

Der

Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFFTFAHRTMINISTERIUMS



*Ins Herz
der
Sowjetmacht*

Den Gegner im Visier

Mit zielsicherem Auge hat der
Bordschütze den Feind aufs Korn
genommen, jetzt werden ihn die
Feuerstöße aus seinem MG ver-
richtend treffen

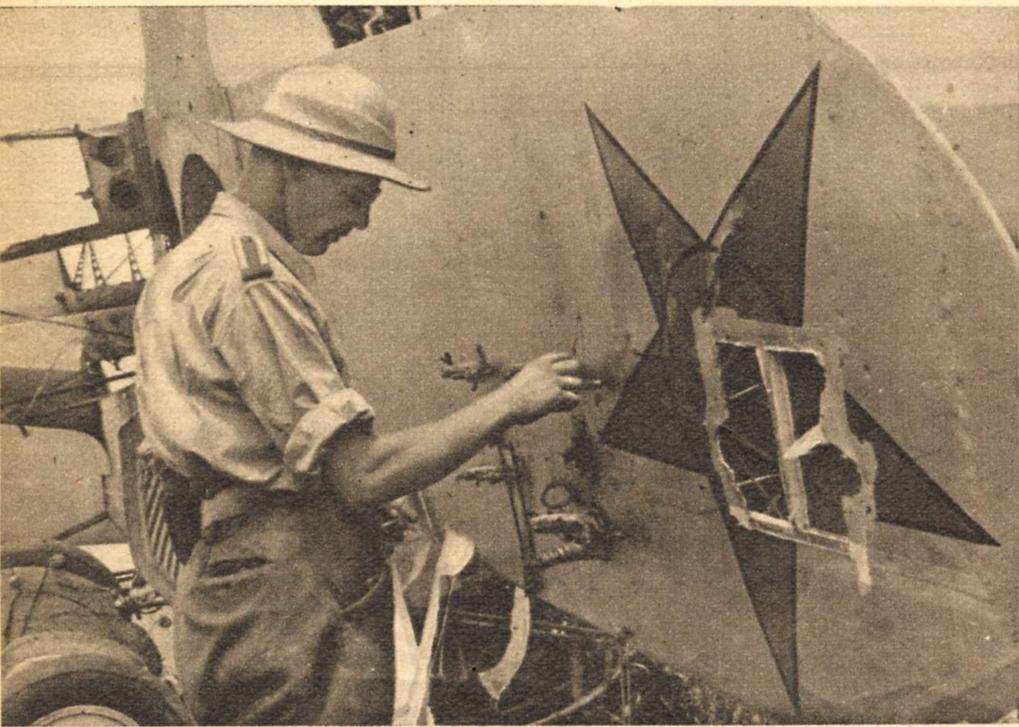
Aufn. PK Grosse (Scherl)

Im Herz der Sowjetmacht

Unsere Luftwaffe
immer am Feind!



Die Landschaft des Todes. Diese zersplitterten und verkohlten Überreste sind von den Bäumen eines dichten Waldes übriggeblieben, in deren Mitte die Sowjets ein Munitionsdepot eingerichtet hatten. Ein Volltreffer deutscher Stuka-bomben vernichtete das Lager buchstäblich bis auf den Grund



Prüfung auf Herz und Nieren. Ein deutscher Soldat untersucht mit Sachverstand die Trümmer eines am Südbereich der Ostfront abgeschossenen Flugzeuges

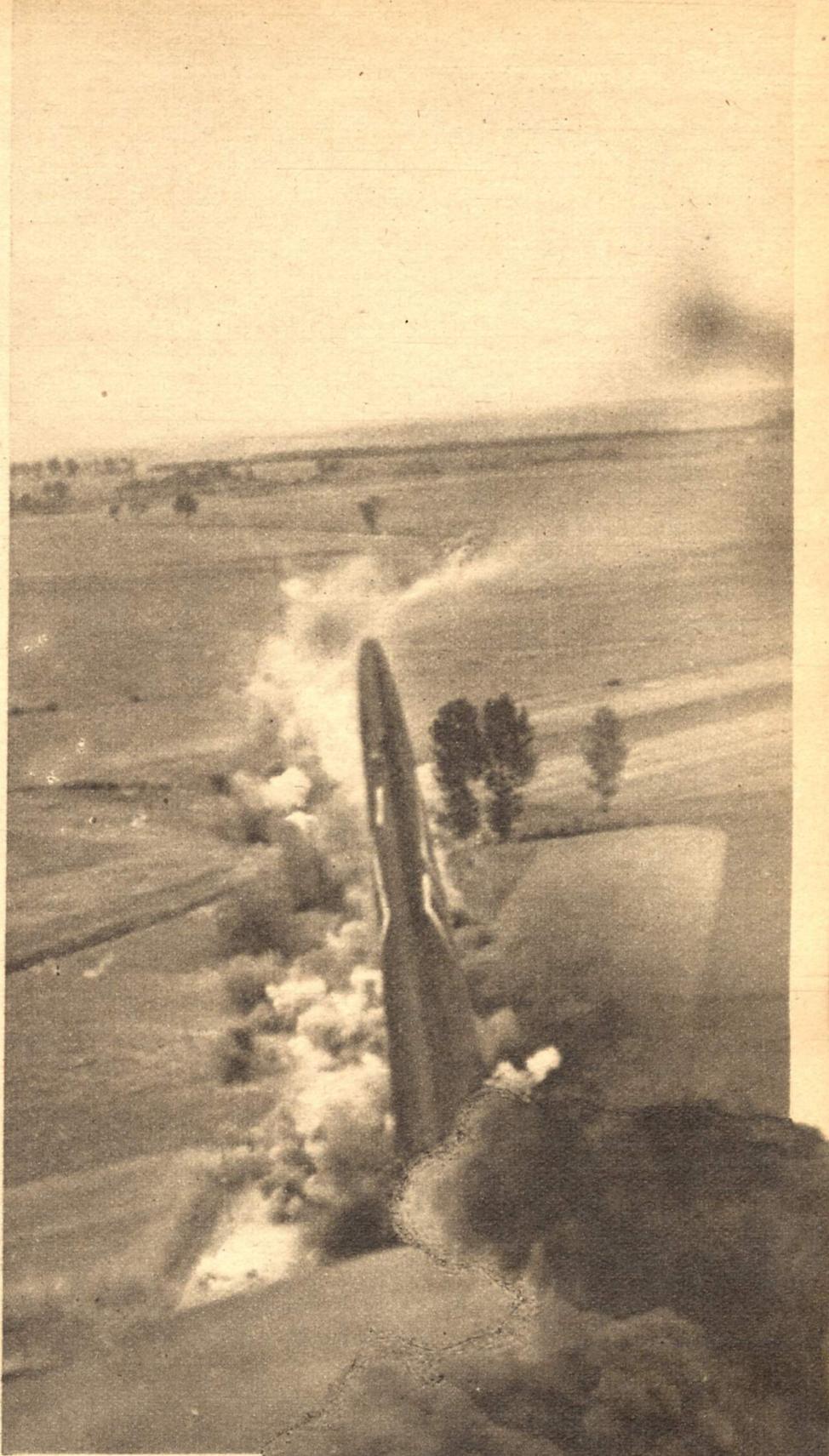
Rechts: Eiserne Klammern um Leningrad. Diese Millionenstadt, neben Moskau das Hauptquartier des Bolschewismus und eines der wichtigsten Industriezentren in der UdSSR, ist von den deutschen Truppen völlig eingeschlossen worden. Das nebenstehende Luftbild zeigt den Hafen von Leningrad mit den Befestigungsanlagen zwischen den Mündungen der großen und der kleinen Newka. Die Ziffern bedeuten: 1. Netzsperrung in der kleinen Newka-Mündung; 2. Netzsperrung in der kleinen Newka-Mündung; 3. Netzsperrung in der großen Newka-Mündung



Links: Auf dem Gefechtsstand einer deutschen Aufklärungsstaffel. Der Staffelkapitän weist die Besatzungen vor dem Feindflug in ihren Auftrag ein

Aufn. PK Brüning, PK Grosse PK Lessmann (sämtl. Scherl), PK Baas (Atlantic), Luftwaffe (2)

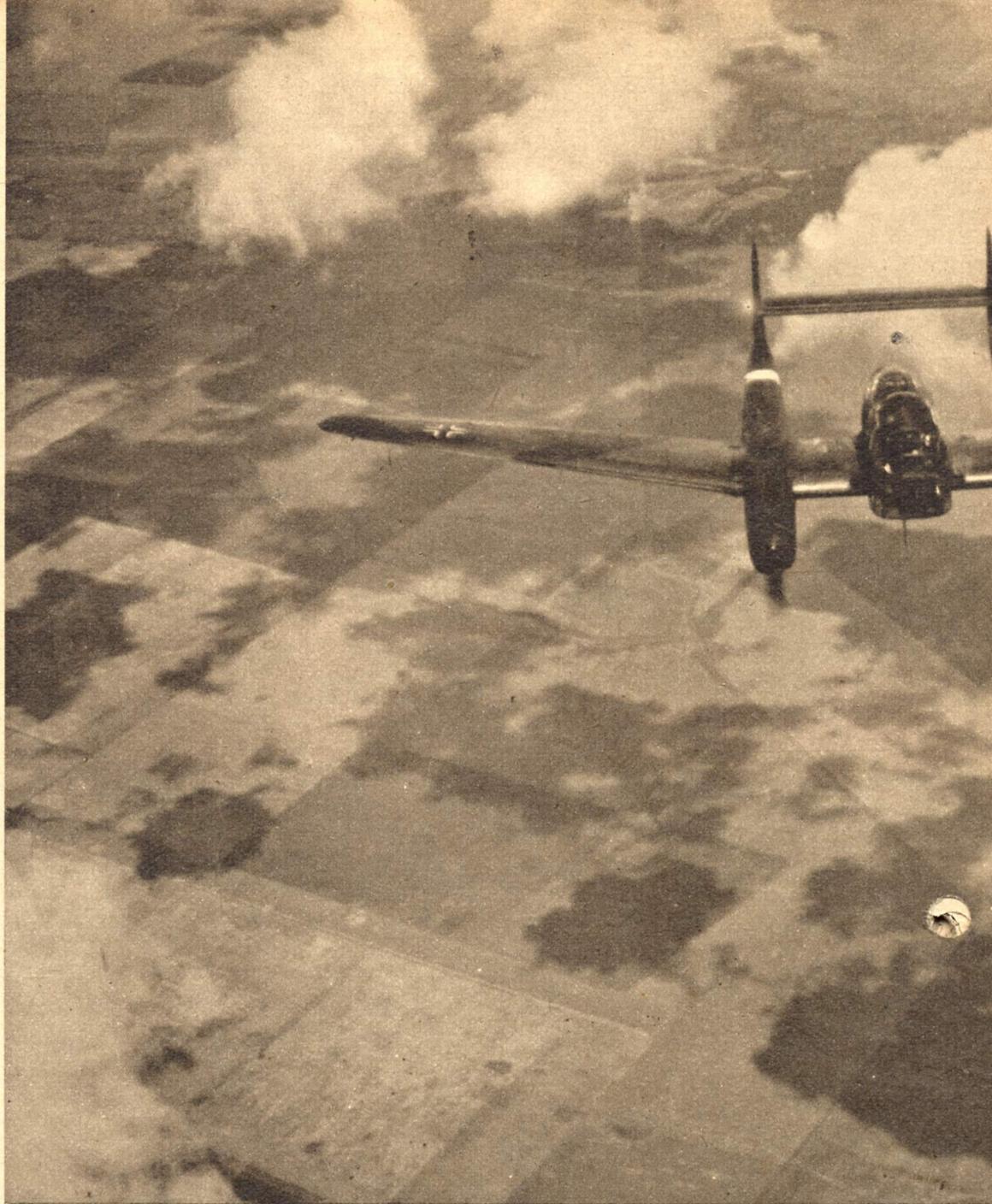
Rechts: Tiefangriff auf sowjetische Kolonnen. An allen Abschnitten der Front wird der Feind, ob er nun auf den Rückzugsstraßen zurückflutet oder ob er sich zu verzweifeltem Widerstand stellt, von der deutschen Luftwaffe vernichtend geschlagen



Einer von Vielen. Hell lodern die Flammen aus diesem Sowjet-Tankwagen, den ein wohlgezielter Bombenwurf in Brand gesetzt hat. Gleich Fackeln stehen diese motorisierten Kriegswaffen an allen Punkten, wo sie sich der deut-

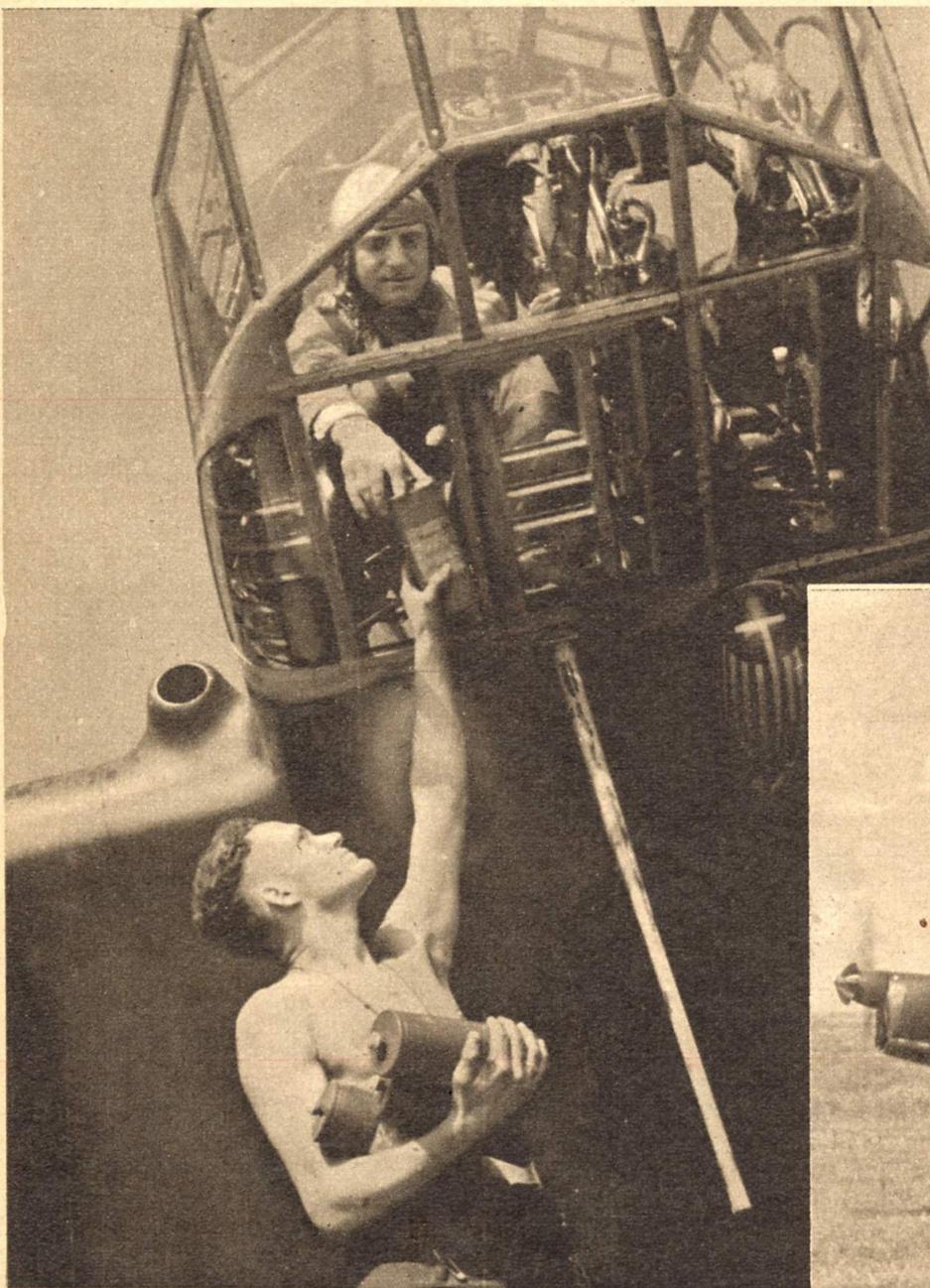


Das ist die Besatzung eines der Aufklärer, die den weichenden sowjetischen Heeresverbänden unablässig auf den Fersen sind und die mit ihren Erkundungsergebnissen entscheidend dazu beitragen, daß die Führung der deutschen Wehrmacht über jede wichtige Bewegung des Gegners unterrichtet ist



In die Karten

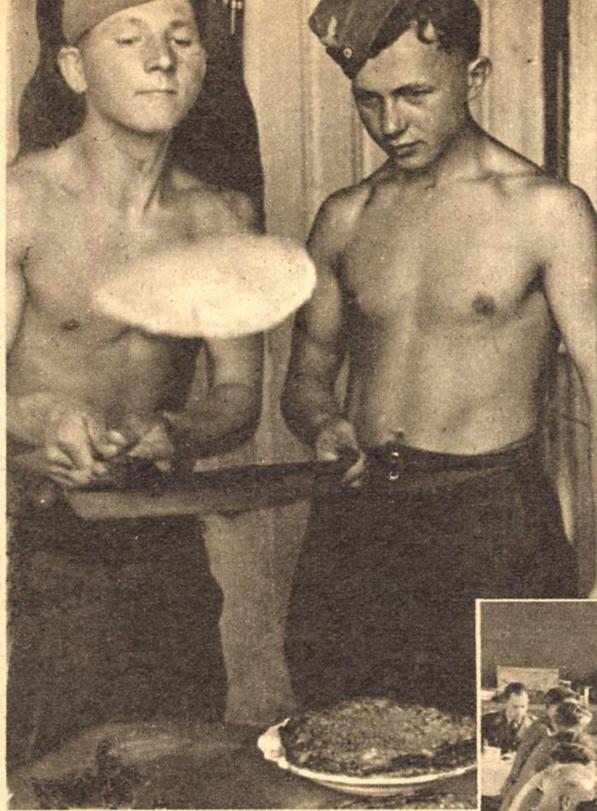
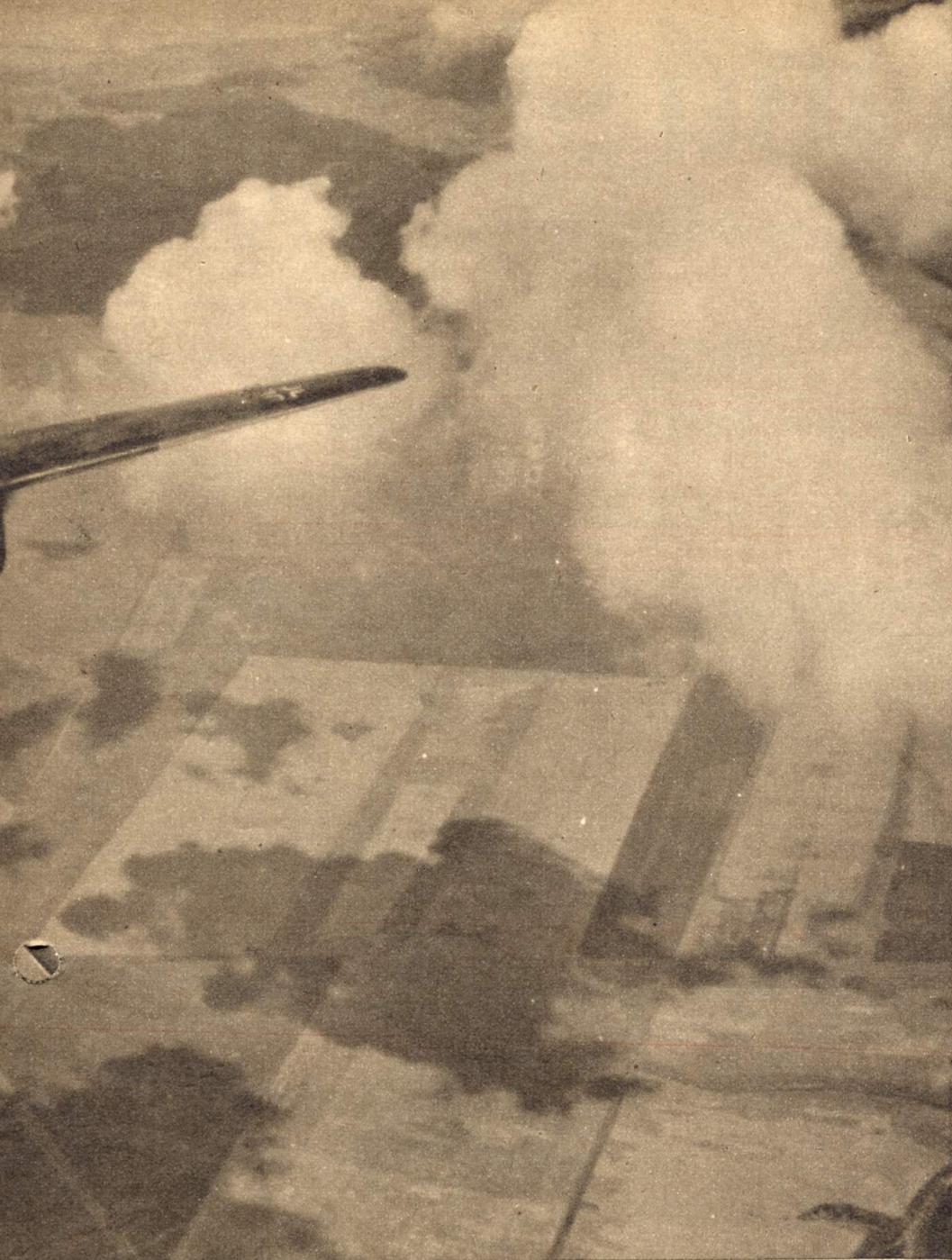
Eine Staffel überwacht



