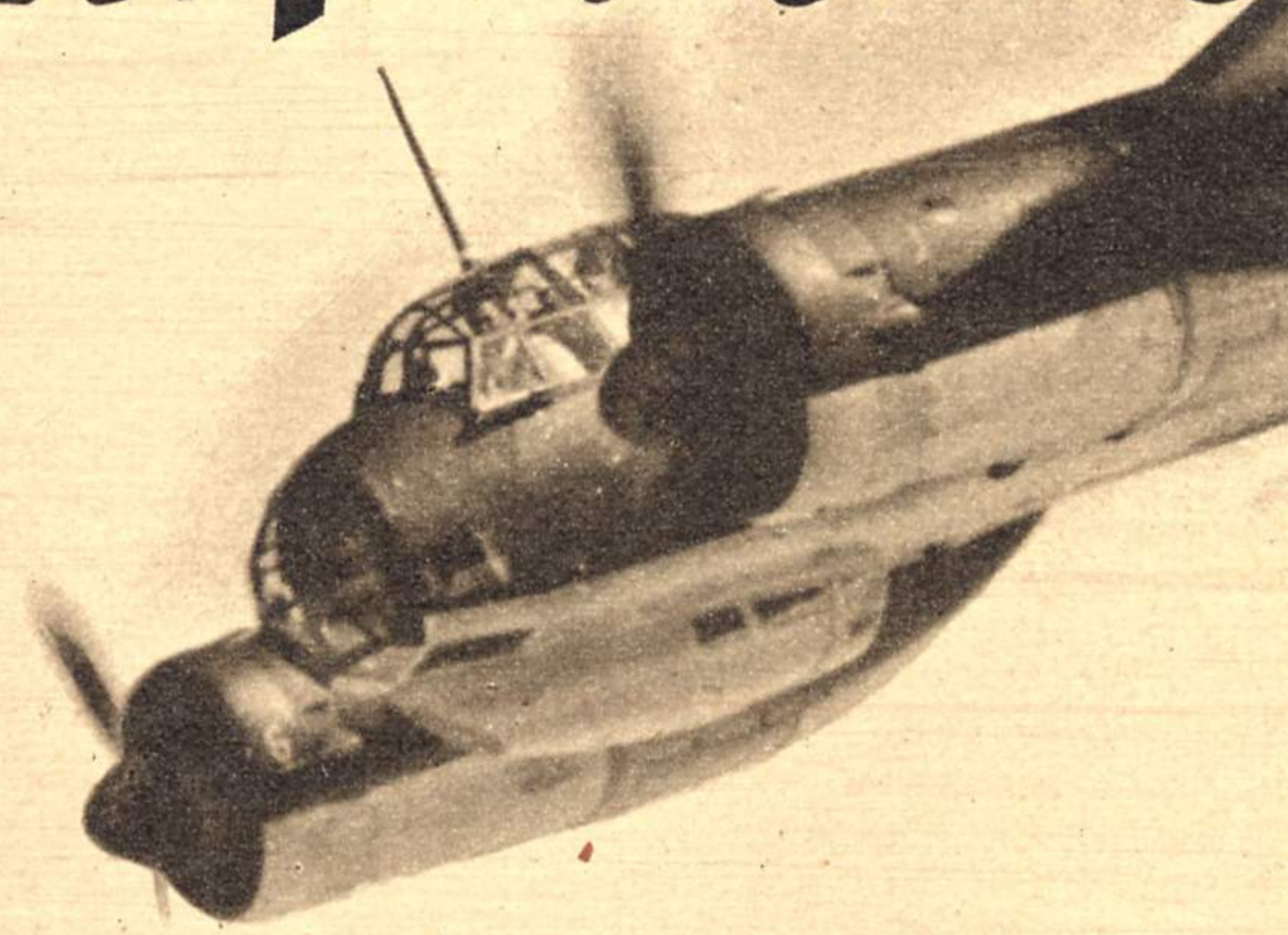
Nach den Besprechungen, die dem Duce einen Überblick über den siegreichen Verlauf der Operationen der deutschen Luftwaffe vermittelt haben, verabschiedet sich Mussolini überaus herzlich von seinem Gastgeber

# Quartier des Reichsmarschalls





# Herr über den sowjetischen Luftraum



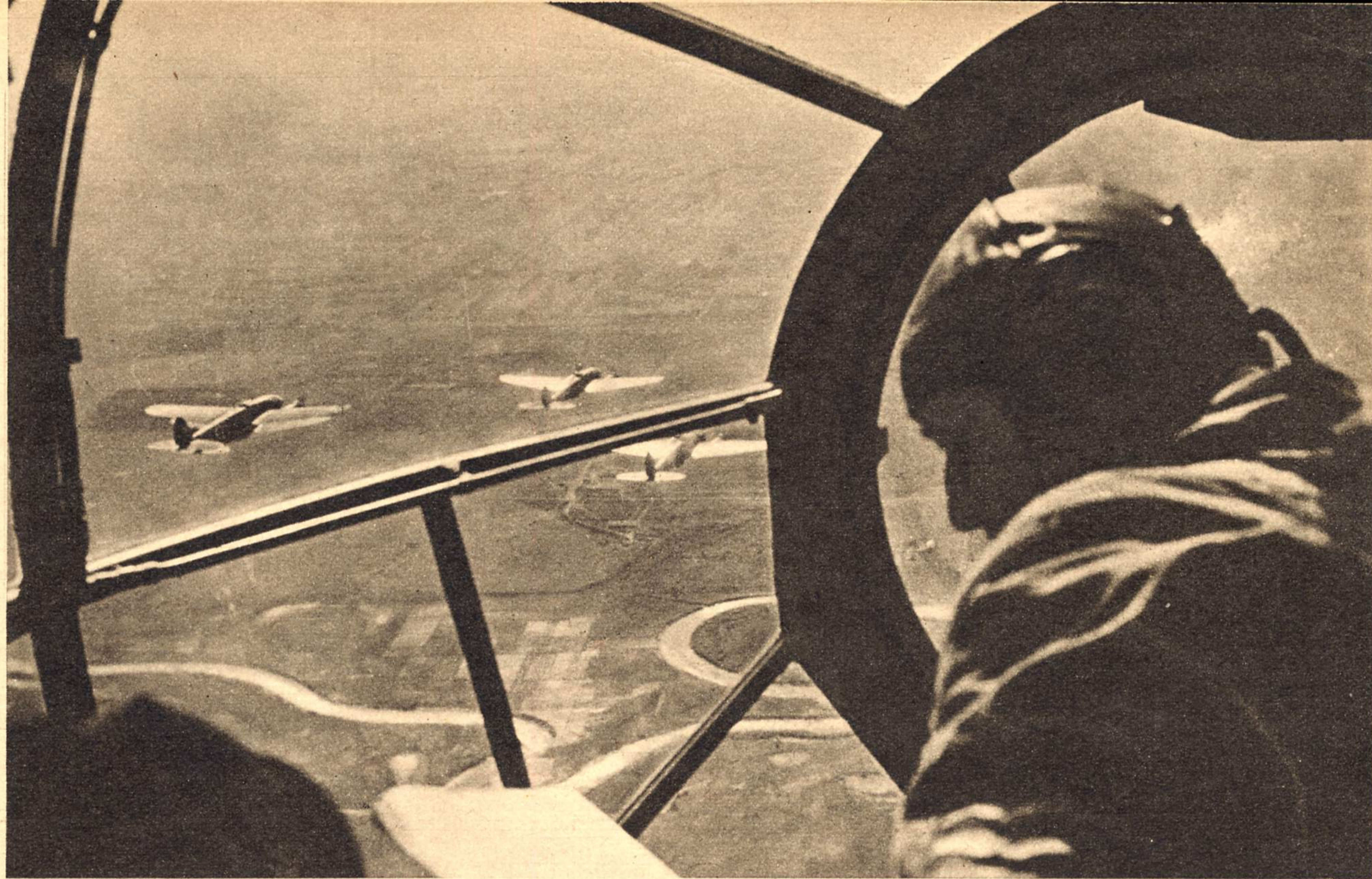
Die links stehende Luftaufnahme, die aus geringer Höhe aufgenommen worden ist, zeigt die Bahnlinie Narwa—Petersburg unmittelbar nach einem vernichtenden Bombentreffer auf den Bahnkörper. Das Bild mit den sich in der Unendlichkeit des Horizonts verlierenden Schienensträngen versinnbildlicht die Weite des russischen Raumes. Hinter der Detonationswolke ist einer der Triumphbögen zu sehen, die von den bolschewistischen Machthabern über jeder Bahnstrecke an der Größe errichtet worden sind, um dem Reisenden den



# hen



Aufnahmen:  
PK Fischer, PK Schödl, PK Wegener  
(sämtl. Weltbild);  
Luftwaffe; Dr. Franz; Archiv ADLER

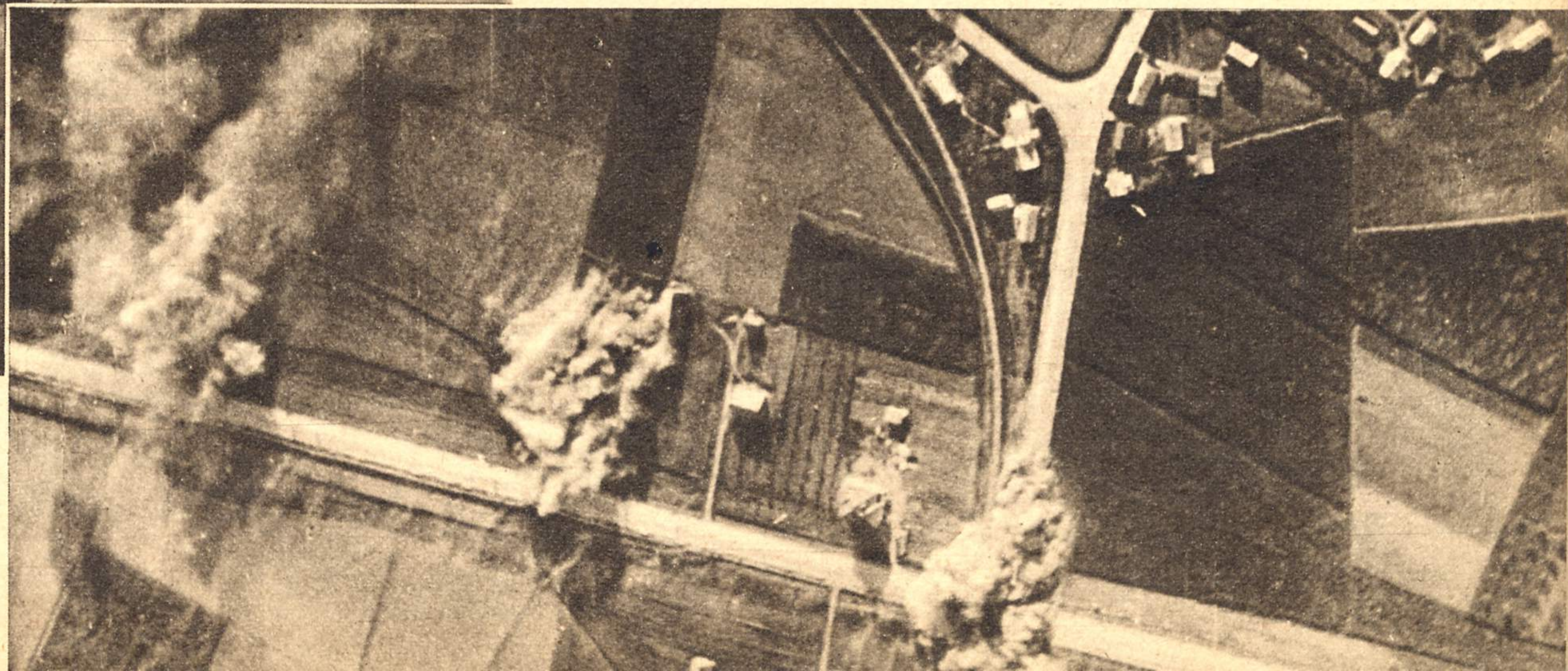


**A**ngriffsflug im Verband deutscher Heinkel-Kampfflugzeuge tief in Feindesland. Mit unwiderstehlicher Gewalt ist die deutsche Luftwaffe bereits nach kurzer Zeit Herr über den sowjetischen Luftraum geworden, den sie über viele tausende Kilometer überwacht



**E**in Nahaufklärer als Sanitätsflugzeug. In besonders dringlichen Fällen werden die deutschen Verwundeten auch mit Maschinen, die sonst anderen Aufgaben dienen, auf schnellstem Wege in die Heimatlazarette befördert

**V**olltreffer! Strahlend beobachten die Männer im Führerstand eines deutschen Kampfflugzeugs die treffsichere Wirkung des eben von ihnen durchgeführten Angriffs. Die Bombe hat haargenau auf die Kreuzung getroffen (Bild rechts) und damit eine wichtige Rückzugstraße für die zurückflutenden Kräfte des Gegners unpassierbar gemacht. Voller Stolz können auch diese deutschen Kampfflieger zu ihrem Feldflughafen zurückkehren und wie so oft in knappen Worten





Auch beim siegreichen Übergang über den Dnjepr wurden die deutschen Heeresverbände von der Luftwaffe tatkräftig unterstützt. Die nebenstehende Zeichnung schildert einen Angriff deutscher Sturzkampfflugzeuge vom Baumuster Henschel Hs 123 auf die sowjetischen Streitkräfte während des Überganges der Deutschen über den Fluß

Zeichnung  
PK Lorenz (Scherl)

Aufnahmen  
Luftwaffe (2); PK Grosse  
PK Rümmler-Weltbild (2);  
PK Brütting (Scherl); PK  
Hug-Atlantic

Eine willkommene Abkühlung in der Gluthitze des Tages. Der deutsche Soldat (Bild unten) weiß sich in jeder Lage zu helfen. Hier haben sich die Männer einer Kampfgruppe mit allen Schikanen der ihnen zur Verfügung stehenden Technik einen „Brause-Zug“ gebaut, der nach energischem Pumpen jederzeit das erfrischende Naß spendet



## Siegreich von Finnland bis zum Schwarzen Meer

So sah (Bild links) ein Flughafen der Sowjet-Luftwaffe aus, als er von den Deutschen besetzt und sofort für eigene Zwecke mit Beschlag belegt wurde

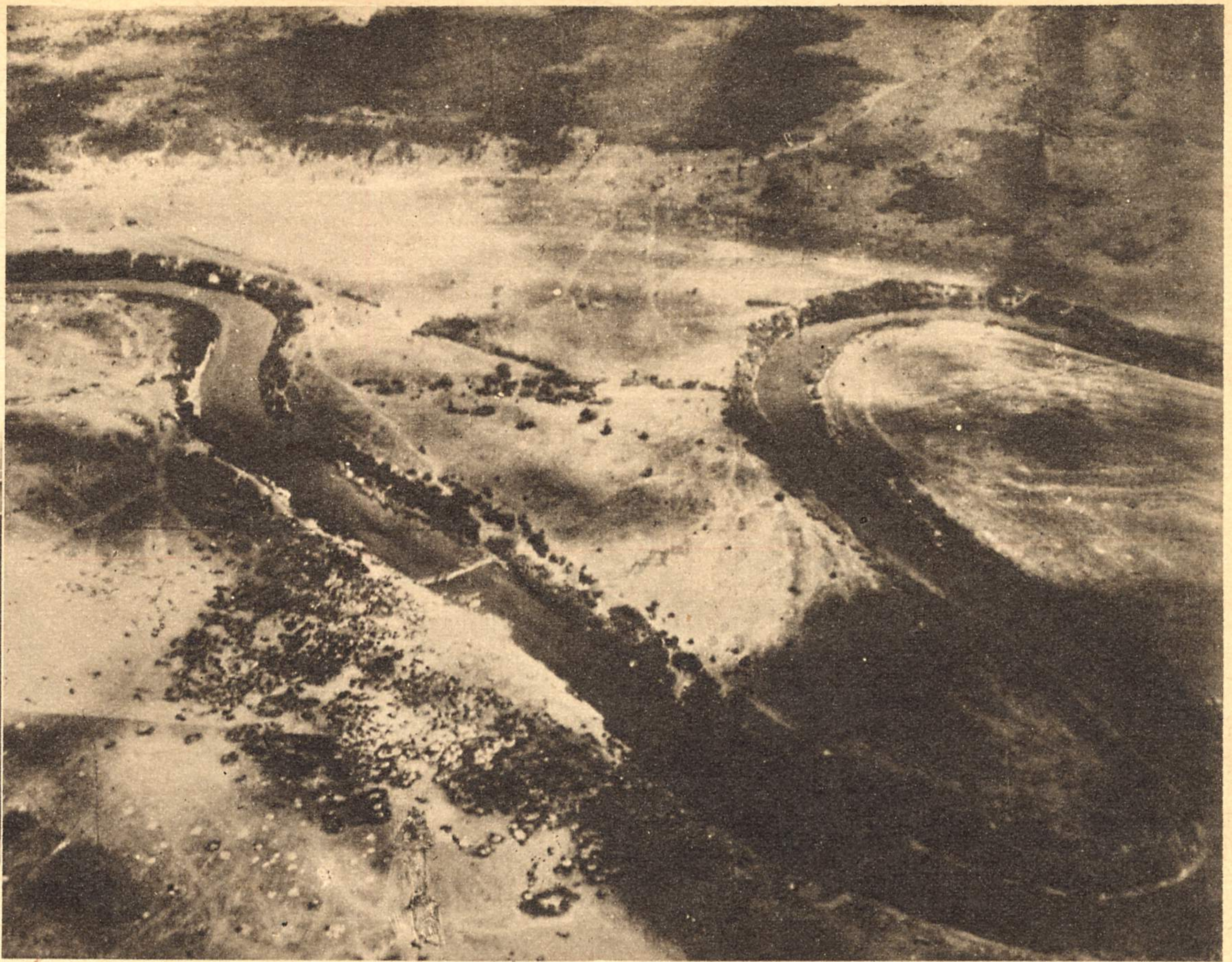
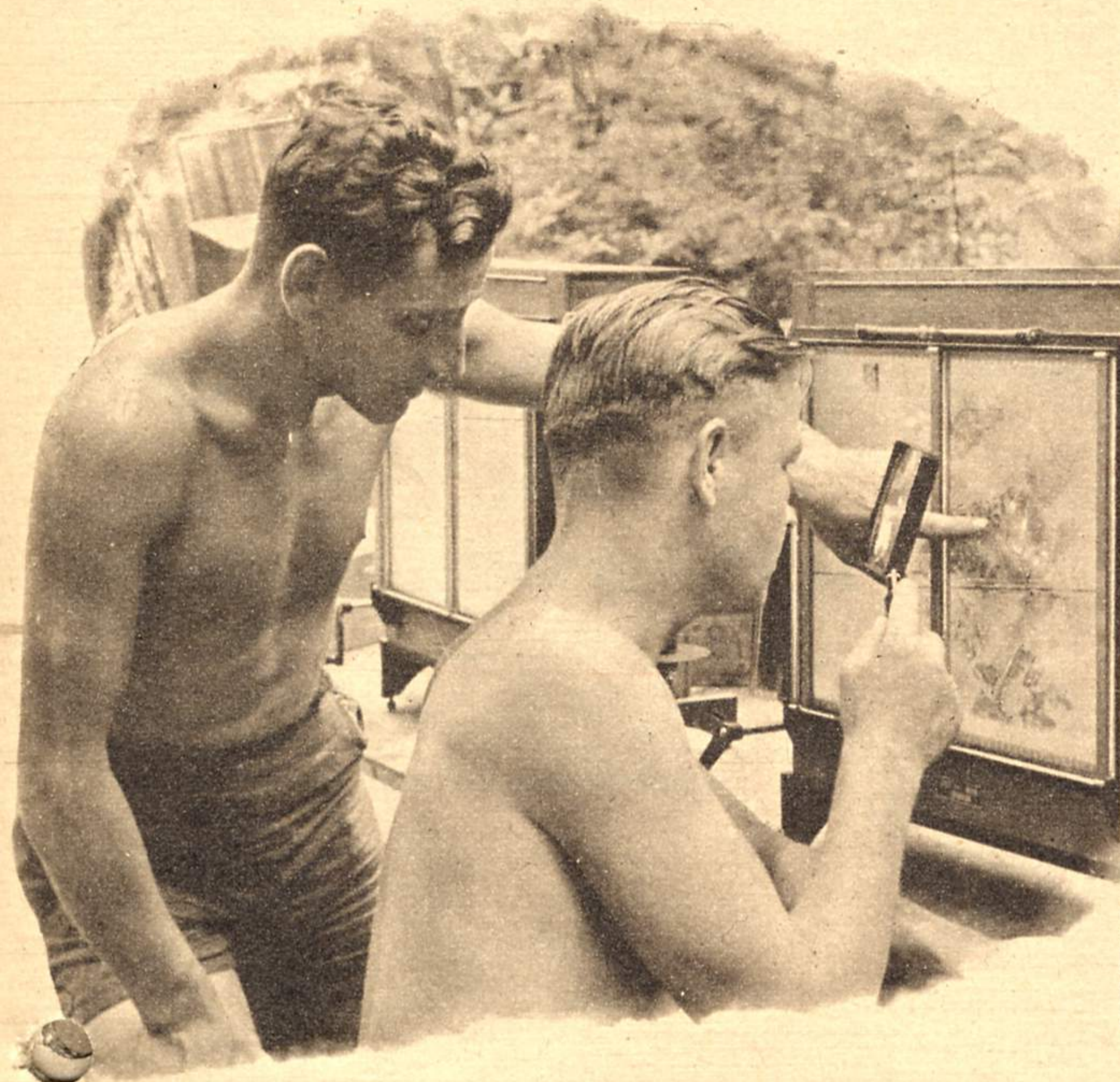


Ein gefangener Flieger der Sowjets berichtet dem deutschen Dolmetscher, wie er bereits auf seinem ersten Feindflug von unseren Messerschmitt-Jägern ab-



# Ein Trümmerfeld-

von der Kamera festgehalten ...



... und durch das Vergrößerungs-  
glas gesehen

Die Luftaufnahme zeigt den Flußübergang an einer Schleife des Dnjepr. Die Brücke wurde durch deutsche Kampf-  
flugzeuge zerstört, so daß sich die Kraftwagenkolonnen der zurückflutenden bolschewistischen Truppen auf dem  
Südwest-Ufer zu einem wirren Knäuel zusammenballten. Nach der Entwicklung und Auswertung des Bildes (links)  
wurde ein Teilabschnitt vergrößert (unten), der veranschaulicht, wie verheerend die deutsche Luftwaffe unter der  
Ansammlung von Panzerwagen, Geschütz-Raupenschleppern, Tankwagen, Lastkraftwagen, Personenkraftwagen,  
Panzer-Aufklärungswagen und Geschützen aller Kaliber aufgeräumt hat. Hunderte von Kraftfahrzeugen wurden an  
dieser Stelle vor der Brücke, über die sich die fliehenden Sowjetverbände zu retten versuchten, vernichtet und zum Teil  
in eine unförmige Masse verwandelt





# Von

## Abenteuerlicher Luftkampf einer Ju 88 mit 12 sowjetischen Jägern

Zeichnungen H. von Medvey

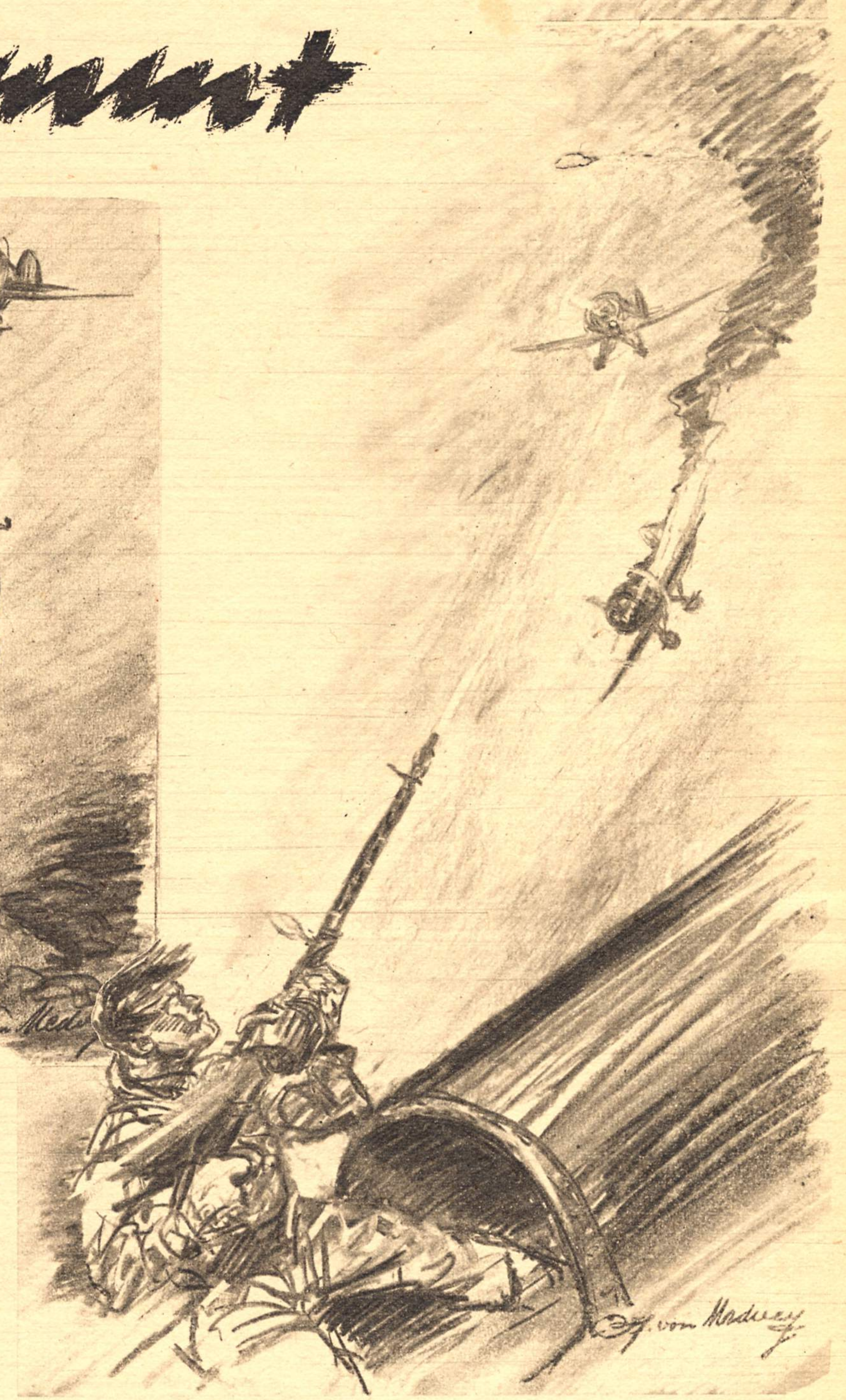
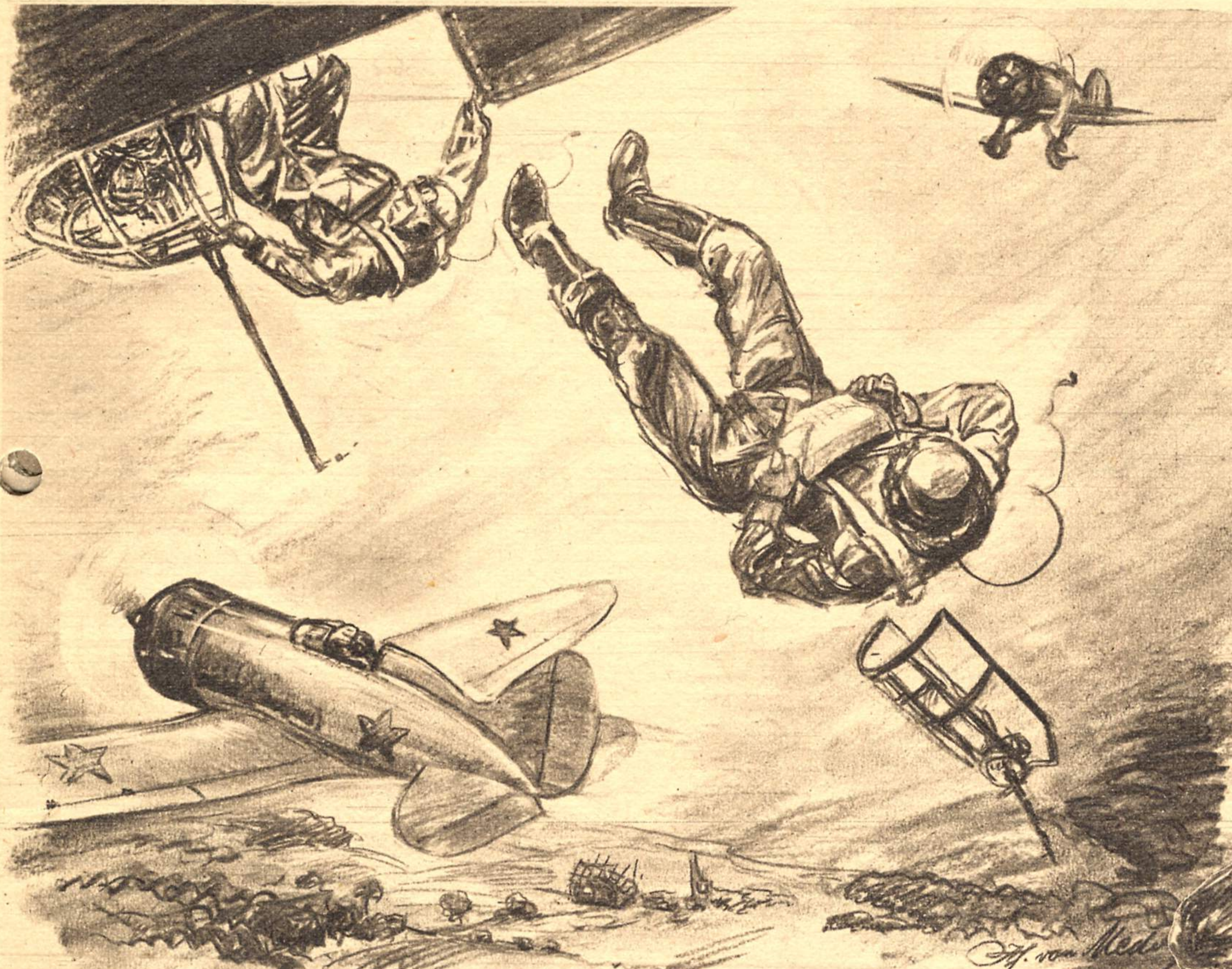


