

HEFT 2 / BERLIN, 19. JANUAR 1943

Der

Adler

PREIS **20 Pf.**

frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Hoch über dem Kaukasus

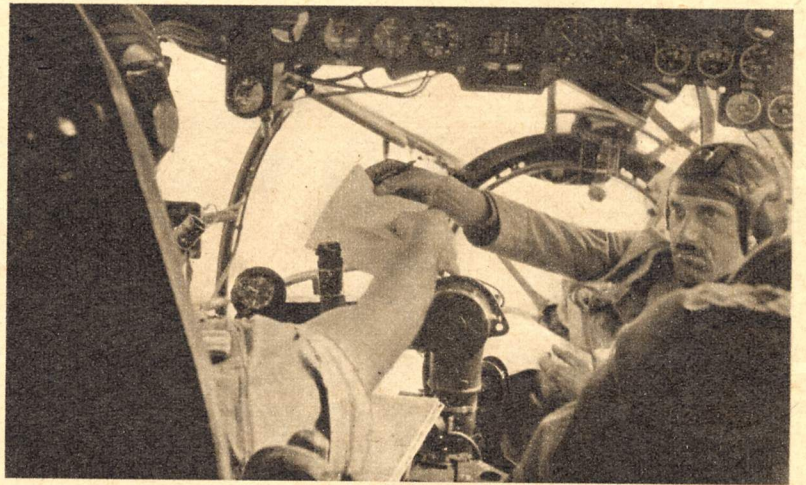
Die majestätische Bergwelt, deren Eisriesen höher, wilder und großartiger noch als die der Alpen sind, liegt unter den feindwärts fliegenden deutschen Flugzeugen. Der Blick aus der Höhe auf die vereisten Berge mit ihren schroff abfallenden Wänden gibt einen Begriff von den Geländeschwierigkeiten, die unsere Erdtruppen im Kaukasus zu überwinden haben

PK-Aufnahme Kriegsberichter Jaenisch (Sch)

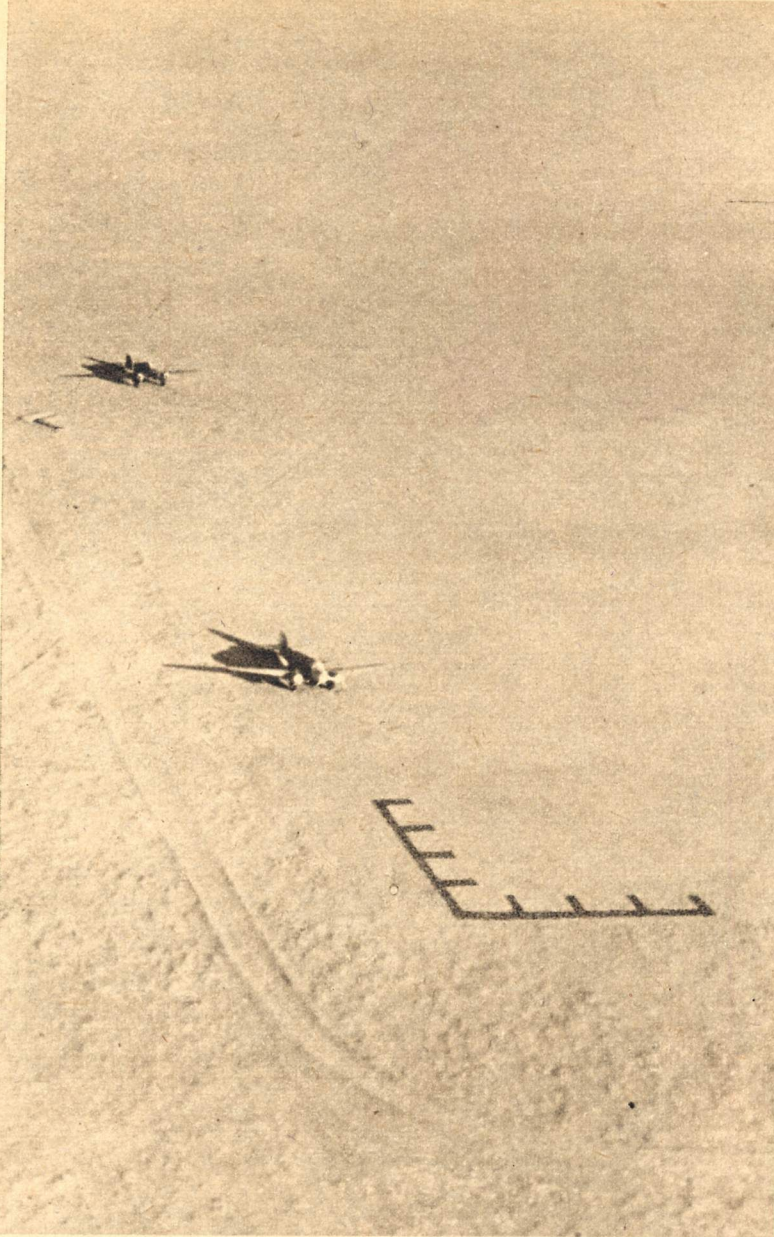
Auf einsamem

Der südlichste Flugplatz der deutschen Luftwaffe

Das ist der südlichste und wohl auch der einsamste Feldflugplatz der deutschen Luftwaffe. Er liegt weitab von den eigentlichen Fronten im Innern der Libyschen Wüste, wo im flimmernden, endlosen Sand jedes Leben erstorben zu sein scheint. Kaum, daß sich einmal das Heulen eines Schakals vernehmen läßt oder sich dorthin eine Karawane verirrt, denn hier ist die Zone des heißen, trockenen Todes. Und doch atmen auch hier Menschen, deutsche Soldaten, die von den besonderen Gesetzen des Wüstenkrieges auf diesen weltverlorenen Vorposten gestellt wurden, um von diesem Punkt aus ihre Aufgaben im Rahmen des großen Kriegsgeschehens zu erfüllen

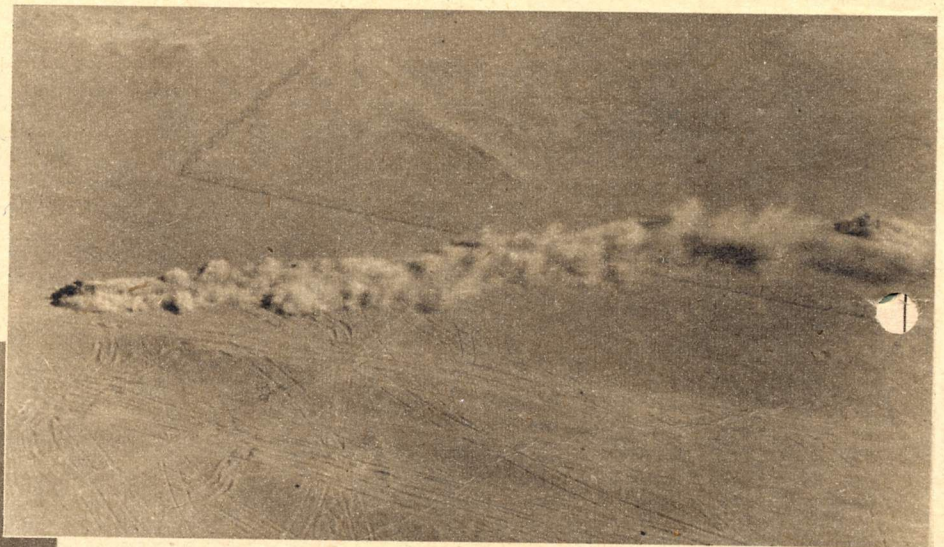


Der Beobachter ist auf einem Aufklärungsflug wahrhaftig nicht zu beneiden. Richtige Navigation ist hier erstes Gebot! Es gibt keine markanten Geländepunkte, nach denen man sich richten könnte. Ein „Verfransen“ würde unter Umständen das Ende bedeuten. Also muß sich der Beobachter gut auf Kursdreieck und Stechzirkel verstehen. Auf unserem Bild reicht er dem Flugzeugführer eben wieder den neuen Kurs