Vor dem Start werden noch Abwurfpatronen an Bord genommen, die zur Übermittlung wichtiger Meldungen während des Fluges dienen

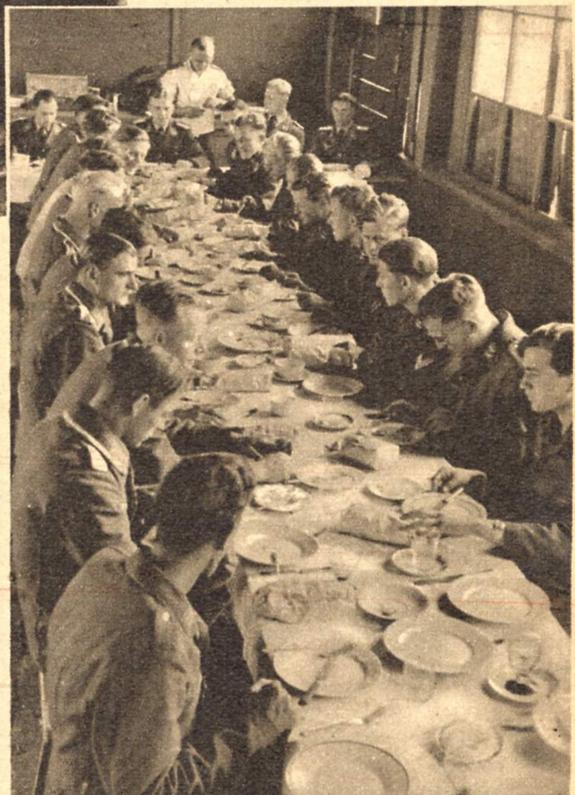
Jetzt ist es soweit; der bewährte Nahaufklärer Focke-Wulf FW 189 hat das Startzeichen erhalten und rollt über den Flugplatz





... Stabesangehörigen nach hartem Dienst ein kleines Festessen. Auf dem Bilde links sehen wir zwei Bordschützen als tüchtige Köche; sie beweisen hier ihre oft erprobte Zielsicherheit in geübtem Wenden der Eierkuchen

Aufn. PK Grosse (Scherl)



Links: In schnellem Flug geht es über das Operationsgebiet bis weit über die Front. Keine Einzelheit, keine Bewegung entgeht den Männern an Bord der FW 189, die den deutschen Soldaten an allen Frontabschnitten durch ihre charakteristische Doppelrumpfform bereits zu einer vertrauten Erscheinung geworden ist. — Aufklärer haben es immer gern, wenn sie sich von Wolken gedeckt an ihr Ziel heranpirschen können. Auch auf diesem Bilde wird der Anflug wesentlich durch einige „Wolken vom Dienst“ erleichtert

gegüückt...

Metarmeen



Die Filmausbeute, die der Nahaufklärer mit nach Hause gebracht hat, wird sofort entwickelt. Die Aufnahme links zeigt, wie gerade ein getrockneter Film aufgerollt wird, den die Auswertungsstelle dann „auf Herz und Nieren“ prüft

Kurz hinter der deutschen Front wird eine wichtige Meldung in einer Rauchpatrone abgeworfen; dort wird sie von Kradfahrern, die das Flugzeug bereits erwartet haben, in Empfang genommen und in schnellstem Tempo weitergeleitet

Und sie erhob

Husarenstück mit einer Arado Ar 196

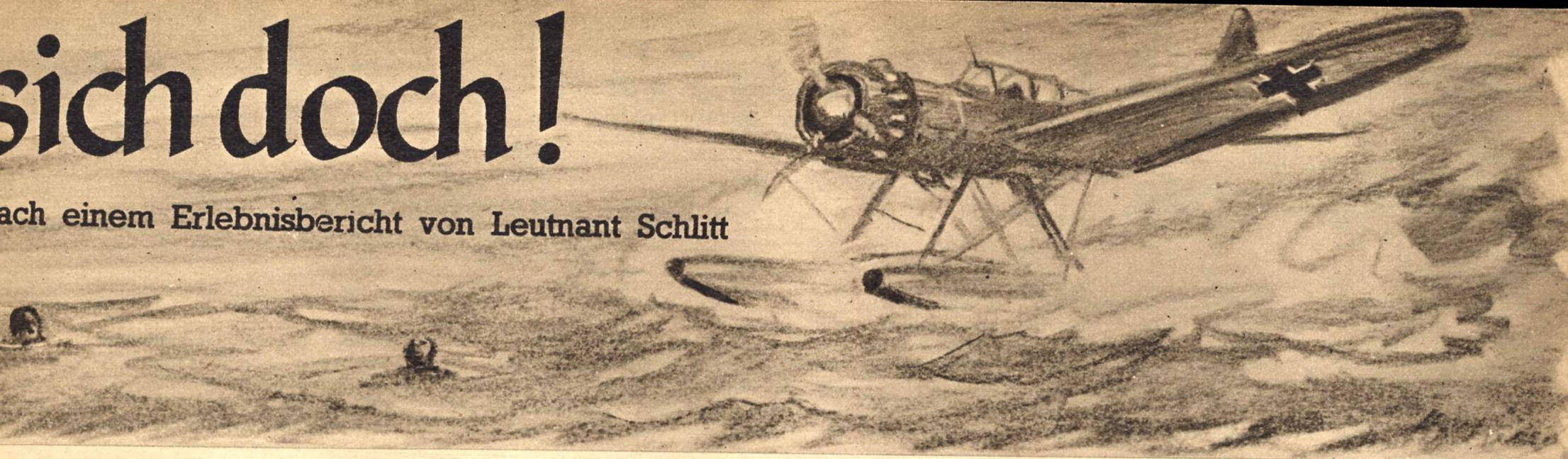


Es war einer der heißen Kampftage am Kanal. Seit Stunden schon flog ein Seenotflugzeug vom Baumuster Arado Ar 196 eine bestimmte Standlinie auf und ab, jeden Augenblick bereit, Kameraden aus dem nassen Element zu retten. Da — kurz vor Dover, von einem Farbbeutel herrührend, ein grünelber Fleck im Wasser. Sekunden später schon können in diesem Farbenlecks vier Mann ausgemacht werden, die verzweifelt um ihr Leben schwimmen. Sie müssen aus dem Bach geholt werden, koste es, was es wolle. Leicht gesagt! Die kleine Arado — und zusätzlich vier Mann, und bei dem hohen Seegang?! Aber Leutnant Schl. überlegt nicht lange. Tadellos setzt der Flugzeugführer Feldw. W. die Mühle hin. Dem Engländer sözusagen vor die Nase. Das Flugzeug dümpelt gefährlich. Die zwei Mann haben Mühe, sich beim Suchen auf der Fläche zu halten. Es vergehen Minuten, bis man den ersten Flieger gefunden hat. Es ist der Funker, mit Brandwunden im Gesicht und völlig erschöpft. Schnell wird er auf der Fläche festgelaßt, denn es war nicht möglich, ihn in den Beobachtersitz zu bugsieren. Der Flugzeugführer hält ihn krampfhaft mit einer Hand, während er mit der anderen Knüppel, Wasserruder und Gashebel abwechselnd bedient. Bald darauf wird der „Samariter der Luft“ bei der Sache, daß sie nicht bemerken, wie sich in rasender Fahrt ein englisches Schnellboot der Unfallstelle nähert. Erst als den Männern MG-Kugeln um die Ohren pfeifen, erkennen sie die Gefahr. Gefangennehmen lassen? Nein! In Sekundenschnelle wird der dritte Flieger auf den Schwimmer gehoben



sich doch!

nach einem Erlebnisbericht von Leutnant Schlitt



Die Arado kann sich weder wehren, noch kann sie orten. Der Seegang und die drei Mann auf Schwimmer und Flächen machen das unmöglich. Wegrollen? Wenn draußen im Schraubenstrahl drei Menschen liegen, die sich kaum halten können? Niemals! Den Vierten muß man sowieso seinem Schicksal überlassen, vorläufig wenigstens. Und wieder zaudert der Leutnant nicht lange. Hinein mit den dreien in den Beobachtersitz. Ein Wunder wie der Leutnant und der Oberfeldwebel das geschafft haben! Wie die Heringe liegen sie nun da. Quer darüber, gewissermaßen als zweite Schicht, legt sich der Leutnant und feuert auf das Schnellboot, was das Zeug hält. Und dann vollbringt der Flugzeugführer tatsächlich das fast Unglaubliche: Das Flugzeug röllt, kommt auf Stufe, hebt sich schwerfällig ab, sackt gleich darauf wieder durch, kommt noch einmal heraus und hält sich.

Zeichnungen H. v. Medvey

Mit drei Mann zuviel an Bord — aber die Arado fliegt! Die fünf Männer möchten am liebsten aufschreien vor Freude, wenn nicht der Gedanke an den armen Kerl wäre, den man im Wasser hat zurücklassen müssen. Ob ihn der Brite retten würde? Aber nein, das Schnellboot machte ja sofort kehrt, als die Arado aus dem Wasser kam. Der Flug zur französischen Küste dauert nur wenige Minuten. Nochmals stockt der Atem, als es zur Landung geht. Aber Feldwebel W. setzt die Arado mit überlegenem Können und Geschick hin. Die Augen der Zuschauer werden immer größer, als einer nach dem andern aus dem Beobachtersitz geschafft wird. Kaum sind die drei Geretteten in treuer Obhut, als das Flugzeug schon wieder startet, um nach dem vierten Mann Ausschau zu halten. Ein sagenhaftes Glück: noch immer schwimmt der arme Kerl und winkt herauf. Wieder eine Landung bei hohem Seegang, der letzte Kamerad aus dem Bach gehoben und wieder hoch. Der Vierte lächelt nur und flüstert ein „Dank!“ Dies ein Wort hat kein allein den Einsatz von Leben und Gut gekostet.



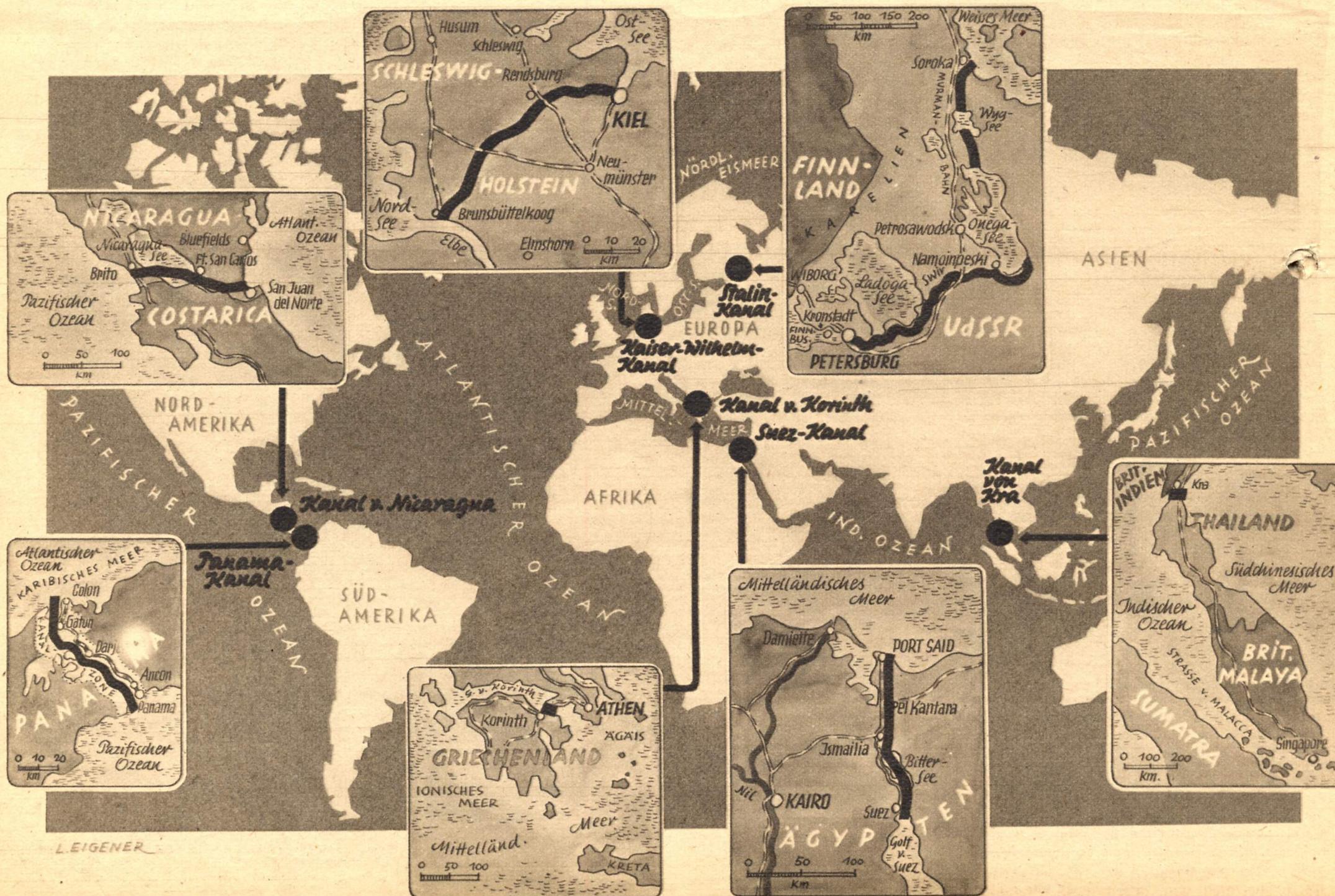
KANÄLE, die Weltgeschichte machen

Von Gotthart Meyer

Der Bau künstlicher Wasserstraßen zwischen zwei Meeren, die als Wege für die Großschifffahrt dienen sollen, gehört zu den hervorragendsten Schöpfungen der Völker. Wenn die Straßen fertig sind und das große Leben hindurchpult, dann werden sie selbst zu Faktoren der Geschichte, die gestalten diese, so gut wie andere wichtige Meeresstraßen oder Ströme das Werden der Völker beeinflussen. Es gibt die großen internationalen Kanäle zwischen Weltmeeren, deren Benutzung man einer völkerrechtlichen Regelung unterworfen hat, und es gibt die nationalen Kanäle zwischen bestimmten Meeresgebieten, deren Wichtigkeit über den Bereich ihres Besitzerstaates weit hinausstrahlt. Es gibt zum dritten die Binnenkanäle, welche die wirtschaftliche Struktur der Länder bestimmen helfen. Das sind die Kanäle, die nationale oder Weltgeschichte machen. Daneben die zahllosen künstlichen Wasserstraßen, welche die Flüsse verbinden, die Frachtwege verkürzen, die Landschaft erschließen. Sie sind tausendfältiger Natur und haben ihren tausendfältigen Nutzen. Wir aber wollen nur von den Kanälen sprechen, welche die Meere verbinden. Welche gewaltige geschichtsgestaltende Wichtigkeit diese Wasserstraßen haben, geht aus der Tatsache hervor, daß sie in diesem Kriege bereits sämtlich in Erscheinung getreten sind und eine große Rolle für das Ringen der Völker spielen. Das ist keine weitgespannte Gedankenspielerei, sondern eine höchst spürbare Realität. Da ist — sieht man von dem Meeresarm zwischen England und Europa ab, der Ärmelkanal heißt, ohne ein Kanal in unserem Sinne zu sein — der Suezkanal,

an den man zuerst denken wird. Woche um Woche suchen unsere Kampfflugzeuge in den hellen Nächten des Mittelmeeres das schmale Band in der Wüste. Jedes Kind kennt heute seine Bedeutung. Ganze Feldzüge, ungeheure Truppen- und Materialbewegungen und ständige Überlegungen kreisen um diese Straße von Suez. Da ist der andere große, internationale Kanal, den freilich ausschließlich die Großmacht Nordamerika beherrscht, die Straße von Panama. Für die englische Versorgung, den amerikanischen Röhstoff-Import, die seestrategischen Pläne der USA in Atlantik und Pazifik, — für viele Dinge und Unwägbarkeiten, die uns heute noch fernliegen, spielt der Kanal schon eine viel größere Rolle in diesem Kriege, als manche ahnen. Den dritten völkerrechtlich bedachten Kanal haben unsere Fallschirmjäger am 26. April 1941 bezwungen und unter deutsche Kontrolle gebracht. Es ist die schmale und doch so wichtige Rinne von Korinth. Dann die großen nationalen Kanäle. Es genügt, den Kaiser-Wilhelm-Kanal zwischen Ostsee und Nordsee nur zu nennen, um die außerordentliche strategische Bedeutung dieser Verbindung aufblenden zu lassen. Der andere Kanal, der Stalin-Kanal (Weißmeer-Kanal), der die Ostsee und das Nördliche Eismeer verbindet, steht im Augenblick in der Brandung der kriegerischen Ereignisse. Ein drittes nationales Kanalsystem von Weltbedeutung bilden die Wasserstraßen, die aus dem Erie- und dem Ontario-See zu Hudson und Ohio geschlagen wurden, um der nord-amerikanischen Industrie an den Binnenmeeren der großen Seen einen billigen Frachtweg zu verschaf-

fen. Auch diese Kanäle leisten auf ihre Art schon Kriegsdienst. Blickt man auf die Karte der Erde, sucht man die Stellen, wo die Weltmeere ganz dicht aneinander herandrücken, ohne sich finden zu können, so gibt es nur zwei Stellen, wo nicht schon die Natur selbst für eine Straße sorgte, so wie sie dies bei Gibraltar und Singapur tat, im Bosphorus und in der Beringstraße. Und diese zwei Stellen befinden sich am Sinai und an der mittel-amerikanischen Landverengung. Und dort setzte der Mensch den Spaten an, obwohl die Erde und das Klima schwerste Hindernisse bereiteten, grub die Kanäle und ließ die Meere ineinanderströmen. Und dann begannen die Völker darum zu kämpfen! Schenken wir genauer zu. Ganz im Vordergrund steht für uns der bolschewistische Eismeerkanal. Noch stärker in die kontinentale Landmasse hineingepreßt als Deutschland, hat das Reich im Osten, gleich ob Zar, ob Sowjet, nach Häfen, nach Türen ins freie Meer gesucht. Dort oben auf der Halbinsel Kola gibt es eisfreie Häfen, von dort führt zwar ein weiter, doch fahrbarer Weg in den Atlantik hinaus. Der Weltkrieg unterstößt die Notwendigkeit, außerhalb der Ostsee einen Korridor ins Innere zu schaffen. Die Entente brauchte einen Transportweg für ihre Kriegslieferungen. Also ließ man die Murmansk-Bahn bauen, vorwiegend von deutschen Kriegsgefangenen. Aber diese Bahn konnte selbst nach Fertigstellung des zweigleisigen Ausbaues nicht genügen, der Bolschewismus, ging daher einen Schritt weiter. Für die Massengüter, die Spitzbergen-Kohle und die Ausfuhr, als strategisches Sprungbrett und zur





Luftbild von einer Schleusenanlage des Stalin-Kanals, von einem deutschen Aufklärer aufgenommen. Dieser Wasserweg von der Ostsee zum Eismeer war als eine Ausfallstraße des Bolschewismus zur Eroberung Nordeuropas gedacht. Durch den deutschen Vormarsch an der Nordostfront hat er seinen Wert für die sowjetischen Kriegsoperationen verloren



Autostraße am Rande des Suezkanals, der seit vielen Monaten ständig im Wirkungsbereich der deutschen Luftwaffe liegt. Großbritannien, das diesen Kanal durch mannigfache Intrigen an sich zu bringen wußte, fühlt sich jetzt immer mehr an einem der wichtigsten Punkte seines Weltreichs bedroht

Aufn. Scherl-Bildarchiv (2), Luftwaffe (1)

Verkürzung des Weges um Skandinavien herum von 5260 km auf 1280 km nach Archangelsk wurde der Stalin-Kanal gebaut, der von Leningrad über die Newa durch den Ladoga-See, über den Swir zum Onega-See hinaus nach Soroka an der Onega-Bai führt. Die Länge des künstlichen Bettes beträgt 230 km. 19 Schleusen, 15 Staudämme, 12 Wasserspeicher und 49 Dammanlagen sind nötig gewesen. Diese Straße sollten auch die Kriegsschiffe bis 1300 Tonnen, also mindestens alle U-Boote und die meisten Zerstörer, benutzen können. Freilich liegt sechs Monate lang die Sperre der Vereisung über dem Nordende des Kanals.