„Verdammt!“ zischt der Leutnant. „Verdammt“ und noch ein paar kernige Flüche kommen über seine Lippen, doch die Hände fassen das Steuer nur noch fester. „Ich werde es den Burschen schon zeigen!“ Zuerst versucht Leutnant Jahrow, der Flugzeugführer und Kommandant einer Ju 88, noch vor den ihm hart zusetzenden zwölf Ratas in die Wolken zu entkommen. Aber dann sieht er ein, daß es keinen Zweck mehr hatte, und so fügt er sich eben in das Unvermeidliche, nimmt den Kampf gegen die vielfache feindliche Übermacht der sowjetischen Jäger auf. Immerhin — tröstet sich der Leutnant —, wenn es auch schief gehen sollte — die Kolonnen auf der Straße Tscherkassy—Smela haben einige tüchtige Brocken abbekommen, da wächst so leicht kein Gras mehr. Und sich nun so ohne

der zähen Angreifer, was das Zeug hält. Da — zwei sowjetische Jäger fangen plötzlich Feuer und trudeln unrettbar nach unten. Schon glauben die Männer, ihre Verfolger abgeschüttelt und die schützende Wolkendecke erreicht zu haben, als noch eine Rata zum letzten verzweifelten Angriff ansetzt. Wie ein Komet rast sie auf die Ju 88 zu. Was hat der Kerl vor? Aber zu langem Überlegen kommen die Deutschen nicht mehr. Sie sehen gerade noch, wie in ungefähr fünfzig Meter Entfernung von ihnen der sowjetische Flugzeugführer, der seine Maschine ganz offensichtlich nicht mehr beherrscht, mit dem Fallschirm aussteigt, und schon gibt es einen ohrenbetäubenden Krach. Ein gewaltiger Stoß schüttelt die Maschine, Fetzen fliegen durch die Luft. Im gleichen Augenblick schlägt die Ju 88 einige Saltos und saust



# einer Rata gerammt



Keiner von der Besatzung hat indessen die Geistesgegenwart verloren, am wenigsten Leutnant Jahrow. Er gibt dem Bordfunker und dem Bordschützen den Befehl, abzuspringen, damit die Maschine entlastet wird. Mit aller Energie versucht er nun, das Flugzeug wieder in Normallage zu bringen. Endlich gelingt das. Während er unter fortwährend starkem Höhenverlust den Flug fortsetzt, sieht er erst, was passiert ist. Durch den Zusammenstoß wurde die linke Fläche mit Querruder bis zur Sturzflugbremse abgerissen. Kaum hat sich die Ju wieder aufgerichtet, als erneut zwei Ratas heranschiesßen. Da durch das abgeworfene Dach das achtere Maschinengewehr verlorengegangen ist, befiehlt der Kommandant seinem Bombenschützen, das vordere MG auszubauen und damit die Jagdangriffe von hinten abzuwehren. „Befehl ist Befehl!“ sagt sich Unteroffizier Kastler — und schießt wenige Minuten darauf eine weitere Rata ab. Endlich haben die Sowjets genug, sie hauen ab. Mit übermenschlichem Kräfteaufwand fliegt Leutnant Jahrow nun die Ju 88 noch zwei Stunden in Richtung auf ihren Feldflughafen und setzt sie dann mit eingezogenem Fahrwerk irgendwo auf einer Wiese auf.



Wie böse die Ju 88 bei diesem abenteuerlichen Luftkampf mitgenommen wurde, beweist diese Aufnahme. Außer der schweren Rammbeschädigung an der linken Tragfläche hat das Kampfflugzeug noch 30



# KANADA-gelob



## Von Wolf Schmalfuß

auch überhaupt ein beachtlicher Teil der Anglo-Kanadier aus den USA zugewandert ist und das englische Mutterland kaum kennt. Die Deutschen, die an der agrarwirtschaftlichen Erschließung Kanadas hervorragenden Anteil haben, folgten in der Statistik mit 473 000 und Skandinavier mit 228 000 Köpfen. Bezeichnend ist, daß schon vor zehn Jahren 156 000 Glaubensjuden gezählt wurden, deren Zahl sich inzwischen bestimmt erheblich vergrößert haben dürfte. Der Rest verteilte sich auf Italiener, polnische Abkömmlinge, asiatische Rassen und Neger, während von den Ureinwohnern nur noch 122 000 Indianer und 3269 Eskimos erfaßt werden konnten. Der überwiegende Prozentsatz angelsächsischen Blutes brachte es mit sich, daß Kanada bereits am 1. Juli 1867 das Dominion-Statut erhielt und damit das älteste und größte selbständige Staatswesen im Verbands des „British Commonwealth of Nations“ darstellt, dessen Bindeglied die britische Krone ist. Unter der roten Flagge mit dem gekrönten kanadischen Wappenschild und der Fahne Großbritanniens im Gösch besitzt das „Dominion of Canada“ einen Senat, dessen 96 Mitglieder auf Lebenszeit vom Generalgouverneur ernannt werden, und ein nach englischem Muster aufgezoogenes „House of Commons“, dessen 245 Abgeordnete alle fünf Jahre neu gewählt werden. Die Regierung in der Hauptstadt Ottawa — mit nur 127 000 Einwohnern steht es größtmäßig an siebenter Stelle — wird zwar von den Parteien nach plutokratischer Manier ausgehandelt, sie muß aber die Zustimmung des Generalgouverneurs besitzen. Dieser ist als Aufsichtsorgan unmittelbar dem englischen König verantwortlich und wird daher von der britischen Krone ernannt und mit dem stattlichen Gehalt von 10 000 Pfund Sterling jährlich besoldet. Kanada, das mit 9,57 Millionen qkm Flächeninhalt sogar die Vereinigten Staaten von

Blick auf Montreal, den wichtigsten Hafen Kanadas. Je mehr sich der Blockadering um die britische Insel zusammenzieht, um so erwartungsvoller richten sich die Blicke der Söhne Albions auf ihr Dominion jenseits des Nordatlantik, von dem sie Hilfe aus ihrer verzweifelten Lage erhoffen. Ja, in der britischen Öffentlichkeit ist Kanada schon des öfteren als das „neue Herz“ des Britischen Empire bezeichnet worden

Wenn man in persönlichen Dingen auch manchmal geneigt ist, das Schicksal inkonsequent zu schelten, so erweist es sich in historischen Dingen dagegen meist als sehr konsequent. Ein geschichtliches Beispiel unter vielen ist Kanada. Am 3. September 1939 waren fast genau 180 Jahre vergangen, da sich das Schicksal dieses von der Natur gesegneten Landes schon einmal entscheidend wendete. Am 13. September 1759 um 1/2 6 Uhr früh nämlich erfuhr General Montcalm, der Befehlshaber der französischen Truppen, zu seinem Schrecken, daß es der überlegenen Streitmacht des englischen Generals Wolfe mit Hilfe eines französischen Verräters gelungen war, die damals als unbesteigbar geltenden Höhen des Pleines d'Abraham von Quebec auf einem geheimen, den Briten bis dahin verborgenen Pfade zu erklimmen. Als dann um 1/2 10 Uhr morgens die durch die dreijährige Belagerung dieser Stadt erheblich dezimierte Schar der Verteidiger sich zum Angriff stellte, ließen die im Versteck lauernden Engländer die Franzosen unbehindert bis auf 40 Meter heranrücken, ehe General Wolfe das konzentrische Feuer auf sie eröffnen ließ. Die Wirkung war so verheerend, daß der nachfolgende Bajonettangriff der Engländer in nur fünfzehn Minuten das Vernichtungswerk vollendete. Die Folgen dieses echt englischen „Sieges“, den übrigens weder Montcalm noch Wolfe überlebten, bestimmten nicht nur die zukünftige Entwicklung Kanadas, sondern prägten das angelsächsische Antlitz Nordamerikas. Im Frieden von Paris 1763 mußte das Frankreich Ludwigs XV. seinen wertvollen amerikanischen Kolonialbesitz, der unter dem Namen „La Nouvelle France“ einen Juwel der französischen Krone gebildet hatte, von der Mündung des St.-Lorenz-Stromes bis zur Mündung des Mississippi an England abtreten. Die französische Trikolore weht seit jener Zeit im Nordatlantik nur noch von den Klippen der Neufundland südlich vorgelagerten Inselchen St. Pierre und Miquelon, die in ihrer Dürftigkeit lediglich als Stützpunkte für die französische Hochseefischerei dienen.

### Das älteste und größte Dominion

Ausnahmsweise besteht jedoch hier kein Anlaß, die Engländer wegen dieser kolonialen Eroberung anzuprangern; denn der verächtliche Ausspruch eines Zeitgenossen, des französischen Philosophen Voltaire, nur „einige Acker Schnee“ seien mit Kanada für Frankreich verlorengegangen, demonstriert die schuldhaftige Interesselosigkeit und koloniale Schwäche des ehemaligen Mutterlandes. So ist es auch kein Wunder, daß die Franco-Kanadier, die heute noch weit mehr als ein Viertel der Gesamtbevölkerung Kanadas ausmachen, trotz ihres zähen Festhaltens an der französischen Sprache und an der altfranzösischen Katholizität, sich ausschließlich als Kanadier fühlen, d. h. weder Franzosen noch Engländer sein wollen. Ihre starke biologische Volkskraft entwickelte aus den damals überlebenden 60 000 Kolonisatoren, die einst aus der Normandie und der Bretagne eingewandert und daher überwiegend nordischen, keltischen und germanischen Blutes waren, eine Nachkommenschaft, die schon in der letzten amtlichen Volkszählung vom Jahre 1931 die stattliche Ziffer von über 2,9 Millionen Köpfen gegenüber einer kanadischen Bevölkerungsziffer von insgesamt 10,4 Millionen ergab. Von angelsächsischer Abkunft bezeichneten sich rund 5,4 Millionen, von denen allerdings mehr als 1,2 Millionen irischen Blutes sind und daher meist ebenso geringe Sympathie für England geerbt haben, wie

Die nebenstehende Kartenzeichnung veranschaulicht die gewaltige Ausdehnung Kanadas, das vor allem durch seine Weizenzeugung und die Mineralvorkommen eine der wichtigsten Hilfsquellen Englands geworden ist, von denen es durch die deutsche Atlantiksperrre inzwischen mehr und mehr abgeschnitten wurde. Außerdem befinden sich im Dominion des Britischen Weltreichs wertvolle Bodenschätze, deren Ausbeutung mit zu-



Bodenschätze: (K) Kupfer, (O) Öl, (K) Kohle, (P) Blei, (Z) Zink, (E) Eisen



# Das Land der Briten?

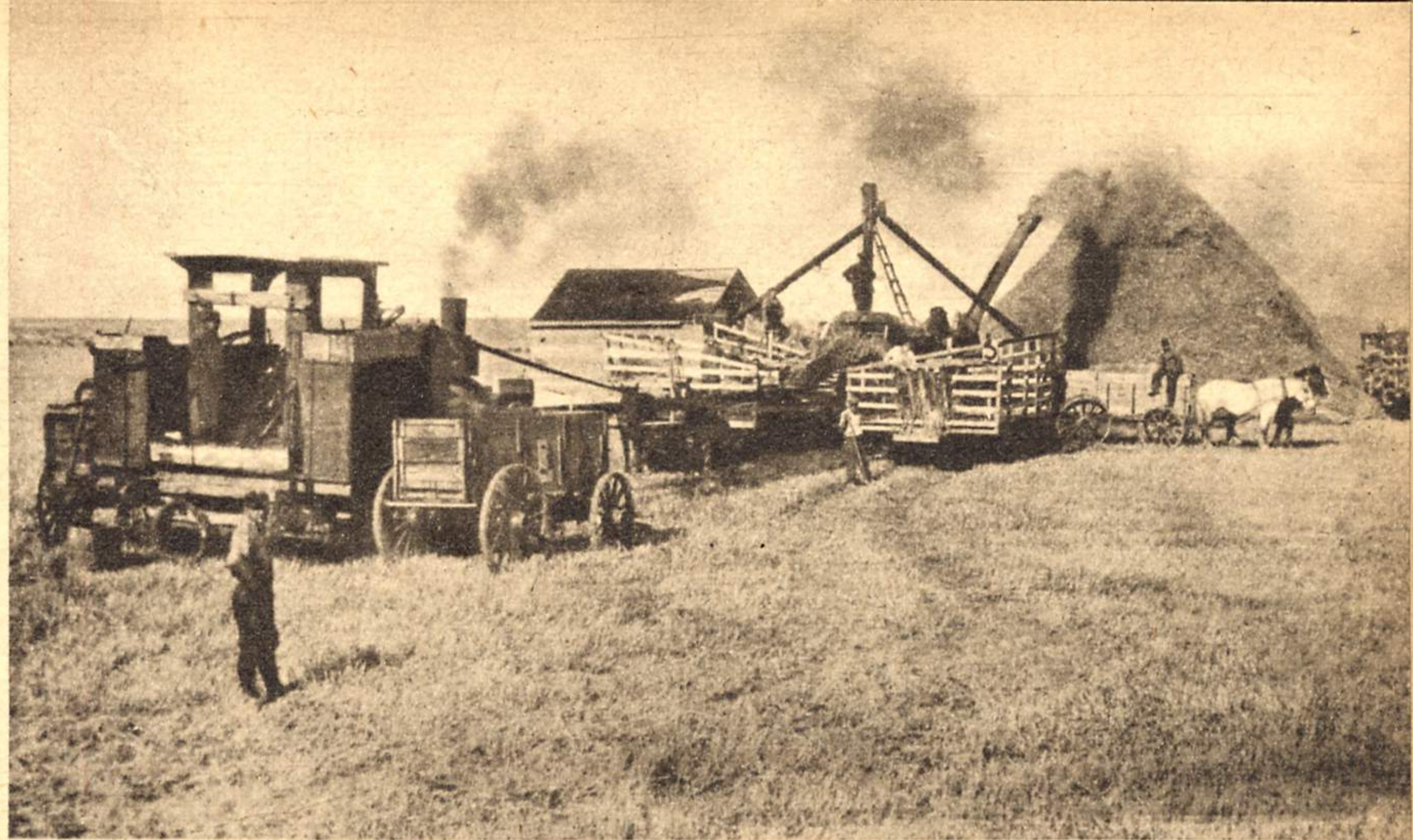
Nordamerika noch um 1,73 Millionen qkm übertrifft und zehnmal größer als Großdeutschland ist, besteht aus neun Provinzen und zwei Territorien mit einer Art provinzieller Verwaltung. Die „Canadiens français“, wie sich die Franco-Kanadier offiziell nennen, konzentrieren sich im wesentlichen auf Montreal, das am St.-Lorenz-Strom sowie am Fuße des gleichnamigen Berges liegt und mit 1,2 Millionen Einwohnern die größte Stadt Kanadas mit dem größten Binnenseehafen der Welt (bzw. dem zweitgrößten Seehafen Nordamerikas) ist, und auf das benachbarte Quebec, das nur 131 000 Einwohner zählt.

## Land voller Gegensätze

Zwischen Atlantik, Pazifik und Nördlichem Eismeer vom 49. Grad nördlicher Breite bis zum Nordpol gelegen, erstreckt sich Kanada über 18 Breitenkreise und 85 Längengrade. Man teilt das Land in vier Hauptzonen: Die südöstliche Zone reicht vom St.-Lorenz-Strom und Golf bis nach Montreal und geht dann südlich bis zum Champlain-See (Samuel de Champlain, der Gründer Quebecs); sie ist gekennzeichnet durch gewelltes, teilweise bergiges Land mit fruchtbaren Äckern und Viehweiden. Darauf folgt die südwestliche Zone als mäßig fruchtbare weite Ebene, unterbrochen durch schroffe Gebirgszüge und die große kanadische Seenkette, aus der die riesigen Flußläufe gespeist werden. Die dritte, nördliche Zone bedeckt zwei Drittel des gesamten Dominions und wird von großen Flüssen, wie z. B. Nelson und Mackenzie, durchzogen; in dieser Zone liegt auch das Gewirr der vielen Inseln, von denen das Grantland sogar bis 85 Grad nördlicher Breite reicht, und das gegenüber Mittel- und Südgrönland gelegene fast unbewohnte Baffin-Land allein schon einen Flächeninhalt

wie Großdeutschland aufweist. Die vierte Hauptzone ist das vom Osten durch das Tal des Red River (Roten Flusses) geschiedene Westkanada, das die gewaltige kornwogende Prärie umfaßt, die nach Westen zu in drei großen Terrassen ansteigt. Hier, im nördlichen Teil Westkanadas, sind die unermeßlichen Wälder mit hohen Gebirgen, von denen z. B. der Mount Logan 6050 Meter und der Mount St. Elias 5500 Meter Höhe erreichen, ihre Täler münden als Fjorde im Pazifik, so daß man an Norwegen erinnert wird. Wie gewaltig auch die Binnenseen Kanadas sind, beweist die Tatsache, daß z. B. der Große Sklavensee sowohl als auch der Große Bärensee jeder sechszigmal so groß wie der Bodensee sind und der Freistaat Sachsen zweimal in ihnen Platz hätte. Die Hudsonbai im Osten des Landes ist halb so groß wie das Mittelmeer.

So gegensätzlich wie der topographische Charakter Kanadas ist auch sein Klima. Wenngleich z. B. die Städte Montreal und Ottawa der Breitenlage von Mailand, Quebec der von Basel, Winnipeg und Vancouver der von Heidelberg entsprechen, so sind hier die Jahresdurchschnittstemperaturen doch wesentlich niedriger und die jahreszeitlichen Gegensätze viel schroffer. Die kontinentale Masse Kanadas mit den hohen Randgebirgen und der Einfluß des Polarmeeres sowie anderer kalter Meeresströmungen sind die Ursachen dafür, daß die Winter in Ost- und Mittelkanada strenger und die Sommer heißer als auf den gleichen Breitengraden Europas sind. Im südwestlichen Teil der kanadischen Prärie und in dem zum Pazifik abfallenden südlichen Hügelland sind als Folge des dem Golfstrom ähnelnden erwärmenden Einflusses der Japanströmung die Temperaturen ausgeglichen und milde, so daß der Winter hier auch nicht länger als



Ein typisches Bild von der Weizenernte in Kanada. Das Getreide wird nicht erst eingefahren, sondern gleich an Ort und Stelle gedroschen

Aufn. Scherl-Bilderdienst (2), Weltbild (2)  
Kartenzzeichnung Ergener



Das Zeltlager eines kanadischen Hochländerregiments. Die Kanadier werden ebenso wie die anderen Völker des Britischen Weltreichs als Kanonenfutter für Churchills Ziele mißbraucht

## Zwischen USA und England

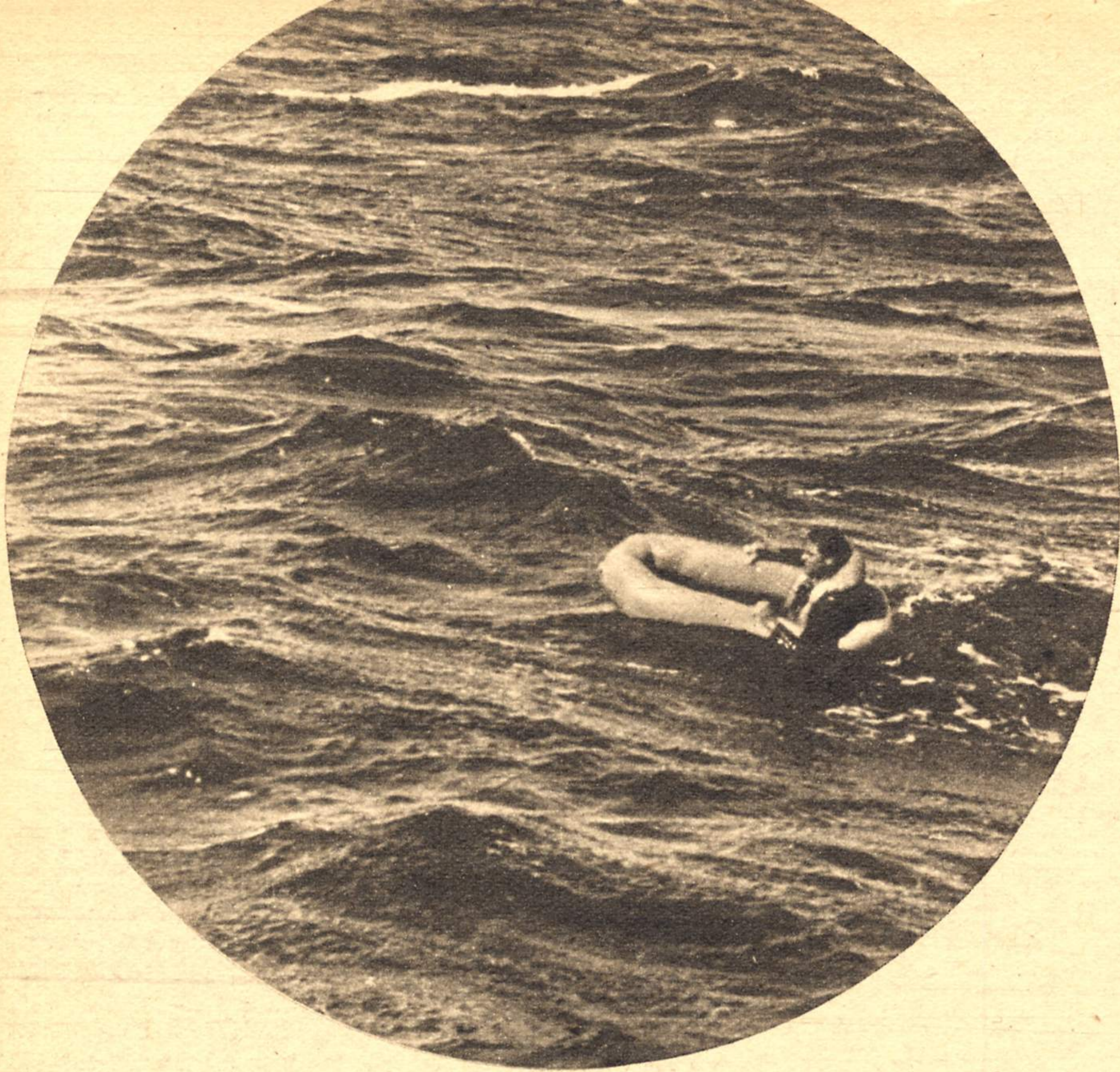
Der Eigenart dieses mit agrarischen und forstwirtschaftlichen Gütern sowie mit Bodenschätzen außerordentlich begnadeten Landes ähnelt die politische Eigenwilligkeit. In Ottawa ist man mit der Politik Londons oft nicht einverstanden. So hat die kanadische Regierung es z. B. seinerzeit abgelehnt, dem berühmten Locarno-Vertrag beizutreten, obwohl Kanada das schmachvolle Versailler Diktat noch selbständig unterzeichnet hatte. Mit Washington, Tokio und Paris hat Kanada schon frühzeitig eigene diplomatische Vertretungen unterhalten. Als bereits Anfang 1939 der englandhörige kanadische Ministerpräsident Mackenzie King gegenüber den Kriegsgerüchten den Satz aus dem Marinegesetz von 1910 zitierte: „Wenn England sich im Krieg befindet, befinden wir uns auch im Krieg und sind einem Angriff ausgesetzt“, forderte ein Teil der Abgeordneten, man solle Kanada zum unabhängigen Königreich und zu einem neutralen Staat proklamieren. Eine Folge dieser Divergenzen zwischen London und Ottawa war sicher der mit großer Propaganda und feierlichem Pomp inszenierte Besuch König Georgs VI., der überhaupt als erster englischer König seinen Fuß auf amerikanischen Boden setzte und am 17. Mai 1939 fast auf der gleichen Stelle in Kanada landete,