Eine große ebene Sandfläche, die vier Ecken durch dunkle Basaltsteine gekennzeichnet, das nennt man einen Flugplatz mitten in der Libyschen Wüste. Keine Andeutung einer Flugzeughalle, kein Werkstatttraum, ja nicht einmal eine dürftige Palme, die etwas Schatten spenden könnte! Jeder Liter Benzin muß Tausende von Kilometern herangeschafft werden. Auf sich selbst ist jeder einzelne Mann hier angewiesen, und nur ein fester Wille allein vermag die Monotonie auf diesem trostlosen Flecken Erde zu überwinden

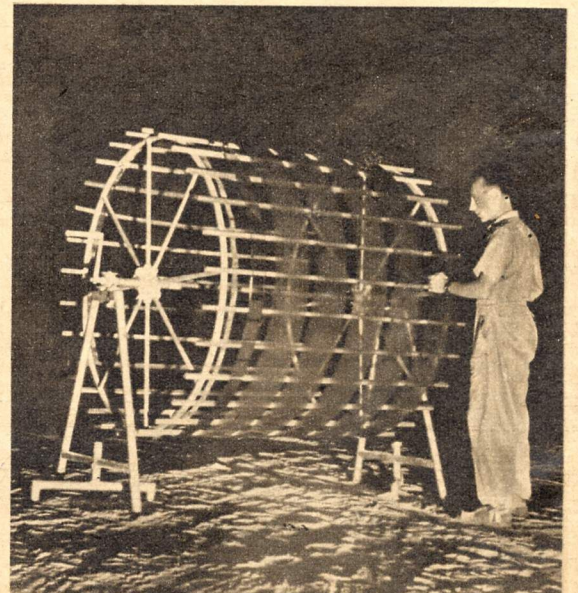
Unten: Feindliche Fahrzeuge! Man könnte sie für Schmeißfliegen halten! Aber zu solchen Vergleichen bleibt der Besatzung des Flugzeugs nicht viel Zeit. Tiefangriff! Im wilden Zickzackkurs versucht der Gegner zu entkommen



Panzer in Sicht! Sind es eigene oder feindliche? Das Aufklärungsflugzeug geht tiefer und erkennt, daß es italienische Panzerverbände sind, die von den vorgeschobenen Stützpunkten aus zur Erkundung und Sicherung in die Wüste vorstoßen

FK-Bildbericht
Kriegsberichtler Beyer (FBZ)

Die Nacht ist hereingebrochen. Die Arbeit der Filmauswertung beginnt. Warum so spät? Untertags wäre es zu warm, die empfindliche Filmschicht würde beim Trocknen unweigerlich ablaufen



Posten



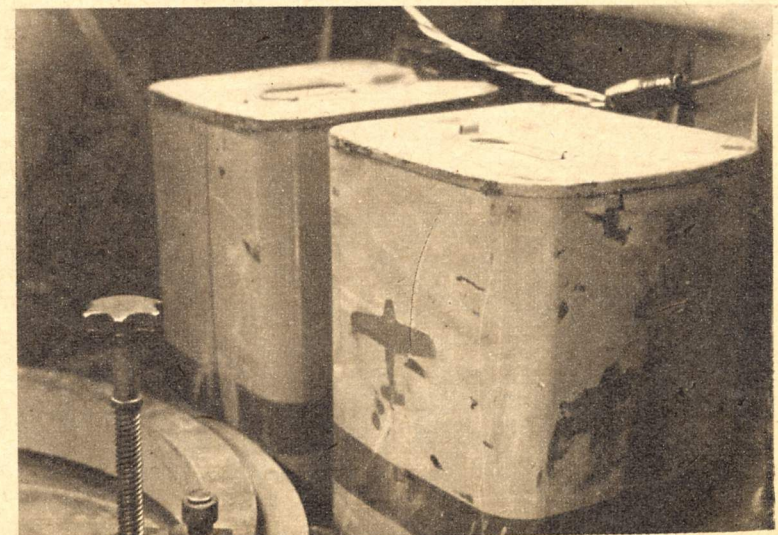
Ist das eine Freude für die Zurückgebliebenen, wenn ein Flugzeug von seinem Aufklärungsflug glücklich heimkehrt! Da gibt es wieder reichen Unterhaltungsstoff auf dem südlichsten Feldflugplatz der deutschen Luftwaffe

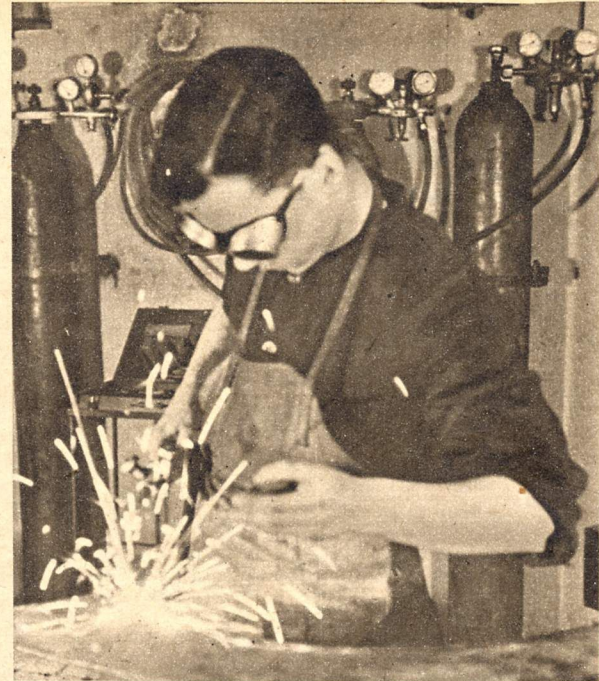
Jedes Flugzeug, das zu einem Langstreckenflug über die Wüste startet, führt einen solchen „Not-sack“ mit, der von der Gummimatrize bis zum Buschmesser alles enthält, was man im Falle einer Notlandung gebrauchen könnte. Im Flugzeug ist sogar ein Jagdgewehr untergebracht, damit sich die Flieger selbst ihren Mittagsbraten schießen können. Der eiserne Proviant (Bild unten) setzt sich aus Dörrobst, Datteln, Kekes, Bonbons, Apfelsinen, Schokolade und — einer Zigarre zusammen. Letztere aber während des Fluges nur zur „Ansicht“, denn im Flugzeug darf nicht geraucht werden



Und mittags im Zelt. Von einem lukullischen Mahl kann man hier wohl nicht sprechen, wenn uns auch der Wüstenspeisezettel nicht verraten worden ist. Der kleine servierende Negerboy ist wahrhaft ein kohlepechschwarzer Mohr, dafür stammt er auch aus dem tiefsten Innern des dunklen Erdteils

Unten: In einer Ecke des Langstreckenflugzeugs stehen zwei Blechkanister, die vielleicht einmal über Leben und Tod der Besatzung entscheiden können. Inhalt 20 Flaschen Mineralwasser — das kostbarste Gut der Besatzung. Nur in Wüstennot darf der Verschlussiegel der Kanister entfernt werden





Schwer und aufreibend ist die Arbeit, die von den Werkmännern einer der deutschen Rüstungsschmieden Tag für Tag unermüdlich geleistet wird. Dazu aber haben die Arbeiter noch eine neue Aufgabe übernommen — sie sind Soldaten und Verteidiger ihres Werkes gegen britische Luftangriffe geworden. Wenn die Sirene aufheult und das Nahen britischer Bomber ankündigt, dann stürzen die Männer von Werkbank und Schraubstock weg zu ihrer Bereitschaftsbaracke (links)