Die Sowjets hatten nur geringe technische Mittel, kein Geld und keine Zeit. Aber sie hatten den billigen Rohstoff des Bolschewismus — die Menschen. 1931 wurde das Dekret erlassen. Die GPU selbst übernahm die Leitung. Es starben nach offizieller Mitteilung aus Moskau 250 000 Menschen an diesem höllischen Bau. In Wirklichkeit sank eine Million Leiber in die Erde, auf jeden gegrabenen Meter kommt ein Toter. Bei einer achtzehnstündigen täglichen Zwangsarbeit im mörderischen Klima wurde dieses größte Fronwerk der Menschheitsgeschichte seit dem Pyramidenbau in zwei Jahren vollbracht. Es waren vornehmlich Bauern, die hier ihr Verbrechen mit dem Tode büßten, ein Stück Land und mehr als eine Kuh besessen zu haben.

Dieser Kanal sollte erst noch Geschichte machen. Er war eine Ausfallstraße des Bolschewismus zur Eroberung Nordeuropas. Auf ihr wollten die Sowjets nach der Atlantik-Küste Norwegens vorstoßen, während die starke Ostseeflotte Skandinavien von Süden packen sollte. Heute donnern deutsche Kampfflugzeuge über die Schleusen, und finnische und deutsche Bataillone sind im Vormarsch gegen die Lebensader des bolschewistischen Nordens. Gut gezielte Bomben haben das Werkzeug des imperialistischen Kreml bereits unbrauchbar gemacht. Politik und Strategie hatten den Kanal zu dunklen Zwecken erbaut, darüber ist das Kreuz zerbrochen, an dem die Flüche von Hunderttausenden haften!

Von der Maas bis an die Memel. Daß Deutschland nur eine einzige, zusammenhängende Meeresküste hat, womit viele Vorteile verbunden sind, das verdanken wir der Tatkraft unserer Väter, die 1887 bis 1895 den Nordostsee-Kanal bauten, der den Namen Kaiser Wilhelms trägt. Die Wasserstraße ist 98 km lang. Sie wurde in den Jahren vor dem Weltkrieg erweitert und vertieft, um mit dem Bau von großen Schiffen Schritt zu halten. Welche strategische Bedeutung dieser Kanal besitzt, darüber können wir jetzt im Kriege aus naheliegenden Gründen keine Untersuchungen anstellen. Aber wer ein bißchen helle ist, der wird sich selbst sagen können, welchen Wert schon beim Feldzug gegen Norwegen und erst recht jetzt gegen den Bolschewismus die Durchschneidung der jütländischen Halbinsel an ihrem Sockel für die deutsche Kriegsmarine besitzen mußte! Das Dasein dieses Kanals half im Weltkrieg mit, den Briten jeden Gedanken aus dem Hirn zu blasen, jemals einen Landungsversuch an der deutschen Küste unternehmen zu können, und er verwehrte es England, die deutsche Ostseestellung zu beeinträchtigen. Es ist große Weltgeschichte, die auch von diesem Kanal ausstrahlt, freilich werden wir sie erst später in allen Einzelheiten begreifen.

Ehe wir die zwei großen internationalen Kanäle unter die Lupe nehmen, die in der Hand unserer Feinde sind, noch einen kurzen Seitenblick auf den Kanal von Korinth, der heute schon aus dem Interesse der Welt herausgeglitten ist, seine Vorteile aber für Deutschland und Italien voll behalten hat. Es ist vielleicht überspitzt, aber nicht ganz falsch, wenn wir sagen, daß das

dem Jonischen Meer verbindet, nur etwas über 6 km lang ist, dem Staate Griechenland den Frieden gekostet hat. Denn auf diese Straße, welche für die englische Flotte in den Schluchten von Kreta als ein Sprungbrett für Unternehmungen gegen Italien dienen konnte, hatte England spekuliert, als es die für die Griechen so verhängnisvolle Einmischungspolitik begann. So hat selbst dieser kleine Kanal Beiträge zur großen Geschichte geliefert, denn die englische Intervention rief die Achsenmächte auf den Plan, und der ganze europäische Südosten erfuhr eine gründliche Umwandlung!

Der Suezkanal, der Welt wichtigster Kanal, liegt im Wirkungsbereich der deutschen Luftwaffe. An seinen Ufern vollzieht sich das heute noch unterirdische, in Zukunft aber vielleicht welterschütternde Aufbegehren des islamischen Orients. Und dazu verhalf der Kanal selbst. Er riß die Siegel von verschlossenen Pforten. Seit der Entdeckung Amerikas war der Mittlere Osten in den Schatten des Niederganges gesunken; er war für die Weltwirtschaft nicht mehr so wichtig. Als aber der Franzose Lesseps, um Geld und Gloire zu machen, das Werk Negrellis und deutscher Forscher durchsetzte, den schleusenlosen Durchstich zwischen Mittelmeer und Rotem Meer vollzog, zwischen denen schon einmal vor Jahrtausenden schmale Fahrinnen vom Nil zu den südlichen Gewässern Verbindung schufen, da schlug der volle Strom des Weltverkehrs in die stillen Länder. Der Orient wurde aufs neue erschlossen und in die Auseinandersetzung mit dem Abendland und der modernen Zeit gerissen.

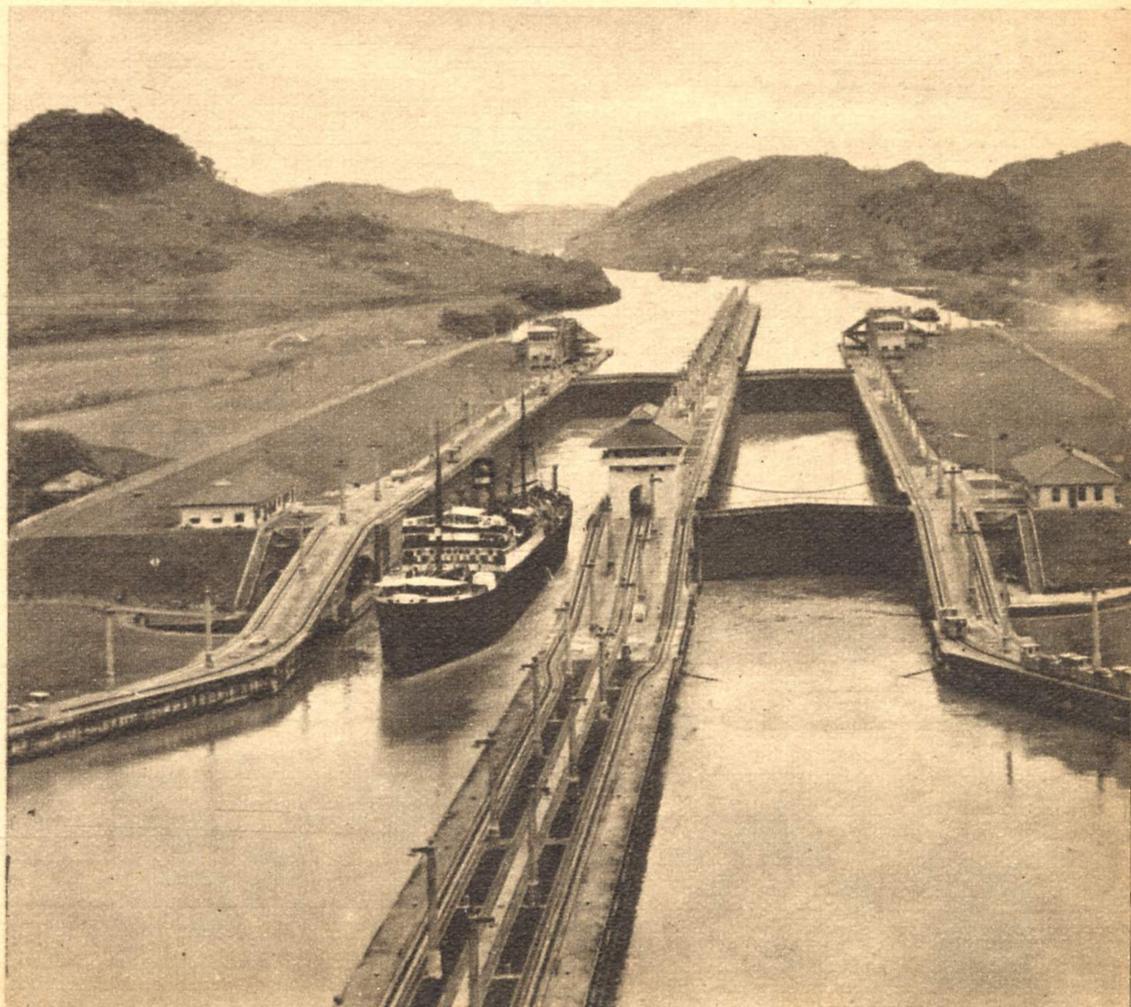
Daß die Geschichte, die der Suezkanal schreiben sollte, Blut und Tränen, unermessliche Reichtümer, alle Leidenschaften und größte politische Intrigen und Schurkereien enthalten würde, das konnte ein Einsichtiger schon aus dem tollen Spiel der Mächte und der kapitalistischen Interessen während der Entstehung des Werkes voraussagen. Die europäische Politik im Orient wurde mit den dort üblich gewesenen Mitteln durchgeführt. Es fehlte an nichts, der Intelligence-Service hat von Anbeginn an kein Auge von dieser 160 km langen Straße gelassen, mochten die Pfahlbürger in London auch sehr viel später erst die Wichtigkeit des Weges nach Indien erkannt haben, der 8000 km Seeweg erspart. Dem jüdischen Premierminister Disraeli glückte der Ankauf der Kanalaktien, welche der ägyptische Vizekönig besaß. Hoffnungslos verschuldet, verkaufte er sie für einen Pappenstiel an die englische Königin. Es gibt kaum ein zweites diplomatisches Dokument, das so eindeutig die Gemeinschaft des jüdischen und des englischen Händlergeistes festnagelt wie das Billett, das Disraeli jubelnd

Auch der Panamakanal, von dem unser Bild eine der gewaltigen Schleusenanlagen am Anfang dieser zwei Weltmeere verbindenden Wasserstraße zeigt, spielt seit seiner Erbauung in der internatio-

an die Queen richtete, als der große Schlag am 20. November 1875 gelang. Es lautet: „Mister D'Israeli allergehorsamst an ihre Majestät: Es ist abgemacht, Sie haben Sie, Mylady. Vier Millionen Pfund! Und fast im Handumdrehen. Es gab nur ein Haus, das dazu imstande war: Rothschild. Die Leute haben sich wundervoll benommen, haben das Geld zu einem sehr niedrigen Zinsfuß vorgestreckt, und der gesamte Anteil des Khediven ist in Ihren Händen, Mylady.“

Mit diesem Anteil, für dessen Kreditierung Rothschild immerhin 5+2 1/2 v. H. einstrich, gewann England die Mehrheit der Kanal-Aktien-Gesellschaft. Ägypten aber verlor die Freiheit, denn nun „mußte“ Großbritannien natürlich die wertvolle Straße, zu deren Herstellung es keine Handreichung und keinen Pfennig beigetragen hatte, militärisch in Schutz nehmen. Das wuchs sich bis zu einer Unterjochung nahezu sämtlicher umliegender Länder aus, ja heute hat England auch auf Syrien die Hand gelegt, um seine Orient-Bastion zu erweitern. Der Suezkanal hat wie kein anderer Weltgeschichte gemacht, die Schicksale vieler Völker über den Haufen geworfen, und er wird wegen seiner entscheidenden Wichtigkeit diese verhängnisvolle Rolle weiterspielen. Die Menschheit, die ihn schuf, brachte sich selbst damit eine tiefe und blutende Wunde bei. England aber, das nach dem Kanal griff, hat sein Weltreich so weitgehend von ihm abhängig gemacht, daß es ihn freiwillig niemals aus den Händen geben wird. So wird jeder Schuß und jede Bombe am Kanal die Briten ins volle Fleisch treffen, und es kann sein, daß sie an ihm verbluten oder ohne ihn verdorren werden! Lesseps hat seine Finger auch in dem Bau des anderen Großschiffahrtsweges der Erde gehabt, des Panamakanals. Aber dieses Lebenskapitel des betriebsamen Franzosen endete mit Gefängnis und mit einem der größten Korruptionsskandale des Kapitalismus. Der erste Versuch, die mittelamerikanischen Landenge

Fortsetzung auf Seite 518





Fliegen im hohen

Finnlands Luftwaffe i



In gut getarnter Stellung erwarten ein finnischer Flak-MG-Posten und (unteres Bild) ein schweres Flak-Geschütz den Angriff sowjetischer Luftstreitkräfte

Voller Ernst und Schwermut ist die nordische Landschaft. See reiht sich an See, dazwischen dichte Wälder, die keinerlei Landungsmöglichkeit bieten. Das ist der Kampfraum der finnischen Luftwaffe. Eben befindet sich ein Verband von Zweischwimmer-Kampfflugzeugen auf dem Feindflug



Rechts: Die junge finnische Luftwaffe hat gegen den sowjetischen Gegner bereits viele Erfolge erzielt. Dieser Jäger, Unterfeldwebel K., hat in einem Luftkampf allein fünf sowjetische Flugzeuge heruntergeholt



Vergnügliche Malerei. Auf das Leitwerk eines Jagdflugzeugs, das ein bekannter finnischer Jäger fliegt, werden die ersten weißen Striche angebracht — die Buchführung über seine Abschüsse. Söll die Richtung des Fingers bedeuten, wieviel Raum für die Striche vorläufig benötigt wird?

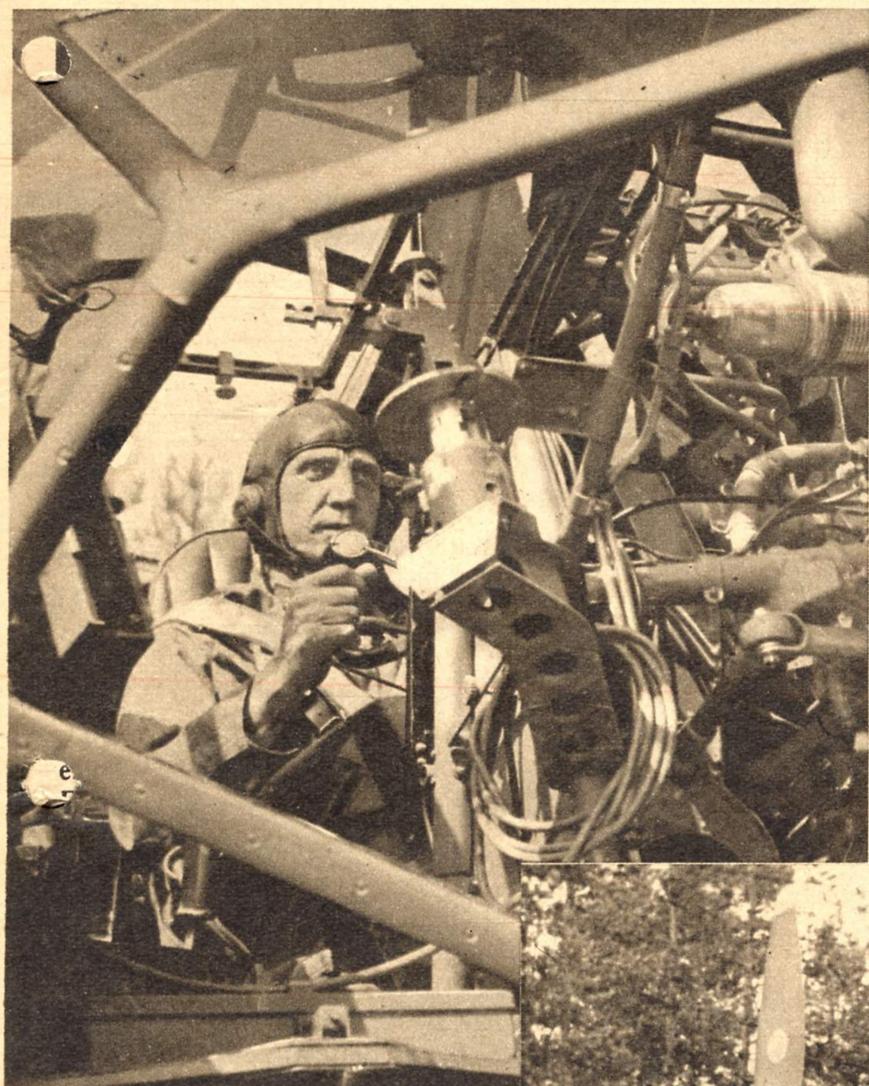
Kameraden Nord

Kampf gegen den Bolschewismus

In einem riesigen, auf weite Strecken außerordentlich unzugänglichem Gebiet, von den Tundren des arktischen Nordens bis zu dem Sumpfgelände zwischen dem Ladogasee und dem Weißen Meer, kämpft die finnische Luftwaffe bei schwierigsten Wetterbedingungen einen erbitterten Kampf. Nicht das erstmal haben die jungen finnischen Flieger es jetzt mit dem bolschewistischen Weltfeind aufgenommen; schon im Winter 1939-40 hat sich Finnland gegen den gleichen Gegner geschlagen, wenn es auch der riesigen Übermacht schließlich erliegen mußte. Während sie damals allein kämpften, wissen sie heute, daß die besten Soldaten Europas als Waffengefährten an ihrer Seite stehen



Generaloberst Stumpff, der Oberbefehlshaber der deutschen Luftwaffe an der Nordfront und in Finnland, im Gespräch mit Generalmajor Lindquist, dem Kommandeur der finnischen Luftstreitkräfte



„Lottas“ nennt man in Finnland jene Frauen und Mädchen, die bei den Land-, Luft- und See-streitkräften Hilfsdienste ausüben. Unsere Bilder zeigen junge Lottas auf dem Dach eines Hauses beim Luftspähdienst. Sie sind sich der Wichtigkeit ihrer Aufgabe voll bewußt



Das Gesicht des finnischen Kampffliegers. Unbeirrbar, jede Muskel angespannt, allen Gefahren trotzend, so verfolgt der Flugzeugführer sein Ziel. Er weiß wie alle seine Kameraden: Es geht nicht nur um die Existenz seines Vaterlandes, es geht im Kampf gegen den Bolschewismus, um die Kultur Europas

Aufn. Tarkastettu Granskat (7), Luftwaffe (1), Vitalis Pantenburg (1), Hanuschke (1), PK Winkel-Weltbild (1)

Ein finnisches Jagdflugzeug vom Baumuster Fokker D-21 wird fertig zum Start gemacht. Das Fahrgestell hat einen Tarnanstrich erhalten, der Tigerstreifen ähnlich sieht. Auf den Tragflächen als Hoheitszeichen das blaue Hakenkreuz auf weißem Grund, das Finnland schon vor zwanzig Jahren eingeführt hat