Fortsetzung auf Seite 497

Unten: Einer der riesigen Saugfördertürme für Getreide in Montreal. Aus ihnen wurde vor dem Krieg der Weizenbedarf vieler Länder gespeist. Infolge der Sperre, die Deutschlands Seestreitkräfte und Luftwaffe zwischen Kanada und die britische Insel gelegt haben, hat die Wirtschaft des Landes bereits großen Schaden erlitten, und viele für England bestimmte Getreidedampfer sind niemals ans Ziel gelangt







Im ungleichen Kampf gegen eine feindliche Übermacht erhielt ein deutsches Jagdflugzeug über der Nordsee so schwere Treffer, daß der Flugzeugführer in 2000 Meter Höhe mit dem Fallschirm abspringen mußte. Eineinhalb Stunden trieb er im kleinen Schlauchboot in der unruhigen See. Ein winziger Punkt in der unendlich scheinenden Wasserwüste. Dank der vorzüglichen Sicherungsmaßnahmen im Nordseeraum wurde der Fliegerleutnant schließlich von einem U-Boot-Jäger gesichtet und wohlbehalten geborgen. — Im Kreis: Die Fernbildlinse holt den schon recht erschöpft in seinem Schlauchboot sitzenden Flieger auf Erkennungsnähe heran. Rechts: Der U-Boot-Jäger hat den Schiffbrüchigen erreicht. Mit festem Griff packt der Leutnant den ihm vom kleinen Schiff aus zugereichten Bootshaken. Wenige Minuten später ist er gerettet



# Gerettet!

Deutscher Jagdflieger wird von einem U-Boot-Jäger geborgen

Rechts: Aus dem Jagdfliegerhorst kam inzwischen eine Maschine herangebraust, um den geretteten Kameraden heimzuholen. Zwei Ehrenrunden über dem U-Boot-Jäger, ein frohes Winken von Bord zu Bord — morgen schon wird Leutnant B. wieder am Feind sein



Oben: Die Uniform ist wieder trocken und sauber gebügelt, die Mütze vom Kommandanten ausgeliehen. Ein steifer Grog hat für die innere Erwärmung gesorgt. Nun steht der Gerettete auf Deck, und der Signalgast schildert ihm ausführlich, wie er ihn vom Ausguck aus in der Ferne ausgemacht hat

Aufn. PK Tischer-Scherl

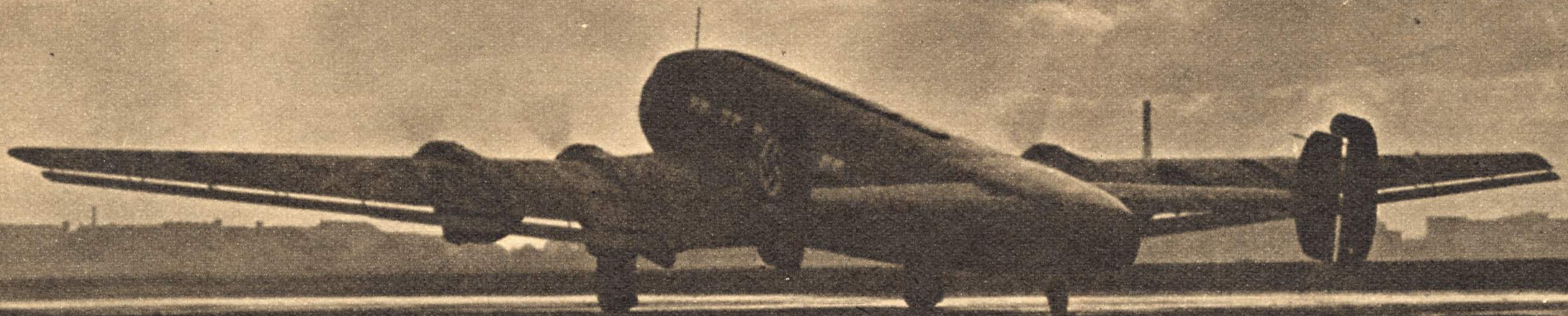


Der Hafen ist erreicht, jetzt heißt es, Abschied nehmen. Zwei Jäger, der eine zur Luft, der andere zu Wasser, schütteln sich in herzlicher Kameradschaft noch einmal die Hand. Die Mütze hat wieder ihren alten „Stammsitz“ erhalten. „Hals- und Beinbruch!“ — die Wege der beiden trennen sich — neuen



GERHARD MEYER:

# Der Weg der Riesen

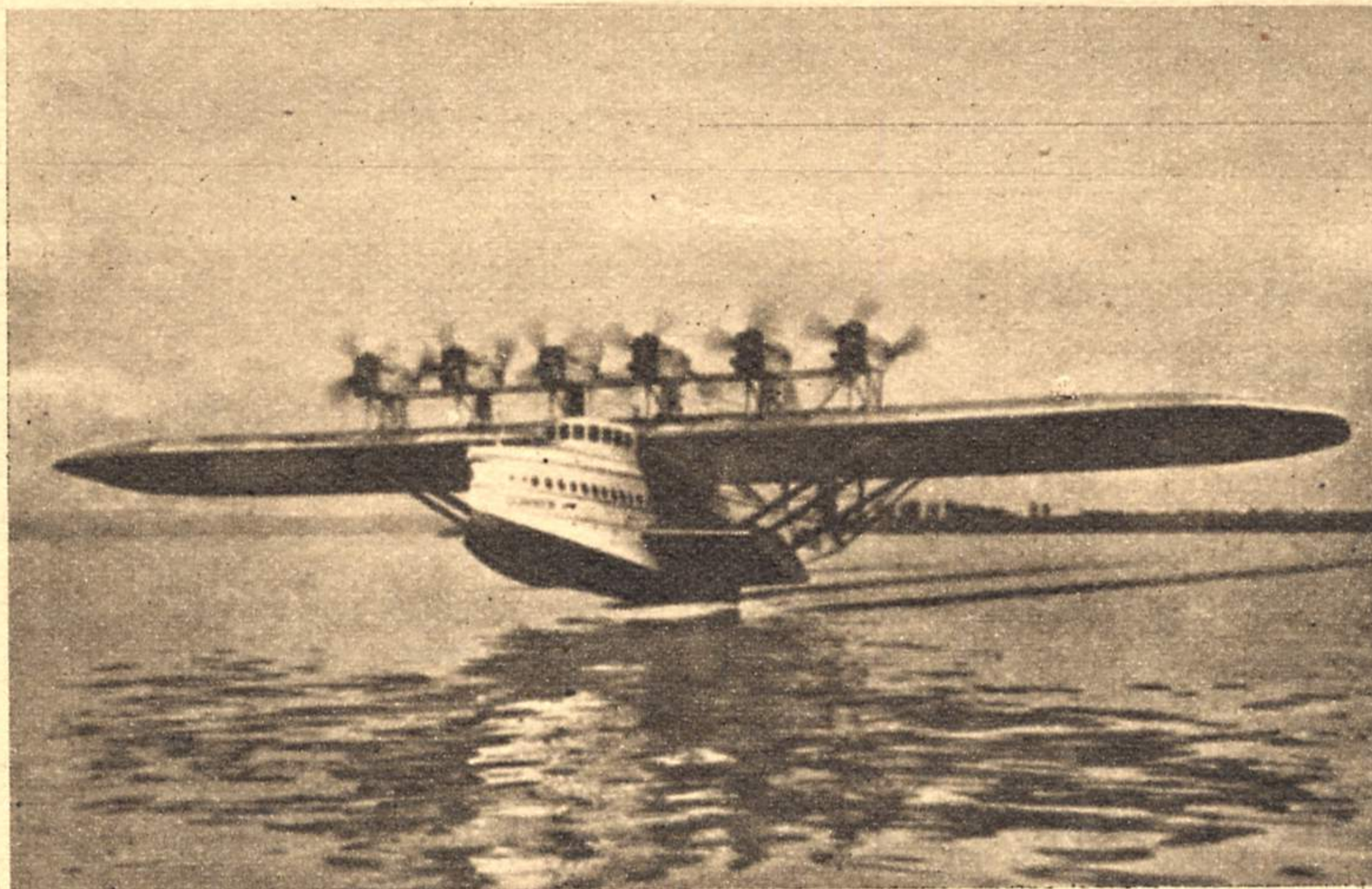


Deutschland, das die schnellsten und stärksten Jagdflugzeuge und die gefürchtetsten Kampfflugzeuge baute, schuf auch die Großflugzeuge, für die kein Winkel des Feindlandes unerreichbar ist. Unter den deutschen Landstreckenbomben nannte der Heeresbericht an erster Stelle den Focke-Wulf „Condor“, ein Flugzeug, das ähnlich wie andere deutsche Großflugzeuge ein Baumuster zum Vater hatte, das ursprünglich im friedlichen Wettbewerb die deutsche Fahne auf den Weltstrecken des Luftverkehrs zeigen sollte. Seine Flügel klaffern über eine Spannweite von 33 Metern. Welch ein gewaltiger Abstand zwischen diesem Wunderwerk neuzeitlicher Flugtechnik und den plumphen Riesen des Weltkriegs, die im Herbst 1917 gegen England starteten. Der Rückblick auf die fliegenden Ungeheuer, die damals schon das Wetterleuchten einer neuen Zeit über der Insel entfachten, bringt jedoch einige Überraschungen. Diese Riesen waren keineswegs kleiner, sondern sogar noch größer als unsere heutigen Großflugzeuge. Spannweiten von mehr als 40 Meter waren keine Seltenheit. Wo bleibt da die Überlegenheit der modernen Technik?

Das Bild ändert sich jedoch sofort beim Vergleich der Gewichte. Das letzte Flugzeug aus der berühmten Reihe der Staakener Zeppelinwerke wog 14 Tonnen. Wenn der Condor jedoch anrollt, dann setzen sich 17 Tonnen in Bewegung. Dabei hat aber, um den Vergleich noch grotesker zu gestalten, das Staakener Flugzeug 332 Quadratmeter tragende Fläche, während der Condor mit 184 Quadratmetern auskommt. Nun wird der Unterschied klar. Wir verrichten heute mit dem halben Aufwand eine viel größere Arbeit als das Riesenflugzeug des Weltkriegs. Trotzdem donnerten diese alten Recken mehr als einmal mit einer durchschnittlichen Bombenlast von 1150 Kilogramm über eine Flugstrecke von durchschnittlich 500 Kilometer gegen die feindliche Insel. Die Engländer und namentlich ihre Flugzeugbauer waren nicht wenig überrascht, denn wenige Jahre zuvor hatte einer ihrer angesehensten Forscher, der große Lanchester, ein wichtiges technisches Gesetz formuliert, aus dem einwandfrei hervorging, daß es Großflugzeuge niemals geben werde. Wenn nämlich, so sagte sich Lanchester, irgendein Flugzeug um ein beliebiges Vielfaches vergrößert werden soll, dann müssen die Flügel nicht allein länger, sondern auch breiter werden. Holme, Rippen, Streben und Drähte aber müssen sogar auch noch in die Dicke oder Höhe wachsen. Im gleichen Maße nimmt natürlich ihr Gewicht zu. So kommt es, daß bei Verdoppelung der Abmessungen zwar die Spannweite des ursprünglichen Flugzeugs zweimal so groß, die Flügelfläche und damit der Auftrieb aber

achtmal so groß werden. Das ist natürlich sehr unangenehm. Denn wenn das Gewicht des Flugzeugs schneller wächst als sein Auftrieb, dann muß einmal der Augenblick kommen, wo das Gewicht des Flugzeugs selbst gerade so groß ist wie der Auftrieb, den es erzeugen kann. Es könnte also keine Nutzlast mehr schleppen.

Schon die Erbauer der deutschen Riesenflugzeuge merkten, daß dieses Gesetz stimmt, denn die Nutzlast, die die gewaltigen, viermotorigen Doppeldecker mitführen konnten, wurde tatsächlich im Verhältnis zu ihrem Leergewicht immer kleiner. Allerdings nicht ganz so schlimm, wie das Gesetz der kubischen Gewichtsabnahme es vorschrieb. Das liegt daran, daß man bei



12 Motoren von je 600 PS verliehen dem Dornier-Flugboot Do X die Kraft, ein Fluggewicht von 56 Tonnen zu heben. Die Do X lieferte der deutschen Flugtechnik die Grundlagen für den Bau der schnellen Langstreckenflugboote, die schon vor Jahren immer wieder den Atlantik in regelmäßigen Flügen überquerten

Großflugzeugen die Festigkeit der einzelnen Werkstoffe an vielen Stellen besser ausnutzen kann als bei Kleinflugzeugen, so daß sich das Riesenflugzeug doch noch eine günstigere Gewichtsbilanz ertüfeln konnte, als ihm eigentlich zustand.

Aber schon damals mußte sich der scharfsinnige Konstrukteur sagen, daß solche Kniffe nur ein schöner Selbstbetrug waren. Denn der eigentliche Feind, jenes verhängnisvolle Gesetz des kubischen Gewichtszuwachses, saß noch immer auf dem Tyrannenthron. Es mußten ganz andere, ganz neue Wege beschritten werden.

Es läßt sich nun ein weiterer Kopsprung in die nüchterne, technische Gedankenarbeit nicht vermeiden. Wenn das Flugzeug sich vom Boden löst, dann ist natürlich sein Gewicht nicht einfach verschwunden, sondern es muß von irgendeiner Kraft irgendwie gehalten

Das Junkers-Flugzeug Ju 90 gehört zu den modernsten und größten Flugzeugen der Welt. In seiner Ahnenreihe steht auch das dreimotorige Verkehrsflugzeug Ju 52 das immer wieder deutsche Fallschirmjäger an den Feind gebracht hat

Flügel angreifen kann. Rumpf, Fahrwerk und Insassen sind eine sehr unerwünschte Beigabe, die sich hartnäckig an den Flügel klammert und wohl oder übel mitgeschleppt werden muß. Natürlich ächzen die Flügel unter dieser unerwünschten Last und wollen sich kräftig durchbiegen. Man setze einmal mitten auf ein Brett, das zwei Männer an den Enden halten, einen dritten hinauf. Es wird sich ebenso durchbiegen wie der Flügel.

Ein einziger, aber sehr wesentlicher Unterschied besteht allerdings. Das Brett wird an beiden Enden gehalten. Der Auftrieb packt den Flügel aber nicht nur am Ende, sondern er greift mit vielen tausend Armen an jedem einzelnen Punkt der Spannweite an, und zwar faßt er in der Flügelmitte kräftiger zu als an den Flügelenden. Die vielen tausend Arme des Auftriebs kann man sich nun an jeder Flügelhälfte zu einem einzigen vereint denken, der dann aber irgendwo zwischen Flügelwurzel und Flügelspitze anpacken muß, und zwar so, daß an der Flügelwurzel selbst die gleichen Spannungen und Durchbiegungen auftreten, die von der ursprünglichen Kraftverteilung ausgelöst würden.

Die beiden Männer müßten also, um sich weiter in das Gleichnis zu fügen, etwas mehr zusammenrücken. Das ist nun eine etwas komplizierte, im Grunde aber doch sehr einleuchtende Vorstellung, gewissermaßen ein „Ersatzsystem“, wie es sich der Techniker häufig ausknobelt, um sich schwierige Berechnungen zu erleichtern. Alle Flugzeuge, die so aussehen, und das sind z. B. alle üblichen kleinen Flugzeuge (und es waren auch die

Riesen des Weltkriegs), fallen unter das peinliche Gesetz des Herrn Lanchester. Von dieser Form des Flugzeugs oder besser von dieser Art der Lastverteilung mußte sich der Flugzeugbauer also befreien, wenn er die Fesseln des kubischen Gesetzes abstreifen und richtige „Riesen“ bauen wollte.

Auch hier half ein einfacher Kniff. Statt des einen Mannes werden zwei Kinder vom gleichen Gesamtgewicht auf das Brett gesetzt, aber nicht in die Mitte, sondern an beiden Seiten, und zwar genau an die Stelle, an der die beiden Vertreter des Auftriebs das Brett halten. Und was passiert?

Das Brett, das schon bereit war, unter der zu erwartenden Last nachzugeben, sieht sich ebenso wie das Gesetz des Herrn Lanchester geblufft. Denn wie kann es sich nun noch biegen, da Last und Kraft unmittelbar aneinander greifen, oder, wie der Techniker es





mal an die leider so bedeutungsvolle Kostenfrage gedacht werden, die in einem Lande, dessen Luftfahrt unter den Fesseln eines unmenschlichen Friedensvertrages schmachtete, doppelt schwer wog. Zum erstenmal wurden hier in größtem Maßstabe Grundsätze erprobt die als Lebensgesetze des Großflugzeugs erkannt waren. Nun mußte sich zeigen, ob alte oder neue Gedanken den Sieg davontreten würden. Die G 38 siegte! Sie hatte die gleiche Spannweite wie die Riesen des Weltkriegs, mehr als 40 Meter. Ihre Tragfläche war aber schon etwas kleiner: 290 Quadratmeter. Trotzdem war dieses Flugzeug ein gewaltiger Lastenschlepper. 14 400 kg wog es leer, wenn vier Motoren von je 800 PS eingebaut waren. Aber 27 000 kg konnte es als höchstzulässiges Fluggewicht schleppen. Seine Zuladung war also fast ebensogroß wie sein Leergewicht, während sie bei den besten Riesenflugzeugen des Weltkriegs nur ein Viertel des Leergewichts betrug. Kann ein glänzenderer Sieg erfochten werden, zumal die G 38 mit einer Höchstgeschwindigkeit von 228 km/st gegenüber den alten Riesen um fast 100 km in der Stunde schneller war?

Links: Junkers G 38, ein kühnes, aber gelungenes Experiment unternehmungsfreudiger deutscher Flugtechnik. Dieses einst größte Landflugzeug der Welt von 44 m Spannweite und 27 Tonnen Fluggewicht war eine Vorstufe zum Nurflügelflugzeug. Es leistet noch heute als Transportflugzeug der deutschen Luftwaffe wertvolle Dienste

kein Hebelarm mehr vorhanden ist, so daß auch keine „Biegemomente“ mehr auftreten können? Gerade diese Biegemomente aber sind an der Durchbiegung oder am Bruch des Flügels schuld. Sie sind es also, die Dicke und Gewicht des Bretts (oder des Flügels) wesentlich mitbestimmen. Nun, da sie nicht mehr vorhanden sind, kann das Brett auch viel dünner werden, ohne daß es unter der Last durchbricht.

Das also ist der Weg. Man muß der Kraft immer unmittelbar die Last entgegensetzen, und da die Auftriebskräfte im wirklichen Flugzeug nicht nur an einem Punkt, sondern, wie gesagt, über die ganze Spannweite angreifen, müssen die Lasten von Rumpf, Motoren, Fahrwerk, Besatzung, Fracht auch möglichst über den ganzen Flügel verteilt werden. Das Gesetz des kubischen Gewichtszuwachses verblaßt nun zu einem haltlosen Schemen. Das neue Großflugzeug aber, das aller düsteren Prophezeiungen spottet, ist entdeckt. Im Idealfall wäre es das Nurflügelflugzeug. Natürlich wurde auch versucht, den Nurflügel zu bauen. Professor Junkers war der Mann, der ihm am zielbewußtesten zustrebte. Noch heute dröhnen die Motoren der G 38, des Flugzeugs, das als letzte Stufe zum Nurflügel gedacht und mit seinen 44 Metern Spannweite einmal das größte Landflugzeug der Welt war, über den deutschen Gau. Der Bau dieses Flugzeugs war eins der kühnsten Wagnisse, zu dem sich die Flugtechnik jemals bereit erklärte. Es soll dabei nicht ein-

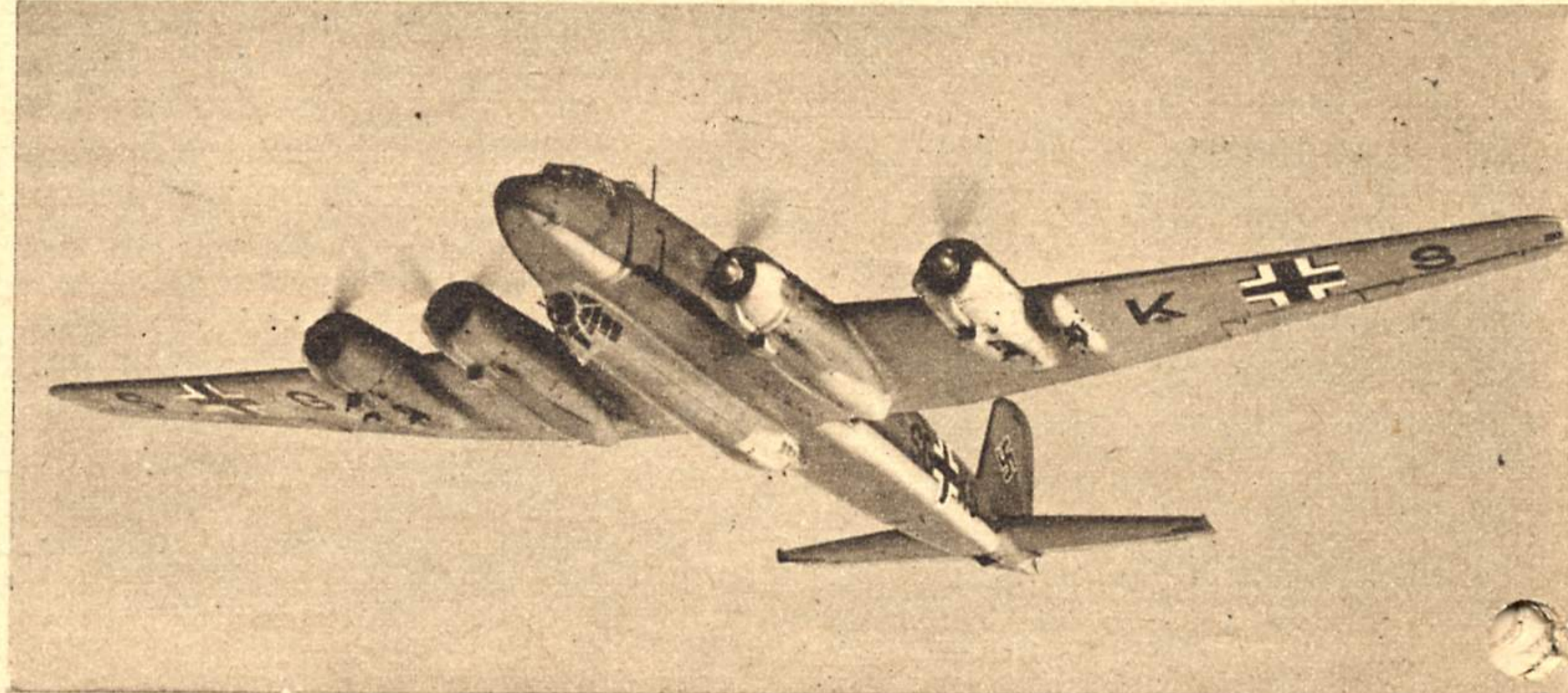


Werkaufnahme JFM (3), Dornier (1), Focke-Wulf (1), Zeichnung Wenzlow

Was die G 38 unter den Landflugzeugen bedeutete, das war die Do X für die Wasserflugzeuge. Wenn auch dieses Großflugboot heute in die Reihe der sagenhaften Gestalten aufgerückt ist, so steht es unsichtbar doch noch im Brennpunkt des Interesses, denn noch immer zehrt der Großflugzeugbau der Welt von den Erfahrungen dieses ersten und noch heute einzigartigen Riesen. Sein größtes Fluggewicht von 56 Tonnen, von denen 24,5 auf die Zuladung entfallen, wird auch heute nur noch von ganz wenigen Großflugbooten erreicht. Die Abmessungen dieses zwölfmotorigen Flugboots, 28 Meter Spannweite

und 454 Quadratmeter Flügelfläche, sind auch heute nur vereinzelt übertraffen. Schon mit der Do X konnten bei etwa 48 Tonnen normalem Fluggewicht 10 Tonnen Zuladung über 1500 Kilometer befördert werden. Die längste Flugstrecke bei diesem Fluggewicht betrug nicht weniger als 3000 Kilometer. Wenn man fragt, warum die Do X heute zu den Veteranen gehört, dann gibt es darauf viele Antworten. Man braucht heute keine 12 Motoren mehr, um 52 Tonnen zu heben. Auch 450 Quadratmeter Tragfläche erscheinen dem heutigen Flugzeugbauer etwas reichlich. Die Höchstgeschwindigkeit von 216 Stundenkilometer genügt andererseits nicht, denn heutige Großflugboote, wie sie z. B. zwischen Lissabon und New York verkehren, erreichen mühelos 420 km/h Geschwindigkeit bei 38 Tonnen Gesamtgewicht.

Die Entwicklung war, nachdem deutsche Riesen das Eis gebrochen hatten, schnell vorangegangen. Die Amerikaner brauchten Boote, die mehr als 3000 Kilometer über die Wasserwüsten des Stillen Ozeans zurücklegen konnten. In den Clipper-Flugbooten, von Glenn Martin und Sikorsky gebaut, wurden sie geschaffen.