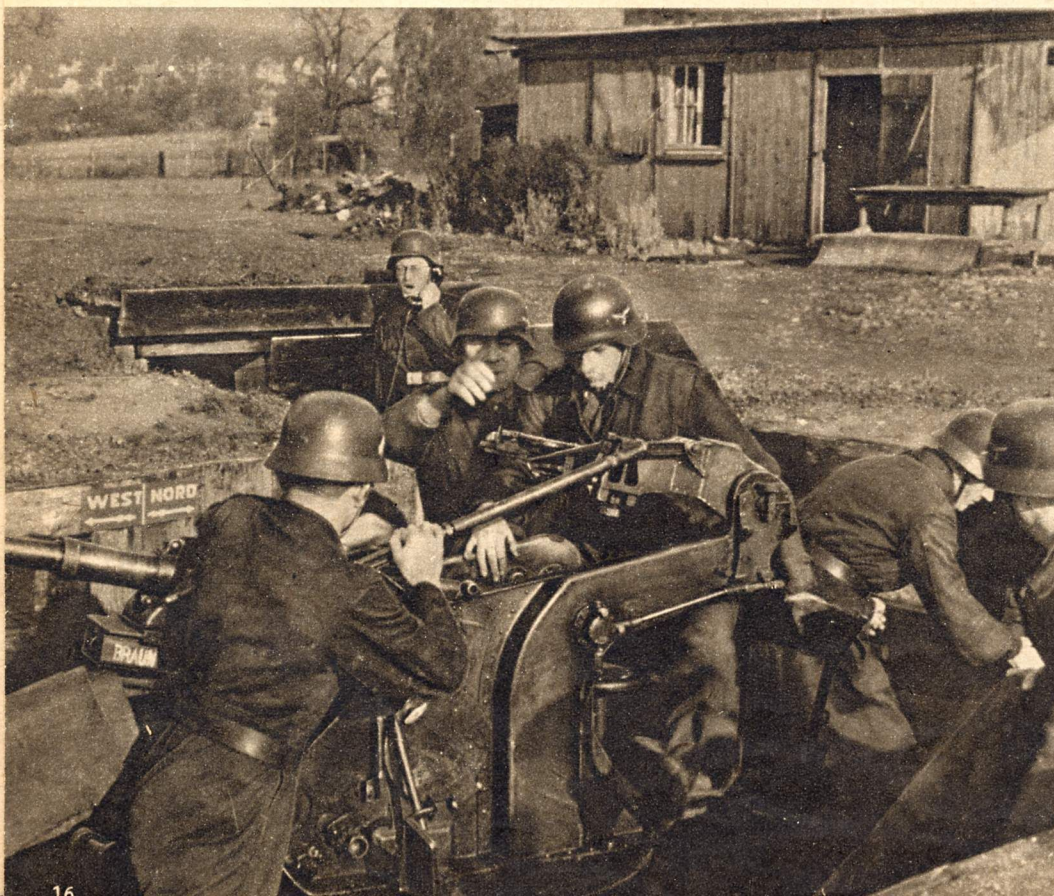
Männer der Heimatflak

Von der Werkbank zum Geschütz



Auf einem freien Platz innerhalb des Werkgeländes steht die Bereitschaftsbaracke, in der die Werkmänner eilig den Schutzanzug überstreifen und zu Koppel und Stahlhelm greifen. Dann geht es im Geschwindigkeit an das Geschütz

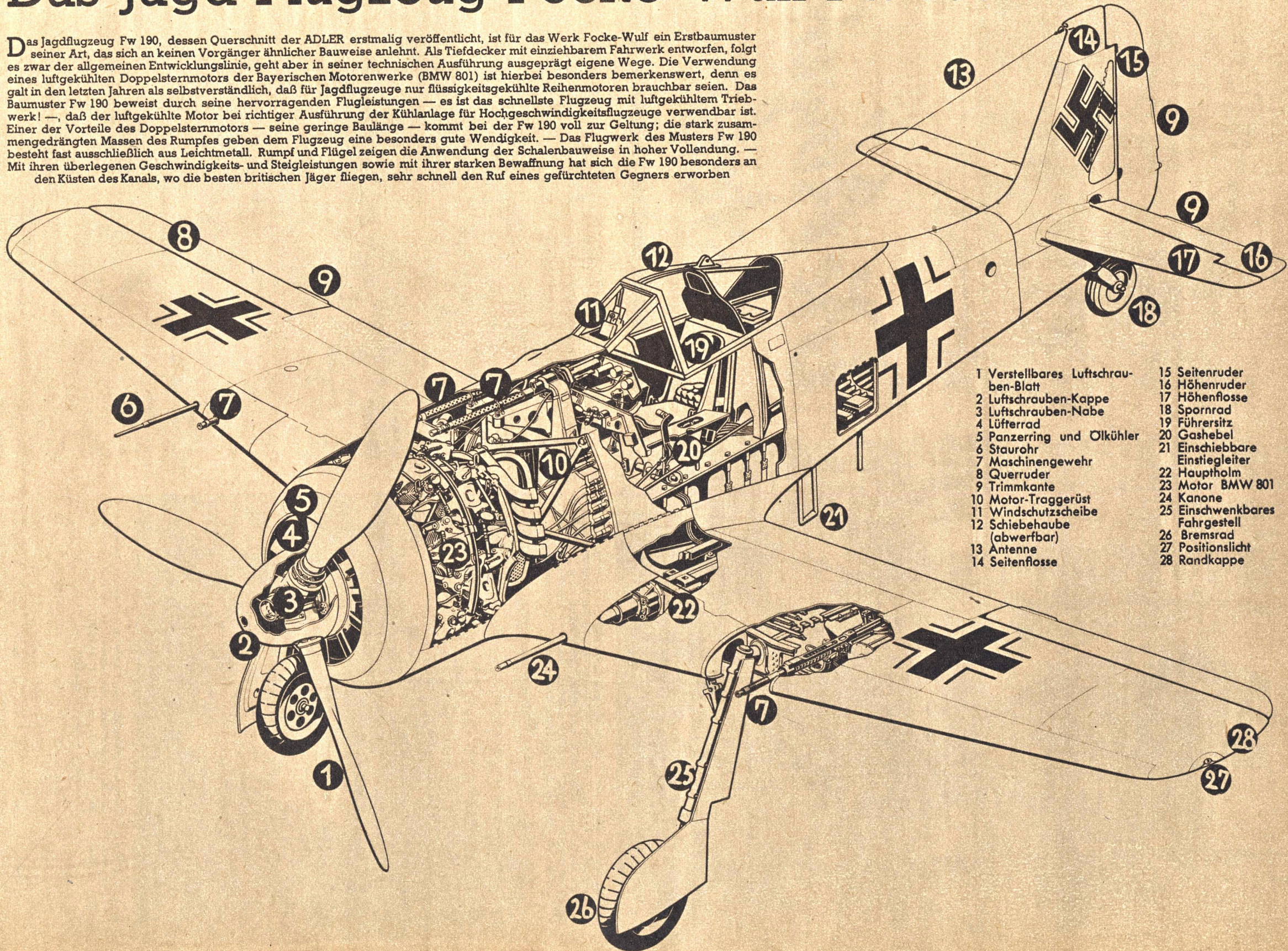
PK-Aufnahmen von Kriegsberichterstatter Beissert (Wb)



In vielen Übungsstunden neben der Berufsarbeit sind die Werkmänner von erfahrenen Ausbildern der Flakartillerie mit ihrer Waffe vertraut gemacht worden. Jetzt klappt die Zusammenarbeit der Geschützbedienung bei ihnen genau so gut wie bei alten Flakartilleristen. Mit geübten Handgriffen wird das Geschütz feuerbereit gemacht (links), und dann sitzt oder steht jeder Mann an seinem Bedienungsplatz bereit. Die Tommies können kommen!