Ernstes Spiel mit Kleinen Schiffen

Die Ausbildung des Kampffliegers im Erkennen von Seezielen

Sonderaufnahmen für den „ADLER“ von Dr. H. Franz

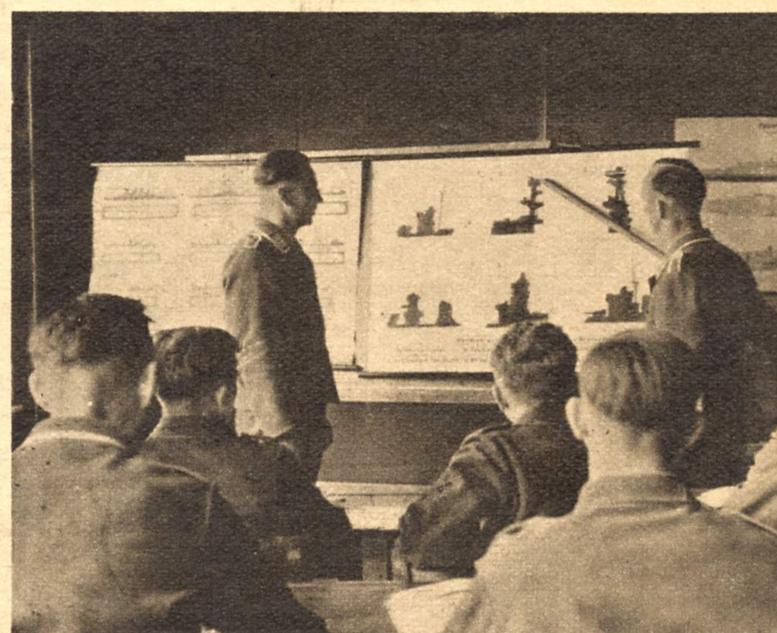
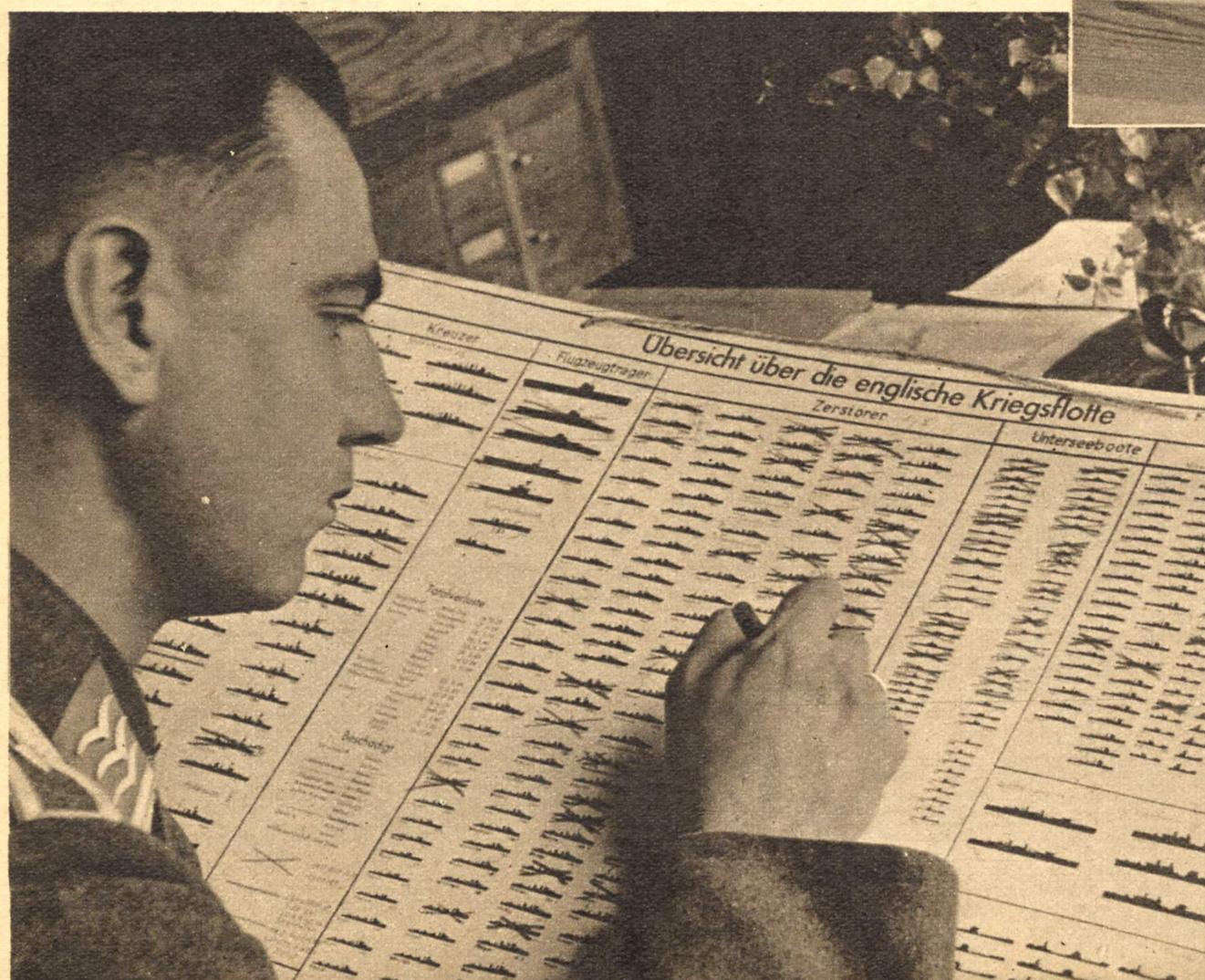
Es gehört zur erfolgreichen Mitwirkung der Luftwaffe an der Blockade gegen England, daß unsere Kampfflieger die Einzelheiten der feindlichen Hafenanlagen „ansprechen“, die verschiedenen Typen von Handels- und Kriegsschiffen erkennen, vor allem aber die gegnerischen von den eigenen Schiffen mit Sicherheit unterscheiden können. Ein wichtiges Unterrichtsfach auf den Bombenfliegerschulen ist deshalb das Erkennen von Schiffstypen und anderen Seezielen, wofür eine Reihe von sinnreichen Lehrmitteln zur Verfügung steht: bildliche Darstellungen von Schiffstypen, schematische Zeichnungen ihrer Unterscheidungsmerkmale, Hafenmodelle mit allen für den Kampfflieger wichtigen Einzelheiten, vor allem aber eine Unzahl von kleinen Handels- und Kriegsschiffsmodellen der eigenen, verbündeten und feindlichen Flotten. Um den Verhältnissen der Wirklichkeit möglichst nahezukommen, kann mit diesen Modellen in einem Rauchkasten sogar das Erkennen bei Nebel geübt werden



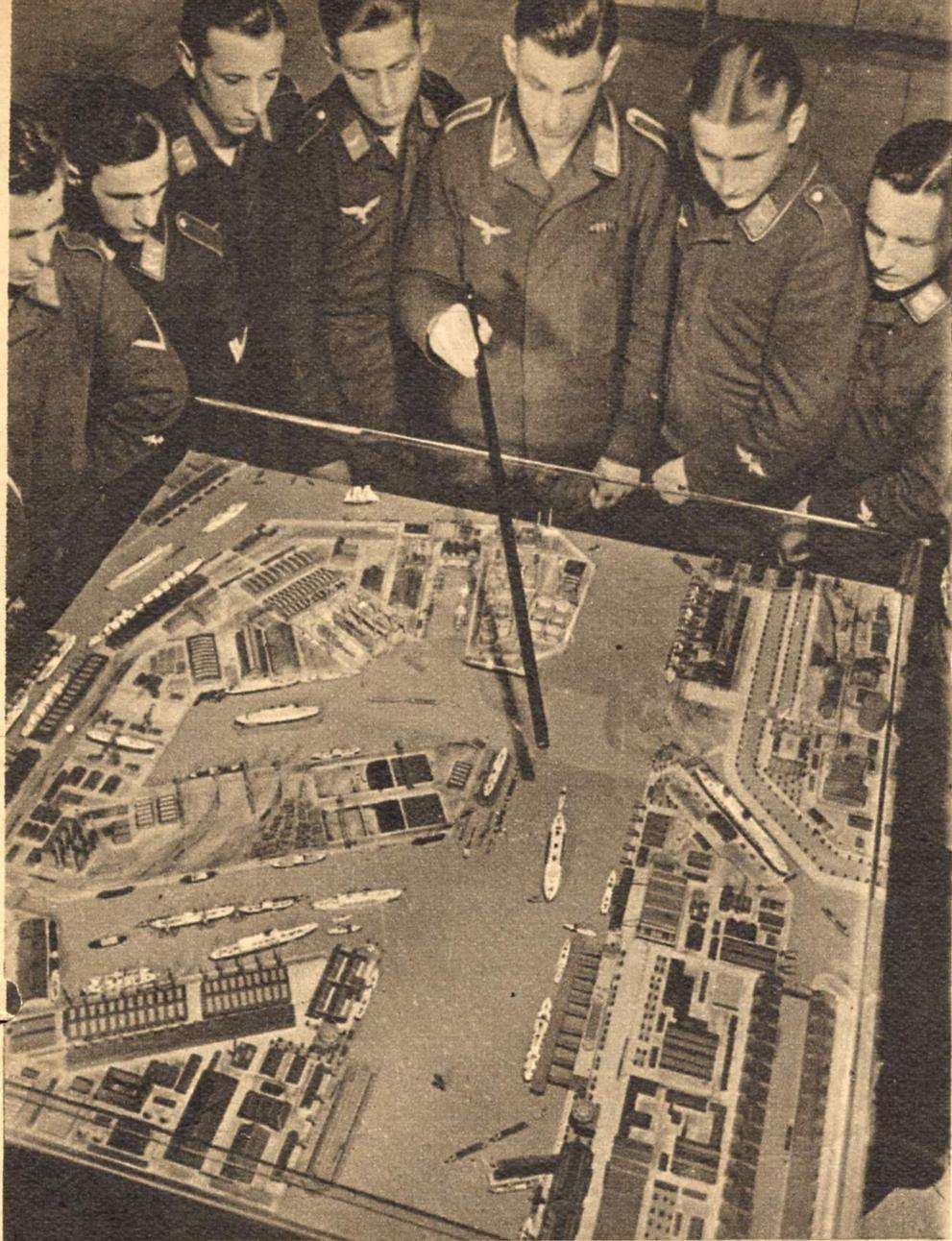
An kleinen Modellen von Handelsschiffen lernen die künftigen Bombenschützen „fette Brocken“ von weniger ergiebigen Zielen zu unterscheiden, ein Unterrichtsgegenstand, der bei den kommenden Einsätzen seine Früchte tragen wird



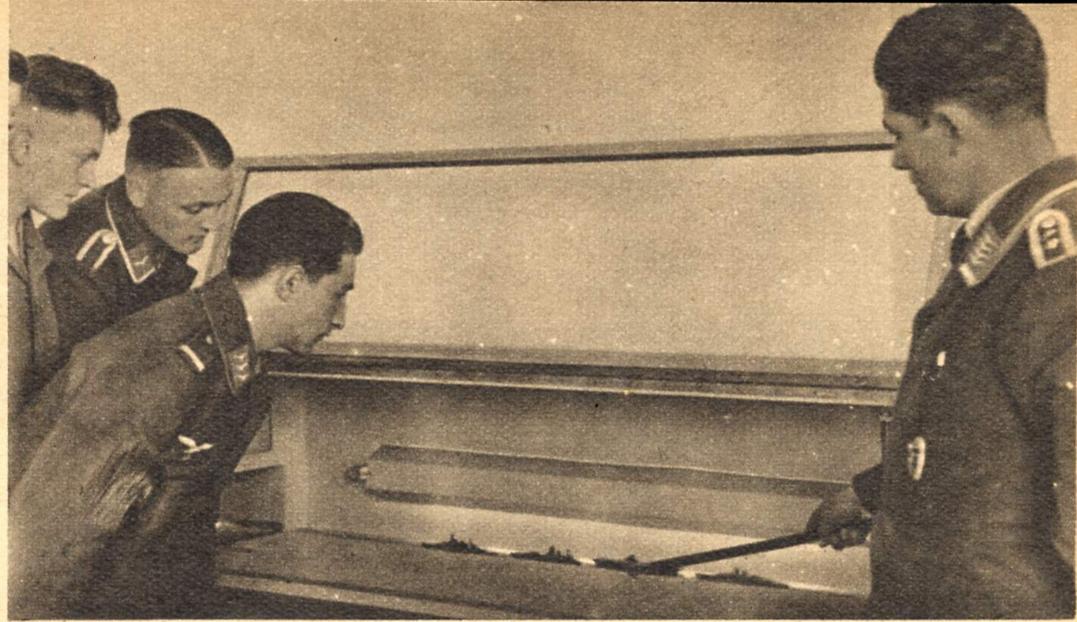
Eine Schachtel mit Schlachtschiffen, Kreuzern und anderen Kriegsfahrzeugen der eigenen und gegnerischen Flotte liegt zum Unterricht bereit



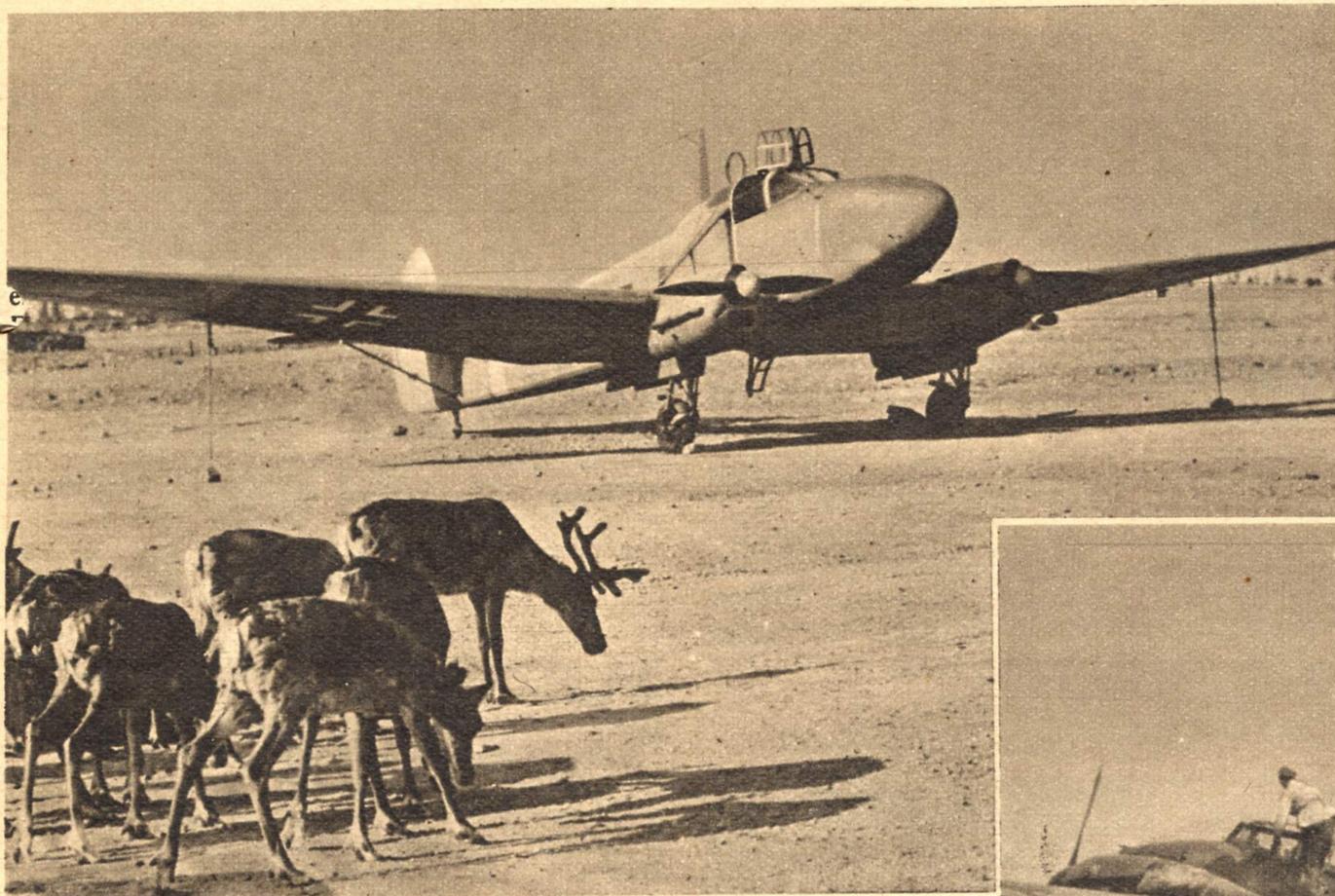
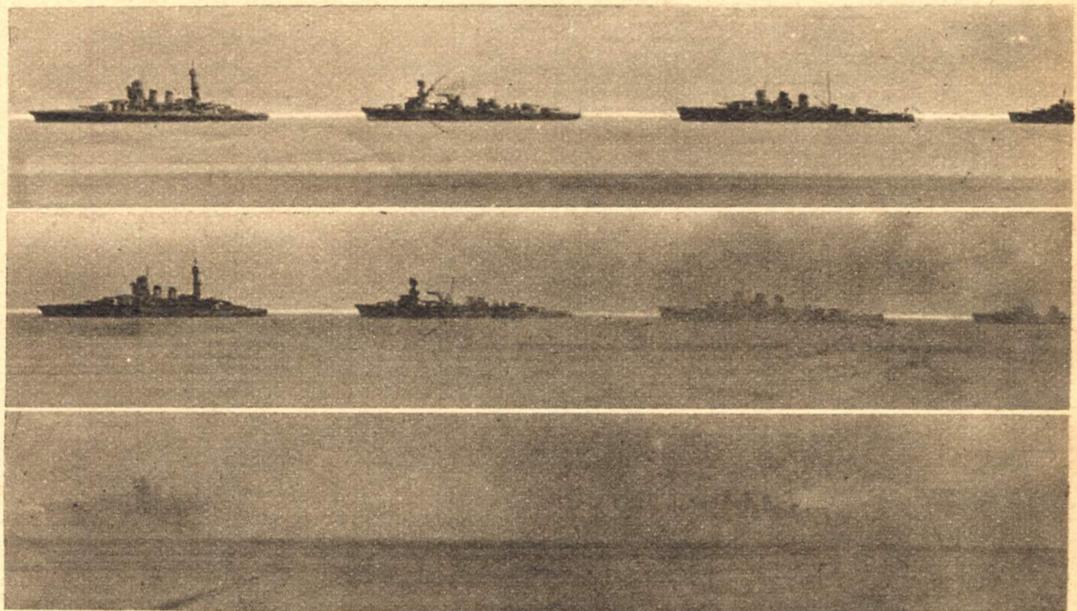
Die Gefechtsmasten gehören zu den wichtigsten nationalen Unterscheidungsmerkmalen der Kriegsschiffe. So hat z. B. Deutschland Röhrenmasten und England Dreibeinmasten. Eine schematische Zeichnung stellt diese Unterschiede einprägsam dar. Links: Jede Versenkung ein Kreuz! In der Kampffliegerschule werden die britischen Schiffsverluste an Hand einer Flottentabelle registriert



Das plastische Schaubild eines Hafens mit allen nur denkbaren Anlagen, wie Kais, Lagerschuppen und Docks, dient dem Unterricht zum Erkennen lohnender Angriffsziele