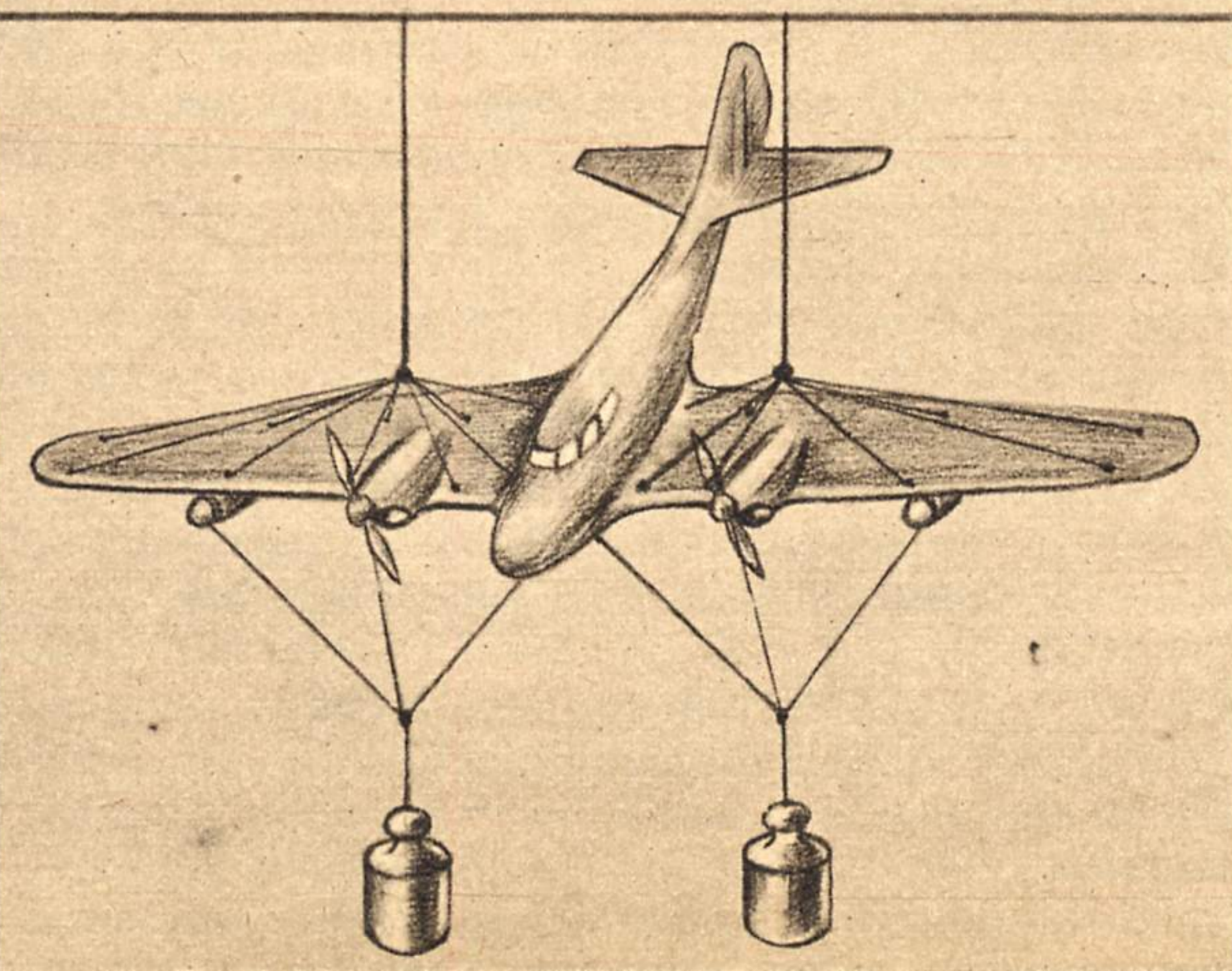
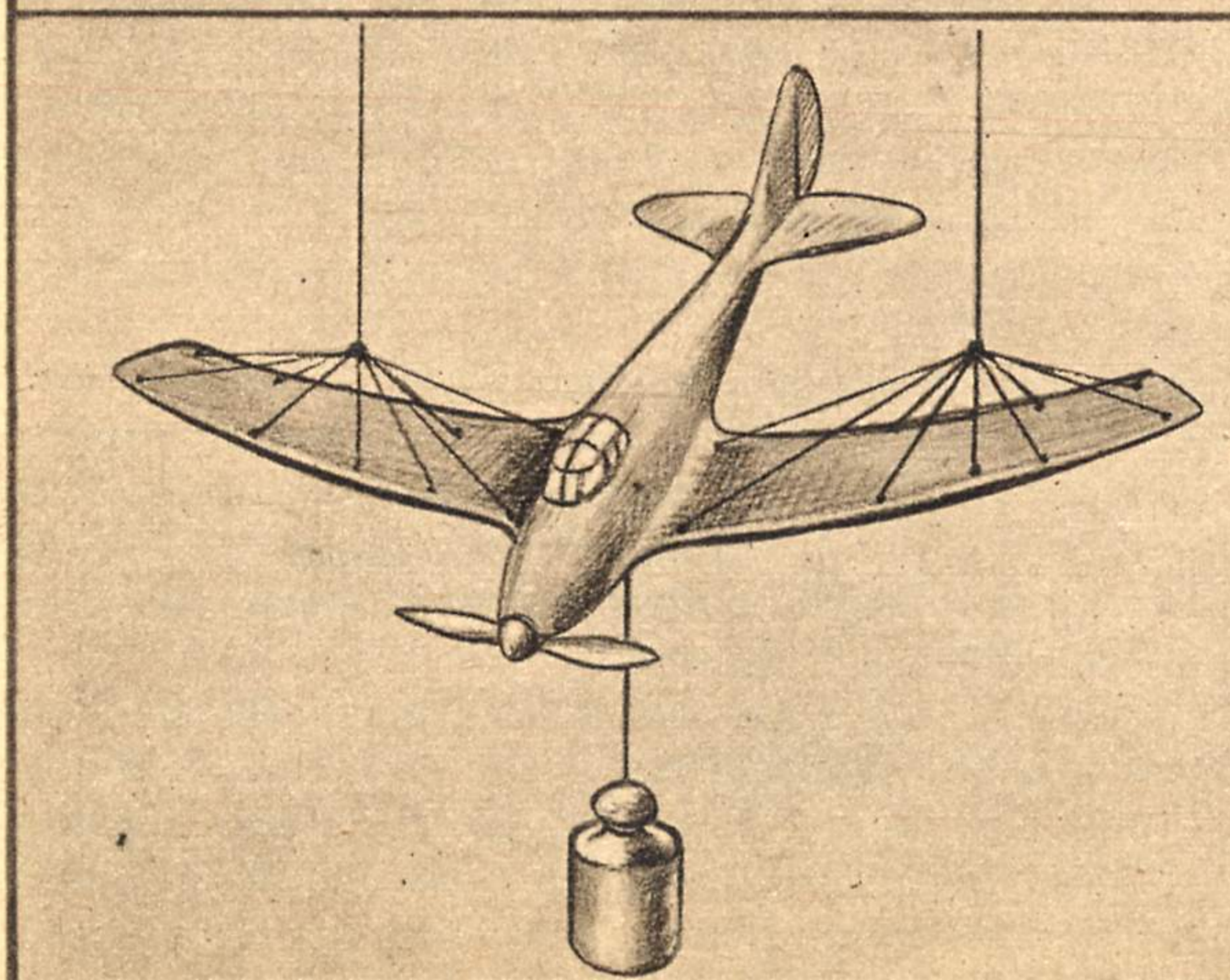
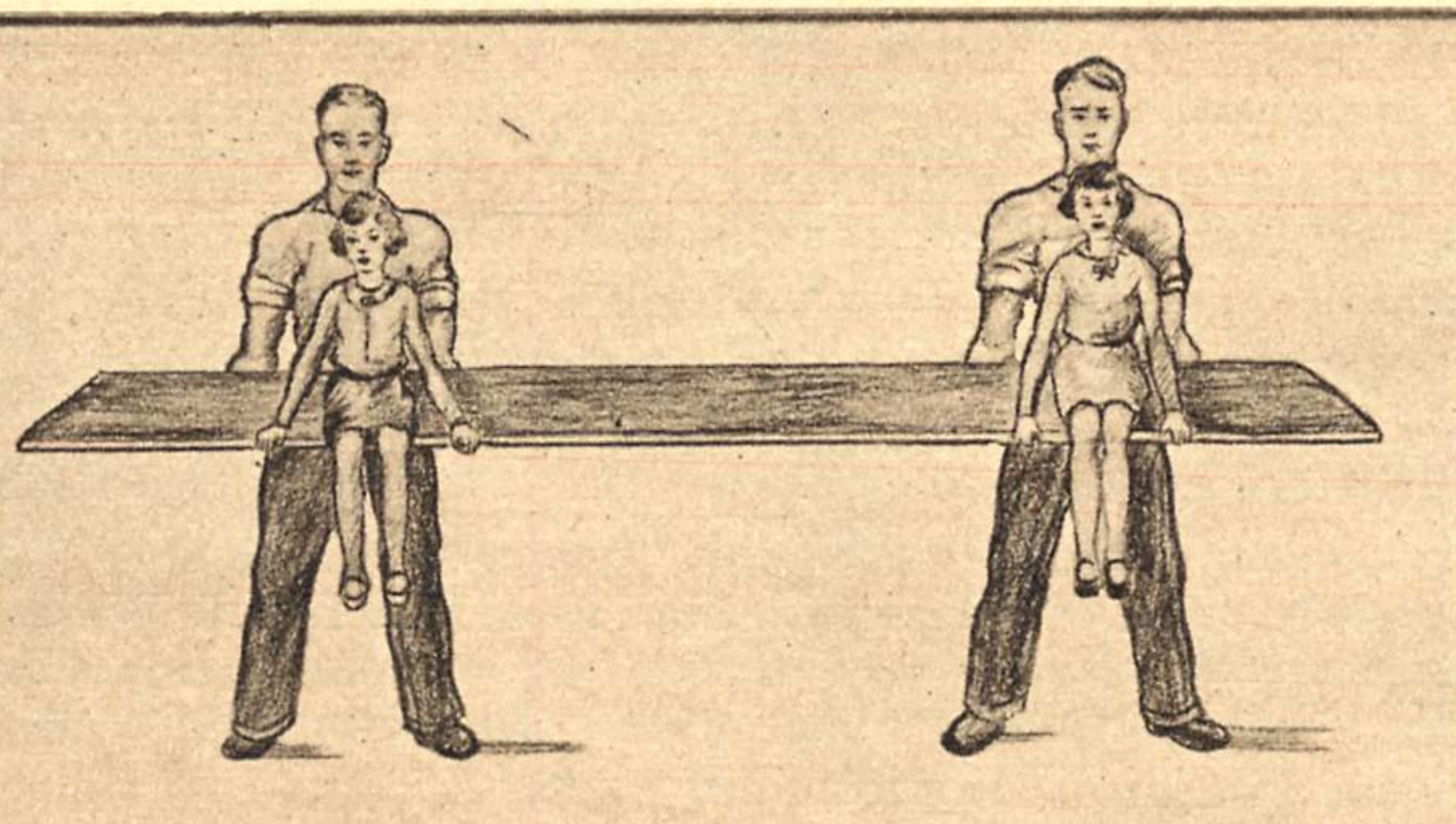
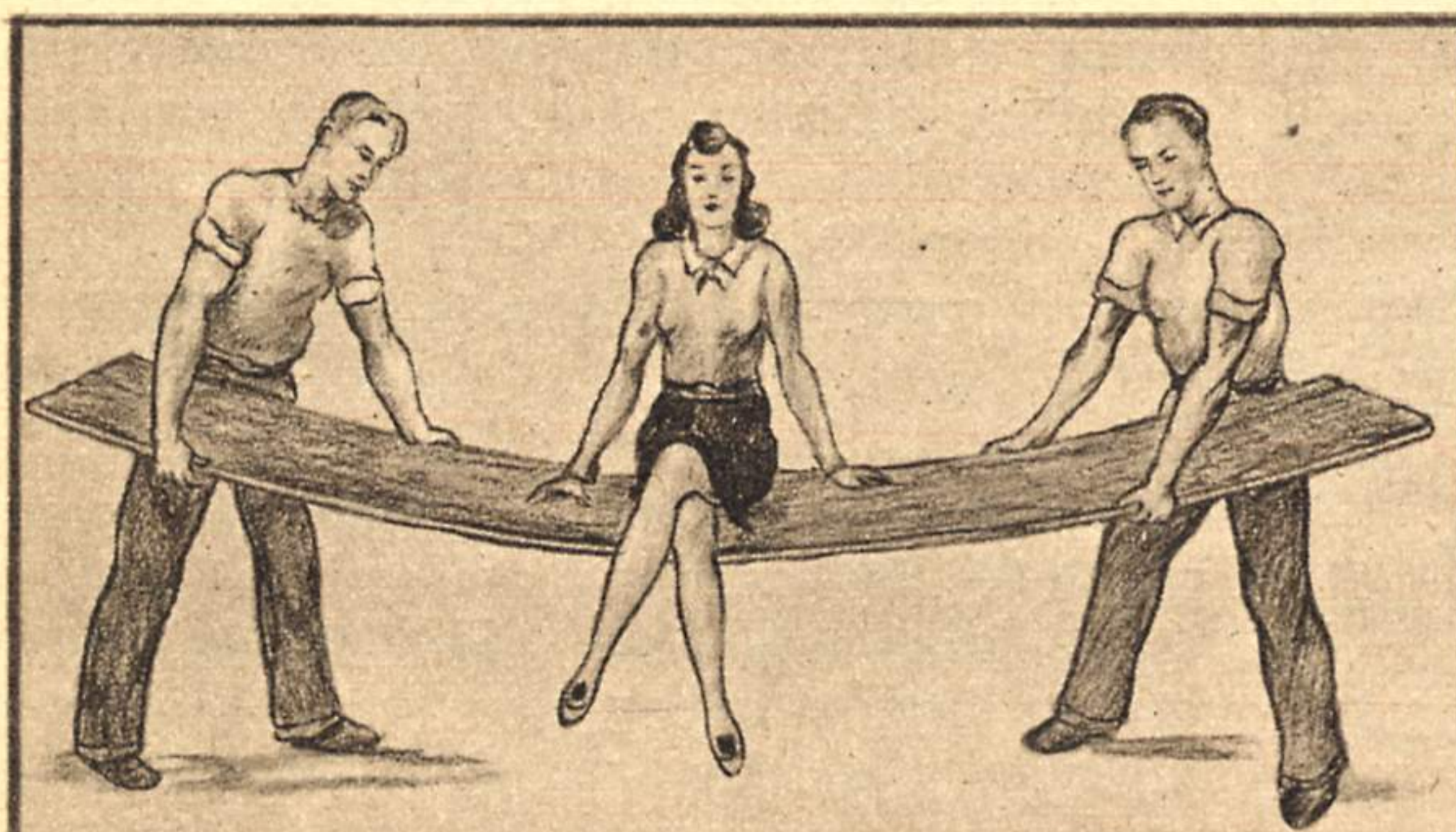
Im Frieden wurde der Focke-Wulf-Condor geschaffen und setzte die Welt durch seine großartigen Langstreckenflüge in Erstaunen. Im gegenwärtigen Kriege hat er sich in das Fernkampf-Flugzeug der deutschen Luftwaffe verwandelt, das britischen Geleitzügen schon oft zum Verderben wurde

Links: Das Nurflügelflugzeug J 1000 sollte die schöpferischen Gedanken von Professor Junkers zur letzten Reife bringen. Der Nurflügel galt für ihn als das wirtschaftlichste Verkehrsflugzeug. Neue und dringlichere Aufgaben des deutschen Flugzeugbaus ließen diese Pläne nicht mehr zur Ausführung kommen. Die J 1000 blieb ein Modell

Schließlich rief man nach größten Bombern. Die „Fliegenden Festungen“ tauchten auf, viermotorige Riesenflugzeuge mit Motoren zwischen 800 und 1000 PS und Fluggewichten zwischen 17 und 20 Tonnen. Diese Flugzeuge sind weder größer noch schwerer als der Focke-Wulf-Condor oder die Ju 90 und kommen ihnen an Schnelligkeit nicht einmal gleich.

Auch das neueste Riesenflugzeug der Amerikaner mit 65 Metern Spannweite und 75 Tonnen Fluggewicht kann uns Deutschen keine übermäßige Bewunderung ablocken. Seit zwei Jahren wurde an ihm gebaut. Aber noch heute ist nicht zuverlässig bekannt, ob es überhaupt schon einen Probeflug abgelegt hat. Statt dessen vernimmt man, daß an einen Serienbau dieses Überflugzeugs nicht gedacht ist. Auch ihm scheint damit das Schicksal zuteil zu werden, das schon so viele Giganten erwartete. Sie eilen ihrer Zeit zu weit voraus und enden in einem Museum. Der deutsche Flugzeugbau hat diese Erfahrungen hinter sich. Auch er wird in Zukunft schnellere, größere und noch kampfkraftigere Flugzeuge herausbringen. Aber die werden in kein Museum einziehen. Es sei denn in die Ruhmeshalle des deutschen Sieges.

Zur nebenstehenden Zeichnung: Den Auftrieb, der über die ganze Flügelspannweite verteilt ist, kann man sich in einem Punkte an jeder Flügelhälfte vereint denken. In diesen beiden Punkten ist also das Flugzeug scheinbar aufgehängt. Beim einmotorigen Flugzeug (1) liegt dann der Rumpf auf dem Flügel wie ein Gewicht auf einem Brett, das an beiden Seiten von zwei Männern gehalten wird. Brett und Flügel biegen sich durch. Beim zweimotorigen Flugzeug ist nicht nur der Auftrieb, sondern auch das Gewicht über die Spannweite verteilt. Die außen am Flügel hängenden Gewichte (Bomben und Motorgondeln) gleichen die innen liegenden Gewichte (Rumpf) so aus, als hinge ihr Gesamtgewicht genau unter dem Punkt, an dem das Flugzeug vom Auftrieb gehalten wird. Der Flügel kann sich also ebensowenig durchbiegen wie ein Brett, auf dem die Gewichte genau an den Stellen lagern, an denen das Brett von den beiden Männern gehalten wird.







OBERST RIECKHOFF

MAJOR TRAUTLOFT

# DEM TAPFEREN GEBÜHRT DER SIEG

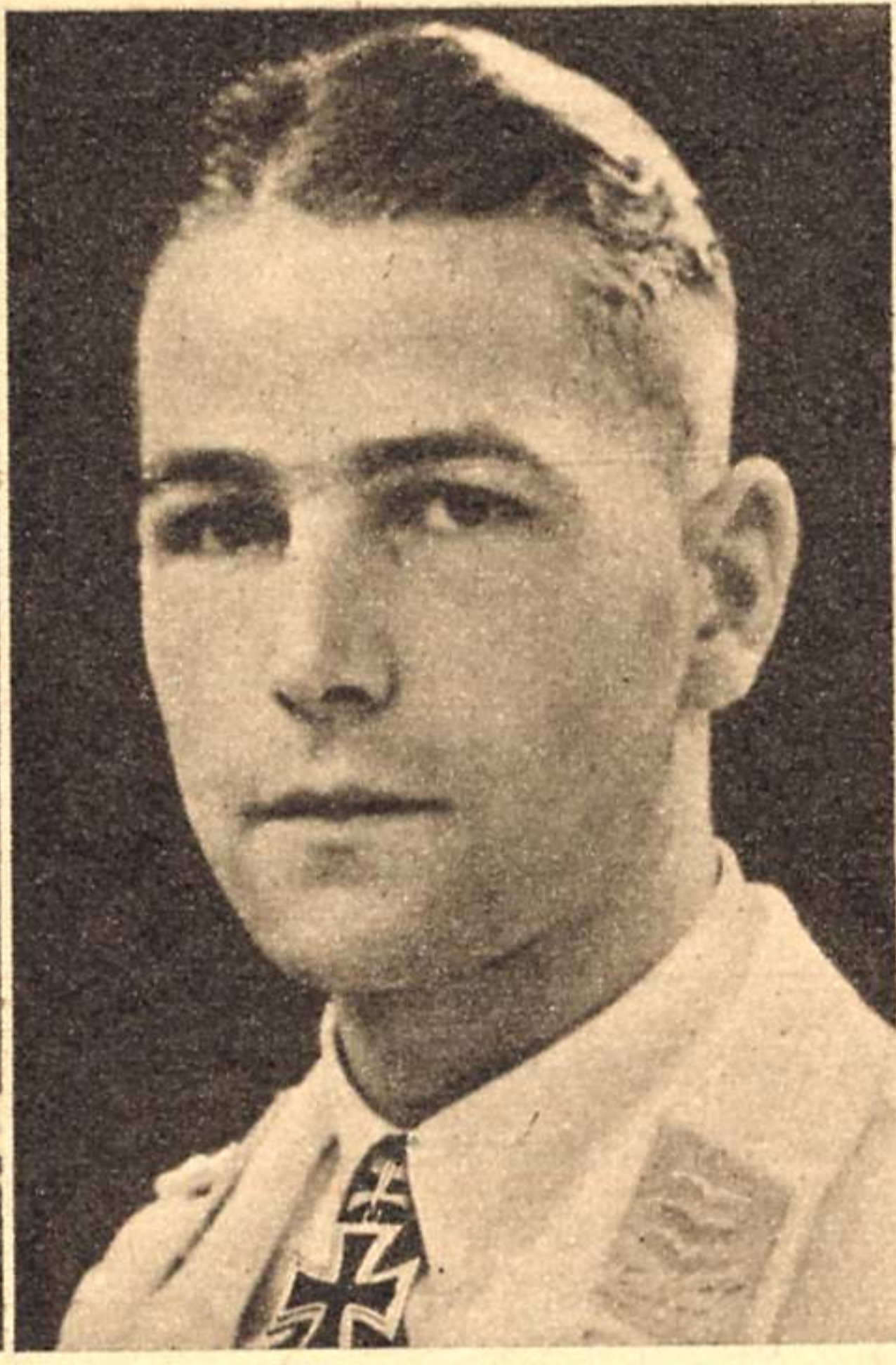
Aufn.: Scherl-OKW (9), PK Bankhard, PK Mühlbradt, PK Scholz (sämtl. Scherl), Sönnke-Danzig



HAUPTMANN KAMINSKI



HAUPTMANN STAMS



HAUPTMANN THIEL



OBERLEUTNANT DOUS



OBERLEUTNANT PHILIPP

Der Führer und Oberste Befehlshaber hat Oberleutnant Philipp als 33. Offizier der deutschen Wehrmacht anlässlich seines 62. Luftsieges das EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES verliehen



OBERLEUTNANT EPPEN



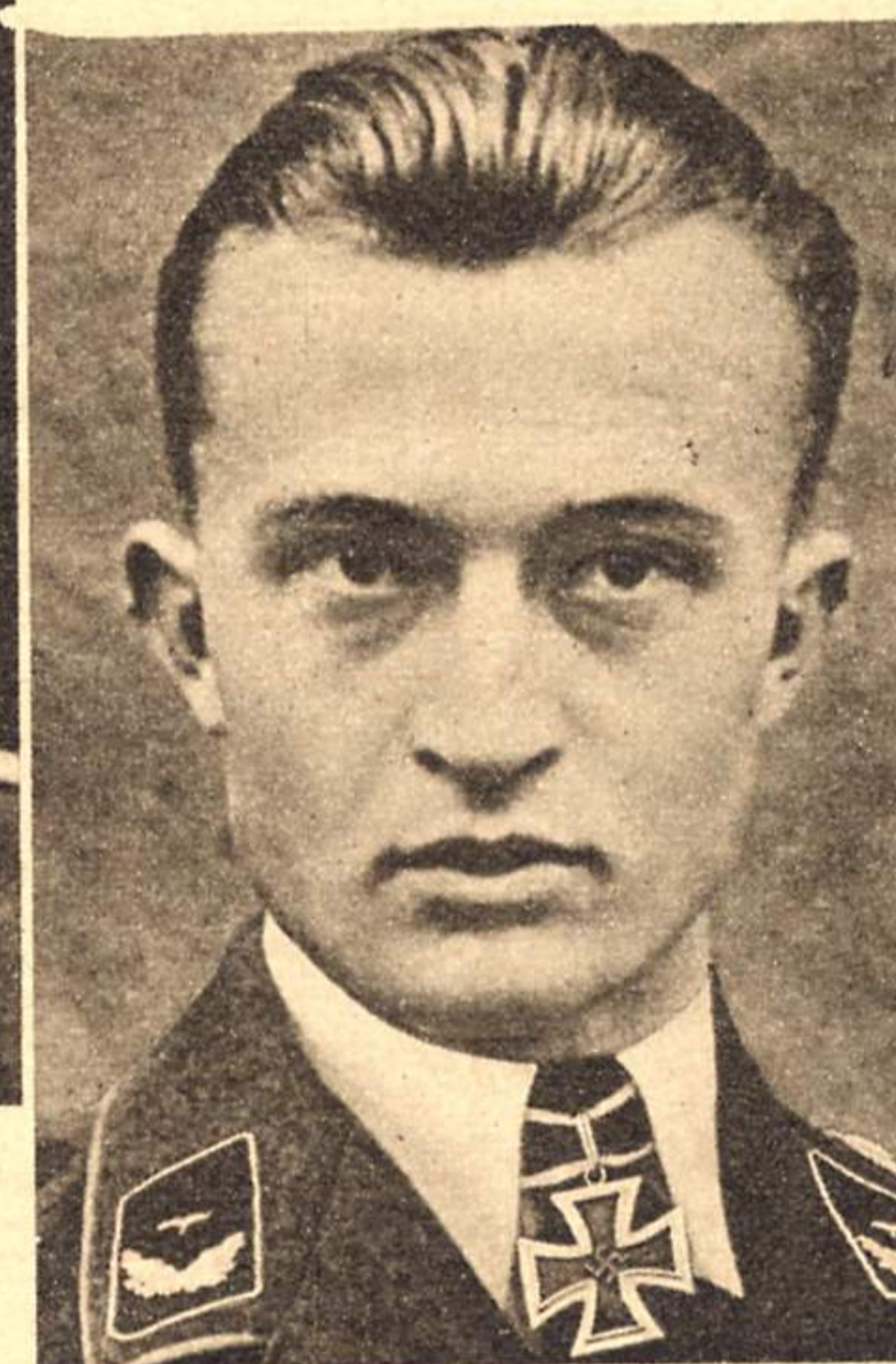
OBERLEUTNANT FRANZISKET



OBERLEUTNANT REDLICH



LEUTNANT BRENNER



LEUTNANT ERICH SCHMIDT



STABSFELDWEBEL NACKE

## WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Oberst Rieckhoff, Kommandeur eines Kampfgeschwaders, ist durch seine persönliche Einsatzbereitschaft seiner Truppe stets ein leuchtendes Vorbild gewesen und hat in kühnen Tiefangriffen, an der Spitze seines Geschwaders fliegend, schlachtentscheidende Erfolge erzielt. Larissa, die Kämpfe um den Peloponnes und um die Insel Kreta sowie die Angriffe auf die englische Mittelmeerflotte sind Ruhmestaten des Geschwaders, die seiner Führung und seinem todesmutigen Einsatz zuzuschreiben sind. — Major Trautloft, Kommandeur eines Jagdgeschwaders, hat in mehr als 300 Feindflügen 20 feindliche Flugzeuge in harten Luftkämpfen zum Absturz gebracht. Bei Tiefangriffen und Bombenflügen im Westen und Osten hat sein Geschwader, durch seine persönliche Tapferkeit und sein unerschrockenes Draufgängertum mitgerissen, hervorragende Erfolge erzielt. Insgesamt hat sein Geschwader bisher über 1000 Abschüsse erzielt, davon über 600 an der Ostfront. — Hauptmann Kaminski, Gruppenkommandeur in einem Zerstörergeschwader, hat, obwohl in diesem Kriege schon viermal verwundet, zahlreiche Luftsiege errungen. Während des Fallschirmunternehmens gegen den Kanal von Korinth zerstörte er einen englischen Panzer und fünf mit Truppen besetzte Lastwagen und setzte beim Einsatz gegen Kreta drei Geschütze außer Gefecht. Gekrönt wurden seine Erfolge durch den kühnen Angriff auf sowjetische Flugplätze bei Lunna, bei dem er mit seiner Gruppe 11 Feindflugzeuge abschoß und 51 Maschinen am Boden vernichtete. — Hauptmann Stams, Gruppen-

in zahlreichen Feindflügen gegen England und gegen die Sowjetunion durch seine nie erlahmende Einsatzfreudigkeit und beispielhafte Tapferkeit hervorgeraten. Obwohl er bei seinem letzten erfolgreichen Angriff durch Erdbeschuß schwer verwundet wurde, brachte er sein Flugzeug mit glatter Landung zum Einsatzhafen zurück. — Hauptmann Thiel, Staffelpilote in einem Kampfgeschwader, hat in über 100 Feindflügen an der Spitze seines Verbandes bedeutende Erfolge errungen. In kühnen Angriffsflügen gelang es ihm u. a., eine bedeutende Flugzeugzellenfabrik sowie einen Flugplatz in England vernichtend zu treffen. — Oberleutnant Dous, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, in 100 Feindflügen auf allen Kriegsschauplätzen bewährt, hat sich besonders im Südostinsatz ausgezeichnet. Bei rücksichtslos durchgeführten Angriffen auf eine zurückflutende australische Division bei Larissa und durch seinen Angriff auf den Flugplatz Argos leistete er hervorragende Waffentaten. — Oberleutnant Eppen, Staffelpilote in einem Sturzkampfgeschwader, hat sich in weit über 100 Feindflügen bewährt. In die Kämpfe der Gebirgs- und Panzerdivisionen in Griechenland griff er entscheidend ein; vielfach wurde dadurch erst der weitere Vormarsch der Truppe ermöglicht. Er versenkte mit seiner Staffel einen Zerstörer und 10 Schiffe von insgesamt 50 000 BRT. — Oberleutnant Franzisket, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, gelang es, in zahlreichen Luftkämpfen gegen den englischen Gegner im Westen und in Nordafrika bisher 21 Flugzeuge abzuschießen. Besonders hervorzuheben ist ein Luftkampf, bei dem er seinen

Gegner im Abschluß rammte und trotz beschädigter eigener Maschine kurz darauf ein zweites Flugzeug zum Absturz brachte. — Oberleutnant Redlich, Staffelpilote in einem Jagdgeschwader, hat sich im Begleitschutz für Stukaverbände bewährt. Seinem unerschrockenen Eingreifen in die Luftkämpfe in Nordafrika, insbesondere bei Tobruk, ist es zu verdanken, daß die Überlegenheit der feindlichen Luftwaffe beseitigt werden konnte. Er hat bisher 20 Luftsiege errungen und 5 Flugzeuge am Boden zerstört. — Leutnant Brenner, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, ist ein auf allen Kriegsschauplätzen hervorragend bewährter Offizier, der in über hundert Feindeinsätzen seinen unbeugsamen Willen, den Gegner vernichtend zu treffen, erwiesen hat. Unter anderen hat er im Seegebiet um Kreta in schwerstem Flakfeuer einen englischen Kreuzer versenkt. — Leutnant Erich Schmidt, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat in Luftkämpfen 30 Flugzeuge, davon 17 jenseits des Kanals, in schwieriger Lage abgeschossen. Bei seinem ersten Einsatz im Osten errang er an einem Tage vier Luftsiege und führte zugleich mehrere erfolgreiche Tiefangriffe gegen Erdziele durch. — Stabsfeldwebel Nacke, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, steht mit über 100 Feindflügen an der Spitze des fliegenden Personals seines Kampfgeschwaders. Durch seine Teilnahme an einem schweren Angriff auf eine Schiffswerft in England, die restlos zerstört wurde, krönte er die ununterbrochene Reihe seiner kühnen und erfolgreichen Waffentaten.