Das Jagd-Flugzeug Focke-Wulf Fw 190

Das Jagdflugzeug Fw 190, dessen Querschnitt der ADLER erstmalig veröffentlicht, ist für das Werk Focke-Wulf ein Erstbaumuster seiner Art, das sich an keinen Vorgänger ähnlicher Bauweise anlehnt. Als Tiefdecker mit einziehbarem Fahrwerk entworfen, folgt es zwar der allgemeinen Entwicklungslinie, geht aber in seiner technischen Ausführung ausgeprägt eigene Wege. Die Verwendung eines luftgekühlten Doppelsternmotors der Bayerischen Motorenwerke (BMW 801) ist hierbei besonders bemerkenswert, denn es galt in den letzten Jahren als selbstverständlich, daß für Jagdflugzeuge nur flüssigkeitsgekühlte Reihenmotoren brauchbar seien. Das Baumuster Fw 190 beweist durch seine hervorragenden Flugleistungen — es ist das schnellste Flugzeug mit luftgekühltem Triebwerk! —, daß der luftgekühlte Motor bei richtiger Ausführung der Kühlanlage für Hochgeschwindigkeitsflugzeuge verwendbar ist. Einer der Vorteile des Doppelsternmotors — seine geringe Baulänge — kommt bei der Fw 190 voll zur Geltung; die stark zusammengedrückten Massen des Rumpfes geben dem Flugzeug eine besonders gute Wendigkeit. — Das Flugwerk des Musters Fw 190 besteht fast ausschließlich aus Leichtmetall. Rumpf und Flügel zeigen die Anwendung der Schalenbauweise in hoher Vollendung. — Mit ihren überlegenen Geschwindigkeits- und Steigleistungen sowie mit ihrer starken Bewaffnung hat sich die Fw 190 besonders an den Küsten des Kanals, wo die besten britischen Jäger fliegen, sehr schnell den Ruf eines gefürchteten Gegners erworben.



- | | |
|-------------------------------------|---------------------------------|
| 1 Verstellbares Luftschrauben-Blatt | 15 Seitenruder |
| 2 Luftschrauben-Kappe | 16 Höhenruder |
| 3 Luftschrauben-Nabe | 17 Höhenflosse |
| 4 Lüfterrad | 18 Spornrad |
| 5 Panzerring und Ölkühler | 19 Führersitz |
| 6 Staurohr | 20 Gashebel |
| 7 Maschinengewehr | 21 Einschiebbare Einstiegleiter |
| 8 Querruder | 22 Hauptholm |
| 9 Trimmkante | 23 Motor BMW 801 |
| 10 Motor-Traggerüst | 24 Kanone |
| 11 Windschutzscheibe | 25 Einschwenkbares Fahrgestell |
| 12 Schiebehaube (abwerfbar) | 26 Bremsrad |
| 13 Antenne | 27 Positionslicht |
| 14 Seitenflosse | 28 Randkappe |



Gegen Tiefangriffe feindlicher Flugzeuge stehen neben der Flakartillerie auch Flieger mit ihrem Abwehr-MG bereit. Das hohe Dreibein ermöglicht dem Schützen besondere Beweglichkeit

Die Abwehr steht

Flieger sichern ihren Feldflughafen im Westen

Seit Dieppe ist das englische Invasionsgeschrei merklich verstummt. Trotzdem steht die deutsche Wehrmacht im Westen Tag und Nacht abwehrbereit. Auch die deutschen Feldflughäfen sind gegen jede Überraschung gesichert. Gerade ist wieder „Alarm!“ gegeben worden. Aus dem Unterkunftsbunker stürzen die Männer der Fliegerhorstkompanie in ihre Stellungen



Ein gut getarntes Stellungssystem umgibt den Flughafen und sichert ihn gegen jeden Angriff. Die zur Verteidigung eingesetzten Flieger sind mit allen modernen Infanteriewaffen versehen. Für den Nahkampf ist die Maschinenpistole besonders geeignet



Rechts: Geschwindigkeit ist der halbe Erfolg — so heißt es auch beim Besetzen der Stellungen. Das Laufen durch die Gräben will aber geübt sein, denn nur zu leicht kommt man auf den glitschigen Lattenrosten ins Rutschen



Der Zugführer gibt dem Spähtrupp einen Auftrag. Es soll festgestellt werden, ob ein Waldstück vor der Stellung feindfrei ist. Die Männer erhalten dabei Gelegenheit, sich mit dem Vorgelände vertraut zu machen und jede Deckungsmöglichkeit zu nutzen



Die Unterkünfte der Wachen sind gut und dauerhaft. Im traulichen Schein einer Petroleumlampe vertreibt man sich die Freizeit mit Skatklöpfen oder einer spannenden Lektüre

PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Hofmann (Wb 7)

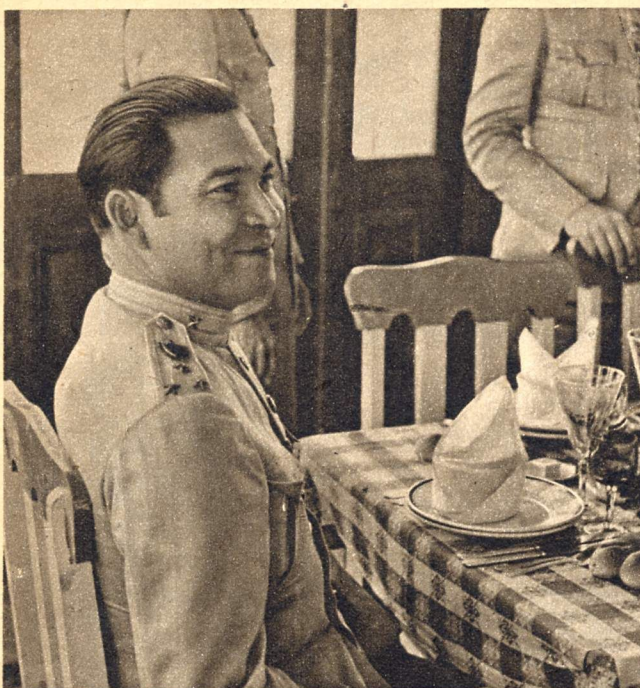
Rechts: Die Abwehr steht der Feind kann kommen. Jeder Mann in diesem Grabenstück wird im Erdkampf genau so seine Pflicht erfüllen wie der Kamerad vom Heer



Walther Jantzen:

KUBA

Das Korkstückchen
im Karibischen Meer



Batista, der Präsident von Kuba. Nachdem er jahrelang die Zügel des Staates als Oberst in Händen gehalten hatte, riß er durch einen Staatsstreich die Alleinherrschaft an sich. Neuerdings versucht Batista, sich durch seine achsenfeindlichen Botschaften bei Roosevelt beliebt zu machen

Kuba trat vor genau 450 Jahren in das Licht der Weltgeschichte. Dieses geschah in Verbindung mit einem Irrtum. Kolumbus nämlich, der die Insel entdeckte, hatte geglaubt, es hier mit der langgesuchten Küste Indiens zu tun zu haben, weshalb er die ganze Inselgruppe „Westindien“ nannte. Sein Irrtum wurde bald erkannt, der Name aber blieb. Und Kuba lebt in allen Lehrbüchern als die größte Insel Westindiens weiter. Die Insel Kuba ist 1200 km lang. Das entspricht der Längsausdehnung des Altreichs; sie ist aber verhältnismäßig schmal, so daß sie weniger als ein Viertel soviel Fläche hat wie das Reich im Bestand von 1932.