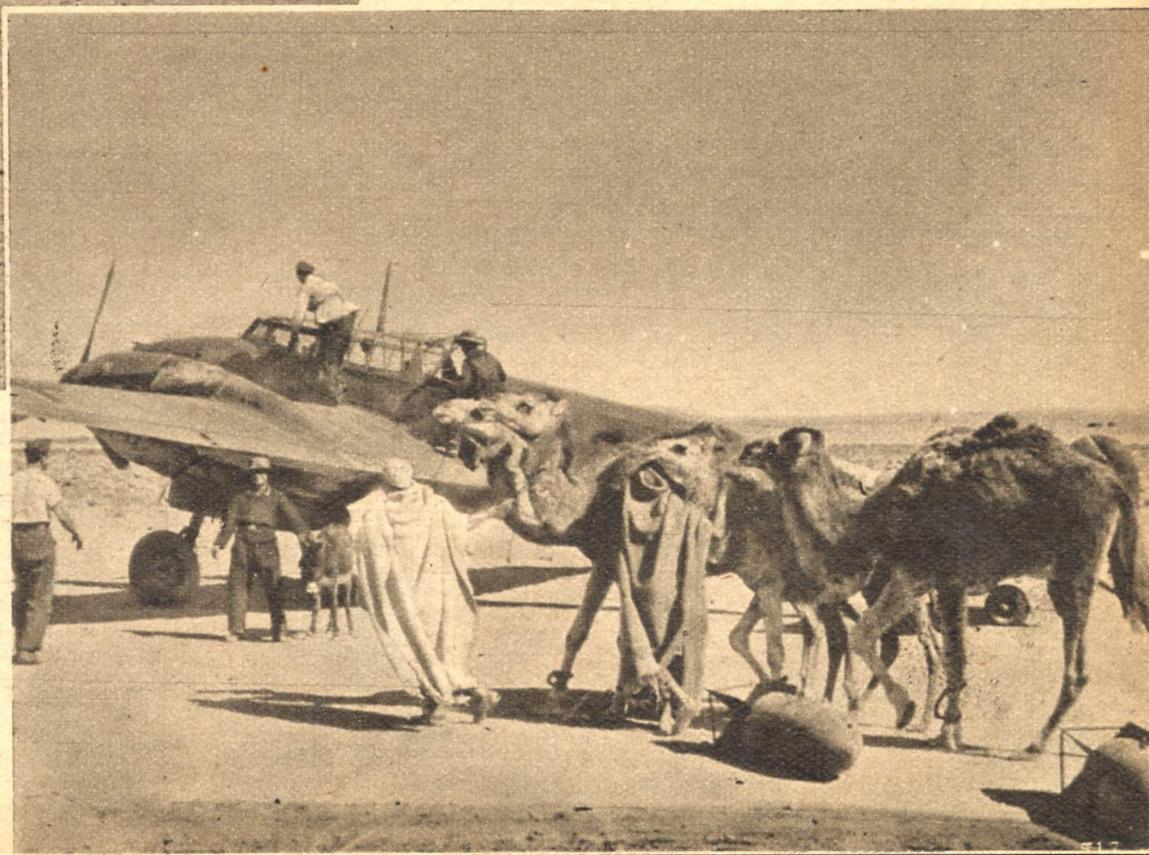
In einem Rauchkasten können die kleinen Schiffsmodelle in jedem beliebigen Grade eingenebelt werden, so daß der Schüler Gelegenheit hat, auch unter diesen erschwerten Bedingungen das Erkennen der Schiffstypen zu üben. Wirklichkeitstreu erscheint die auf den untenstehenden Bildstreifen gezeigte fortschreitende Einnebelung



In Tundra UND Wüsten Sand

Von den kahlen Tundren der Arktis bis zur heißen Zone der afrikanischen Wüste ist ein weiter Weg, 4200 Kilometer in der Luftlinie gemessen, aber Entfernungen spielen für die deutsche Luftwaffe keine Rolle, wenn es den britisch-bolschewistischen Feind zu stellen und zu schlagen gilt. Rasch paßt sich der deutsche Soldat den klimatischen Verhältnissen der verschiedenartigsten Kampfgebiete an. Hier weht der rauhe Wind des Nordens, und Rentiere überqueren dann und wann den Feldflugplatz, dort brennt unbarmherzig tropische Sonne von bleiernem Himmel, und langsam trottet eine Kamelkarawane durch den flimmernden Sand. Zwei Welten, durch Meere und Länder voneinander getrennt, aber ein Wille, ein Gedanke, ein gemeinsamer Kampf gegen einen gemeinsamen Feind

Aufn. PK Sturm, PK Wagner-Scherl



Kanäle, die Weltgeschichte machen

Fortsetzung von Seite 513

zu zersprengen, zerschellte mit Tausenden von Opfern an den gigantischen Hindernissen, welche die Landschaft und das Klima den Erbauern entgegen stellten. 1881 wurde das Werk begonnen, 1915 wurde es beendet. Als die von den Franzosen gesteuerte Kapitalgesellschaft 1888 am Ende war, da war erst ein Drittel der Erdmassen bewältigt, aber mehr als das Doppelte der ursprünglich veranschlagten Kosten vertan. Ein gutes Jahrzehnt später erntete Nordamerika an dem brachgelegten Felde der Vorläufer. Um sich das Land zu erwerben, das Kolumbus gehörte, entfesselte Washington dort eine kleine Revolution. Es bildete sich prompt ein „selbständiger“ Staat Panama, und Nordamerika war sogleich bereit, dieses Zwerggebilde, unter seinen Schutz zu nehmen, das ihm aus lauter Großmütigkeit die Souveränitätsrechte auf dem Bauland verlieh. Der 87 km lange Kanal fließt durch die Republik Panama, aber auf souveränem nordamerikanischen Boden. Freilich soll er eine freie Wasserstraße für ewige Zeiten sein, das sicherte sich England schwarz auf weiß. Denn damals, um die Jahrhundertwende, war Großbritannien noch die stärkste Seemacht der Welt. Heute würden die USA auf jeden Protest pfeifen, wenn sie einmal Lust verspürten, den Kanal nach Gutdünken zu öffnen oder zu schließen. Es ist dies eine der vielen Abhängigkeiten, die England zu einem Unterkriechen bei Nordamerika zwingen, denn der Kanal, der zum Beispiel den Weg von New York nach Yokohama von 15 000 auf 11 000 Seemeilen abkürzt ist für das auf seine Zufuhr aus allen Erdwinkeln angewiesene England eine große Wichtigkeit. Äußerlich fertig ist das Werk mit seinen komplizierten Schleusen und heute schon zu engen Abmessungen, mit seinen Batterien größter Kaliber und umfangreichen Sicherheitsmaßnahmen im Jahre 1915 geworden, aber der Kanal wird wohl niemals wirklich fertig. Ständig muß an ihm ausgebessert, erneuert und gebaut werden. Trotzdem hat auch diese künstliche Wasserstraße schon Weltgeschichte gemacht. Sie enthält nicht mehr und nicht weniger als die Aufzucht des neuen USA-Imperialismus, dem Roosevelt seine widerwärtigen Züge gibt. Der Durchstich von Panama gibt der USA-Flotte die Möglichkeit zu raschem Standortwechsel und zu jeder beliebigen Schwerpunktbildung im Atlantik oder im Pazifik. Die strategische Sicherheit der Vereinigten Staaten wurde bis zur Unangreifbarkeit erhöht, und in dieser Atmosphäre gedieh die Maßlosigkeit der Ansprüche, denen heute die Völker ausgesetzt sind. Auch die wirtschaftliche Unterjochung Südamerikas wurde gefördert durch die Möglichkeit, aus dem industriellen Osten der USA den Verkehr mit verkürzter Fahrtdauer auch nach der Westseite des südlichen Kontinents zu leiten. Ähnlich wie England im Orient raubte und unterwarf Washington zur Sicherung des Kanalbesitzes die kleinen Mächte Mittelamerikas und drang auf alle Inseln des Karibischen Meeres. England selbst lieferte 1940 den Amerikanern seine dortigen Stützpunkte aus und hat damit den endgültigen Verzicht auf den Panamakanal zum Ausdruck gebracht. In dem weltgeschichtlichen Duell USA—England hat die „neue Welt“ einen neuen Sieg errungen. Das aber sind Entscheidungen, die sich erst noch auswirken werden. Zum anderen aber hat der Panamakanal Weltgeschichte im Bereich der Flottenrüstungen gemacht. Durch die Schleusen, die jetzt seit 1938 erweitert werden, gehen nur Kriegsschiffe mit einer Maximalgröße von 35 000 t. Daher forderte und setzte Washington 1935 diese Tonnage als Höchstmaß für Schlachtschiffe durch. Die Japaner allerdings sprengten bald darauf diese Grenze und stellten die Amerikaner vor die Frage, ob sie ebenfalls größere Schiffe bauen wollten, die dann allerdings nicht mehr durch den Panamakanal gelangen würden. Roosevelt beschloß beides: Größere Schiffe und eine Erweiterung des Kanals. Und da sein Machtstreben unbegrenzt ist, so tat er auch den nächsten Schritt, den Schritt in die seestrategische Offensive, und legte eine Flotte auf Stapel, die so groß ist, daß sie sowohl im Atlantik wie im Pazifik keinen stärkeren Gegner zu fürchten hat.

Zu der Zwei-Ozean-Flotte möglichst auch noch den zweifachen Kanal! Und damit kommen wir auf die großen Projekte. In Nicaragua halten sich zur Zeit amerikanische Ingenieure auf, welche die Baustrecke für einen zweiten Panamakanal studieren. Das Projekt ist alt. Als die Vereinigten Staaten sich im Jahre 1902 entschließen mußten, ob der Kanal durch Panama

Schluß auf Seite 526



OBERLEUTNANT BAUER



OBERLEUTNANT KOLBOW



OBERLEUTNANT PFLANZ

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Oberleutnant Victor Bauer, Staffelfapitän in einer Jagdgruppe, führte mit unermüdlichem Kampfgeist seine Angriffe gegen Luft- und Erdziele durch und drang, ungeachtet starker feindlicher Abwehr, oft in niedrigster Höhe fliegend, bis weit hinter die gegnerischen Linien vor. 34 Luftsiege sind das stolze Ergebnis seines vorbildlichen kämpferischen Einsatzes.

Oberleutnant Kolbow, Staffelfapitän in einem Jagdgeschwader, wurde am 8. Januar 1914 in Hamburg geboren. Er hat sich in zahlreichen, schweren Luftkämpfen als hervorragender Jagdflieger und vorbildlicher Staffelfapitän bewährt und bisher 27 Feindflugzeuge, davon 13 im Kampf gegen England, abgeschossen. Zahlreiche kühn durchgeführte Tiefangriffe auf sowjetische Kolonnen und Panzer bewiesen seine heldenmütige Einsatzfreudigkeit.

Oberleutnant Pflanz, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, Oberleutnant Leie, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, Leutnant Egon Mayer, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, haben sich als Jagdflieger besonders ausgezeichnet. In harten Luftkämpfen an der Kanalküste haben sie zahlreiche feindliche Flieger niedergedrungen. Ihrer vorbildlichen Tapferkeit und ihrem unbeugsamen Siegeswillen ist es mit zu verdanken, daß die feindlichen Einflugversuche

am Kanal während des Monats Juli 1941 mit stärksten Verlusten für den Gegner abgewiesen wurden. — Oberleutnant Pflanz wurde am 4. 11. 1938 zum Oberfähnrich, am 8. 11. 1938 zum Leutnant und am 1. 9. 1940 zum Oberleutnant befördert. Am 5. 5. 1940 erhielt er das Eiserne Kreuz 2. Klasse, am 10. 9. 1940 das Eiserne Kreuz 1. Klasse. — Oberleutnant Leie wurde am 8. 11. 1938

zum Leutnant befördert, am 21. 3. 1940 als Flugzeugführer in ein Jagdgeschwader versetzt und am 1. 9. 1940 zum Oberleutnant befördert. —

Leutnant Egon Mayer wurde am 27. 8. 1939 zum Oberfähnrich und gleichzeitig zum Leutnant befördert. Im Dezember 1939 wurde er zum Jagdgeschwader Richthofen und im Juli 1940 in eine Jagdfliegerschule versetzt. Im November 1940 kehrte er dann wieder zum Jagdgeschwader Richthofen zurück.

Oberleutnant, Nordmann, Staffelfapitän in einem Jagdgeschwader, am 22. November 1915 zu Gießen geboren, zählt zu den bewährtesten Staffelfapitänen seines Geschwaders und hat in vorbildlichem Draufgängertum seine Staffel gegen England und gegen die Sowjetunion von Erfolg zu Erfolg geführt. Bei schweren

Begleitschutzflügen der Kampfverbände hat seine Staffel bisher 72 Abschüsse erzielt, von denen Oberleutnant Nordmann allein 25 Luftsiege errungen hat.



OBERLEUTNANT SCHNELL

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht verlieh Oberleutnant Schnell anlässlich seines 40. Luftsieges als 18. Offizier der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes

Aufn. Scherl OKW (6), Privataufnahme (1)

OBERLEUTNANT NORDMANN

OBERLEUTNANT LEIE

LEUTNANT EGON MAYER



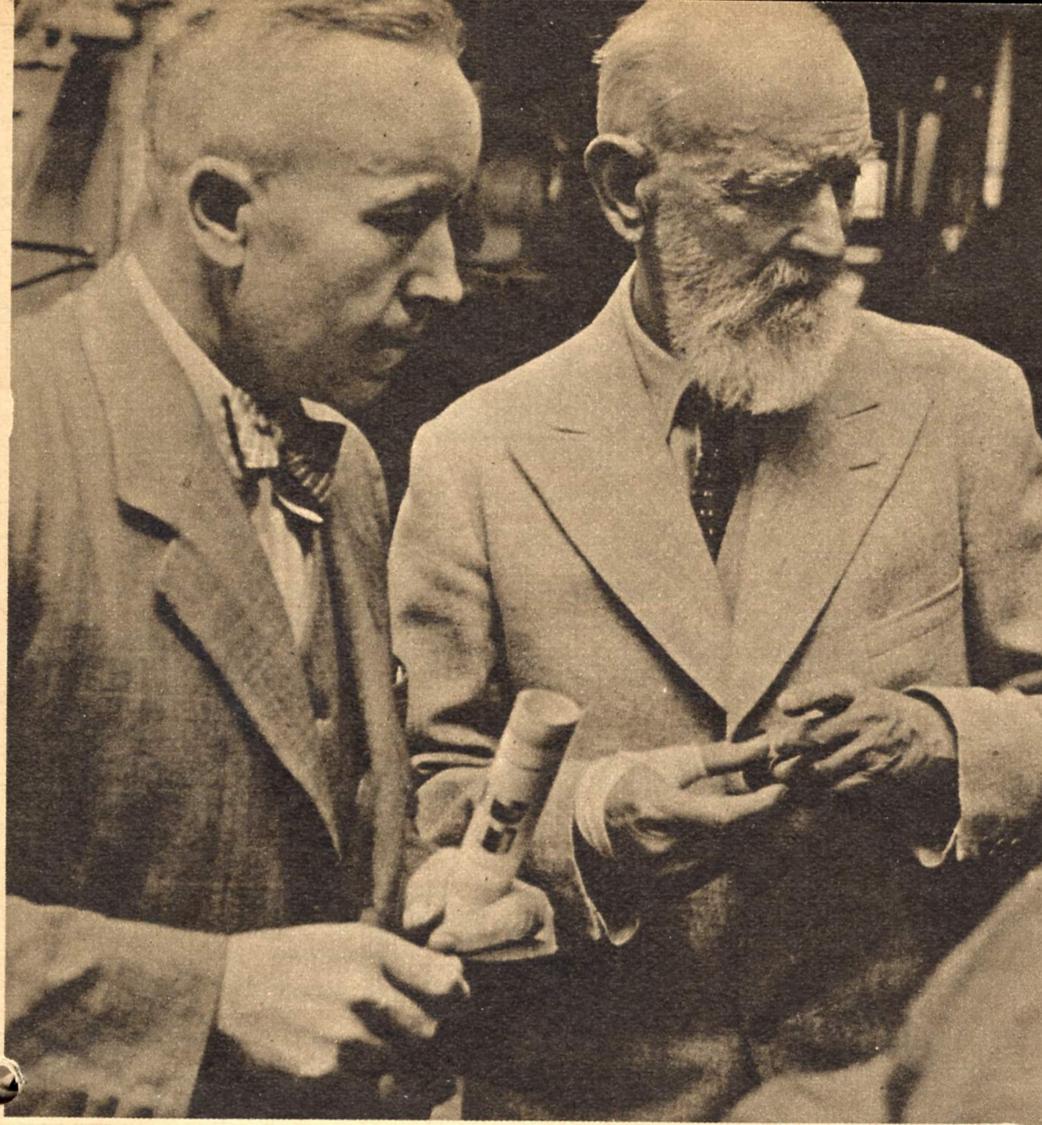
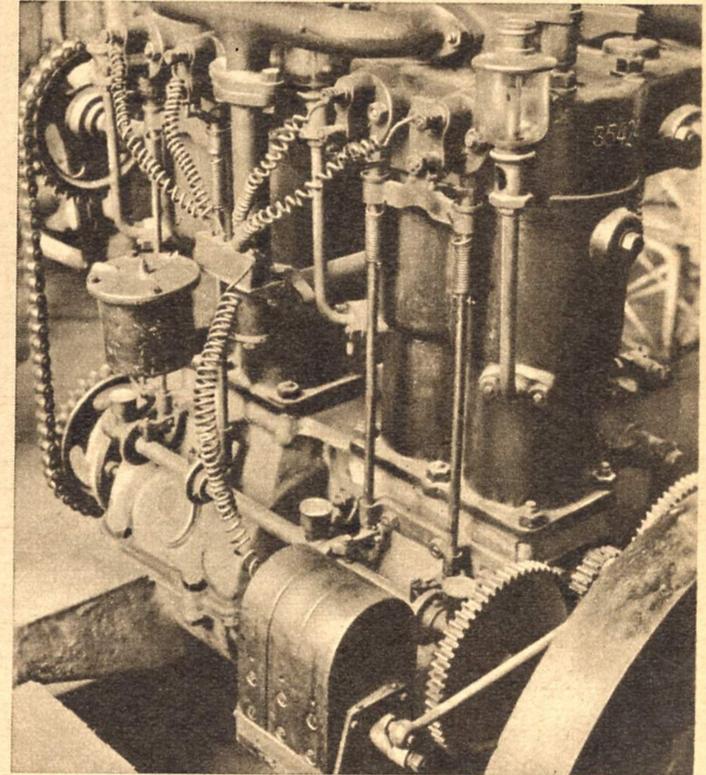
Robert Bosch

der Vater der Zündkerze

Noch heute nimmt der achtzigjährige Robert Bosch in voller geistiger und körperlicher Frische tätigen Anteil am Schaffen seiner Werke. Hier läßt er sich von einem seiner Betriebsleiter eine neue Stufenpresse erklären, auf der die Gehäuse von Kondensatoren für die Funkentstörung gezogen werden

Aufn. B. Holtmann, Bosch, Archiv

Rechts: So war es früher: Bosch-Magnetzähler für Abreibzündung (in der Mitte des Bildes, unten) am Motor des ersten Zeppelin-Luftschiffs 1899. Man beachte die schön geschnörkelten Zündkabel



Eine Wegstunde von jener Stelle entfernt, wo der tapfere „Schneider von Ulm“ seinen tragikomischen Flugversuch unternahm, der — 1811 — in den nassen Fluten der Donau endete, wurde just fünfzig Jahre später — 1861 — ein Mann geboren, der nach wiederum fünfzig Jahren — 1911 — einen entscheidenden Anteil an der Entwicklung der Fliegerei hatte. 1911 war dem Deutschen Hellmut Hirth der aufsehenerregende erste Fernflug Berlin—München gelungen und der Franzose Roland Garros hatte im gleichen Jahr seinen sensationellen 3900 m-Höhenrekord aufgestellt, nachdem noch 1908 einer der beiden Wrights die phantastische Höhe von 110 m erreicht hatte. Von dem Anteil jenes 1861 geborenen Mannes an diesen Großtaten der Flugpioniere meinte jener Roland Garros — der erste Flieger übrigens, der 1913 das Mittelmeer überflog — damals: „Wenn es keine Bosch-Zündung gäbe, würde das Fliegen bestimmt mehrere Jahre zurück sein“. Und 1916, mitten im Weltkrieg, meinte ein Engländer ganz unverblümt: „Was sich immer vom Massenstandpunkt gegen die Deutschen und damit auch gegen Herrn Robert Bosch einwenden läßt, ich habe verdammt viel übrig für ihn. Er weiß, wie man ein Schraubengewinde schneidet. Ich habe viele seiner Magnetzähler besessen; bei keinem davon lockerte sich jemals eine Mutter, obschon ich gänzlich unausgewuchtete Motoren mit fürchterlichen Umdrehungen gefahren habe. Überdies pflegen seine Magnetzähler auch auszuhalten, selbst wenn sie oftmals auseinandergenommen sind und die winzigen Schrauben lassen sich nach vielen Jahren so fest an ihren Platz anschrauben, als ob sie neu wären.“ Danke! Wahrhaft ein Kompliment für deutsche Werkmannsarbeit. — Jener Herr Bosch, der schon den Pionieren der Motorfliegerei mit seinen berühmten Zündapparaten so große Dienste geleistet, und der bis zum Beginn des Weltkriegs die Flugmotorenwerke der ganzen Welt versorgt hatte, liefert heute wie einst für die Motoren unserer deutschen Flugzeuge die lebenswichtige Zündanlage. Denn jener Herr Bosch lebt noch!