# Sein letzter Flug

## Kameradschaft über den Tod hinaus

Nach einem Gefechtsbericht erzählt  
von Fritz Meichner

... Da, beim zweiten Anflug schlugen Flammen aus der britischen Maschine. Sie brannte, sie stürzte! Durch die dunkle Nacht fiel sie flammend zu Boden ...

Die Unteroffiziere Lindner und Engmann, Bordmechaniker und Bordfunker ihres Staffelpilots Oberleutnant B., haben sich vor kurzem die zweite und dritte Schwinge auf den Spiegel ihres Waffenrockes und den Stern auf ihre Schulterstücke setzen dürfen. Sie haben wegen ihres tapferen und kameradschaftlichen Verhaltens die besondere Anerkennung ihres Kommandeurs und ihres Flottenchefs gefunden. Wenn man sie nach dem Anlaß dieser Auszeichnung fragte, würden sie wahrscheinlich antworten, sie hätten weiter nichts getan, als was für jeden anständigen Soldaten eine Selbstverständlichkeit ist. Und doch verdient ihr mutiger Einsatz in seinen Einzelheiten festgehalten zu werden.

Sie waren gute Kameraden von vielen früheren Flügen her, der Oberleutnant und Staffelpilot B., der Bordmechaniker Lindner und der Funker Engmann. Schon oft hatten sie in ihrem Sturzkampfflugzeug den Weg über die See genommen, schon manches Mal das befohlene Ziel im Sturzflug angesteuert und militärische Anlagen der britischen Insel vernichtend getroffen. Gemeinsam hatten sie dem Tod ins Auge gesehen.

So starteten sie auch an diesem Abend zum Nacheinsatz gegen England. Sie wußten, daß der Feind mit allen Mitteln versuchen würde, sie an der Erfüllung ihres Auftrages zu hindern oder ihnen doch wenigstens die Heimkehr unmöglich zu machen. Aber sie konnten sich aufeinander verlassen, in guten wie in bösen Augenblicken. Daß ihre Kameradschaft auf diesem Flug, dem letzten, den sie gemeinsam antreten durften, sich aufs höchste bewähren sollte, wußten sie freilich nicht. Unter ihnen lag die See. Rings um die Männer war Nacht. Ab und zu unterbrochen von den Blitzen der Scheinwerfer, dem Aufleuchten krepierender Flakgeschosse.

Mit jeder Minute, mit der sie sich der Insel näherten, wurden die Sterne heller. Sie erkannten die Küste, sie ließen Städte, Dörfer, Felder und Wälder hinter sich. Angestrengt sahen sie in die Nacht, nur von dem einen Gedanken erfüllt, das Ziel ausfindig zu machen.

Plötzlich erkannten sie unter sich einen Flugplatz. Matt hoben sich aus dem Dunkel die Gebäude und Abstellplätze heraus. Deutlicher zeichneten sich die Umrisse des Rollfeldes ab. Das war das Ziel! Wortlos wies der Bordmechaniker mit der Rechten in die Tiefe, noch rührte sich da unten nichts. Die Überraschung war also gelungen.

„Es ist soweit!“ Mit diesem kurzen Satz unterbrach Oberleutnant B. die Stille. Er brauchte keine weiteren Kommandos zu geben. Die beiden Kameraden wußten, was jetzt folgte.

Das Flugzeug stürzte.

Heulend schoß es durch die schwarze Nacht der Erde entgegen. Die Bomben lösten sich ... Kurz nach dem Abfangen wuchsen hohe Flammen aus den Hallen empor.

Sie flogen zum zweitenmal an ... Wieder trafen sie

Beim Abdrehen schrie der Funker: „Nachtjäger hinter uns!“ Im nächsten Augenblick tackten die Maschinengewehre.

„Eine Armstrong-Whitley!“ schrie Engmann.

Schon piffen die Leuchtspurfäden des Gegners an ihnen vorbei. Unteroffizier Lindner schoß zurück. Irgendwo schlugen Treffer in die Maschine. Eine Scheibe der Kanzel splitterte. Aber Lindner und Engmann hatten keine Zeit, sich darum zu kümmern. Alle Aufmerksamkeit gehörte dem Feind. Ununterbrochen tackte das Maschinengewehr.

Zweimal flog der Gegner an. Da, beim zweiten Anflug schlugen Flammen aus der britischen Maschine. Sie brannte! Sie stürzte! Durch die dunkle Nacht fiel sie flammend zu Boden.

Aber auch das deutsche Flugzeug kreiste über der Absturzstelle in einer Spirale und ging langsam zum Sturzflug über. Die beiden Unteroffiziere stutzten. Sie wußten, daß ihr Auftrag erfüllt war. Längst hatten die Bomben den Feind vernichtend getroffen.

Etwas war also nicht in Ordnung. Unteroffizier Lindner sah sich fragend nach dem Oberleutnant um. Und da wußte er, was geschehen war. Alles Fragen war unnötig. Über dem Steuerknüppel lag zusammengesunken der Staffelpilot. Kein Irrtum war möglich. Der Kommandant war tödlich getroffen, bevor noch die Schüsse aus dem deutschen MG den Briten zum Absturz brachten. Schnell verlor das Flugzeug an Höhe. Schon tauchte es in den Dunst ein, der über der See lag. Höchste Eile tat not, wenn nicht die beiden überlebenden Besatzungsmitglieder ihrem Staffelpiloten in den Tod folgen

wollten. Aber noch lebten sie, noch war die Maschine flugfähig!

Der Bordmechaniker beugte sich nach links. Vor seinen Augen flimmerten farbig die Kontroll-Lampen, zitternde Zeiger auf dem Instrumentenbrett. Er kannte die Motoren seiner Maschine, er kannte jede einzelne Schraube. Aber eine fliegerische Ausbildung hatte er nie gehabt. Und zwischen Führersitz und Steuerknüppel hing sein toter Staffelpilot und Flugzeugführer.

Doch lange genug flog er nun schon mit seinem Oberleutnant, um zu wissen, was man tun muß, um die Maschine wieder in Normallage zu bringen. Während das Flugzeug immer schneller der Erde entgegenstürzte, versuchte er verzweifelt, an dem toten Staffelpiloten vorbeizugreifen, dessen Körper vom Pilotensitz zu ziehen und die stürzende Maschine zu fangen. Fast unmöglich schien das in der herrschenden Dunkelheit, immer dichter wurde der brodelnde Dunst umher. Lindner wußte nicht einmal, wieviel Zeit ihm noch blieb und ob die Wellen der See nicht schon im nächsten Augenblick über ihnen allen, dem Toten und den beiden Lebenden, zusammenschlagen würde.

Hände in den Schoß legen? Sich selbst aufgeben? Unmöglich! Verzweifeln? Stürzen lassen? Nein! Es mußte geschafft werden!

Währenddessen saß Unteroffizier Engmann vor seinem Funkgerät. Ruhig gab er SOS-Zeichen, peilte den Standort der Maschine über See und setzte sich mit dem Heimathorst in Verbindung. Er teilte dem Gruppenkommandeur den Entschluß mit, die Maschine mit dem toten Staffelpiloten an Bord nach Hause zu

Zeichnungen  
Max Ludwig

Im Pilotensitz bemühten sich inzwischen die beiden Unteroffiziere um ihren Oberleutnant. Mit vereinten Kräften gelang es ihnen endlich, den Toten von seinem





fliegen. Erst jetzt, nach Erfüllung seiner dienstlichen Pflicht, verließ er seinen Platz.

Der zähe Kampf, den Unteroffizier Lindner mit dem Schicksal hatte führen müssen, war in der Zwischenzeit entschieden. Der Herrgott ist immer mit dem Tapferen. So hatte er im letzten Augenblick an dem toten Oberleutnant vorbei das Höhensteuer greifen können und die Maschine abgefangen. In zähem Ringen hatte er dem scheinbar sicheren Tod zwei Menschenleben abgetrotzt, und es gelang ihm sogar, das Flugzeug von neuem auf Höhe zu bringen und ihm Kurssteuerung zu geben.

Über dichtem Dunst flog die Maschine heimwärts. Im Pilotensitz bemühten sich inzwischen die beiden Unteroffiziere um ihren Oberleutnant. Mit vereinten Kräften gelang es ihnen endlich, den Toten von seinem Sitz zu heben. Die harten Soldatenfäuste betteten den Führer



... Der Tote stürzte die ersten Meter schnell, dann entfaltet sich der Schirm — langsam pendelte der Körper des gefallenen Kameraden in der Luft und glitt in den Nebel hinein ...

und Kameraden sacht und vorsichtig in der Bodenwanne.

Wie viele Feindflüge hatten sie mit ihrem toten Staffelfkapitän siegreich überstanden! Dies war nun der letzte. Aber es galt, bis zur letzten Minute auszuhalten!

Der stärker war der Dunst unter ihnen geworden. Unmöglich, festzustellen, ob sie noch Meer oder schon Land unter sich hatten. Aber bald mußten sie über dem Festland sein. Engmann versuchte Verbindung mit dem Heimathorst aufzunehmen. Vergeblich!

Es wurde Morgen. Der Dunst verwandelte sich in echten, dicken Nebel. Und nun bestand kein Zweifel mehr, daß sie sich über dem Festland befanden. Aber es war bei diesem Nebel nicht daran zu denken, den Heimathorst zu erreichen, unmöglich erst recht für die beiden, ohne fliegerische Kenntnisse eine glatte Landung vorzunehmen.

Wieder berieten sie und beschlossen dann, auszusteigen und die Maschine sich selbst zu überlassen. Es war kein leichter Entschluß für sie, denn in der Bodenwanne lag stumm und starr der Oberleutnant. Sollte er mit der stürzenden Maschine zerschmettert werden, nachdem er sie so oft durch das feindliche Flakfeuer sicher nach Hause gebracht hatte? Unmöglich!

„Auch der Tote trägt seinen Fallschirm“, rief der Bordfunker seinem Kameraden zu. „Wir wollen dafür sorgen, daß er ein richtiges Soldatengrab bekommt.“ Unteroffizier Lindner war von dem gleichen Gedanken erfüllt. „Melde der Funkstelle“, rief er, „daß wir den Oberleutnant mit dem Fallschirm absetzen; bevor wir selber abspringen. Werden es schon schaffen! Und sie müssen sofort nach ihm suchen!“

Noch einmal hoben die Unteroffiziere ihren toten Oberleutnant hoch, legten ihn neben sich und warfen die Bodenwanne ab. Im schnellen Sturz verschwand sie unter ihnen im Nebel. Dann ließen sie langsam ihren Staffelfkapitän durch die Öffnung gleiten und zogen die Reißleine seines Fallschirms. Der Tote stürzte die

langsam pendelte der Körper des gefallenen Kameraden in der Luft und glitt in den Nebel hinein. Jetzt erst dachten die beiden Unteroffiziere an sich selbst. Ihr Abschied von der Maschine war kurz. Aber ohne Hast sprangen sie ab, hinein in den Nebel. Hatte sie ihr Orientierungssinn getrogen? Waren sie wirklich schon über dem Festland? Oder war alles umsonst? Keine schönen Gedanken, wenn man im Nebel zur Erde gleitet und nicht weiß, wo man herunterkommen wird! Das Flugzeug war schon lange aus ihrem Gesichtskreis verschwunden, als sie endlich an vielen Anzeichen und Geräuschen merkten, daß sie tatsächlich ihr Ziel erreicht hatten. Sie waren über Land.

Unten auf der Erde waren sie bald wieder beieinander. Im nächsten Ort meldeten sie sich bei ihrer Gruppe und machten Meldung von der Heimbringung ihres toten Staffelfkapitäns. Während von der Gruppe aus nach dem Verbleib des Staffelfkapitäns geforscht wurde, setzten sie sich nach ihrem Heimathorst in Marsch.

Diese beiden Unteroffiziere haben nicht geglaubt, etwas Besonderes getan zu haben. Die Art, wie sie ihren toten Staffelfkapitän in die Heimat brachten, war in Wahrheit eine Tat höchster Kameradentreue, ein Beweis engster Kampfgenossenschaft über den Tod hinaus. In diesem Sinne wurde ihr Verhalten auch gewertet. Der Divisionskommandeur selbst beförderte die beiden Unteroffiziere wegen Tapferkeit vor dem Feinde auf der Stelle zu Feldwebeln. Den Feldwebel Lindner erwartete noch eine besondere Ehre. Der Chef der Luftflotte, zu dem die beiden Flieger gehören, ließ ihm mit einem besonderen Anerkennungsschreiben ein Buch überreichen, das den deutschen Unteroffizier in seiner Tüchtigkeit und Vielseitigkeit schildert. Die Tat der Feldwebel Lindner und Engmann wird später, wenn einmal die Geschichte des deutschen Unteroffiziers im Großdeutschen Befreiungskampf geschrieben wird, nicht vergessen werden.

Der gefallene Oberleutnant und Staffelfkapitän aber, den die beiden unter vollem Einsatz ihrer Person in die Heimat zurückgebracht haben, ruht nun, wie seine Kameraden es wollten, in einem richtigen Soldatengrab. Über seiner letzten Ruhestätte krachten die drei Salven, mit denen deutsche Soldaten ihre toten Kameraden zum letzten Male grüßen.

## KANADA

### „gelobtes Land“ der Briten?

Fortsetzung von Seite 491

wo vor 180 Jahren das Schicksal Nordamerikas entschieden wurde. Die jetzigen Träger der britischen Krone wurden von den Bewohnern des Dominions eigentlich nur als „König und Königin von Kanada“ empfangen, denn dieses von den Franzosen erschlossene Land ist nie englisch gewesen, obwohl es seit Generationen von den englischen Eroberern regiert wird. Georg VI. kannte damals bereits genau die finsternen Pläne seiner Londoner Regierung. Seine erste Reise über den Atlantik war daher äußerlich zwar eine Demonstration für den Empire-Gedanken, in Wirklichkeit galt sie jedoch der Kriegsvorbereitung, zumal dieser hohe Kanadabesuch seinen bemerkenswerten Abschluß beim Kriegshetzer Roosevelt in Washington fand. Und als dann am 3. September der Krieg von



HAUPTMANN JOPPIEN †

Wie das Oberkommando der Wehrmacht am 29. August 1941 bekanntgab, kehrte Hauptmann Hermann Joppien, Inhaber des Eichenlaubes zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, nach seinem 70. Luftsieg vom Feindflug nicht zurück. Mit ihm verlor die Luftwaffe einen ihrer kühnsten und erfolgreichsten Jagdflieger

Aufn. PK Jütte-Scherl

England entfesselt wurde, handelte London zugleich im Namen der kanadischen Regierung.

Von der gleichen Stunde an regten sich wie im Weltkrieg die nordamerikanischen Kriegsgewinnler. Sie verschoben — unter Umgehung der zunächst noch von der Washingtoner Regierung als taktisches Manöver zur Sicherung der dritten Präsidentschaft Roosevelts streng beachteten Lieferungsverbote von Rüstungsmaterial an Kriegführende — vor allem Flugzeuge über die kanadische Grenze nach England — und investierten wachsende Kapitalien in kanadischen Rüstungswerken bzw. errichteten dort Zweigunternehmen. Auch die 50 USA-Weltkriegszerstörer, die Washington im Herbst 1940 gegen Stützpunkte auf den westindischen und nordatlantischen Inseln Englands sowie in Britisch-Guayana verschacherte, wurden noch schamhaft unter dem Roosevelt-Schlagwort von der „notwendigen Sicherung der bedrohten westlichen Hemisphäre“ der „Royal Canadian Navy“ für angeblich eigene Verteidigungszwecke überschrieben, die sie ihrerseits jedoch auftragsgemäß an England weiterleitete. Nach dem Abschluß des englisch-amerikanischen „Pacht- und Leihvertrages“ im Frühjahr 1941, durch den sich London vollends an Washington auslieferte, war das Ziel der USA-Kriegshetzer erreicht. Man brauchte keine Rücksicht mehr weder auf England noch auf seine Empire-Positionen und Einflußsphären zu nehmen. Ein Abkommen über die „Koordination“ der

### GENERAL-LEUTNANT SÜSSMANN †

Kommandeur einer Fallschirmjägerdivision (Mitte), fiel in den Morgenstunden des 20. Mai 1941, bei Beginn des Heldenkampfes um Kreta. An der Spitze seiner Fallschirmjäger fand sein an Kämpfen und Siegen überreiches Soldatenleben bei dem Angriff auf die englische Mittelmeerfestung durch den Heldentod seine höchste Erfüllung

Aufn. OKW





kanadischen und der USA-Rüstungswirtschaft wurde abgeschlossen. Die Londoner „News Chronicle“ war noch so naiv, diesen immerhin für die zukünftige Struktur des britischen Empire risikvollen Vorgang mit der Erklärung zu begrüßen: „Die Grenzen zwischen den USA und Kanada sind nunmehr endgültig ausgelöscht“, nachdem noch im Vorjahr in formeller Gleichberechtigung ein Verteidigungsabkommen abgeschlossen worden war, das ausdrücklich die Nichtverteidigung der kanadischen Grenzen gegenüber den USA festgelegt hatte.

#### Herz eines neuen Empire?

Wie stellt man sich in Ottawa zu diesen Machenschaften? Das kanadische Volk spürt immer mehr die bittere Wahrheit des Sprichwortes: „Mitgehangen, mitgefangen!“ Man hat nicht vergessen, daß von den 424 000 kanadischen Soldaten, die im Weltkrieg nach Europa verschickt wurden, über 50 000 auf französischen Schlachtfeldern tot zurückgeblieben sind. Infolgedessen hat Kanada diesmal nur drei Divisionen bisher in den Kampf geschickt, obwohl sich in den Roosevelt-Kreisen die Stimmen mehren, die eine Entsendung von USA-Truppen aller Waffengattungen nach Kanada vorschlagen, um Ottawa dadurch die „einzigartige Chance“ zu bieten, weitere kanadische Truppenkontingente an Englands Kriegsfrenten zu opfern. Welch' ein teuflischer Plan zur friedlichen militärischen Eroberung des kanadischen Nachbarlandes! Die kanadische Gesandtschaft in Washington vermeidet es dagegen strikt, sich an der wüsten Kriegspropaganda der Engländer und der Roosevelt-Clique zu beteiligen. Kanada hütet sich auch peinlich davor, mit Lieferungen der USA im Rahmen des Englandhilfegesetzes in direkte Verbindung gebracht zu werden, d. h. die zur Weiterverarbeitung in Kanada bestimmten amerikanischen Kriegsmaterialien müssen erst offiziell an England überschrieben und von dort an die kanadischen Fabriken und Werke beordert werden. Man fürchtet in Ottawa mit vollem Recht die unübersehbaren Folgen, die aus der grenzenlosen Kriegsverschuldung Englands erwachsen können. Premierminister Mackenzie King stellte kürzlich gegenüber der vorlauten nordamerikanischen Kriegspropaganda mit lapidarer Nüchternheit fest, daß für jeden Dollar, der an direkter Hilfe nach England gehe, der Kanadier

zwei Dollar gebe. — In diesem Zusammenhang kursoriert übrigens in Kanada der ironische Scherzdialog: „Warum fuhr Willkie (das Sprachrohr Roosevelts) zu einem Vortrag nach Kanada? Er wollte die Kanadier dazu überreden, ebenfalls in den Krieg einzutreten.“ — Angesichts der kanadischen Aufrüstung und der britischen Aufträge ist es wahrlich kein Wunder, daß mit der beschleunigten Industrialisierung des Landes im gleichen Tempo auch die Staatsausgaben wachsen. Zur Deckung des kanadischen Defizits mußten bereits 1940 700 Millionen Dollar in Kriegsanleihen aufgelegt werden, die die heimischen Emissionsmärkte erschöpften. Da andererseits das kanadische Volkseinkommen trotz der Rüstungsbelegung, die ihrerseits mit großen Schulden vorbelastet ist, höchstens auf 5 Milliarden Dollar steigerungsfähig sein dürfte, haben kanadische Finanzleute errechnet, daß mindestens 40 Prozent des Volkseinkommens für Regierungszwecke einschließlich der Provinzen und Gemeinden bereitgestellt werden müssen. Wachsende Steuerlasten, Monopolisierung der Kapitalmärkte für den Staatsbedarf sowie radikale Einschränkung der Einfuhren sind die Folge. Diese einschneidenden Maßnahmen reichen aber nicht aus, so daß die amerikanische Finanzhilfe immer bedrohlicher wird.

Mit anderen Worten: Kann Kanada — das „gelobte Land“ der kriegsschuldigen Londoner Plutokratie, die sich und ihre Vermögen ohne Rücksicht auf die Massen des englischen Volkes noch rechtzeitig vor den Vernichtungsschlägen der deutschen Waffen über den Atlantik in Sicherheit bringt — nach der unvermeidlichen Niederlage Englands das Herz eines reorganisierten britischen Imperiums werden? Der natürliche und noch längst nicht erschlossene Reichtum Kanadas sowie die dünne Besiedlung (1,2 Menschen je 1 qkm) könnten ohne weiteres noch 50 Millionen Engländern das „Leben lebenswert“ nach plutokratischer Fasson machen. Wird Georg VI. den rettenden Boden Nordamerikas das zweitemal, diesmal auf „glorreichem Rückzug“, wirklich nur noch als „König von Kanada“ betreten? Die Antwort auf diese Schicksalsfragen kann allein der nach Weltherrschaft versessene USA-Präsident Franklin D. Roosevelt geben; denn er kann wie Shylock über die Schuldscheine Englands verfügen, die ihm der Kriegsverbrecher Churchill so billig in die Hand gespielt hat.