Das kleine Kuba, das heute die verschwindend geringe Bevölkerung von nur 4,5 Millionen Einwohnern aufweist, ruhte von 1492 bis 1898 sicher und mehr oder weniger glücklich im Schoß des großen spanischen Weltreichs. Während dieser Zeit hat sie allerdings einen tiefgreifenden Wandel durchgemacht, so daß Kolumbus sie heute kaum wiedererkennen dürfte. Die Nachkommen jener wilden Ureinwohner, die Kolumbus mit exotischen Lauten begrüßt hatten, als er als weißer Gott das Land betrat — sie waren indianischen Ursprungs —, sind samt und sonders ausgerottet. An ihrer Stelle nahmen andere Völker im Lande Platz. In diesem Sinne ist es gewiß nicht ohne tiefere Bedeutung, wenn der heutige Staatspräsident von Kuba, Batista, in seinen Adern die Blutmischung von spanischen, afrikanischen und chinesischen Vorfahren vereinigt.

Spanien beherrschte jahrhundertlang einen großen Teil Mittel- und Südamerikas. Hiervon zeugt noch heute die Tatsache, daß in allen Nachfolgestaaten dieses Weltreichs nach wie vor spanisch gesprochen wird, auch auf Kuba, das ein weltbekanntes spanisches Stichwort für die Feinschmecker der Männerwelt geliefert hat, nämlich „Habana“. Die Spanier sprechen es aus wie „Awana“. Wir sagen dazu Hawanna und denken dabei an jene Zigarre, deren Deckblatt das vorzüglichste Aroma der ganzen Welt in sich birgt.

Spanien hatte an Kuba weniger ein wirtschaftliches Interesse als vielmehr ein geopolitisches: die Insel beherrscht praktisch die Einfahrten in das Karibische Meer, das Mittelmeer Amerikas. Man könnte also vergleichsweise sagen, daß Kuba das Malta des amerikanischen Mittelmeers sei. So ist es denn nicht

gerade verwunderlich, daß die USA sehr bald gerade in Richtung auf diese Insel vorfühlten und sie 1898 mitten im Frieden in Besitz nahmen. Die USA behaupteten auch damals schon, eine „wahre Demokratie“ zu sein und alle Völkerversklavung ablehnen zu müssen. Sie hatten bislang wacker darauf geschimpft, daß andere Staaten Kolonien hätten. Sie selbst würden derlei niemals tun. Nun taten sie es doch, freilich unter anderem Namen. Aber zur Sache selbst tut es nichts, wenn man „Territorien“, „angegliederte Gebiete“ oder eben „Kolonien“ sagt. Die Kubaner haben damals nicht eben glückliche Zeiten durchgemacht. Zuerst machten sie gern mit, als die Amerikaner ihnen zu redeten, sich für gutes Geld gegen Spanien zu empören. Später merkten sie, daß sie es als Sklaven der USA-Zuckerkönige in den Plantagen erst recht schlecht hatten. Ihre politische Geschichte blieb daher bewegt. Sie ist gekennzeichnet durch ewig aufflackernde Unruhen, durch ein sich immer wiederholendes Hazardspiel ihrer Politiker, durch ein ewiges Auf und Ab kleiner Erfolge und großer Mißerfolge. Man hat sich auf Kuba an dieses Spiel seit langem gewöhnt und beruhigt sich hinter seinem Weinglas mit dem echt kubanischen Sprichwort: „Kuba ist ein Stückchen Kork, das auf dem Meer der großen Politik immer oben schwimmt! Mag es manchmal auch bedrohlichen Tiefgang haben, es kann nicht untergehen!“ Aus dieser tropisch-unbekümmerten Tradition heraus mag es zu verstehen sein, daß der jetzige Präsident von Kuba sich von seinem Mustang im Galopp nach Washington tragen ließ, um dort eine großmächtige Fanfare zu blasen: „Auf nach Europa! Laßt uns Spanien und Portugal besetzen!“ Sicher schwebte ihm vor, daß die Achse sehr bald in Staub zerfallen würde, wenn erst die Kubaner vor die Front träten. Batistas Karriere war bis heute ungewöhnlich genug. Er fing an als Stenotypist, intrigierte dann politisch gegen seinen amerikahörigen Präsidenten, beteiligte sich an einer nationalen Revolution, wurde dadurch Oberst, schwenkte wenige Jahre später ins gegnerische Lager über, um selbst Präsident von Gnaden der USA werden zu können. Warum soll er jetzt nicht davon träumen, die „Kultur“ der Dollardiplomaten nach Europa tragen zu dürfen!

Man übersehe nicht: Kuba ist eigentlich nichts anderes als eine Kolonie der USA. Sie hat eine gewisse äußere Selbstständigkeit. Wie erhaben nimmt es sich aus, wenn das „freie“ Staatsoberhaupt eines „kleinen, aber tapferen Volkes“ sich als Rufer im Streit so energisch vernehmen läßt. Die USA wissen wohl, was sie ihrem

Ruf als gute Demokraten schuldig sind. Um so mehr verlohnt sich ein Blick hinter die Kulissen der politischen Entwicklung. Nach Beendigung des Krieges mit Spanien 1898 verlebten sich die USA einen Teil der neuen Gebiete, vor allem die Philippinen und Portorico, einfach ein. Bei Kuba, das seit langem eine eigene Unabhängigkeitsbewegung entfaltet hatte, wählten sie einen andern Weg. Sie proklamierten es zur „unabhängigen Republik“. Dabei übernahmen die USA die Garantie für die Unverletzlichkeit des jungen Staates, der dafür bestimmte Zugeständnisse machen mußte, z. B. die Einräumung einer USA-Flottenstation im Osten der Insel und das Interventionsrecht im Fall äußerer oder innerer Bedrohung der Republik Kuba. Die USA haben von diesem Interventionsrecht fünfmal Gebrauch gemacht. Im Jahre 1934 schlossen sie dann einen neuen Vertrag mit Kuba, der nach außen hin einfach verblüffend wirken mußte. Nach ihm verzichteten sie auf das Interventionsrecht endgültig, und in dem einstigen Flottenstützpunkt wurde das Sternbanner eingezogen. Da man auch in Amerika Politik nicht aus allgemeiner Menschenliebe macht, sondern aus Nützlichkeitsgründen, mußte sich sehr bald ergeben, daß hinter dieser großartigen Geste der Amerikaner etwas Besonderes stecken mußte. Das drohende Zeigefinger des Politikers im Weißen Haus war zurückgezogen worden, um der raffenden Hand der kapitalistischen Wirtschaft freies Spiel zu verschaffen.

Kubas eigentlicher Reichtum liegt im Anbau von Rohrzucker und Tabak. Mit beiden Pflanzen hat die Natur die Insel, die durch ihr tropisches Klima ohnehin bevorzugt ist, besonders gesegnet. Die Rohrzuckerpflanzungen erzielen, wenn sie richtig gepflegt und vom Wetter begünstigt werden, einen Gewinn, der bereits nach drei Jahren die Höhe des investierten Kapitals erreicht. Ohne weitere Arbeit wächst dann das Rohr 8 bis 15 Jahre immer wieder nach, so daß nur noch die reine Erntearbeit Unkosten verursacht, alle andern Erträge aber Reingewinn sind. Vor Ausbruch des Krieges hatte Kuba mit 5 Millionen Tonnen Zuckerertrag ein Fünftel der Welterzeugung für sich buchen können. Zwei Drittel der Ernte wurden früher an die USA verkauft, bis die Weltwirtschaftskrise insbesondere auf dem Zuckermarkt sich fühlbar machte und auf Grund internationaler Vereinbarungen eine zwangsmäßige Beschränkung des Anbaus erfolgen mußte. Gleichzeitig begann der Zuckerpreis zu sinken, schwere Rückschläge für Kuba waren unausbleiblich. Die amerikanischen Unternehmer, die einst Kuba um