In diesen Tagen, am 23. September 1941, ist Robert Bosch 80 Jahre alt geworden. Der Bauernsohn von der Schwäbischen Alb legte als Handwerksmeister 1886 in einer Hinterhauswerkstätte zu Stuttgart den Grundstein zu einem Werk, das bald zu Weltruf gelangte. Ein Zufall brachte ihm schon im ersten Jahr den Auftrag, für einen Gasmotor einen Zündapparat zu liefern. Der bewährte sich, denn Robert Bosch verstand sich auf Feinmechanik und Elektrotechnik und war ein Fanatiker der Qualitätsarbeit dazu. Zehn Jahre später hatte er schon 1000 Bosch-Zähler gebaut, und als er damals mit der Automobilindustrie in Berührung kam, da befreite er diese von den großen Sorgen, die den Motorenkonstruktoren von damals die Zündung bereitete. Mit dem Hochspannungsmagnetzähler, den Robert Bosch 1902 herausbrachte, schuf er dann die grundlegende Voraussetzung für den schnellaufenden Benzinmotor. Ohne den Bosch-Zähler und die damals herausgebrachte Bosch-Hochspannungszündkerze wäre der Siegeszug des Benzinmotors, wäre wenige Jahre später der Flugmotor nicht denkbar gewesen. Robert Bosch erkannte schon früh die ungeheure Bedeutung einer zuverlässigen Zündanlage für den Flugmotor. Seine Zusammenarbeit mit Hans Grade, Blériot u. a. trug bald reiche Früchte, und es gab vor dem Weltkrieg keinen Zündmagnet, der es mit dem von Bosch aufnahm. Das wußten die englischen Flieger z. B. im Weltkrieg erst richtig zu schätzen, als die deutschen Bosch-Zähler ausblieben. Man erzählt sich da eine bezeichnende Anekdote: 1917 etwa hatten einige deutsche Flieger Appetit nach britischen Keksen, deren Schmachhaftigkeit ihnen aus Beutekisten bekannt war. Wird der Tommy so nett sein und eine Sendung abwerfen, wenn wir ihm eine Luftpost senden: „Schickt uns bitte mal eine Portion Kekse rüber?“ Die Tommies hätten es gern getan, aber zuvor sandten auch sie eine Luftpost: „Ihr könnt Kekse haben, wenn wir dafür Bosch-Magnetos bekommen.“ Sie bekamen keine Bosch-Magnetos; mit denen flogen unsere Helden allein. Aus den einfachen Magnetzählern von damals sind in-

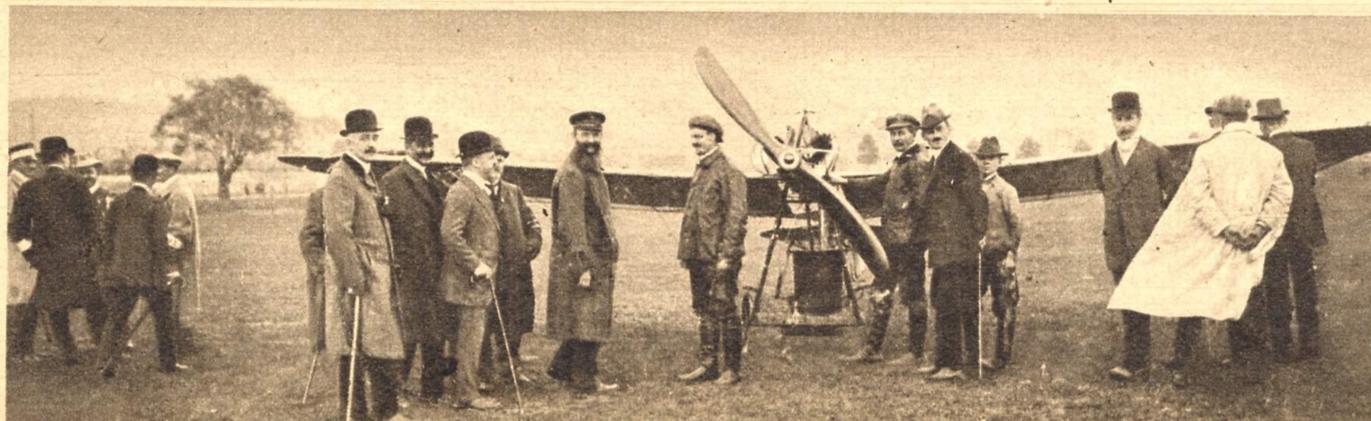
zwischen Hochleistungs-Zündapparate geworden, auf die sich der deutsche Flieger unbedingt verlassen kann, weil in ihnen auch heute noch neben meisterhafter Konstruktion jene unnachahmliche Werkmannsarbeit steckt, die den deutschen Namen Bosch in aller Welt berühmt gemacht hat. So ein Zähler muß absolut zuverlässig arbeiten, denn bleibt die Zündung aus, dann nützt der beste Motor und der vollste Kraftstofftank nichts mehr. Hochgespannten Zündstrom für runde 12 000 kräftige Zündfunken muß er in einer einzigen Minute erzeugen. Und auf die Zehntausendstel-Sekunde genau muß jeder dieser Funken an einer der im Motorzylinder sitzenden Zündkerzen überspringen, soll der Motor beste Leistung geben. Ein bißchen viel verlangt, doch Robert Bosch und seine Männer, die ihn längst schon den „Vater Bosch“ nennen, haben es geschafft. Heute macht die Zündung dank der Arbeit von Bosch unseren Fliegern keine Sorgen mehr.

In neuester Zeit hat sich Bosch, der sich ja auch auf dem Gebiet der elektrischen Kraftfahrzeugausrüstung, der Einspritzausrüstung für Dieselmotoren, der Elektrowerkzeuge, Kühlschränke, Radioteile usw. Weltruf erwarb, durch die Entwicklung der Leichtöleinspritzung für Hochleistungs-Flugmotoren und der Funk-Entstörung, durch die einwandfreie Funk-Sende- und Empfangsbetrieb im Flug oder während der Fahrt ermöglicht wird, besondere Verdienste um den Hochstand der deutschen Luftwaffe erworben.

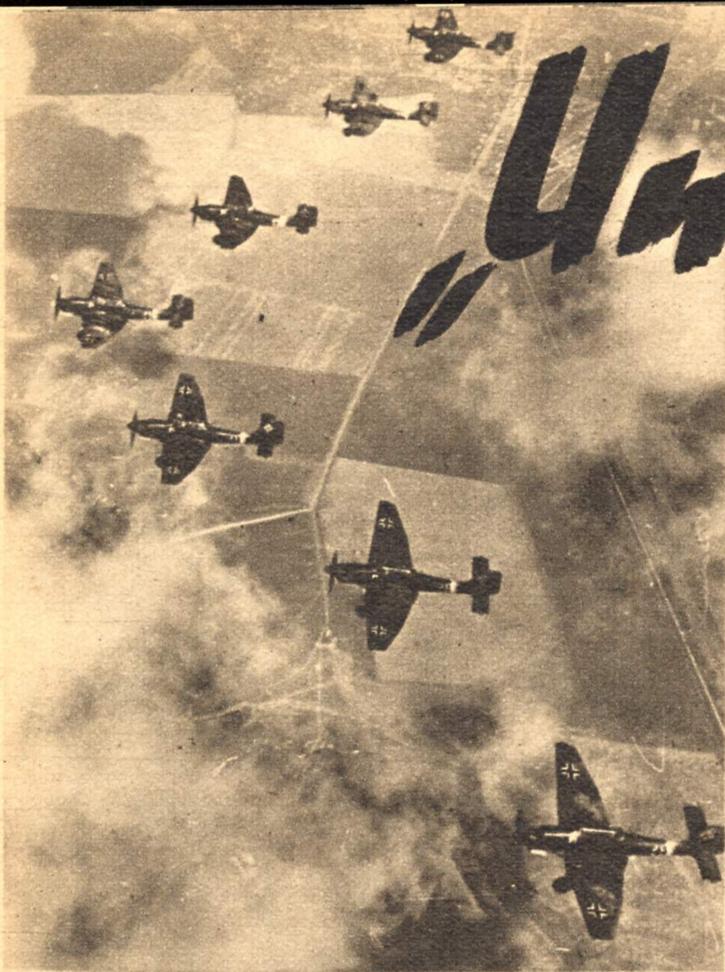
Im Frühjahr 1939 war es auch für Bosch ein Triumph, als erst Heinkel und dann Messerschmitt den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord mit 746,6 beziehungsweise 755,11 km/Std. für Deutschland eroberten, denn Zähler und Einspritzpumpen, Kerzen und Einspritzdüsen von Bosch halfen mit, jene phantastischen Geschwindigkeiten zu erreichen, die noch im Frieden die technische Überlegenheit der deutschen Motoren und Flugzeuge erwiesen.

Deutschlands Flieger gedenken mit besonderer Dankbarkeit des 80. Geburtstages des Gründers und Leiters der Bosch-Werke, der neben seinen technischen Leistungen Zeit seines Lebens auch durch seine soziale Einstellung Vorbild war. Die Überlegenheit unserer Flugzeuge und Flieger im gewaltigen Kampf unseres Volkes gegen die Weltfeinde darf dank der Zuverlässigkeit seiner und seines Werkes Arbeit dem Achtzigjährigen mit der schönsten Lohn sein für sein einzigartiges Schaffen im Dienste der Motorisierung.

Hermann Bruder — VDI



Unser Bild aus dem Jahr 1910 zeigt Robert Bosch (mit Mantel und Vollbart) mit Hans Grade, dem berühmten deutschen Vorkriegsflieger, auf dem historischen Cannstatter Wasen bei Stuttgart. In der Gruppe rechts außen befindet sich Hellmut Hirth (im hellen Mantel mit Sportmütze), einer der verdienstvollsten Pioniere des Motorfluges



„Und dann müß der Feind fallen..“

Rückschau und Ausblick nach 2 Jahren Luftkrieg

Von Hauptmann Wulf Bley

Als der Führer mit Wirkung vom 1. März 1935 den Aufbau der deutschen Luftwaffe befahl, mußte sie fast aus dem Nichts heraus geschaffen werden. Wohl standen die Erfahrungen der zivilen Luftfahrt zur Verfügung. Die Entwicklungsarbeit war in den vorhergehenden Jahren fortgesetzt worden. Jetzt aber galt es nicht nur, das notwendige Fluggerät herzustellen und das Personal bereitzustellen, sondern eine Waffe, eine Truppe aus dem Boden zu stampfen. Die schöpferische Kraft des Reichsmarschalls Göring wies der deutschen Luftwaffe vom ersten Augenblick an völlig neue Wege, deren Beschreiten sich dann als eine der größten Taten der deutschen Geschichte herausstellen sollte. Obwohl Aufbau und Gliederung der deutschen Luftwaffe als bekannt vorausgesetzt werden dürfen, muß darauf mit Nachdruck hingewiesen werden. Denn diese klare Voraussicht, gepaart mit unbändiger Energie, setzte Deutschland in die Lage, vom ersten Tage des Krieges an eine Waffe in den Kampf zu schicken, die allen Gegnern durch ihre Kampfkraft überlegen war, stets das Gesetz des Handelns bestimmte und ihre kriegsentscheidende Bedeutung immer wieder unter Beweis stellen konnte.

Vom ersten Tage an trug die deutsche Luftkriegsführung ausschließlich den militärischen Notwendigkeiten Rechnung und richtete ihr Augenmerk auf die Beschleunigung und Verstärkung der Wirkung der Gesamtoperationen der Wehrmacht. Durch die Zusammenfassung der Fliegertruppe, Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe, welche letztere als Führungstruppe eine einmalige Schöpfung darstellt, war die Luftwaffe in Angriff und Verteidigung durch solche Geschlossenheit ein unerreichtes Instrument in der Hand der Führung. Sie war mit der Masse ihrer Verbände als operative Luftwaffe aufgebaut worden. Ausrüstung und Schulung vollzogen sich überall unter einheitlichen Gesichtspunkten. Aus der Teilnahme am Spanienkrieg standen wertvolle Erfahrungen zur Verfügung. Darüber aber verfügten auch die Gegner. Im Gegensatz zu ihnen aber hatte die deutsche Luftwaffe daraus die Folgerungen nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch gezogen und war um so mehr die modernste Luftwaffe der Welt. Diese Fähigkeit zu klaren Schlußfolgerungen und zur raschen, energischen Auswertung der Kriegserfahrungen ermöglichte es der deutschen Luftwaffe während des ganzen bisherigen Verlaufs des Krieges, in bezug auf die Entwicklung ihrer Kampfkraft, Luftstrategie und Taktik, stets an der Spitze zu bleiben. Die technische Entwicklung hat zwar weitere Fortschritte gemacht. Diese sind jedoch nicht so sehr grundsätzlicher Art, sondern mehr oder weniger ein Wettlauf der technisch führenden Luftwaffen, nämlich der deutschen und der britischen, um die Spitzenleistungen. Hierbei zeigen die Ergebnisse des Kampfes stets die führende Stellung der deutschen Luftwaffe.

Wesentlich und bezeichnend ist es auch, daß der Feind trotz der großen Fähigkeiten der Briten auf dem Gebiete der Improvisation nicht in der Lage war, etwas Ähnliches wie beispielsweise die deutschen Sturzkampfflieger oder die Fallschirmjäger oder die Luftlande-

truppen ins Leben zu rufen. Hierbei spielte zweifellos nicht nur die größere schöpferische Kraft des deutschen Menschen an sich eine Rolle. Vielmehr zeigt sich gerade hier besonders deutlich der Gegensatz zwischen der absterbenden Welt der vergreisten Völker und der jugendfrischen Kraft des nationalsozialistischen Deutschlands. Die deutsche Luftwaffe ist eine typisch nationalsozialistische Schöpfung und als solche beispielhaft.

Nicht nur ihr Aufbau, sondern auch ihr Einsatz trägt revolutionären und geschichtsbildenden Charakter. Dies zeigte sich schon im Polenfeldzug von der ersten Stunde an. Die Luftwaffe wurde zunächst operativ geführt. Mit harten Schlägen griff sie die polnische Fliegertruppe und ihre Bodenorganisationen bis tief in das Hinterland hinein an. In wenigen Tagen waren die polnischen Luftstreitkräfte völlig zerschlagen. Die deutsche Luftwaffe hatte die uneingeschränkte Luft-herrschaft über dem gesamten Kampfraum. Aber schon während dieses Kampfes ging sie dazu über, das Vorgehen der beiden anderen Wehrmachtteile durch Einsatz ihrer fliegenden Verbände gegen feindliche Erdtruppen in großem Umfange und mit vernichtender Wirkung zu unterstützen. Nach Zertrümmerung der feindlichen Luftstreitkräfte konnten ihre Verbände zusammengefaßt in den großen Vernichtungsschlachten eingesetzt werden und entscheidend zu der überraschend schnellen Beendigung des polnischen Feldzuges helfen.

Die norwegische Wehrmacht konnte der deutschen Luftwaffe eine eigene nicht entgegenstellen. Wohl aber mußte mit dem vollen Einsatz der britischen Luftstreitkräfte gerechnet werden. Ihr kam die deutsche Luftwaffe zuvor, indem sie alle Flugbasen in Norwegen im Handstreich besetzte. Sie hielt nicht nur den norwegischen Kampfraum, sondern auch den Raum über der See vom Feind frei und ermöglichte dadurch der Kriegsmarine die Durchführung ihrer von einem zahlenmäßig weit überlegenen Feind bedrohten Operationen. Deren Gelingen wiederum hatte den Einsatz des Heeres zur Voraussetzung. Während des ganzen Norwegenfeldzuges trug die deutsche Luftwaffe die Hauptlast des Abwehrkampfes gegen die britische Flotte. Sie bewies klar und deutlich, daß Seeherrschaft ohne gleichzeitige Luftherrschaft nicht möglich ist und daß auch eine überlegene Flotte in engen Seeräumen überhaupt nicht operieren kann, wenn ihr eine überlegene feindliche Luftwaffe gegenübersteht.

Während die deutsche Luftwaffe in den beiden genannten Feldzügen Erfahrungen sammelte und auswertete, lernte der Feind nichts hinzu. Der Westfeldzug sah die deutsche Luftwaffe wieder in großangelegtem operativem Einsatz. Wieder wurden die feindlichen Luftstreitkräfte in mehrtägigen Großangriffen gegen ihre Bodenorganisationen und scharfem Kampf in der Luft unter heroischem Einsatz aller Besatzungen derart zerschlagen, daß die Luftherrschaft völlig erkämpft war. Wieder wurden dem Feinde auf

der Luft her zerschnitten, wurden seine Bereitstellungen zerschlagen, seine Hauptwiderstandspunkte in einer bisher unvorstellbar gewesenen Weise zertrümmert und dann sein Rückmarsch zu regelloser Flucht gemacht. Die vollständige Lähmung des Gegners in der Luft ermöglichte dem Heere bei den Vorkämpfen in der Luft Kenntnis aller Maßnahmen unter gleichzeitiger ebenso vollständiger Tarnung der eigenen Operationen deren reibungslose Durchführung bis zur Vernichtung des Gegners.

Was sich im Westen an Vernichtungsschlachten abspielte, war in der Weltgeschichte ohne Beispiel. Unfaßbar waren die Verluste der feindlichen Luftstreitkräfte, ebenso unfaßbar waren auch die geringen eigenen Verluste. Die Franzosen, Briten, Belgier und Holländer verloren im Westfeldzug 1142 Flugzeuge in Luftkämpfen, durch Flakartillerie 699, also insgesamt 1841 Flugzeuge. Außerdem wurden mindestens 1600 bis 1700 Flugzeuge am Boden zerstört, so daß sich der Gesamtverlust auf mindestens 3500 Flugzeuge belief. Demgegenüber waren die deutschen Verluste nur sehr gering. Fliegertruppe und Flakartillerie vernichteten außerdem im Westfeldzug Hunderte von Panzern. Was an Befestigungsanlagen zerstört und an Truppen durch Bombenwurf und Beschuß aus Bordwaffen vernichtet wurde, ist nicht mehr abschätzbar. Damals rief Frankreich vergeblich nach britischer Hilfe. Selbst wenn die Engländer sie hätten gewähren wollen, so hätten sie es nicht gekonnt. Denn dann hätten sie auf den letzten ihnen verbleibenden Schutz ihrer Insel verzichten müssen. Sie waren sich zweifellos darüber klar, daß sie dann sehr bald überhaupt keine Luftstreitkräfte mehr gehabt hätten. Diese totale Lähmung des britischen Kampfwillens zur Luft ermöglichte der deutschen Luftwaffe den vollen Einsatz im Erdkampf bis zur Kapitulation Frankreichs.

Aus der Erkenntnis heraus, daß die deutsche Luftwaffe überall und immer Ort und Zeit der Kämpfe bestimmte, machten die Briten nunmehr ihren ersten und einzigen Versuch, das Gesetz des Handelns an sich zu reißen. Sie taten es in der verbrecherischsten und zugleich dümmsten Weise. Sie gingen dazu über, nichtmilitärische Ziele in Deutschland anzugreifen. Sie erhofften davon einen raschen seelischen Zusammenbruch des deutschen Volkes. Der von ihnen damals begonnene und bis heute fortgesetzte Versuch schlug und schlägt restlos fehl. Das einzige, was sie damit erreichten, waren die am 7. September 1940 beginnenden Vergeltungsangriffe der deutschen Luftwaffe gegen kriegswichtige Ziele auf der britischen Insel. Aber auch hier zeigte sich ein grundlegender Unterschied in Ausgangspunkt und Ziel der Kriegführung. Die deutschen Angriffe bezweckten nicht den Terror gegen die englische Bevölkerung, sondern richteten sich mit großem Einsatz auf Nachschub- und Versorgungseinrichtungen des Feindes, wobei nunmehr allerdings die Möglichkeit in Kauf genommen wurde, daß dabei auch die Zivilbevölkerung Schaden erlitt. Auf die bisher sorgsam beachtete Verteidigung einer solchen Möglichkeit konnte

wirkung war stark undurchbar. Nachdem den Briten auf diese Weise zur Genüge vor Augen geführt worden war, was sie heraufbeschworen hatten, dehnten sich die deutschen Angriffe im Verlauf des Winters auf ganz England und Schottland aus. Nach wie vor blieben die militärischen Gesichtspunkte im Vordergrund und allein entscheidend. Die gesamte britische Wehrwirtschaft, insbesondere die großen Einfuhrhäfen sowie die Schiffsfahrtswege wurden Angriffsbereich der deutschen Luftwaffe. Aus den anfänglichen Vergeltungsangriffen wurde ein großangelegter, dauernder operativer Einsatz gegen die Lebensadern Großbritanniens. Hierbei griff der Arm der deutschen Luftwaffe bis weit auf den Atlantik hinaus. Der Anteil der deutschen Luftwaffe an den Erfolgen im Kampfe gegen die britische Versorgungsschiffahrt wurde sehr erheblich.