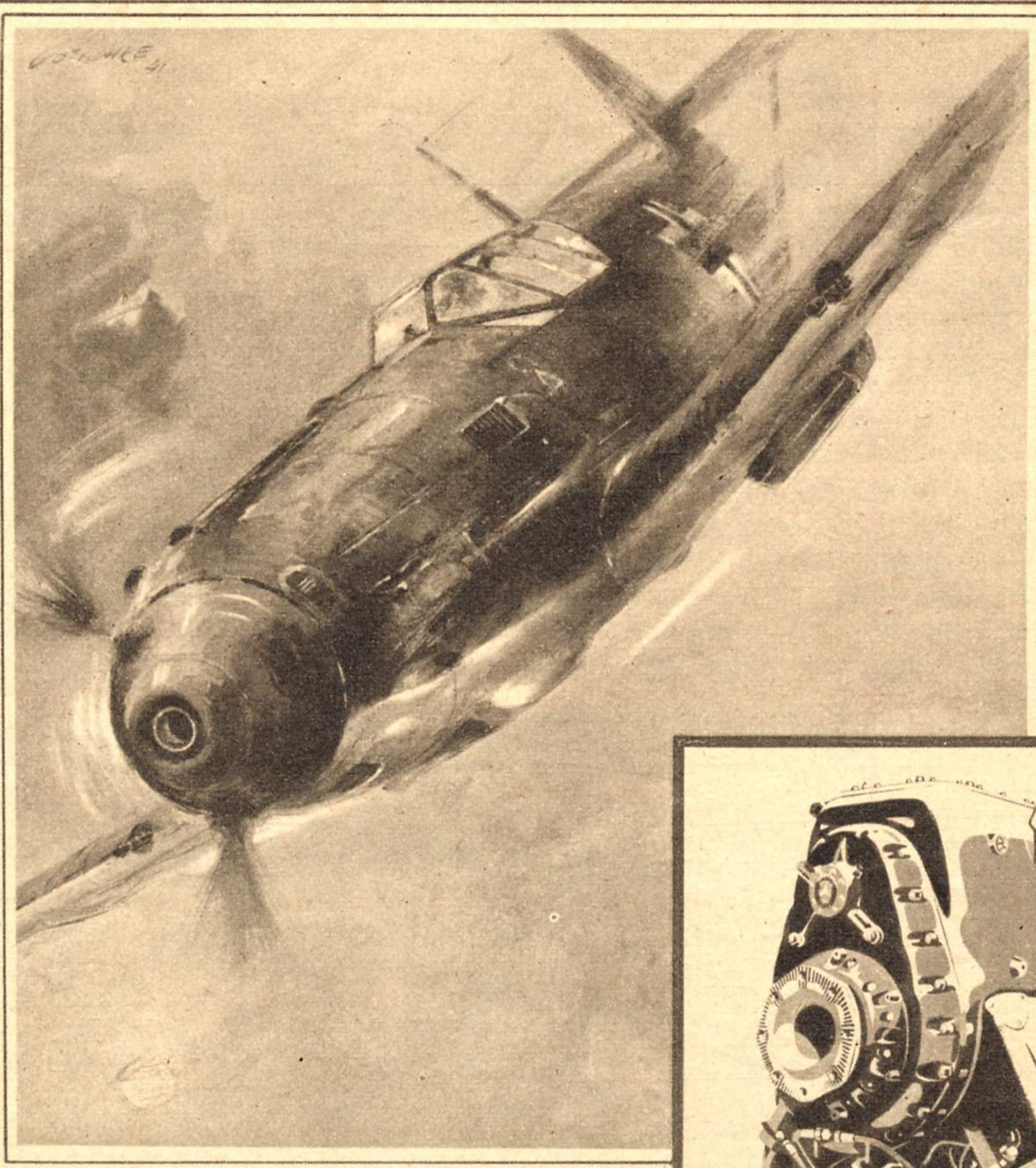
## Die kleine Adler-Fibel

### Da kommt Jules Verne nicht mit

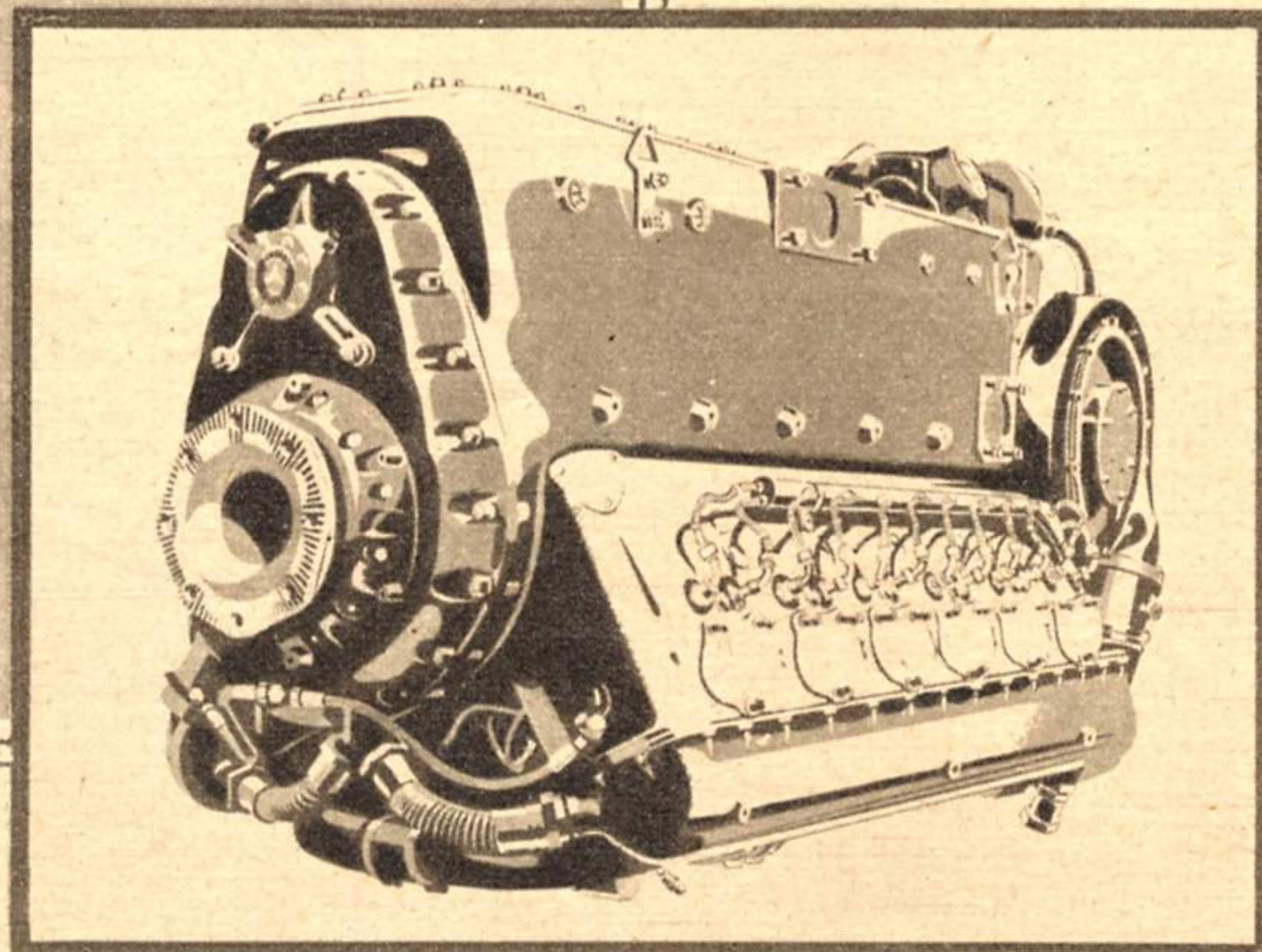
Jules Verne erdachte sich in einem seiner phantasievollen Romane das für damalige Zeiten haarsträubende Kunststück, die Welt in 70 Tagen zu umrunden. Es bedurfte dabei beachtlicher technischer Mittel, denn zu guter Letzt mußte der Weltreisende sogar noch Geländer, Treppen und Aufbauten des rekordjagenden Dampfschiffes als Feuerung benutzen. Die moderne Flugtechnik konnte das Vorhaben Jules Vernes bereits 1924, wenn auch in etwas nüchterner und nicht ganz so geschwinde Weise, vollbringen. Damals starteten vier amerikanische Douglas-Flugzeuge von Seattle, dem Sitz der Douglas-Flugzeugwerke, aus zu einem Weltflug, den drei der Maschinen in 174 Tagen erledigten. Fünf Jahre später vom 8. bis 29. August 1929



wurde Jules Verne von dem deutschen Luftschiff Graf Zeppelin nach Längen geschlagen. Es vollbrachte die Weltreise in 21 Tagen, 7 Stunden und 34 Minuten. Der als großer Draufgänger bekannte einäugige amerikanische Flieger Wiley Post brachte es 1931 fertig, die Weltreise in ganzen acht Tagen, 15 Stunden und 51 Minuten durchzuführen. Schon zwei Jahre später, 1933, schaffte er es in 7 Tagen, 18 Stunden und 49 Minuten. Wolfgang von Gronau, der 9. November 1932 zum ersten Weltflug mit einem Flugboot (Dornier Wal) startete, brauchte zu seinem Flug 111 Tage. Das war eine Glanzleistung ersten Ranges, weil der Flug unter verkehrsmäßigen Bedingungen durchgeführt wurde. Als schnellster Weltflieger schrieb sich im Juli 1938 der Amerikaner Robert Hughes in das Buch der Fluggeschichte ein. Das Tempo dieses eiligen Reisenden, der seine Weltreise in dreieinhalb Tagen vollbrachte, würde wohl selbst dem an starken Toback gewöhnten Jules Verne den Atem verschlagen haben.



**Der MERCEDES-BENZ-Stern — Wahrzeichen für vorbildliche Konstruktion, gewissenhafte Werkstoffwahl und sorgfältige Werkstättenarbeit — mit dem zahlreiche in harten Kämpfen errungene Siege und Rekorde unlösbar verbunden sind, gilt auch in der Luftfahrt als Symbol motorischer Höchstleistung.**



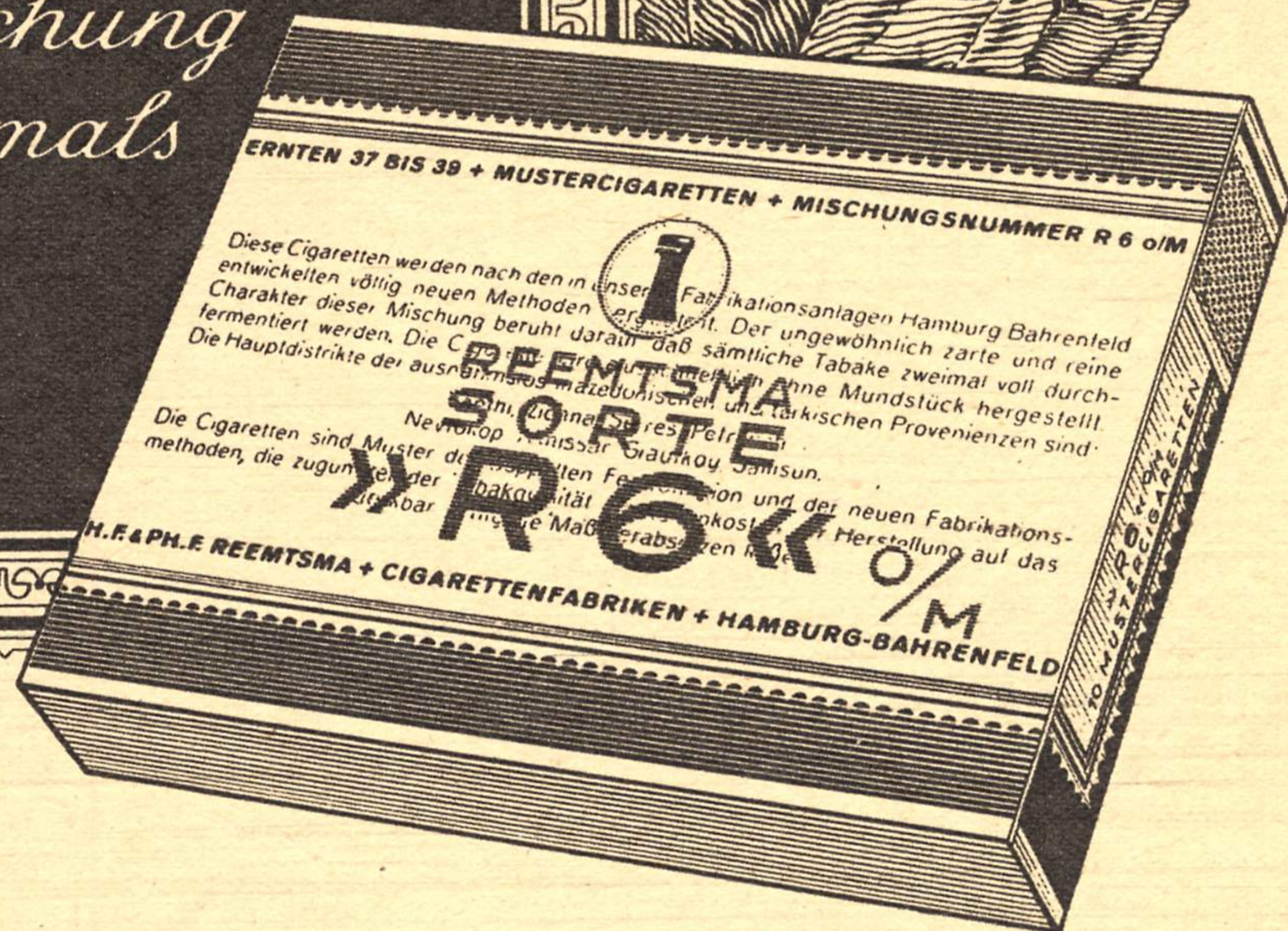
**Zu Lande,  
zu Wasser  
und  
in der Luft!**

# MERCEDES-BENZ

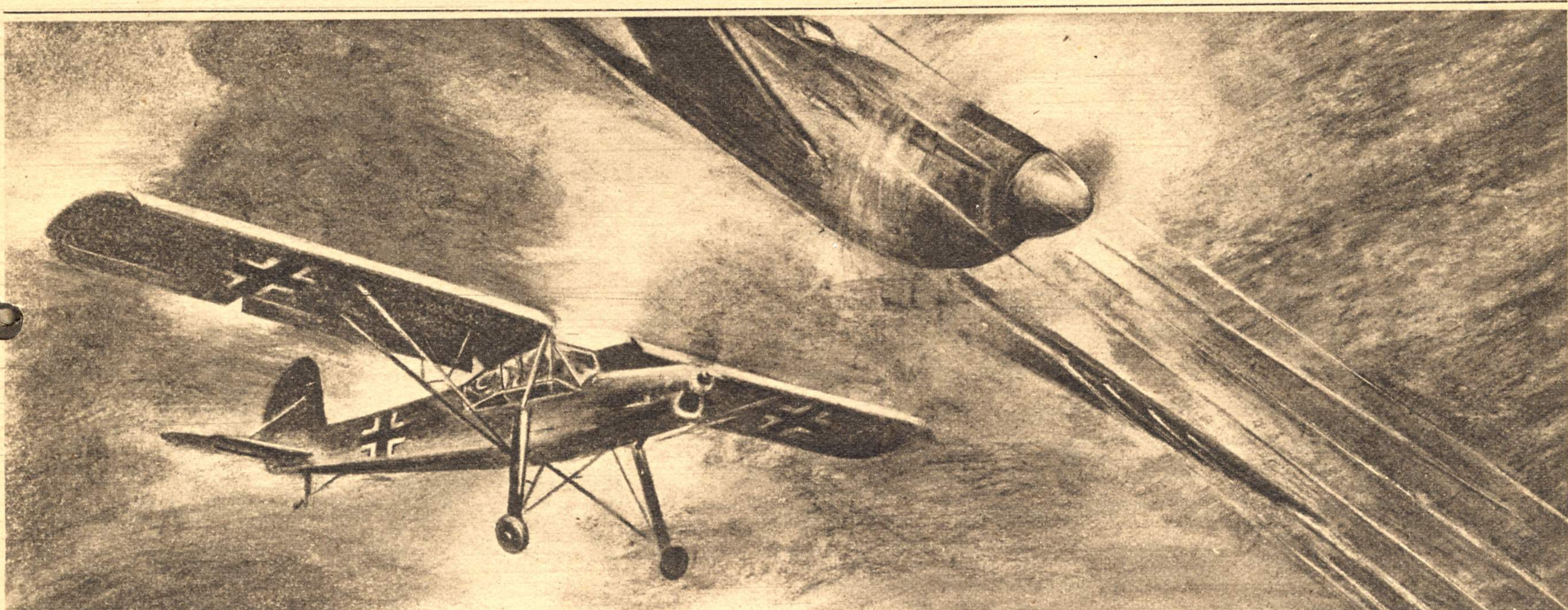




*Diese Cigarette  
verdankt ihre weltweite  
Anerkennung vor allem der Tatsache,  
dass die Bedingungen der hohen Tabak-  
qualität, der guten Mischung  
und der Reinheit niemals  
geändert wurden.*

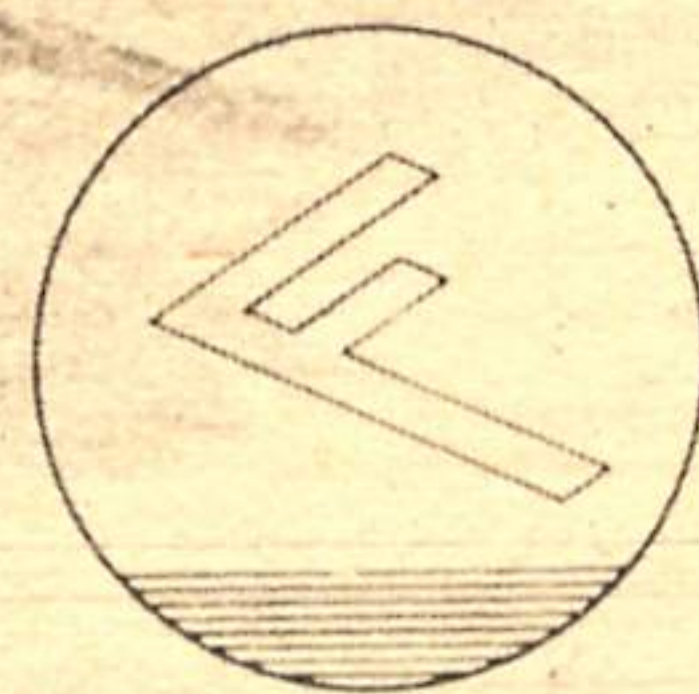


*Doppelt  
Fermentiert  
4,8*



## *Langsam fliegen - das war die Rettung*

Der „Storch“ befand sich auf einem Aufklärungsflug. Plötzlich erscheint ein englischer Jäger. In rasendem Flug stürzt er sich auf die deutsche Maschine. Diese geht sofort in Langsamflug über und bleibt dank ihrer besonderen Flugeigenschaften in der Luft fast stehen. Der Brite - hiervon überrascht - vermag sich der neuen Situation nicht anzupassen. Aus s Rohren feuernd, rast die feindliche Maschine vorbei. Der „Storch“ bleibt unverfehrt.



Der „Storch“ ist eine Schöpfung der

**GERHARD FIESELER WERKE** GM BH **KASSEL**





## Zahnbürste und richtige Zahnpflege

Zu allen Zeiten und von allen Völkern sind die Zähne eifrig gepflegt worden. Es ist möglich, daß im Unterbewußtsein etwas von der Notwendigkeit zur Gesunderhaltung geschlummert hat: in erster Linie diente die Zahnpflege jedoch dem Schönheitsbedürfnis. Mannigfachen Werkzeugen, Pulvern, Pasten und Mundwässern — nach unseren Begriffen in teilweise Abscheu erregenden Zusammenstellungen — wurden die größten Wunderwirkungen nachgesagt. Diese Art der Zahnpflege wurde immer nur von der „großen“ Welt betrieben.

Über die Notwendigkeit der regelmäßigen Zahnpflege für jeden Einzelnen, über ihre große Bedeutung für die Gesunderhaltung der Zähne und darüber hinaus des ganzen Körpers sind wir uns erst seit verhältnismäßig kurzer Zeit klar. Es ist der Wissenschaft gelungen, den innigen Zusammenhang der Zähne mit dem ganzen Körper genau nachzuweisen und zu zeigen, daß Krankheiten der Zähne notwendigerweise andere Krankheiten zur Folge haben müssen, weil das Ganze abhängig ist von der Funktionstüchtigkeit seiner Teile.

Änderungen in den Ernährungsgewohnheiten und andere Zivilisationserscheinungen haben die Widerstandskraft unserer Zähne herabgesetzt und die richtige Zahnpflege zu einer unbedingten Notwendigkeit gemacht. Wir dürfen nicht leichtfertig mit dem kostbaren Gut der Gesundheit umgehen, dazu hat besonders im Zeitalter der Arbeit niemand ein Recht. Es ist unsere Pflicht, unsere Gesundheit zu erhalten.

Die Vorbedingung für die richtige Zahnpflege ist eine wohlgeformte Zahnbürste. Seit ihrem ersten Erscheinen vor rund hundertfünfzig Jahren sind zahllose Zahnbürstenformen erfunden und angepriesen worden. Der Weg bis zur Chlorodont-Zahnbürste, die sich allseits eines guten Rufes erfreut, und mit der versucht wurde, alle Forderungen an die „richtige“ Zahnbürste zu erfüllen, ist sehr weit gewesen.

Doch wichtiger noch als die Form der Zahnbürste ist ihre regelmäßige Benutzung und das Bestreben, den Sinn der Zahnpflege zu erfüllen, nämlich die Zähne und Zahnzwischenräume von allen Belägen und Speiseresten zu befreien. Dazu reicht natürlich die Bürste nicht allein aus. Man muß ihre Reinigungskraft noch mit derjenigen der Chlorodont-Zahnpaste vereinen, um zu einer vollendeten Wirkung zu kommen. Wir müssen außerdem dafür sorgen, daß unsere Zähne täglich gesunde Kost zu kauen bekommen, z. B. Vollkornbrot, und daß sie von Zeit zu Zeit nachgesehen werden. Dann können wir damit rechnen, daß die gefürchteten Zahnschmerzen fast aussterben.

Die Qualitäts-Zahnpaste

**Chlorodont**

weist den Weg zur richtigen Zahnpflege

## Unser Büchertisch

Major Walther Urbanek: „**Fliegerhorst Ostmark.**“ NS-Gauverlag und Druckerei  
Ges. m. b. H. Innsbruck. 144 S. Geb. RM 5,50

In fesselnden, oft humorvollen Beiträgen und in gut ausgewählten, einprägsamen Bildern wird in diesem Buch erzählt, welchen wichtigen Platz sich die Ostmark in wenigen Jahren beim Aufbau der deutschen Luftmacht und ihrer kriegerischen Bewährung errungen hat. Was hier seit den Märztagen 1938 organisatorisch geleistet wurde, ist beispiellos. Aber noch gewaltiger erscheint uns die Tatsache, daß der innere Verschmelzungsprozeß zwischen „Altreich“ und Ostmark so schnell und reibungslos vollendet wurde, daß der Bau des Großdeutschen Reiches heute als ein Block unerschütterlicher Macht im Herzen Europas steht. Wie die Söhne des uralten deutschen Landes im Südosten dieses Werk vollbringen halfen, wie sie — sei es bei der militärischen Entwicklung bis zum August 1939, sei es im kriegerischen Einsatz — ihren Mann standen, das wird in dem schönen Buch von Major Urbanek in höchster Anschaulichkeit lebendig. Der Verfasser, selber ein Ostmärker, hat hier ein Dokument von Heimattreue und Vaterlandsliebe, von soldatischem Geist und fliegerischer Begeisterung erstehen lassen, das gewiß weit über die Grenzen der Ostmark hinaus in allen Teilen Deutschlands und in allen Schichten unseres Volkes freudigen Beifall finden wird.

Georg Böse

Schriftenreihe „**Deutsche Fliegerhefte.**“ Herausgegeben vom Luftwaffenführungsstab 1 c/VIII (7 Hefte). Heft 1 „**Flieger des Weltkrieges.**“ Deutscher Archiv-Verlag, Berlin W 15. 60 Pfennig

Mit dieser vom Luftwaffenführungsstab herausgegebenen Schriftenreihe, die den bezeichnenden Untertitel „Zwei Generationen Luftwaffe“ trägt, soll die Brücke zwischen den Fliegerhelden des Weltkrieges und der neuen deutschen Luftwaffe gefestigt werden. Von den geplanten 7 Heften der ersten Reihe vermittelt Heft 1 bei größter Knappheit im Ausdruck eine fesselnde Vorstellung von den Taten der jungen deutschen Fliegertruppe im Weltkrieg, deren unvergänglicher Ruhm in den Namen Boelcke, Immelmann, Richthofen, Göring, Udet und vielen anderen zusammenklingt. Schon dieses erste Heft der mit gutem Bildmaterial ausgestatteten Reihe zeigt, daß hier ein Werk in Angriff genommen worden ist, das in die Hände einer möglichst großen Leserschicht, vor allem aber der Jugend, gehört. Georg Böse

Hellmuth Wenke: „**Der Flug**“ (Prakt. Theorie in der Flugtechnik) Verlag Dr. M. Mathiesen und Co, Berlin (1941)

Aus der Verflechtung vieler einzelner Probleme hat sich im Zeitalter des Flugzeuges eine neue Wissenschaft ergeben, die Wissenschaft vom Fliegen. Wer den erklären will, gerät daher immer wieder in die Zwickmühle, bei der Darstellung grundlegender Theorie weit ausholen zu müssen, ohne dabei das Recht der Praxis zu schmälern. Der Verfasser des Bandes 4 „**Der Flug**“ in der Reihe „Praktische Theorie in der Flugtechnik“ hat mit glücklicher Hand das erreicht, was anderen nicht immer gelungen ist: Seine Theorie ist nicht nur „graue Theorie“, sondern handfeste, trotzdem aber sorgfältig im Gedanklichen begründete Praxis der Strömungslehre und der Aeromechanik, die den Ungeschulten einführt und dem Geschulten den Weg zu speziellen Problemen erschließt. Der Wert des gründlichen und gescheiterten Buchs liegt in der glücklichen Vereinigung der Standpunkte des Ingenieurs am Windkanal und des praktischen Fliegers. Gerhard Meyer



**Trilysin**



1. Zur Kräftigung des Haarwuchses
2. Gegen Schuppen und Haarausfall
3. Gegen schädliche Haarparasiten



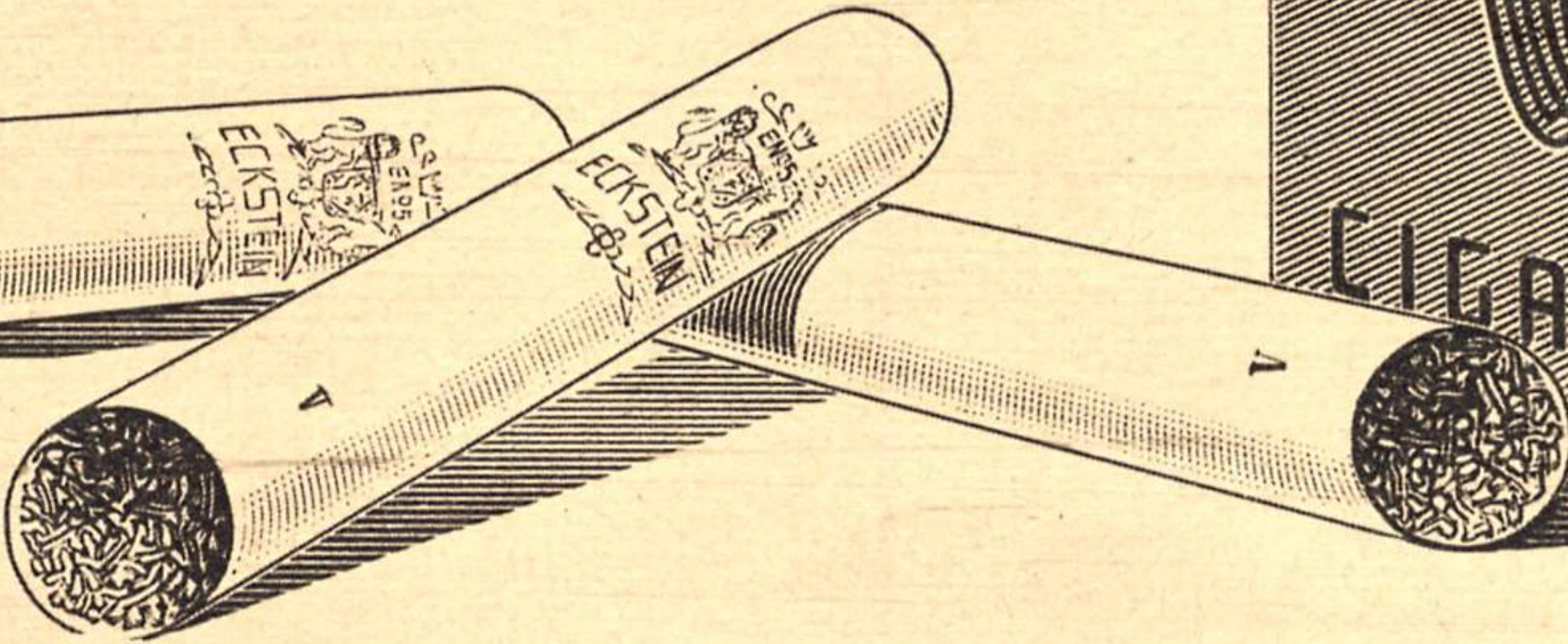


Weil ECKSTEIN auf den überflüssigen Aufwand einer kostspieligen Verpackung verzichtet, ist es möglich, eine Zigarette zu bieten, deren hohe Tabak-Qualität ihr so viele treue Freunde gewann. Denn: auf den Tabak kommt es an!