seine Autarkie betrogen hatten, indem sie die Zuckerwirtschaft fast zur Monokultur emporgezüchtet hatten, waren zu Totengräbern der Freiheit des Landes geworden. Die USA, auf deren Lebensmittelzufuhren sich Kuba verlassen mußte, konnten dem kleinen Volk den Brotkorb ganz nach Belieben höher hängen und hatten damit in der Politik alle Zügel in der Hand. In der Tatsache, daß heute die Zuckerspeicher von Habanna brechend voll sind, weil kein Schiffsraum zur Verladung bereitgestellt werden kann, andererseits aber die USA Marine- und Luftstützpunkte auf kubanischem Boden innehaben, spiegelt sich das wahre Kräfteverhältnis zwischen dem kleinen Inselland und dem großen Nachbarn wider. An zweiter Stelle des landwirtschaftlichen Reichtums auf Kuba steht der Tabak. Er geht unter dem Namen „Habana“ auf den Weltmarkt hinaus, weil er über die Hauptstadt des Landes aus-



geführt wird. Die drei Hauptsorten des Kubatabaks sind Vuelta di Abajo, Partido und Remidio. Die erste der drei Sorten gilt als die feinste. Sie gedeiht in Westkuba in einem 3 1/2 tausend qkm großen Gebiet. Remidio ist weltbekannt als „Sandblatt“, weil an seinen Blattwurzeln ein staubartig feiner Sand haftet. Er gedeiht im Osten der Insel. Alle Tabakarten auf Kuba werden im Winter angebaut, weil die Temperatur dann etwa 10° niedriger ist als im Sommer und auch weniger Regen fällt. Das für die Volksernährung Wichtigste aber, Brotgetreide, gedeiht auf dem Boden Kubas nicht. Auch die Viehzucht hat sich erst verhältnismäßig spät entwickelt, so daß das von Natur besonders reich beschenkte Land buchstäblich in Hungernöte geriet, weil die Weltwirtschaftsinteressenten im freien Amerika die Wirtschaft nicht nach Menschen, sondern nach Gewinnen zu lenken gewohnt waren.

Trotz des tropischen Klimas, das feuchtheiß und gewitterschwül ist — die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei 26° C, die Tagesschwankungen bewegen sich zwischen 19 und 35° — und der feuchtheißen, malariefährdeten Küsten stellen die Weißen zwei Drittel der Landesbevölkerung. Allerdings befindet sich unter diesen ein hoher Prozentsatz von Mischlingen, vor allem zwischen spanisch und indianisch, sowie spanisch und negroid. Mit etwa 15 bis 20 vH. nehmen die Neger den zweiten Platz ein. Sie haben auf Kuba wesentlich früher als in Nordamerika ihre Freiheit bekommen und sind daher in vielen Betrieben alteingewurzelt. In neuerer Zeit stellte die Masse der schwarzen Arbeiter einen Gefahrenherd erster Ordnung dar, weil dieses besitzlose Proletariat den Verlockungen des Kommunismus zugänglich war, so daß nacheinander mehrere kommunistische Wellen über das Land rollten mit dem Erfolg, daß die Lage noch unruhiger und verwickelter wurde als vordem schon.



Havanna. Der Einfluß Nordamerikas auf die karibische Inselwelt macht sich auf allen Gebieten bemerkbar. Dieser von Scheinwerfern angestrahlte Wolkenkratzer könnte auch in einer nordamerikanischen Stadt stehen

Aufnahmen: Tschira

Niederungen manchen ungewöhnlichen Reiz bietet. Die alten Kiefernbestände, die zur Regenzeit meist weithin unter Wasser gesetzten Flußniederungen, aber auch die eintönig starren Sumpfgebiete sind für den reisenden Betrachter von hohem Stimmungsgehalt. Daneben aber taucht überall das zweite Antlitz Kubas auf, das von Nordamerika her seine wichtigsten Züge erhalten hat. Autostraßen, Industriegebiete, moderne Stadtanlagen, amerikanisches Tempo im Straßenverkehr, Slums und Industriepaläste.

Mittelpunkt dieses „anderen“ Kuba ist die Hauptstadt Habana. Sie zählt über eine halbe Million Einwohner, liegt an der großen, naturschönen Habanabai und in der Berührungszone des großen Tabakgebietes mit der Zuckerrohrzone der Insel. Die enge Altstadt hat noch spanisches Gepräge in ihren alten winkligen Gassen. Die äußeren Stadtteile sind von breiten Boulevards durchzogen, an denen sich Grünanlagen mit Palmen hinziehen. Unter den Prachtbauten befinden sich bereits Hochhäuser amerikanischen Stils, während die einfachen Bürgerhäuser der Altstadt glaslose Fensterhöhlen zeigen. Die Stadt ist umgeben von altspanischen Festungswerken, hinter denen sich vornehme Villenvororte erstrecken. Von Habana aus ist regelmäßige Eisenbahnfahrverbindung nach den USA eingerichtet, daneben führt in Friedenszeiten ein reiches Netz von Dampferlinien zum amerikanischen Festland hinüber. Durch die Straßen der Stadt flutet der Verkehr mit seinen alten langdeichseligen Kutschwagen, den Straßen- und Eisenbahnen, Lastwagen und Autos. Der Verkehr über Land vermittelt ein weitmaschiges Eisenbahnnetz und eine erst 1930 vollendete moderne Autostraße, die die ganze Insel in 1200 km Länge durchzieht. Der Bau dieser Landstraße hat dem kubanischen Staat mit seinen zahlreichen Brücken, Über- und Unterführungen 100 Millionen amerikanischer Dollars gekostet, die in der Hauptsache durch eine Kraftwagensteuer aufgebracht werden mußten und ausnahmslos nach den USA flossen, da das Unternehmen natürlich nordamerikanisch war. Diese Verkehrsader, die tags und nachts stärkste Verkehrsdichte zeigte, gab der „Perle der Antillen“ einen neuartigen Zug.

Kuba ist kein altes „Westindien“ mehr. Seine Indianer sind tot. Es ist ein Stück „Neuamerika“ geworden. Es herrscht der Yankee und mit ihm der Mischling als sein willfähriger Diener — auch wenn die Woge des Schicksals ihn auf einen Präsidentenstuhl hinaufgespült hat.

Beförderungen in der Luftwaffe

Mit Wirkung vom 21. Dezember 1942 zum Generalleutnant: Generalmajor Ramcke; mit Wirkung vom 1. Januar 1943 zu Generalleutnanten: die Generalmajore Schultzeiß, Keiper, Drum; zu Generalmajoren: die Obersten Krug, Brandt, Wichard, Stahl, Ziervogel.