Die Überlegenheit der britischen Flotte gegenüber der deutschen Kriegsmarine wurde durch die deutsche Luftwaffe ausgeglichen, so daß letztere mit ihren Über- und Unterwasserstreitkräften zu einer Auswirkung gelangen konnte, die der Feind niemals für möglich gehalten hätte.

In kameradschaftlichem Zusammenwirken mit der italienischen trat die deutsche Luftwaffe nun auch im Mittelmeer und in Nordafrika auf den Plan und sicherte die Kriegführung auf dem Lande und zur See. Unter schwierigsten und ungewohnten klimatischen Bedingungen bewies sie ihre nicht zu brechende Überlegenheit. In Serbien und Griechenland stand sie vor neuen, großen Aufgaben, die trotz der außerordentlichen Schwierigkeiten, welche die Balkengebirge mit ihren Wetterbedingungen und mit ihrer Struktur darboten, dank der Kriegserfahrungen der Besatzungen voll überwunden wurden. Der Feind wurde teilweise auf seinen Einsatzhäfen zerschlagen, teilweise im Luftkampf vernichtet und war infolgedessen nicht mehr in der Lage, den raschen Vormarsch des Heeres ernstlich zu behindern. Wieder wurden Hauptwiderstandspunkte des Feindes von Kampf- und Sturzkampffliegern sowie der Flakartillerie zertrümmert. Wieder wurden dem Feind Nachschub- und Nachrichtenmittel zerstört und seine bereitgestellten oder zurückgehenden Truppen unter blutigen Verlusten des Feindes zerschlagen. Das aus Griechenland über die See flüchtende Expeditionskorps hatte durch Versenkung vieler Transportschiffe noch weitere Verluste.

Eine einmalige geschichtliche Leistung war die Eroberung Kretas. Zwar hatten die deutschen Fallschirmjäger bei der Eroberung des Kanals von Korinth eine entscheidende Rolle gespielt und eine einmalige Leistung vollbracht. Aber sie sollte noch übertroffen werden. Auf Kreta zeigte sich die Kühnheit und Größe des Gedankens des Reichsmarschalls, der in den Fallschirmjägern die Sturmregimenter der Luft schuf. Jetzt kam in vollem Umfange zum Tragen, was in stiller, zäher und mühevoller Arbeit mit dem Aufbau dieser Waffe geleistet worden war. Zwar hatte diese Truppe schon in Oslo, Stavanger, Dombas, Narvik, Eben Emael, Rotterdam und Dortrecht die Größe ihrer Taten in das Buch der Geschichte geschrieben. Aber was auf Kreta geschah, war dennoch erstmalig und wird wohl auch einmalig bleiben. Eine Überraschung des Gegners war nicht möglich. Auf diese Insel, die sich unter glühender Sonne mit ihren Bergen teilweise bis zu den Höhen der Alpen hinaufreckt und die der Feind mit Abwehrwaffen gespickt hatte, sprangen die Fallschirmregimenter ab — mitten in den Feind hinein, eroberten die für das Absetzen der Luftlandtruppen benötigten Flugplätze und blieben danach weiter in rastlosem Angriff, bis die Insel vom Feinde frei war. Die Fliegertruppe schuf durch ihren Einsatz die Voraussetzungen zu diesen Angriffen. Darüber hinaus verjagte sie die britische Flotte aus der Aegäis. Die Eroberung Kretas ließ jeden Engländer auf seiner Insel im Innersten erzittern.

Mit Beginn des Ostfeldzuges gegen den Bolschewismus trat die deutsche Luftwaffe gegen den stärksten Gegner an, auf den sie bisher getroffen ist. Sie traf auf einen ihr zahlenmäßig überlegenen Feind. Wieder wurde in den ersten Tagen die Hauptkampfkraft des Feindes dadurch zerschlagen, daß seine auf den frontnahen Flugplätzen zum Angriff bereitgestellten Luftstreit-

Die nebenstehende Karte gibt einen Überblick über den gesamten europäischen Kriegsschauplatz. Unter britischer Initiative sollte Deutschland ähnlich wie im Weltkrieg eingekreist werden, aber durch die blitzschnellen Schläge der deutschen Wehrmacht wurde nicht nur dieser Ring gesprengt, sondern der Feind selbst in eine tödliche Zange genommen. Besonderen Anteil an diesem Erfolg hat die deutsche Luftwaffe, deren weitreichende Arme alle operativen Möglichkeiten einschließen

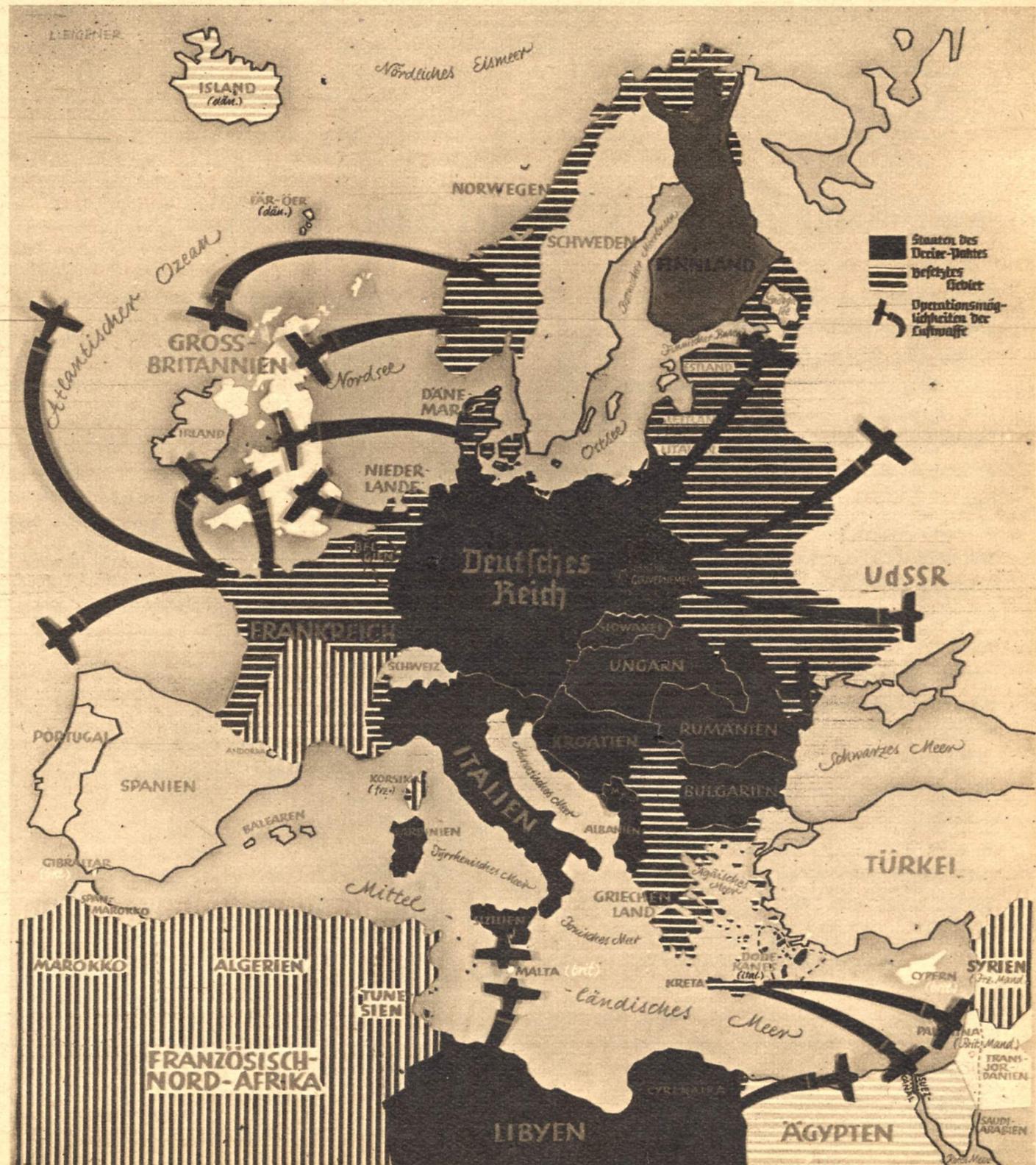
Kartenzeichnung Eigener; Aufn. PK Grosse (Scherl)

kräfte zum großen Teil am Boden vernichtet, zum Teil in Luftkämpfen abgeschossen wurden. Damit war die Luftherrschaft erkämpft, und die deutsche Luftwaffe konnte zu weiterem operativem Einsatz verwandt werden. Außerdem wurde das Heer in der schon auf anderen Kriegsschauplätzen bewährten Weise in seinem Kampf wirkungsvoll unterstützt. Die Sowjetluftwaffe gelangte überhaupt nicht zum operativen Einsatz, insbesondere nicht zu wirksamen Angriffen auf das Reich. Die geplante Zusammenarbeit zwischen der britischen und der sowjetischen Luftwaffe war im Keim erstickt. Die bolschewistischen Armeen wurden in ihrer Bewegungsmöglichkeit in kriegsentscheidender Weise gelähmt, und unter ihren in zahlreichen Kesseln eingeschlossenen Truppen hielten die deutschen Flieger blutige Ernte. Die Zahl der vernichteten Sowjetflugzeuge überstieg das Maß aller bisherigen Vorstellungen. Während, wie bereits gesagt, im Westfeldzuge mindestens 3500 Feindflugzeuge der deutschen Luftwaffe zum Opfer fielen, konnte sie in der Zeit vom Beginn des Ostfeldzuges bis zum 22. August 1941 11 250 Feindflugzeuge vernichten, und Fliegertruppe und Flakartillerie bereiteten diesmal nicht Hunderten, sondern Tausenden von Panzern des Feindes ein schnelles Ende. Die Verluste der Sowjets in Luftkämpfen hielten an. Tag für Tag wurden im Durchschnitt mehr als 70 Flugzeuge der Sowjets abgeschossen, so daß sich die Sowjetluftwaffe zunehmend erschöpfen mußte. Diese Verluste kann die sowjetische Führung nicht ausgleichen. Der Ostfeldzug lieferte einen neuen und vielleicht den stärksten Beweis dafür, daß die deutsche Luftwaffe immer und unter allen Umständen dort ihre Schwerpunktbildung durchführen kann, wo sie es will, und daß sie jedem Feind, selbst wenn er zahlenmäßig stärker sein sollte, durch ihre beispiellose Kampfkraft überlegen ist. Mit ihrem Sieg über die Sowjetluftstreitkräfte hat die deutsche Luftwaffe einen entscheidenden Anteil an der Rettung der europäischen Kultur vor dem völkerzerstörenden Bolschewismus.

Dem gerade auf ihre Luftstreitkräfte hatten die Sowjets ihre größte Hoffnung gesetzt. Mit ihrer zahlenmäßigen Stärke gedachten sie ganz Europa zu überrennen. Der Gedanke, was alsdann geschehen wäre, ist unvorstellbar!

Die bisherigen Ergebnisse des Ostfeldzuges sind für die Gesamtlage, insbesondere für die strategische Lage der deutschen Luftwaffe gegenüber Großbritannien von größerer Bedeutung, als viele glauben. Die Engländer beginnen es bereits zu begreifen. Sie haben den Versuch unternommen, durch ihre Non-Stop-Offensive am Kanal, die in Wirklichkeit — gerade von militärischen Gesichtspunkten aus gesehen! — eine Nonsenseffensive war, die Luftherrschaft am Kanal und über den besetzten Gebieten zurückzuerkämpfen. Dieser Versuch scheiterte unter Verlusten für sie, die schwer zu ersetzen sind und auch durch die sagenhafte Amerikahilfe nicht in erforderlichem Maß ausgeglichen werden können. Nach wie vor bestimmt die deutsche Luftwaffe Ort, Zeit und Art des Kampfes. Sie verfügt dazu vom Nordkap bis zur Biskaya über eine weit überlegene strategische Lage. Diese aber hat sie sich erkämpft! Großbritannien kann weder aus eigener Kraft noch durch die Hilfe aus dem Lande der „begrenzten Möglichkeiten“ die Verluste ausgleichen, die ihm die deutsche Luftwaffe beibrachte und fortlaufend zufügt. Auch in dieser Hinsicht bleibt die deutsche Überlegenheit unerschütterlich. Die Briten wissen jedoch, daß und in welchem Maße die Frage der Luftüberlegenheit ihre Lebensfrage ist. Die Erkenntnis, daß sie schon heute zu Ungunsten Großbritanniens entschieden ist, hat sich bei allen urteilsfähigen Fachleuten in England durchgesetzt. Aber die britische Regierung will es nicht wahrhaben. Darum wird das britische Volk diesen Kampf bis zum bitteren Ende durchkosten müssen. Darum wird das Testament des Freiherrn von Richthofen sich an Großbritannien schicksalhaft erfüllen:

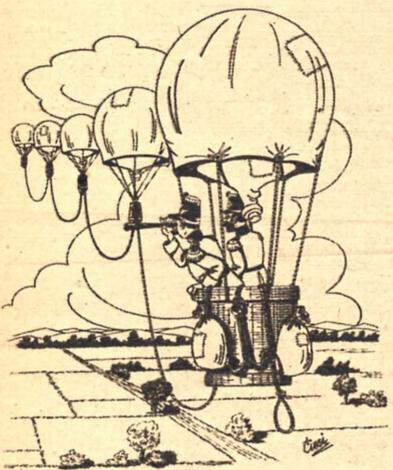
„Und dann muß der Feind fallen!“



1848

Erster Luftangriff auf eine befestigte Stadt

Den ersten Luftangriff auf eine befestigte Stadt führte der österreichische Artillerieoffizier und spätere Feldmarschall Franz von Uchatius am 2. Juli 1848 aus. Er gehörte zu der Armee des Grafen Thurn, die seit vier Monaten Venedig belagerte, ohne die tapfer verteidigte Stadt einnehmen zu können. Uchatius ging



von dem Gedanken aus, daß ein Luftangriff auf die Stadt nur erfolgreich sei, wenn schwere Bomben mit großer Sprengwirkung verwendet würden. Er konstruierte deshalb eine Ballonkette, bestehend aus fünf Ballons, von denen die ersten vier unbemannt waren, während Uchatius und sein Bruder sich in der Gondel des letzten Ballons befanden. Alle Ballons

waren durch Kabel miteinander verbunden. Der erste Ballon trug an Stelle der Gondel eine 50 Pfund schwere Bombe, die von dem bemannten Ballon aus mit einem elektrischen Draht gelöst werden konnte. So gelang es Uchatius, seine Flotte bis über die Stadt vorzutreiben, während er selbst sich in dem letzten Ballon noch außerhalb der Festung und des feindlichen Abwehrfeuers befand. Dieser erste Luftangriff der Geschichte auf eine belagerte Festung war zwar ein wenig umständlich und von manchen unberechenbaren Faktoren abhängig — dennoch hatte Uchatius Erfolg. Die Bomben, die in mehreren aufeinanderfolgenden Luftmanövern auf Venedig abgeworfen wurden, hatten eine weit größere Wirkung als die Kanonade der österreichischen Artillerie. Sie zerstörten wichtige Bahnanlagen und ließen ganze Häuserblocks zu Trümmerhaufen werden. Besonders stark war die



Aufa. Scherl

Der Name des erfolgreichen und vielseitigen Wirtschaftsführers, der als Generaldirektor des Scherl-Verlages und als Leiter der Ufa vor kurzem auf der Höhe seines Schaffens den 60. Geburtstag begehen konnte, ist vor allem mit der Entwicklung der deutschen Presse und des deutschen Films aufs engste verknüpft. Mit besonderer Dankbarkeit gedenkt die Luftwaffen-Illustrierte DER ADLER bei dieser Gelegenheit des Jubilars, dem sie durch großzügige und tatkräftige Förderung einen entscheidenden Anteil an ihrer aufsteigenden Entwicklung zu verdanken hat. Außer durch Glückwünsche des Führers und des Reichsmarschalls wurde Generaldirektor Klitzsch an seinem Geburtstag durch das persönliche Erscheinen des Reichsministers Dr. Goebbels, des Reichswirtschaftsministers und Reichsbankpräsidenten Walter Funk und vieler anderer Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens geehrt. Die Ernennung zum Wehrwirtschaftsführer, zum Senator der Internationalen Rechtskammer und die Verleihung des Ehrendoktors der Naturwissenschaften durch die Universität seiner Vaterstadt Halle sind Ausdruck der Anerkennung für die großen Verdienste, die sich Generaldirektor Klitzsch um das deutsche Kulturleben erworben hat

moralische Wirkung dieses Luftbombardements. Die revolutionäre Stimmung der Bevölkerung Venedigs wuchs unter dem Eindruck des Luftangriffs, man verlangte von den militärischen Befehlshabern die Kapitulation. Doch als bald danach der Wind sich drehte, war die Wiederholung des Angriffs nicht mehr möglich. Wenige Wochen später kapitulierte Venedig nach dem verheerenden Feuer der neuen österreichischen Steilfeuergeschütze, und die kühne Tat des Oberleutnants Franz von Uchatius geriet allmählich in Vergessenheit.

Fliegerlatein

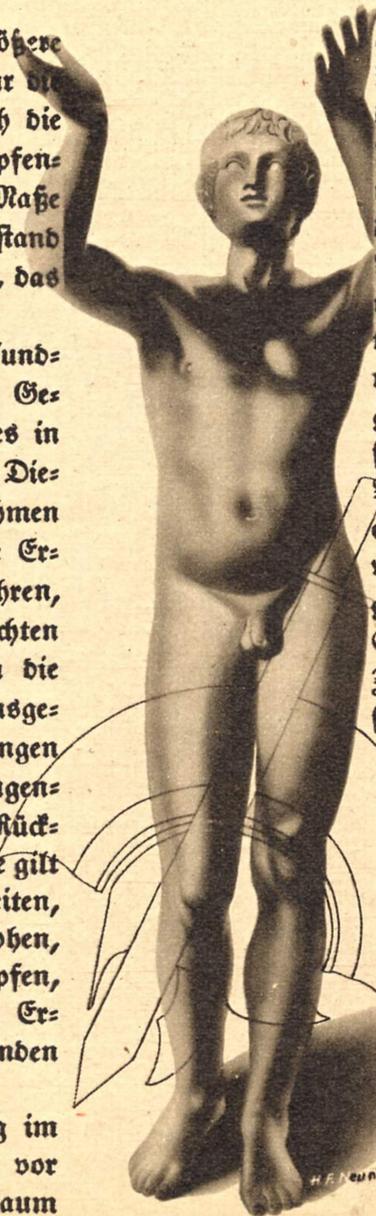
Ein amerikanischer Flieger, der sich auf dem Wege von New York nach Chicago befand, bemerkte plötzlich, daß seine Maschine in Brand geriet. Ein weniger besonnener Pilot wäre nun vielleicht mit dem Fallschirm aus dem brennenden Flugzeug abgesprungen. Aber unser Amerikaner löste das Problem auf die einfachste Weise der Welt. Er bemerkte in der Nähe eine Regenwolke, und in diese steuerte er sein Flugzeug hinein. Das Wasser löschte den Brand, und wohlbehalten landete der Yankee auf der Erde.

Die Pflicht zur Gesundheit im Kriege

Zu keiner Zeit kommt der Gesundheit größere Bedeutung zu als im Kriege. Nicht nur die Wehr- und Arbeitskraft, sondern auch die moralische Widerstandskraft eines kämpfenden Volkes sind in entscheidendem Maße von dem allgemeinen Gesundheitszustand abhängig. Der Sieg gehört dem Volk, das am gesundesten ist!

Wie aus einem Bericht des Reichsgesundheitsführers hervorgeht, hat sich der Gesundheitszustand des deutschen Volkes in den letzten Jahren erfreulich gehoben. Dieser durch die vorbildlichen Maßnahmen unserer Gesundheitsführung bedingte Erfolg darf nun aber nicht etwa dazu führen, daß wir uns mit dem bisher Erreichten zufrieden geben. Der Kampf gegen die Krankheit muß täglich von neuem ausgefochten werden, und unsere Anstrengungen in diesem Kampfe dürfen keinen Augenblick erlahmen, wenn wir nicht Rückschläge erleben wollen. Jetzt im Kriege gilt es noch viel mehr als in Friedenszeiten, alle Gefahren, die der Gesundheit drohen, gleich im Anfangsstadium zu bekämpfen, denn dadurch lassen sich die durch Erkrankungen unvermeidlich entstehenden Schäden am leichtesten verhüten.