# Eckstein



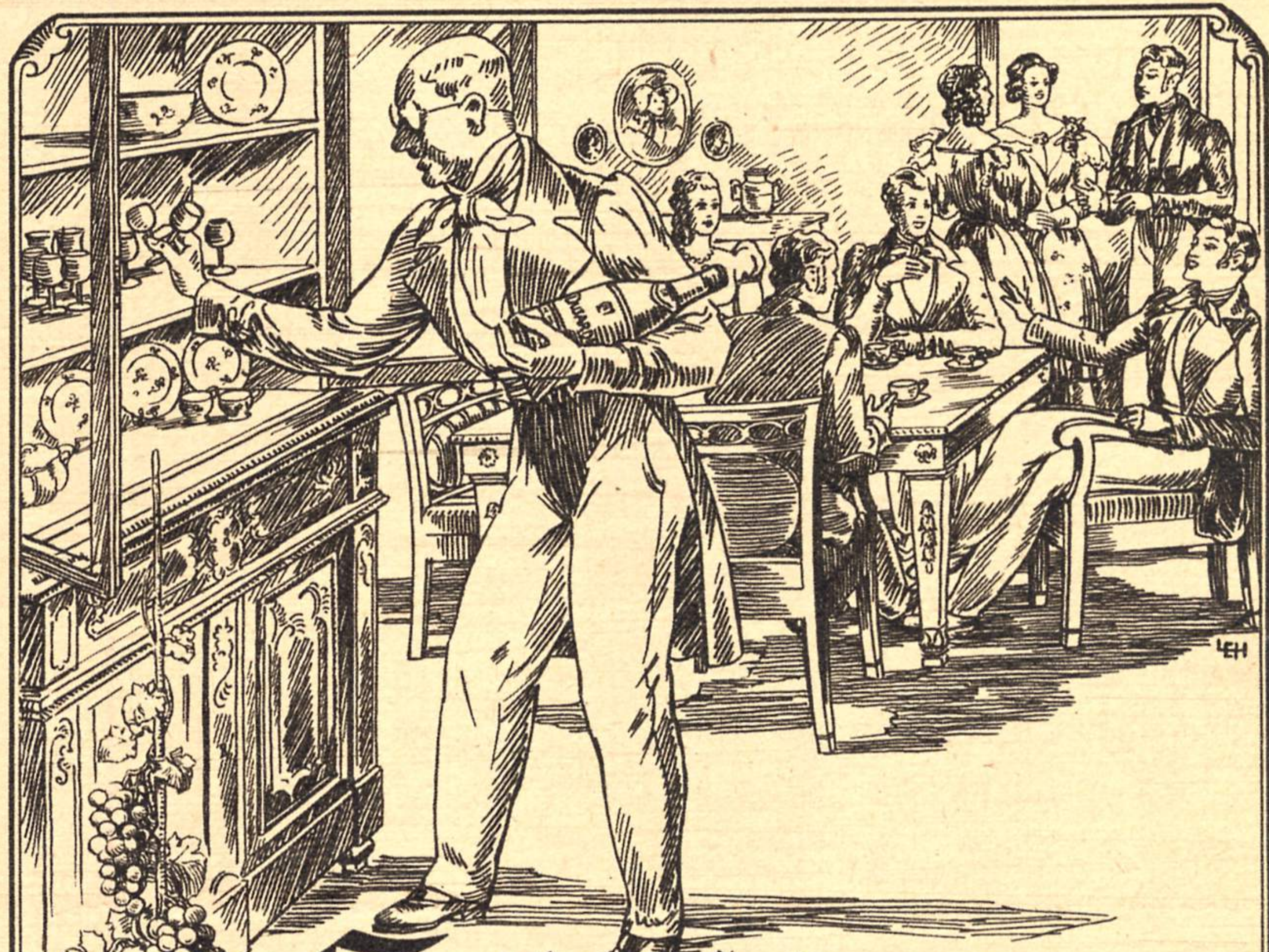
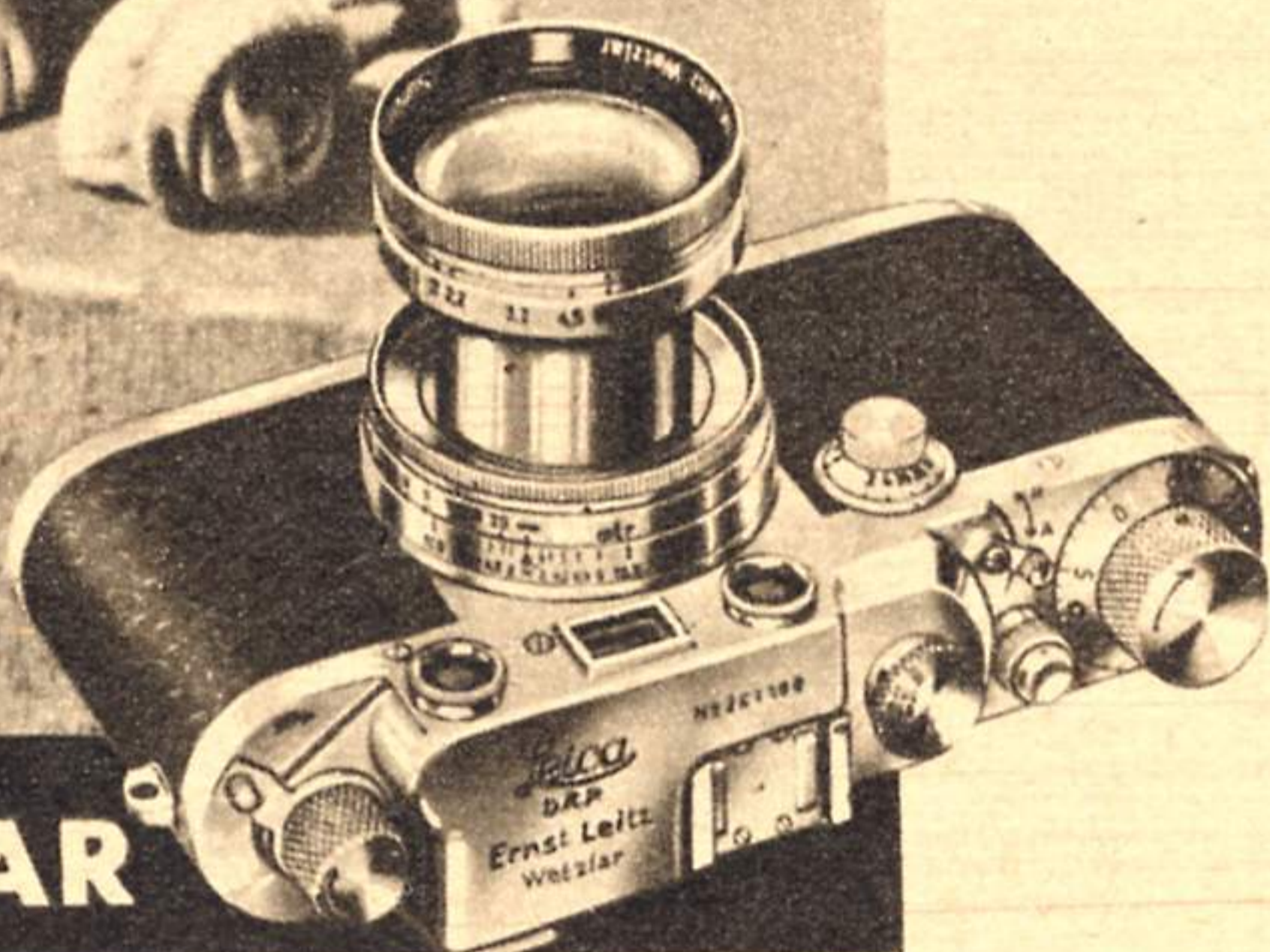
3 1/3 Pfg.



*Fugenackt und festgehalten*



mit der **LEICA**  
ERNST LEITZ-WETZLAR



## Familienfeste...

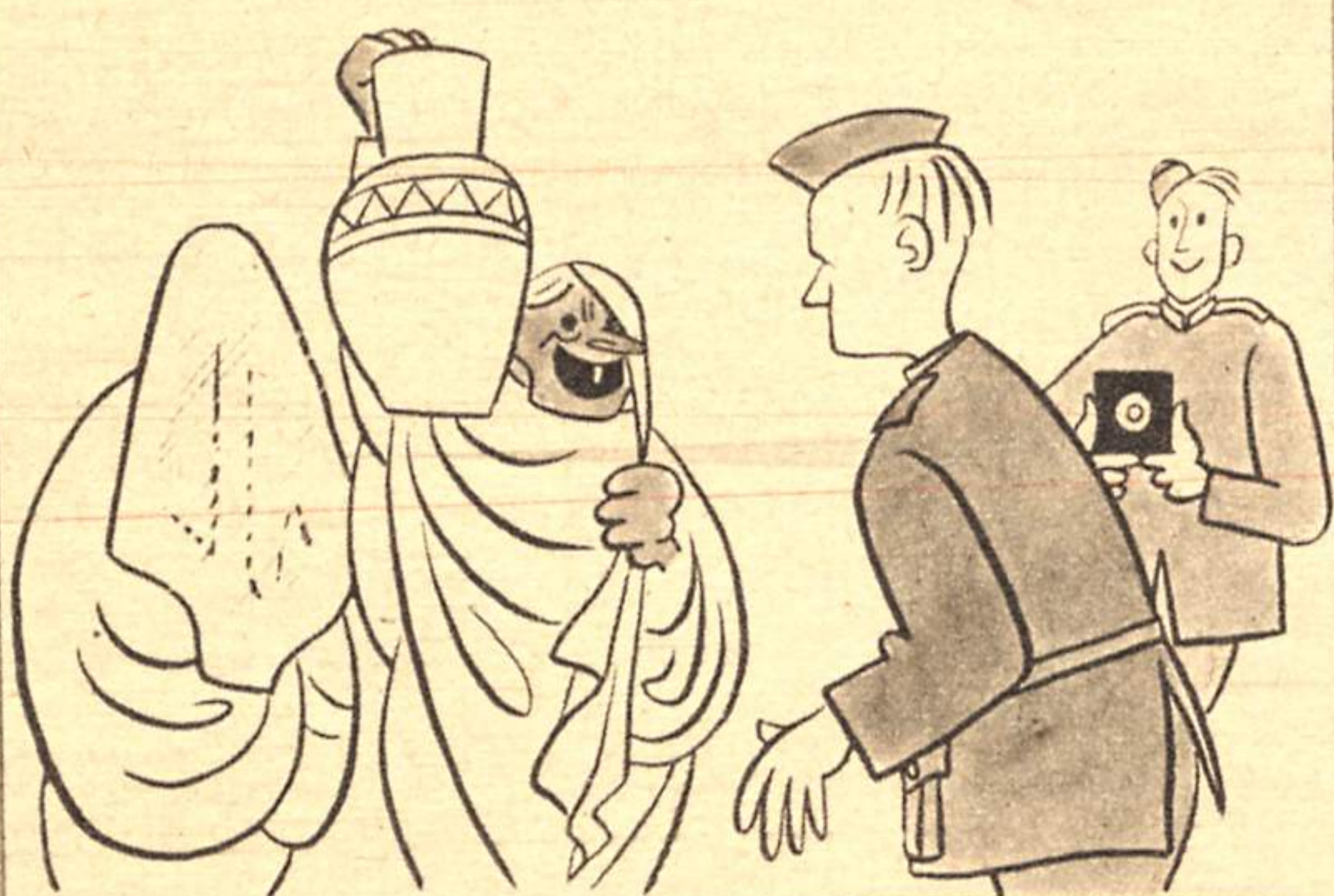
..... früher wie heute, geben immer einen Grund ab, den Gästen einen guten Tropfen zu kredenzen. Je seltener diese Köstlichkeit ist, desto genießerischer sollte man ihn anbieten. Das gilt jetzt vor allem für den gutbekannten Dujardin, jenem Weinbrand, von dem man mit vollem Recht behaupten kann:

# Dujardin

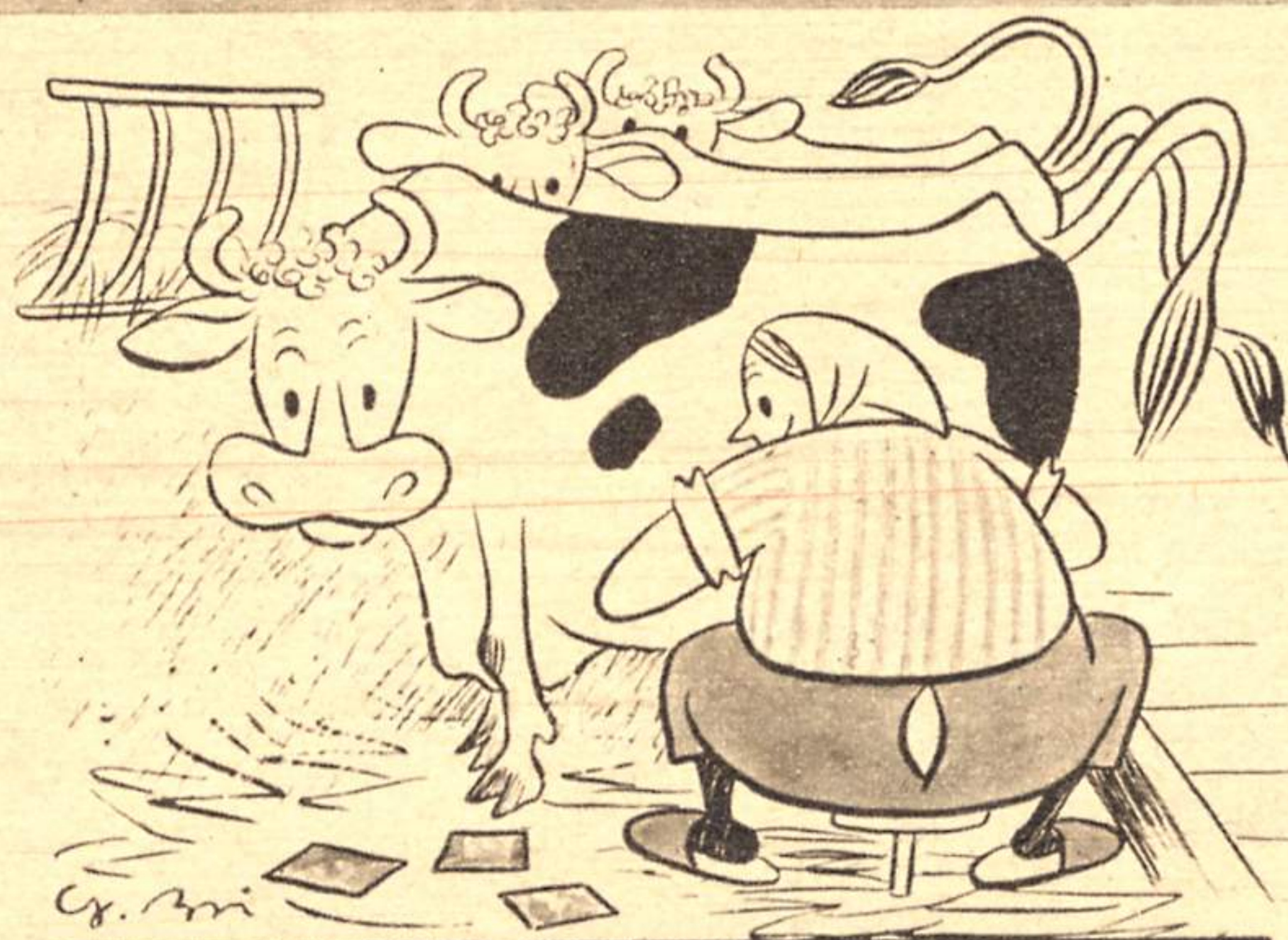
ist der alte geblieben!



Dr. Schleussner der Welt älteste fotochemische Fabrik



Die Front knipst...



... die Heimat freut sich

Der modernste Film



der welt-ältesten fotochemischen Fabrik





**Etwas Besonderes**

ist die Privat- und Berufsmaschine Mercedes K 50 (Selecta). Sie hat die Vorzüge einer großen Schreibmaschine und doch handliches Format. Dazu das arbeitsparende Doppelfunktionsprinzip der Bedienungshebel.



MERCEDES BÜROMASCHINENWERKE AG, ZELLA-MEHLIS/TH.

# FASAN

SOLINGEN

VON  
**RM 1.80**  
AN

doppelschräg, überhöht, DRP.

Neuer glasklarer und farbiger

Werkstoff. Praktisch bruchfest.

Rasiert sanft, leicht, angenehm.



Nur durch Fachgeschäfte zu beziehen!  
RUD. OSBERGHAUS · SOLINGEN



**Immer und überall**

ist die weltberühmte Hohner der gute Kamerad des Soldaten. Verlangen Sie bitte kostenlos und portofrei den großen Lindberg-Katalog:

Die weltberühmte  
**HOHNER**

64 Seiten, insgesamt 162 Abb. mit vielen wertvollen Ratschlägen. Alle Instrumente sind originalfarbig abgebildet.

**Lindberg**

Größtes Musikhaus Deutschlands  
München, Kaufingerstr. 10

Buch der Flieger **SÖNNICHSEN**

**Das Flugzeug**

Umfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Flugwerk, Ausrüstung, einschl. elektrischer Anlage, Anzeigergeräte, FI-Anlage sowie über Instandsetzungsarbeiten und Betriebsmaßnahmen. 2. erweiterte u. verbesserte Auflage mit 920 Seiten Umfang mit über 750 Abbildungen und 13 teils mehrfarbigen Tafeln, einer Beilage „Deutsche Flugzeugmuster“ sowie einer 24 seitigen farbigen Broschur: Beispiel für den Aufbau eines zweimotorigen Mehrzweckflugzeuges!

Ganzleinenband mit farb. Aufdruck **RM 27.-**

HAEDER-THOELZ

**Flugmotoren**

in Leicht- und Schwerölbauart. Handbuch für Entwurf und Berechnung. Für Studium und Praxis. Dritte, vollständig neu bearbeitete Auflage. XII, 398 Seiten mit alphabetischem Sachverzeichnis, 288 Abbildungen und 16 Tafeln. Format 12 1/2 x 20 Zentimeter, Gewicht 485 Gramm.

Ganzleinenband ..... **RM 17.-**

Buch der Motorradfahrer **THOELZ**

**Das Kraffrad**

Bau und Betrieb, Pflege und Instandsetzung sowie Fahrtechnik und Wettbewerbe. Ein Hand- und Reparaturenbuch. XX, 668 Seiten mit 536 Abbildungen, 4 mehrfarbigen Tafeln, einem alphabetischen Sachregister sowie einer beigelegten Broschur: „Tabellenwerte zur Einregulierung von Kraffradmotoren“. Die deutsche Schlossezeitung schreibt u. a.: „Besonders wertvoll dürfte auch der Abschnitt über Störungen am Kraffrad und ihre Behebung sein.“

Ganzleinenband ..... **RM 19.-**

Nachnahme spesenfrei oder monatlich **RM 3.-** pro Band ab Lieferung. Erf.-Ort: Bln.-Tempelhof.

Walther Freund & Co., Berlin SW 11/Ad.

Postscheckkonto: Berlin 7305. Spezialprospekte Fl., Fr., oder Krd. frei. *Werbung gesucht!*

**DER Neue BROCKHAUS**  
Allbuch in 4 Bänden und 1 Atlas  
jetzt in zweiter, verbesserter Auflage  
**1941**

Gründlich · Zuverlässig · Preiswert

Etwa **170000** Stichwörter, **10000** Abbildungen im Text und auf etwa **1000** bunten u. einfarbigen Tafel- u. Kartenseiten  
Jeder Band in Leinen ..... **RM 11.50**  
Atlas-Band etwa ..... **RM 25.-**

Ich liefere den soeben erschienenen 1. Band sofort und die weiteren jeweils nach Erscheinen auf Wunsch auch gegen Monatszahlungen von **RM 3.-**  
Band 2 erscheint etwa September und die weiteren Bände in Abständen von 3 Monaten  
Ausführlicher Prospekt kostenlos

**Buchhandlung Karl Halliant**  
Berlin-Mariendorf, Körtinstraße 42, Postfach 103

# Denken und Raten

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

**Kreuworträtsel**

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 2 Schreibgerät, 10 Kühlmittel, 11 deutscher Strom, 12 Teil des Körpers, 14 amerikanisches Säugetier, 15 Opernlied, 16 Teil des Spielfeldes, 18 Stoffbearbeitungsbetrieb;

b) von oben nach unten: 1 Haustier, 3 geistig Aufnehmender, 4 tierisches Erzeugnis, 5 Haarfrisur, 6 Berg auf Kreta, 7 heimliches Gericht, 8 genießbare Flüssigkeit, 9 Verpackungsgewicht, 13 norwegischer Dichter, 17 Maßbezeichnung.

53341

**Silbentauschrätsel**

Gera — Pegel — Landschaft — Geltung — Tenne — Delta — Husum — Gebet — Banner — Derwisch — Pedal — Meran — Polka — Sterling — Salto

Bei den vorstehenden Wörtern ist je die letzte Silbe zu streichen und den übrigbleibenden Silben je eine der nachfolgenden Silben voranzusetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält.

eg — fei — gur — kü — lu — nord — pup — schlit — trod — trüb — tur — u — uh — ul — zan

Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine flugtechnische Anlage.

53057

**Verschmelzungsrätsel**

Ballen — Flosse, Zar — Latte, Tanne — Durst, Lage — Ren, Dorf — Bunker, Gabel — Biese, Ill — Arterie, Pore — Tod, Ob — Traum

Die vorstehenden Wortgruppen sind so zu verschmelzen, daß je ein Wort nachstehender Bedeutung entsteht. Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, ein neuzeitliches Propagandamittel.

1 Beobachtungsmittel, 2 militärische Einrichtung, 3 militärische Anlage, 4 militärischer Rang, 5 Mann der Flugzeugbesatzung, 6 Geschenk an Soldaten, 7 Truppengattung, 8 Geschoß, 9 Trommler.

530

**Auflösungen aus Heft 18**

**Kreuworträtsel:** a) 1 Esse, 5 Tripolis, 7 Fall, 8 Alge, 10 Dekan, 13 Ort, 14 Ire, 15 Abt, 17 Ase, 19 Duero, 22 Elba, 24 Idar, 26 Algerien, 27 Amme; — b) 1 Eifer, 2 Spa, 3 Sold, 4 Elle, 5 Tal, 6 Star, 8 Arad, 9 Gote, 11 Kiel, 12 Nawa, 16 Buna, 18 Serie, 20 Riga, 21 Odem, 23 Bon, 25 Arm.

**Kopfworträtsel:** Narbe, Oie, Tula, Löwe, Auge, Nabe, Dattel, Uran, Nebel, Gral. — Notlandung.

**Verwandlungsrätsel:** Harke, Düna, Lamm, Rappe, Hafen, Henne, Leier, Minne, Maser, Mais Ate, Reiz, Hegel, Born. — Kampfeinsitzer.

**Alte Reserve**  
Winkelhausen  
Stammhaus gegr. 1846

**Efasit**  
Fusspflege

Wenn Sie Fußbeschwerden irgendwelcher Art haben, dann sind für Sie die bewährten Efasit Fußpflege-Präparate wohlthuende Helfer. Efasit beseitigt zuverlässig alle unangenehmen Erscheinungen, belebt, desinfiziert, kräftigt und heilt. Mühe und Kosten sind so gering im Vergleich zur großen Erleichterung, die den ganzen Menschen überstrahlt.