Generalleutnant FIEBIG

Im Ansehen ihres immer bewährten Heldentums verlieh der Führer dem Kommandore des Jagdgeschwaders Udet, Major Wilcke, als 23. Soldaten der deutschen Wehrmacht, das EICHENLAUB MIT SCHWERTERN ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES; ferner dem Generalleutnant Fiebig, Kommandierender General eines Fliegerkorps, als 168. Soldaten der deutschen Wehrmacht, das

EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES

WAS IST UNSCHULDIG, HEILIG, MENSCHLICH GUT, WENN ES DER KAMPF NICHT IST UMS VATERLAND? SCHILLER



Major WILCKE vor dem Start zu einem Feindflug



Hauptm. BENNEMANN



Oberleutnant SCHRÖTER



Oberleutnant ILK



Leutnant WESSLING

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann Bennemann, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, hat in vielen harten Luftkämpfen, die er gegen die britische und sowjetische Luftwaffe bestand, 50 Flugzeuge abgeschossen, darunter 11 englische. — Oberleutnant Schröter, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat bei der Abwehr des feindlichen Landungsunternehmens von Dieppe besondere Erfolge erzielt. Er versenkte ein Vorpostenboot und 24 000 BRT feindlichen Handelschiffsraums, außerdem beschädigte er weitere Schiffe schwer. — Oberleutnant Ilk, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, er kämpfte auf zahlreichen Feindflügen im Mittelmeerraum und in Nordafrika bedeutungsvolle Erfolge. Seine Kampfeinsätze, die sich in der Hauptsache gegen die britische Kriegs- und Versorgungsflotte sowie gegen deren Stützpunkte richteten, führten oft bis an die Grenze der Reichweite seines Flugzeugs. — Leutnant Wessling, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, bewies im Kampf gegen England und die Sowjetunion in über 350 Feindeinsätzen großes fliegerisches Können und besondere Tapferkeit. U. a. gelang es ihm, 50 feindliche Flugzeuge abzuschießen. — Leutnant Lemke, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, errang ebenfalls 50 Luftsiege. — Leutnant Hart, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, setzte 11 Batterien außer Gefecht, vernichtete 19 Panzer, 180 Fahrzeuge, zerstörte 9 Eisenbahnzüge und versenkte einen 2000 BRT-Frachter. — Oberfeldwebel Bavernis, Bordschütze in einem

Sturzkampfgeschwader, hat furchtlos und kühn, in treuer, unermüdlicher Einsatzbereitschaft, seinen Flugzeugführer und Staffelführer, den Ritterkreuzträger Hauptmann Schairer, in 482 Sturzkampfzügen gegen den Feind begleitet. Bei einem Angriff auf feindliche Panzer starben beide Flieger den Heldentod. — Oberfeldwebel Heckmann, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat 50 Luftsiege errungen, beim Begleitschutz für Kampfverbände stete Einsatzbereitschaft gezeigt und in kühn durchgeführten Tiefangriffen Verbände des Heeres wirksam unterstützt. — Oberfeldwebel Broich, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, gehört zu den ältesten und erprobtesten Flugzeugführern seines Geschwaders, an dessen Erfolgen er entscheidend beteiligt ist. — Oberfeldwebel Köster, Flugzeugführer in einem Nachtjagdgeschwader, erzielte in freier Jagd 16 Nachtabschüsse und zerstörte drei Flugzeuge am Boden. — Feldwebel Dammers, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, ist ein in mehreren hundert Feindflügen und in zahlreichen Luftkämpfen bewährter Jagdflieger, der nicht nur 51 Luftsiege errang, sondern auch in zahlreichen, kühn durchgeführten Tiefangriffen hohes fliegerisches Können und vorbildliche Tapferkeit bewies. — Feldwebel Franz Schulte, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß auf seinen 520 Feindflügen 46 feindliche Flugzeuge ab. Sechs weitere Flugzeuge zerstörte er am Boden. Der tapferere Feldwebel ist von einem Feindflug nicht zurückgekehrt

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Brändlein, Freytag (Atl 2), Seuffert (Wb 2), Wahner (Sch 1), Scherl-OKW (1), Aufn. Eberth (1), Zscherpel (1), Mex (Sch 1), Privataufnahmen (5)



Leutnant LEMKE



Leutnant HART



Oberfeldw. BEVERNIS †



Oberfeldw. HECKMANN



Oberfeldwebel BROICH



Oberfeldwebel KOSTER



Feldwebel DAMMERS



Feldwebel SCHULTE

Befehl ist Befehl

Stuka-Männer müssen so sein – Morgenbesuch bei der hohen Dienststelle
Der verhängnisvolle Hörfehler – Unbekannte Stimme aus dem Äther

Von Oberst Hagen, Kommodore eines Stukageschwaders

Ist das nun mangelnde fliegerische Disziplin, ist es Angeberei, oder sind die Stukas übermütig und völlig durchgedreht, daß sie derart im Tiefstflug in Linie mit 25 Jolanthen in breiter Front durch die Landschaft brausen und hierbei jedes Hindernis direkt wie zu einer MG-Zielübung annehmen und wie Lützows wilde verwegene Jagd im eigenen Hinterland unter dem Horizont verschwinden?

„Das ist bei Stukas so Mode!“ könnte man einem Außenstehenden auf seine Frage antworten; aber es ist keine Mode aus Schönheitsgründen, sondern auch dieser flugdisziplinwidrig anzusehende Verbandstiefstflug hat erzieherische Werte und muß beherrscht werden. Er war schon so manches Mal erforderlich, um der feindlichen Flak und den bösen Feindjägern zu entkommen.

Wie war es damals in dem räumlich beengten Fahrwasser der Außen-Themse, in der sich zwei Geleitzüge mit entgegengesetzten Kursen begegneten und unsere Stukas und leichten Kampfflugzeuge diesen Zeitpunkt für den richtigen hielten, um ihre Bomben zum „englischen Fünf-Uhr-Tee“ als Beigabe an Bord zu servieren? Mit dieser nicht angeforderten „Verpflegungszulage“ waren aber die Spitfire nicht einverstanden und wollten uns als Gegengabe zum Frühstück einladen, das heißt, wenn sie es gekonnt hätten und wir nicht im Tiefstflug bzw. geschlossener Sauhaufenformation und mit nun verstärkter eigener Abwehrkraft uns ihren unfreundlichen Einladungen und Anträgen hätten entziehen können.

Nach diesem Rezept entfluchten wir so manches Mal erfolgreich, sei es über der Isle of Wight, bei Malta, Leningrad, im Finnenbusen oder über dem Ladogasee. Wir fühlten uns dann auf dem Rückflug durch unsere Geschwindigkeit, unmittelbar über dem Boden und dem Wasser, selbst so beeindruckt und moralisch gestärkt, daß wir uns einbildeten, wir saßen in einer Fw 190.

Dieser fromme Selbstbetrug dauerte aber nur so lange, bis die eigenen Jäger, unser nicht nur be-, sondern auch geliebter Jagdschutz, sich erlaubten, uns von hinten lässig zu überholen, so daß wir dann allerdings das Gefühl hatten, wir ständen auf der Stelle, während die Jäger nach getaner Begleitschutzarbeit sich zur freien Jagd empfahlen. — Man

sieht also, daß die Stuka-Männer nicht immer so hoch hinaus wollen und sich auch gelegentlich parterre ganz wohl fühlen. Warum sollen sie nicht auch mal wieder, gelegentlich übungshalber, auf ihrem Heimatkurs zum Einsatzhafen, wenn die Friedenspfeifen bereits wieder brennen, aus ewig junger Freude am Fliegen sich einem freiwilligen Verbandsflug mit fliegerischer Begeisterung hingeben?

Denn freiwillig ist ein derartiger Verbandsflug, egal, in welchen Höhen er durchgeführt wird. Die Männer erwarten sogar von ihrem Verbandsführer, daß er auf dem Rückflug irgend etwas veranlaßt. Mögen es noch so viele Feindeinsätze am Tage sein, der gleichbleibende Schwung, der Geist und die immer wieder festzustellende Flugfreude sind vom Fachmann auch auf dem Rückflug zu erkennen.

Oder macht es etwa keine Freude, zu nachtschlafender Zeit, nach bereits durchgeführtem schwerem Angriff, so gegen drei Uhr morgens, kurz nach Sonnenaufgang, auf dem Rückflug, genau auf dem Kartenstrich fliegend (?), aus 3000 Meter Höhe die bescheidene (?) Unterkunft einer hochwohlhüllichen hohen vorgesetzten Dienststelle mal ganz kurz ins Revi zu nehmen, um dann später im sogenannten „Rumsprechverfahren“ zu hören, es wäre kein Mensch aufgewacht! — (??).