Zu den Schäden, deren Bekämpfung im Kriege besonders wichtig ist, gehören vor allem die Zahnerkrankungen. Es gibt kaum



einen Schmerz, der eine entnervendere Wirkung hat als der Zahnschmerz, durch den die Leistungen des Frontsoldaten und des Arbeiters in der Heimat erheblich beeinträchtigt werden können. Zahnkrankheiten führen darüber hinaus sehr häufig zu gefährlichen Allgemeinerkrankungen, wie Herzmuskel- und Nierenentzündungen, Gelenkrheumatismus usw. Hinzu kommt, daß die Nahrung mit kranken Zähnen nur unvollkommen aufgeschlossen wird, so daß der Körper die zu seiner Erhaltung notwendigen Kraft- und Aufbaustoffe nicht in genügenden Mengen erhält und wertvolle Nahrungsmittel vergeudet werden. Heute, wo der Kampf gegen den Verderb in sein entscheidendes Stadium getreten ist, bekommt deshalb die Zahnpflege eine noch höhere Bedeutung, als sie bisher besaß.

Durch die richtig betriebene Zahnpflege wird dem Zahnverfall in starkem Maße vorgebeugt. Zur richtigen Zahnpflege gehört nicht nur die tägliche Reinigung der Zähne mit der eigenen Zahnbürste und einer guten Zahnpaste wie Chlorodont, sondern ebenso sehr eine vernünftige, der Erhaltung der Zähne förderliche Ernährung, gründliches Kau- und die regelmäßige Untersuchung und die Behandlung bereits erkrankter Zähne. Wenn jeder seine Zähne durch diese Maßnahmen der richtigen Zahnpflege vor frühzeitigem Verfall schützen würde, so könnten fast alle schweren Zahnerkrankungen und deren Folgekrankheiten vermieden werden. Dies würde einen großen Erfolg für die weitere Stärkung der Volksgesundheit und damit unserer Wehr- und Arbeitskraft bedeuten.

Chlorodont

weist den Weg zur richtigen Zahnpflege

Denken und Raten

Erdkundliches Kreuzwörterrätsel

1			2	■	3			4
	■	■	5					
6						■	■	
7				■	8			

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 durch Blücher bekannte Stadt am Rhein, 3 Stadt in Westfalen, 5 Stadt in Kanada, 6 bekannter Ort in Libyen, 7 Fluß in Ostpreußen, 8 Nebenfluß der Ems; b) von oben nach unten: 1 Antilleninsel, 2 Fluß im Harz, 3 nordamerikanischer Bundesstaat, 4 Fluß in der Schweiz. 53614

Rösselsprung

					war					
				je	er	du	drum	rat		
			die	bist	torff	nen	um	es	au	
	huld	mand	som	will	macht	im	ra	von	still	
	to	du	heit	ei	mers	tut	ge	nie	gen	
rätst	dumm	ne	ot	ge	53 255	te	blick	doch	di	und
	von	mir	ihm	sei	rätst	schuld	so	schwei	ge	
	ab	der	fol	er	kei	so	bracht	du	je	
		will	um	zu	an	du	der	gib		
			je	nen	was	ihm	bist			
						ihm				

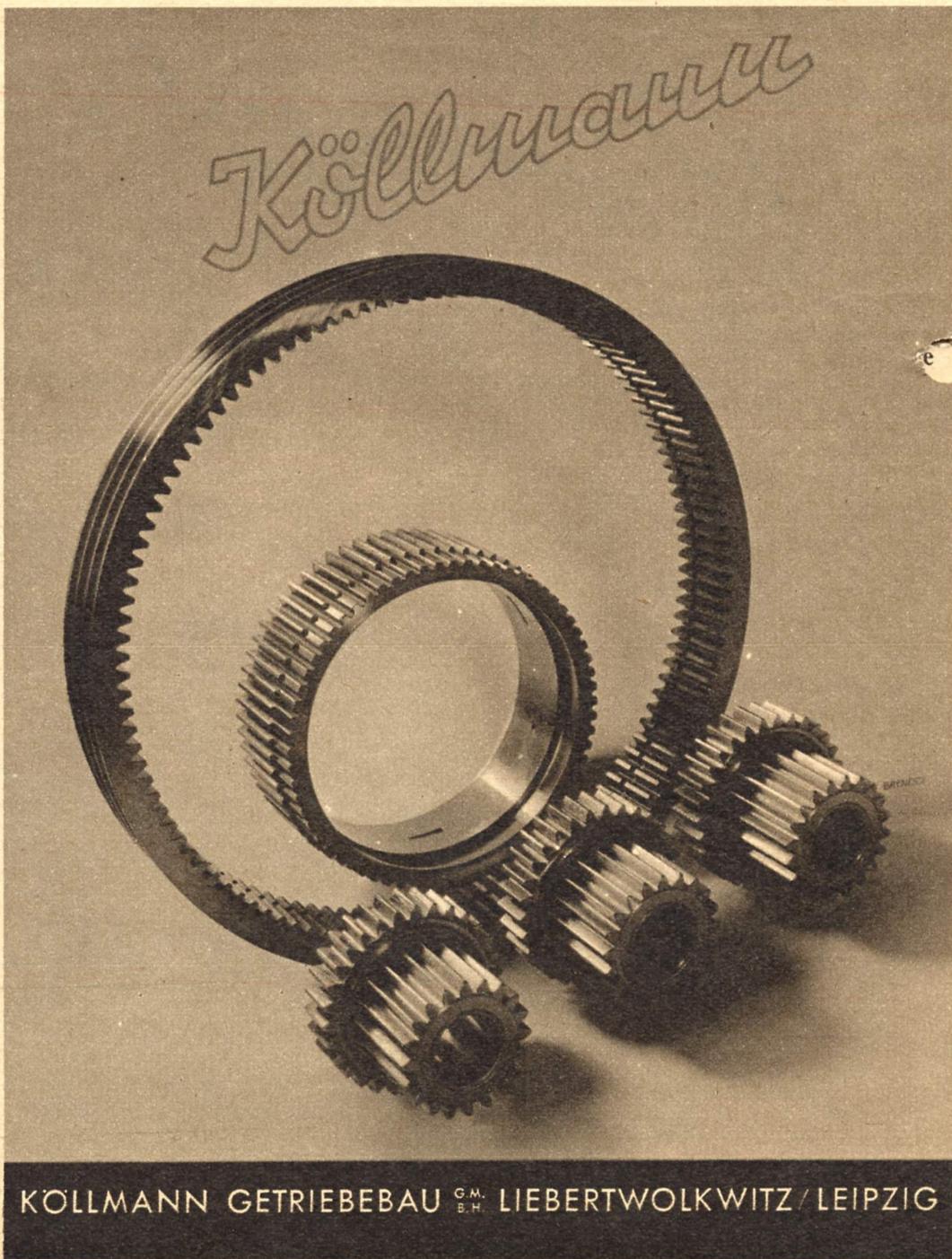
Auflösungen aus Heft 19

Kreuzwörterrätsel: a) 2 Bleistift, 10 Eis, 11 Oder, 12 Hals, 14 Lama, 15 Arie, 16 Mal, 18 Faerberel; — b) 1 Schaf, 3 Leser, 4 Ei, 5 Tolle, 6 Ida, 7 Feme, 8 Trank, 9 Tara, 13 Lie, 17 Ar.
Silbentauschrätsel: Feige, Lupe, Uhland, Gurgel, Schlitten, Troddel, Uhu, Egge, Turban, Zander, Puppe, Ulme, Nordpol, Küster, Trübsal. — Flugstuetzpunkt.
Verschmelzungsrätsel: 1 Fesselballon, 2 Lazarett, 3 Unterstand, 4 General, 5 Bordfunker, 6 Liebesgabe, 7 Artillerie, 8 Torpedo, 9 Tambour. — Flugblatt.



HENSCHEL STUKA

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.G. SCHÖNEFELD / BERLIN



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



Trilysin

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

Die **JACOBI** Weinbrennerei A.-G.
in Stuttgart teilt mit, daß sie ab 24. 7. 1941
ihren Namen ändert:



WEINBRENNEREI
G.F. DEYLE A.G.
STUTTGART

Unsere Weinbrand-Marken:

DEYLE
» ALTBRAND «
DEYLE
» ECHT «
DEYLE
» 1880 «
DEYLE
» PRIVAT «

WEINBRENNEREI

G.F. DEYLE A.G. STUTTGART

Heute **PERI**
morgen „Perianer“



Der Weg vom PERI-Versuch bis zum „PERIANER“
war nie sehr weit. Doch das Wichtigste: Wer ein-
mal „PERIANER“ ist, der bleibt es. Auch heute!
Auch wenn mal vorübergehend das eine oder
andere PERI-Erzeugnis nicht verfügbar ist. Das
Gute bleibt stets unvergessen! Denken Sie daran:

Zur PERI-Pflege gehört



Dose RM -.50

eine Creme, die hautnährend, hautkräftigend
und hautpflegend wirkt und der Haut Weichheit
und Elastizität verleiht. PERI-Hamamelis-Haut-
Creme ist durch ihre besondere Zusammensetzung
eine wohltuende Ergänzung zur PERI-Rasur.

Der Kenner preist – was PERI heißt!



DR. KORTHAUS * FRANKFURT A. M.

die Weltgeschichte machen

Fortsetzung von Seite 518

oder durch Nicaragua geschlagen werden sollte, da hat eigentlich nur der Ausbruch des Mont Pélée die Entscheidung zugunsten von Panama bewirkt. Dieser Vulkan spuckte freilich weitab auf der Insel Martinique, aber die damalige Briefmarke des Landes Nicaragua, auf der drei Vulkane rauchten, brachte den Amerikanern zugleich den Vulkanreichtum dieses Landes in Erinnerung. Man zog also die Fiebersümpfe von Panama vor. Trotzdem sicherte sich Washington für nur drei Millionen Dollar das Pachtrecht für das Kanalgelände in Nicaragua. Das würde freilich ein 300 km

Bau zwischen Juan del Norte über den Großen Nicaragua-See nach Brito am Pazifik stark erleichtern. Sehr umstritten ist die Frage, ob man die Rinne tief genug ausheben kann, um den Kanal auch für große Schiffe fahrbar zu machen. Eine Entlastung für den dann zu militärischen Zwecken reservierten Panamakanal wäre das Projekt auf jeden Fall. Die Kosten schätzt man auf eine Milliarde. Verbunden wäre mit der dann bestimmt vorgenommenen militärischen Besetzung Nicaraguas ein weiteres Vordringen Nordamerikas gegen Süden. Man kann sich die Gefühle der Amerikaner außerhalb der USA unschwer vorstellen! Bleibt zum Schluß noch ein Blick auf den sogenannten Kanal von Kra. Mit diesem Projekt hat man immer wieder Japan in Verbindung gebracht. Es gibt die

Ozean in das Südchinesische Meer führt. Allerdings liegt Singapur an dieser Straße. Ein Kanal durch die engste Stelle von Thailand bei Kra, wo die Landenge nur 42 km breit ist, würde also neben der Abkürzung des Weges die englische Zwingburg stärkstens entwerten. Ob freilich Thailand selbst dieses Projekt verfolgt, da es sich davon große wirtschaftliche Vorteile versprechen kann, das wissen wir nicht. Technisch sind keine unüberwindbaren Schwierigkeiten vorhanden, aber politisch stellt sich vor allem England dagegen. So machen schon die Projekte großer Kanäle Geschichte, Weltgeschichte, und es wird immer Kampf sein um die künstlichen Wasserstraßen der Erde, solange die Schiffe der Menschen die Ozeane durchpflügen!

Sigmenttaun

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

Hautschutz bei Sonne
Wind-Wetter-Kälte!



Drüsen
Dunstobst
und

SONNAL
KLINGEN

aus Solingen
Seine Wahl
nur Sonnal

Pickel beseitigt Pitralon!



Kleine Verletzungen beim Rasieren führen häufig - besonders bei empfindlicher Haut - durch Infektion zu Pickeln und kleinen Entzündungen. Dagegen ist Pitralon ein sicheres Mittel. Es desinfiziert die Haut bis in die Tiefen der Poren. Pitralon 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



Wie suchen:
Dreher, Schlosser,
Klempner, Elektriker,
Werkzeugschlosser, sowie
Metallarbeiter jeder Art
Berufsfremde können für Leicht-
metallbau umgeschult werden.
KURZE BEWERBUNGEN OHNE ORIGINAL-
ZEUGNISSE AN DIE GEFOLGSCHAFT „A“

FOCKE-WULF
FLUGZEUGBAU GMBH BREMEN-FLUGHAFEN

Freunde der ADLER-Bücherei

Wegen der großen Nachfrage ist der Katalog der ADLER-Bücherei im Augenblick leider vergriffen. Wir bitten daher, vorläufig von Bestellungen des Kataloges abzusehen, hoffen aber, recht bald das Erscheinen eines neuen Kataloges ankündigen zu können.



Adler-Bücherei
VERLAG SCHERL, BERLIN



VAUEN



VAUEN

Dr. Perl

die Pfeife die jeder rauchen kann!

Raucherbuch 221 gratis von VAUEN/Nürnberg-5

Dr. Swollen's Linderbaumöl ist einzigartig!

Es besitzt alle Vorzüge eines Naturprodukts, darüber hinaus aber die besonderen Eigenschaften des weltberühmten Dralle-Rezepts.

Dralle

MINIMAX *Feuerschutz*



**Ein Begriff
für photographische
Wertarbeit**



**Hochschulingenieure
Fachschulingenieure
Techniker / Werkmeister**
finden in unseren Werken
interessante Arbeitsgebiete
in der **Entwicklung und Konstruktion**
für Flugzeuge, Flugzeugmotoren, Verstell-
Luftschrauben
in der **Arbeitsvorbereitung**
wie Planung, Vorkalkulation, Baustoffbe-
schaffung, Konstruktion von Fertigungs-
mitteln (Vorrichtungen, Werkzeugen)
in der **Fertigung der Entwicklungs-
und Großreihenwerke**
als Betriebsingenieur, Betriebsassistent
oder Fertigungsprüfer

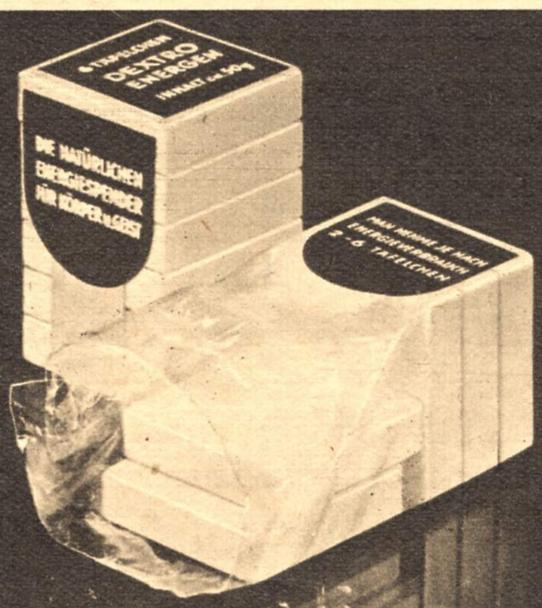


Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften, Lichtbild, Angabe von
gesuchtem Arbeitsgebiete und Gehalt an unsere Abteilung „Gefolgschaft“,
Dessau, Hermann-Göring-Straße 141

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU

An jedes Waschbecken gehört eine Flasche ATA. ATA ist beim
Reinigen stark beschmutzter Hände (allein oder in Verbindung
mit etwas Seife) ein ausgezeichnetes Mittel zum Seifespahren!

A 251c/41



DEXTRO ENERGEN

Die *natürlichen* Energiespender
für Körper, Nerven und Geist



Fallschirm- Episoden

ZEICHNUNGEN VON
WERNER KRUSE



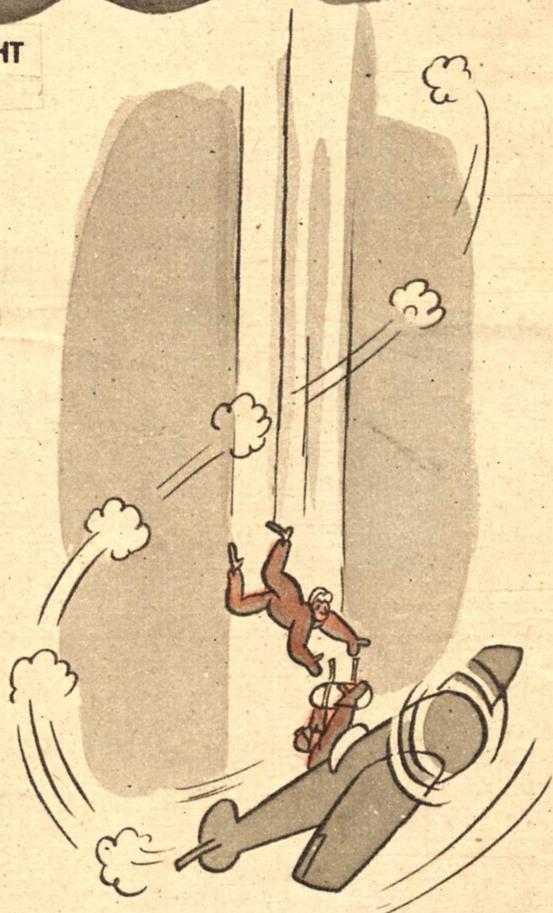
FERNÖSTLICHES
Mister Li Hung Hanos genialer
Einfall: Nationale Vereinfachung
der Fallschirmkombination



VOM WINDE VERWEHT



AUCH EIN FALLSCHIRMJÄGER

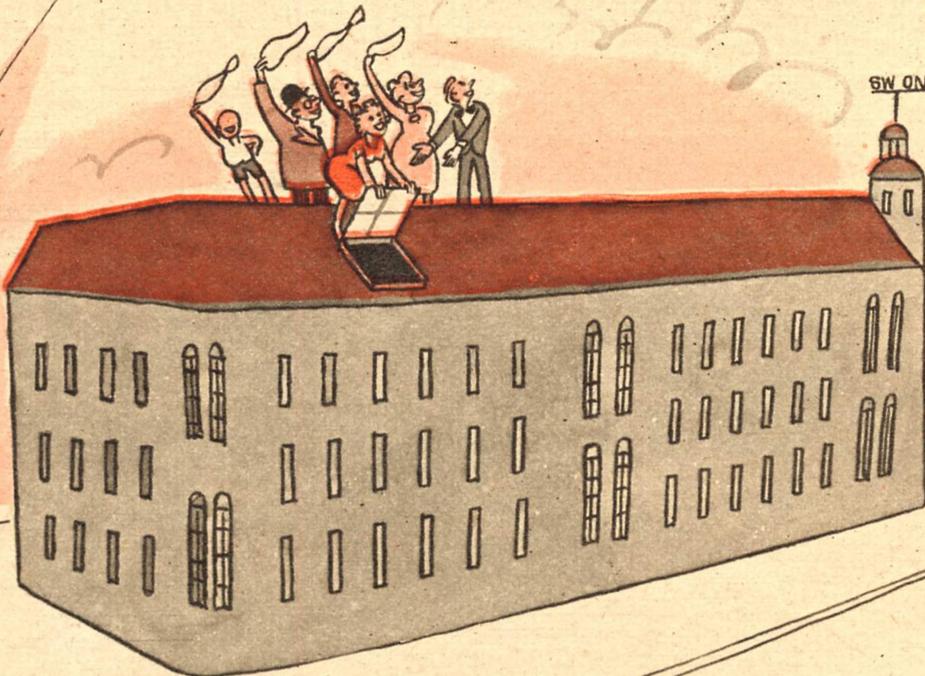


DER VERGESSLICHE
" . . . Nimm schon endlich deinen Fall-
schirm - immer wieder vergißt du ihn!"



DER PESSIMIST
" . . . Hoffentlich sind sie auch
alle aufgegangen!"

KRUSE



**DER FALLSCHIRMJÄGER
KOMMT AUF URLAUB**
" . . . Hoffentlich sieht
Justav, wohin er sprin-
gen muß!"