**Efasit-Fußbad (acht Bäder) 90 Pfg., Fußcreme 55 Pfg., Fußpuder 75 Pfg., Hühneraugen-Tinktur 75 Pfg.**  
Erhältlich in Apotheken, Drogerien und Fachgeschäften





..... und dann lieber Vati, haben wir dir in dein Feldpostpaket noch Dextro-Energen gelegt. Nimm es immer, wenn du müde oder erschöpft bist. Du fühlst dich danach frischer

**DEXTRO ENERGEN**

Die natürlichen Energiespender



Don Generation zu Generation



ist Böninger Tabak beliebter geworden

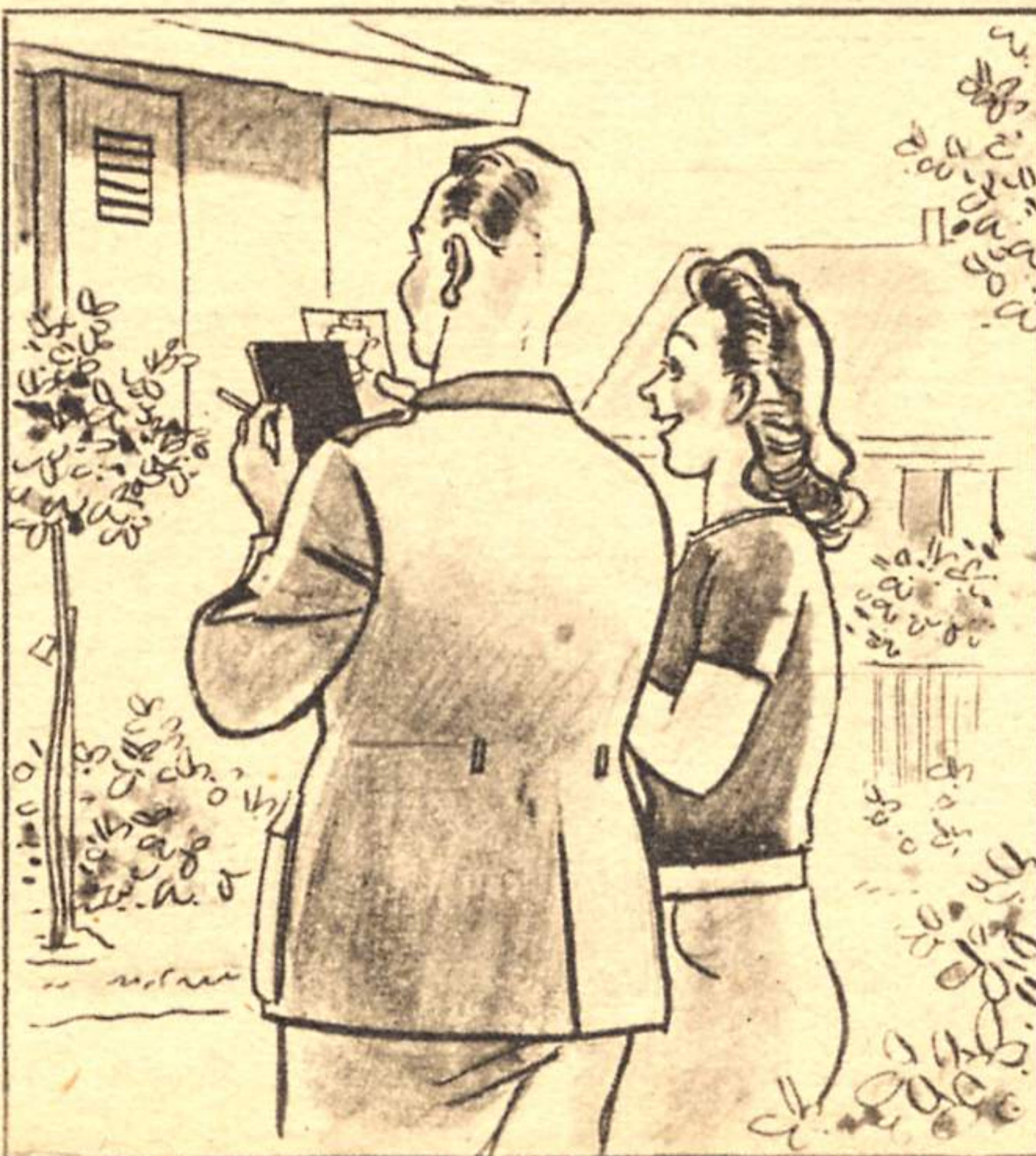
Arnold Böninger Tabakfabriken, Duisburg-Andernach



Agfa Film nimmt jeder gern



„Das ist also Deine Braut? Lieb sieht sie aus... Was hat Dir denn zuerst an ihr



„Ihre Stimme, die ist klar wie ein Silberglöckchen! Na, morgen wirst Du Deine



„Hans-Werner hat mir gleich erzählt, daß Du eine so schöne Stimme hast; beneidens-



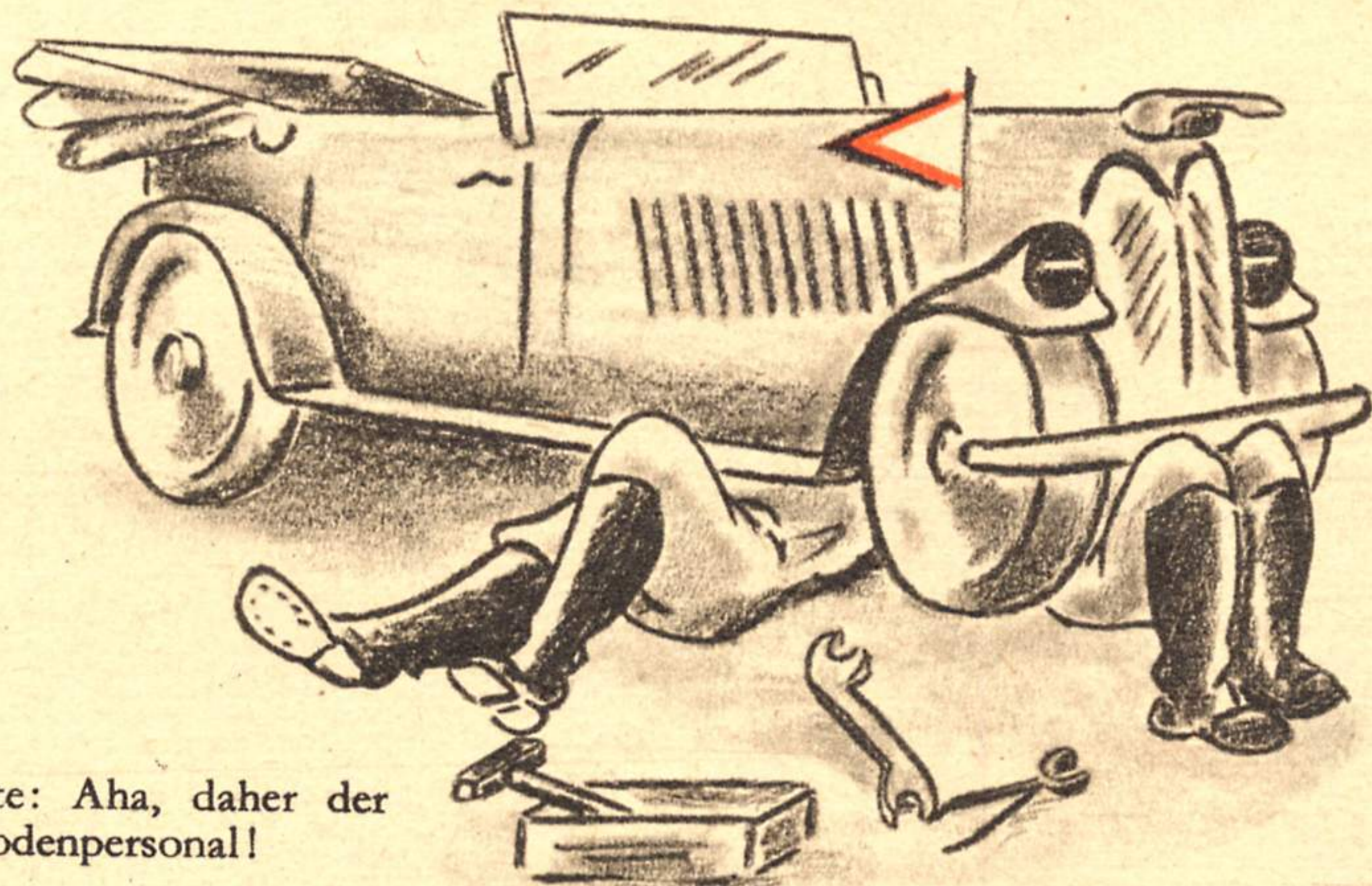
Große Schachtel 90,-  
kleine Schachtel 45,-  
In Apotheken und Drogerien

Ein kluges Mädchen Wybert nimmt, damit es mit der Stimme stimmt.

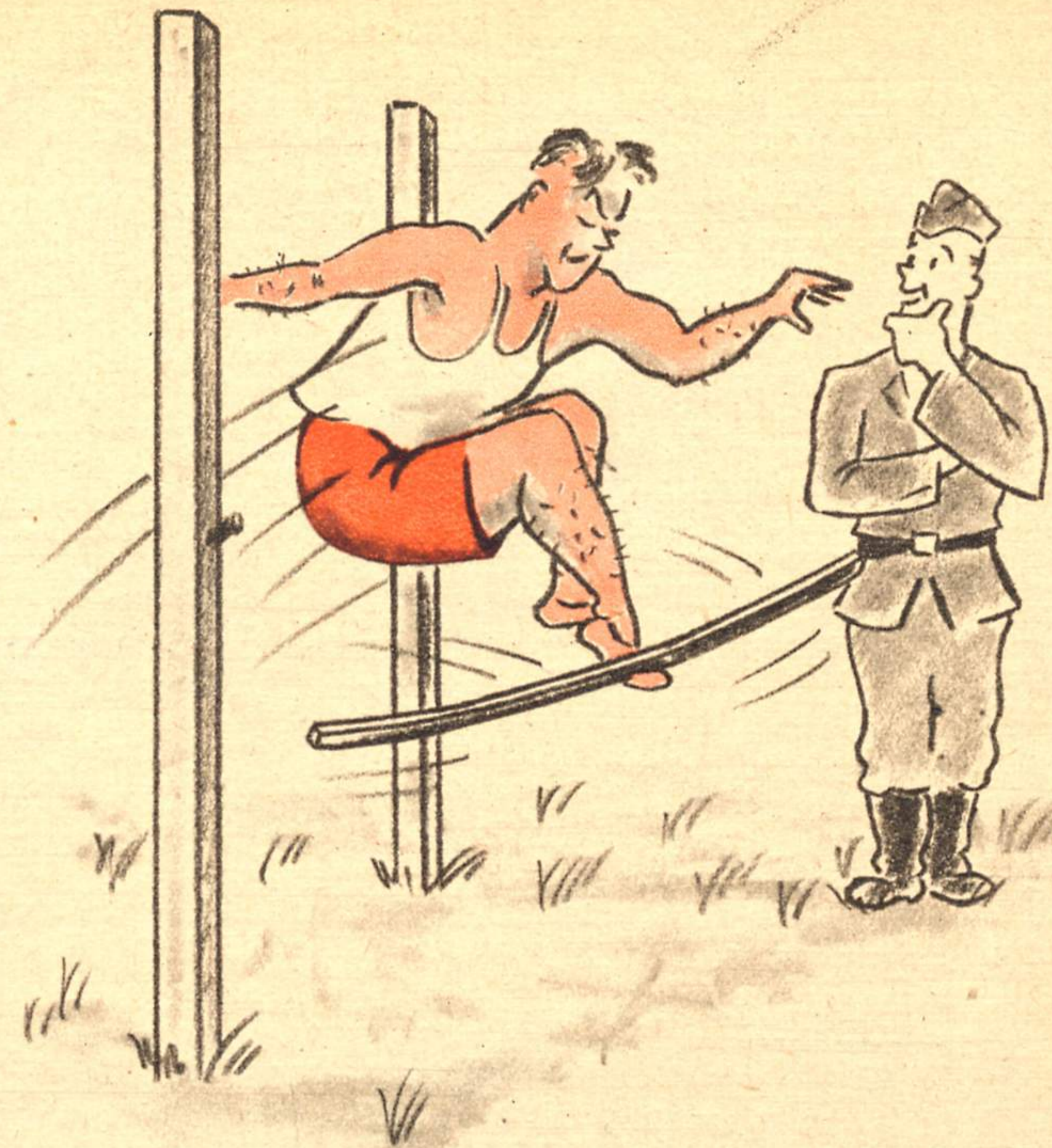


# Bodenpersonal ganz auf der Höhe

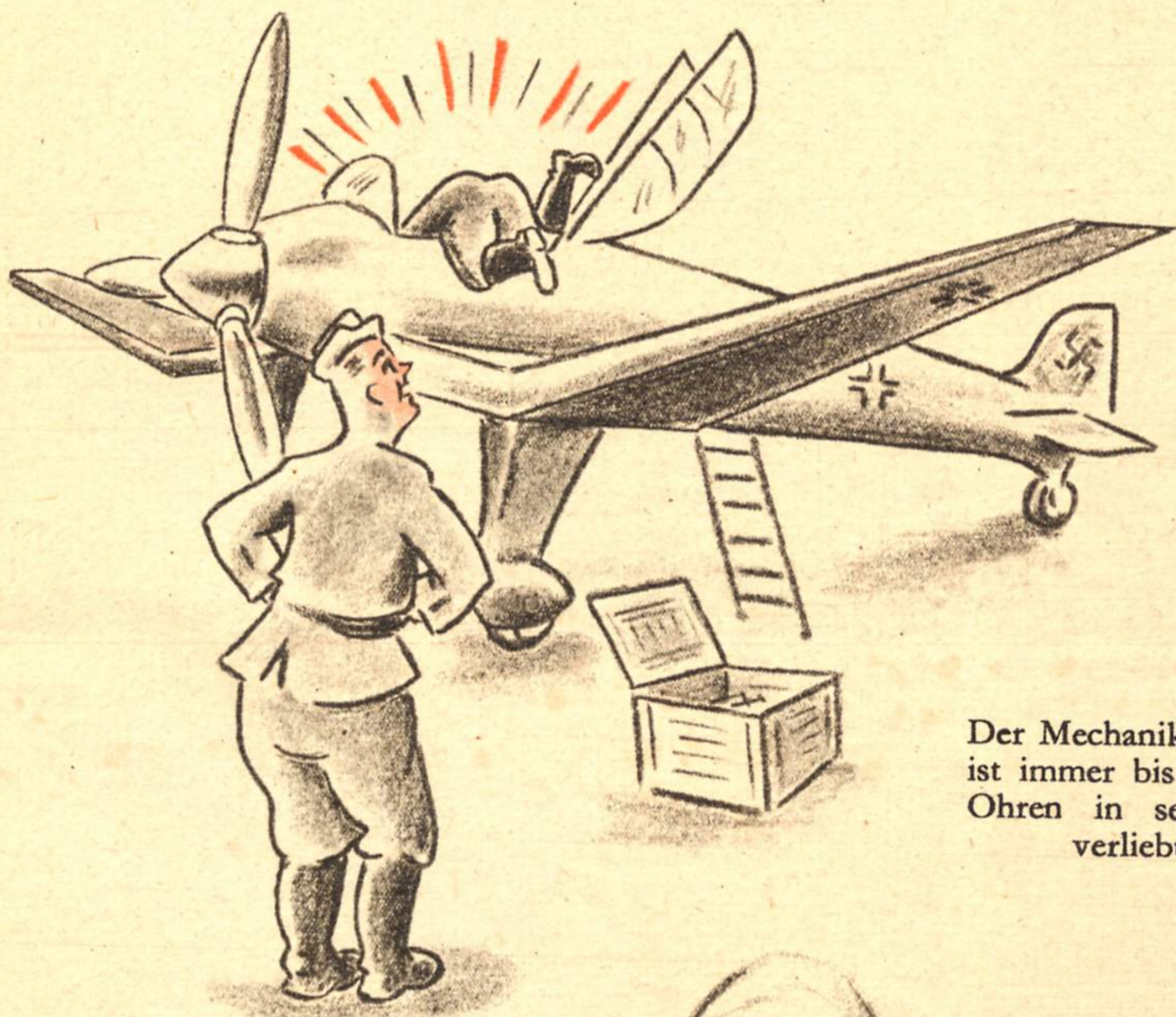
Zeichnungen  
GERD PINGUIN



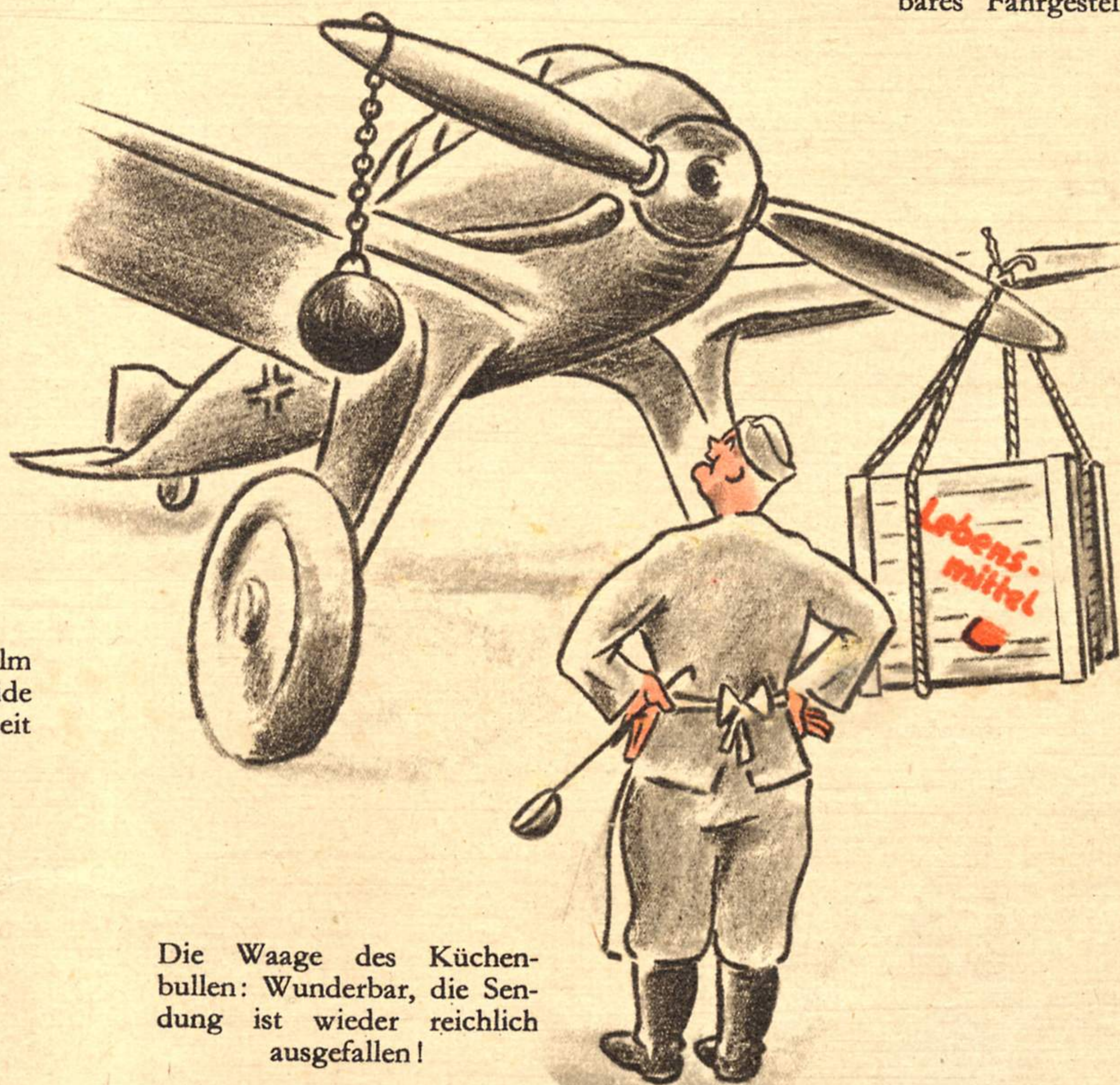
Die andere Seite: Aha, daher der Name Bodenpersonal!



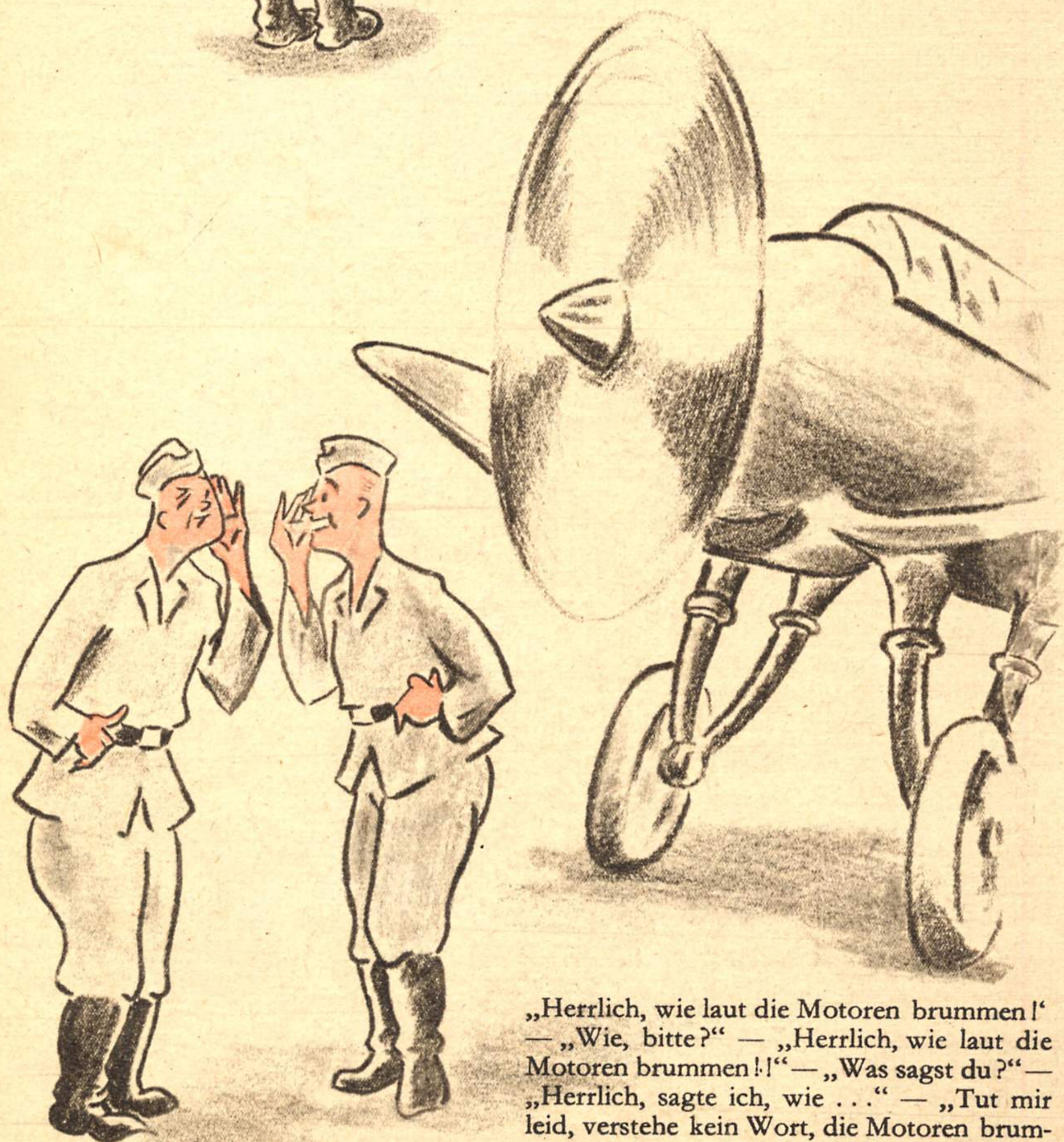
„Tja, Fritz, das beste ist, du schaffst dir auch ein einziehbares Fahrgestell an!“



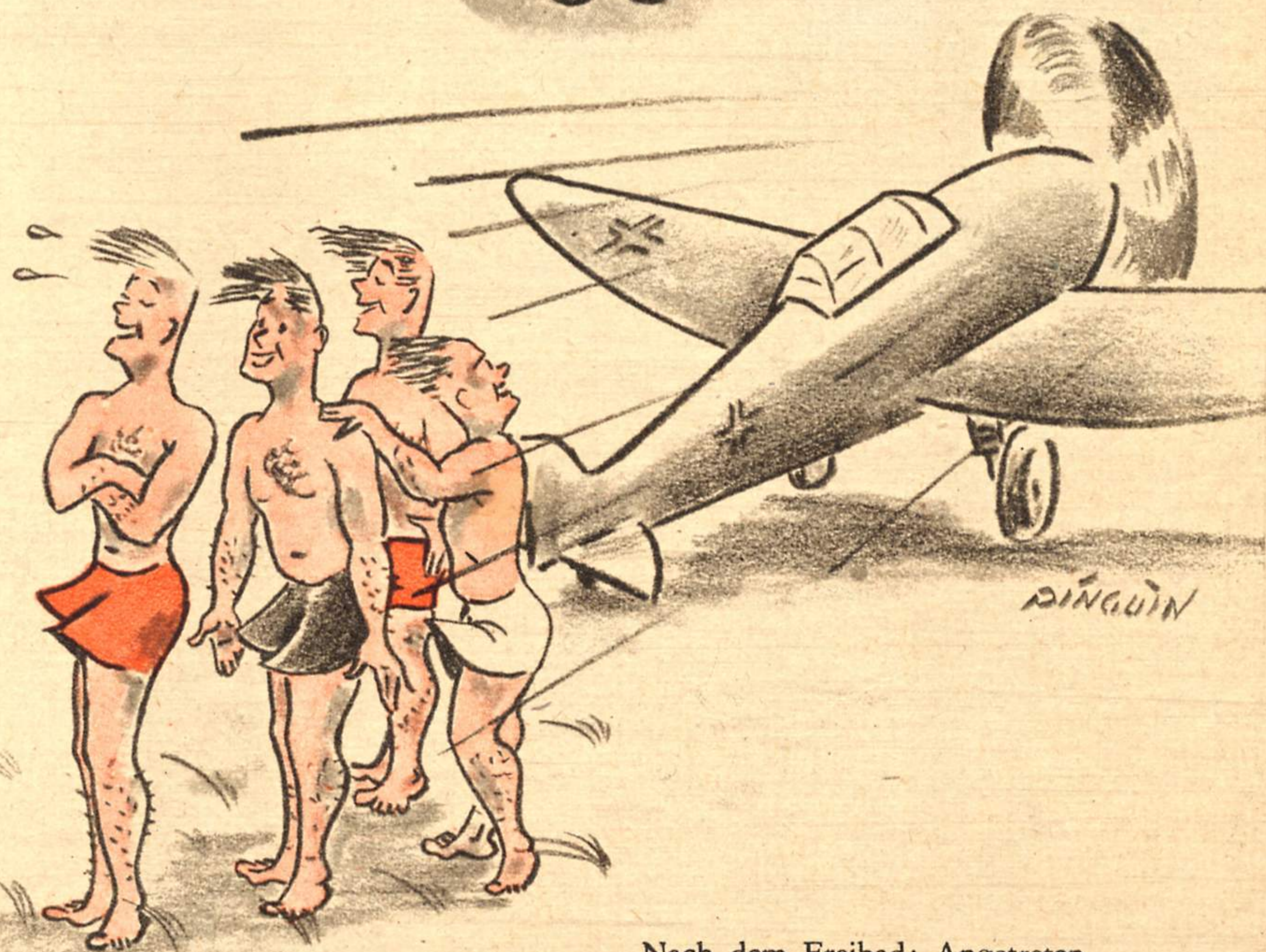
Der Mechaniker Wilhelm ist immer bis über beide Ohren in seine Arbeit verliebt ...



Die Waage des Küchenbullen: Wunderbar, die Sendung ist wieder reichlich ausgefallen!



„Herrlich, wie laut die Motoren brummen!“  
— „Wie, bitte?“ — „Herrlich, wie laut die Motoren brummen!“ — „Was sagst du?“ —  
„Herrlich, sagte ich, wie ...“ — „Tut mir leid, verstehe kein Wort, die Motoren brummen so laut!“



Nach dem Freibad: Angetreten zum Haartrocknen!