Ist so etwas nicht ein gutes Zeichen für die unverbrauchten Nerven einer hohen Dienststelle oder aber auch für das Verständnis, das die dortigen zwangsmäßig ergebundenen Flugzeugführer ihren fliegenden Kameraden entgegenbringen?

Stuka-Männer müssen eben so sein, und deswegen steckt auch in jedem Stuka-Haufen der praktisch

angewandte, im Feindflug erhärtete Kameradschaftsgeist. Egal, ob der Verband in großen Höhen in deckendem Flakfeuer seinen Abwehrwalzer tanzt und hierbei genau so wie auch im Sturz stur zusammenhält, oder bei Gelegenheit im Tiefstflug scheinbar disziplinwidrig dahinstürzt. Alles ist gekonnte Fliegerschaft. Aus ihr aber entsteht und erneuert sich immer wieder die Flugfreude, das Selbstvertrauen, die Einsatzbereitschaft, also kurz: der schwer zu beschreibende Stuka-Geist, den man erlebt, erflogen und erkämpft haben muß, um ihn zu verstehen.

Denn wenn jemand etwa auch durch die Tücke der Technik etwas nicht richtig versteht, dann kann es ihm wie jenem jungen Bordschützen ergehen, der folgendes auf dem Rückflug erlebte:

Staffelweise näherte sich die aufgelöste Gruppe ihrem Einsatzhafen. Auf diesem Rückflug von einem seiner ersten Feindflüge, den besagter Bordschütze mit einem erfahrenen Flugzeugführer durchführte, gab dieser durch „Ei-V“ den Befehl: „Schalten Sie aus!“ Gemeint war die FT- und Ei-V-Anlage, die, wie so oft üblich, aus verschiedenen Gründen kurz vor der Landung ausgeschaltet wurde. Zum zweiten Male erhielt der Bordschütze den Befehl: „Schalten Sie aus!“ Es geschah nichts. Nun kam in eindeutig scharfem Be-



... der junge Bordschützengefreite betätigte erfolgreich den Notzug zum Abwurf des Kabinendaches und begab sich über Bord ...
Zeichnung H. v. Medvey

fehlston nochmals der gleiche Befehl. Nunmehr allerdings geschah folgendes: Der junge Bordschützengefreite betätigte erfolgreich den Notzug zum Abwurf des Kabinendaches und begab sich, eingedenk der Belehrungen von bereits in diesen Dingen erfahrenen Fallschirmabspringern, über Bord und verließ somit die bestens in Ordnung befindliche, im tadellosen Staffilverband in 200 Meter Höhe fliegende Jolanthe. Völlige Öffnung des Schirmes mit gleichzeitiger harter Landung des Bordschützen beendeten das kurze Gastspiel dieses Mannes an der Front, der sich nun einige Wochen das Lazarett von innen besuchen mußte. — Inzwischen aber völlig wiederhergestellt, ist er zu neuen Taten wieder bereit. „Ich bitte um baldige Rückversetzung zum Geschwader —“, so schreibt er, „da ich dort die schönsten Tage meiner Soldatenzeit verlebte.“

„Steigen Sie aus!“ — — so hatte er es dreimal durch die Ei-V verstanden und nach dreimaliger Aufforderung nun diesen Befehl ausgeführt, denn wenn ein Vorgesetzter und dazu noch ein alter Stuka-Flugzeugführer, etwas Derartiges befiehlt, dann muß ein solcher Befehl wohl seine Richtigkeit haben, und Befehl ist ja immer noch Befehl. Dies waren seine inhaltlichen Äußerungen, als ihn seine Kameraden in dem nahe des Einsatzhafens gelegenen Lazarett besuchten.

Dieser Vorfall wurde zum „Gegenstand allgemeiner Belehrung“ des fliegenden Personals gemacht mit dem gleichzeitigen Hinweis, daß es aber genau so falsch sei, die FT auszuschaalten, anstatt auszusteigen, wenn dieses in ernstlichen Luftlagen mal befohlen werden sollte.

In gewohnter Ordnung befindet sich eine Gruppe von Jolanthen auf dem Rückflug zum Heimathafen. Nur eine einsame Ju 87 bummelt, genau so wie im Anmarsch, einige Kilometer hinter dem Gruppenverband her. Wie ist so etwas möglich?

Wie viele Male, immer und immer wieder, ist es in jeder Flugbesprechung erklärt und befohlen worden: Nicht abhängen! Zusammenbleiben! Wer abhängt, handelt unkameradschaftlich!

Einen derartigen Rückfall hat es seit langer Zeit nicht mehr gegeben. Eine ernstliche fliegerische Verstimmung gegen diesen Bummelanten erfaßt alle Stuka-Männer. Man wartet auf eine berechtigte „Zigarre“ durch den Gruppenkommandeur an diesen „Uhrmacher“. Aber es bleibt stumm in der Ei-V. Funkdisziplin auch während des Rückflugs! Und warum auch nicht? Kein Wort während des Anflugs, kein Befehlswort beim Bilden der Gefechtsreihe, während des Sturzes, beim Sammeln, beim Rückflug; warum auch derartiges unnötige Reden? Jeder Flugzeugführer weiß genau so wie sein Bordschütze beim Hinflug, Angriff, Rückflug, was anliegt.

Inzwischen aber rückt der Bummelant langsam, aber sicher, dem Verband näher. Er versucht, sich bei der letzten Kette einer Staffel aus vierter Mann anzuhängen. Aber enger noch schließt sich diese zusammen. Aus den wütenden Gesichtern dieser Besatzungen kann der Nachkömmling ablesen, daß er unwillkommen ist.

Auch beim „Besuch“ der andern Ketten und Staffeln fühlt und erkennt er die gleiche Ablehnung.

Nirgends ein freundlich grinsendes Gesicht oder eine einladende Handbewegung oder ein Gruß.

Ausgestoßen aus der augenblicklichen Fluggemeinschaft der Kameraden, sucht er nun, nachdem

Jagdschutz sich abgemeldet hat, eine Zeitlang seinen eigenen Weg. Aber nochmals wagt er einen neuen Anbiederungsversuch, fliegt erneut an die Kameraden heran, jetzt aber knackt es zum erstenmal während des Fluges im Ei-V-Klapperatismus.

Aha, jetzt kommt die Zigarre!

Aber es war nicht die bekannte Stimme des Gruppenkommandeurs oder eines seiner Staffelkapitäne, sondern eine unbekannt tiefe, aber klar silbentrennende vorwurfsvolle Stimme, die überall glasklar vernommen wurde:

„Der Mann vom Geschwader hat noch eine schwere Bombe unter!“

Nach diesen Worten löste sich die bekannte Einzel-Ju 87 erneut vom Verband und trat ihren Rückflug endgültig einsam und verlassen allein an, während die Kameraden staffelweise in 2000 Meter eine bildschöne „Reihe rechts“ mit engstem Abstand bauten und mit einer halben Rolle mit anschließendem Abschwing heulend auf ihren Einsatzhafen herabstießen.

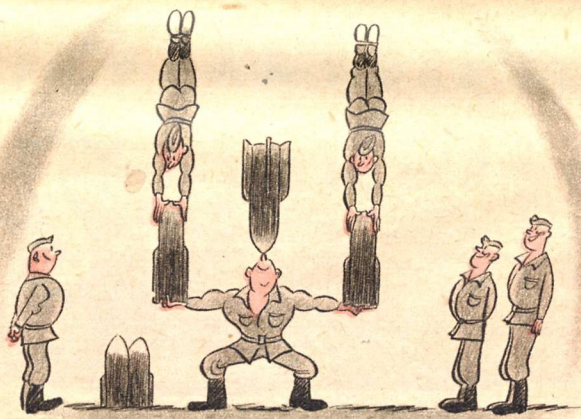
Interner, immer wieder neuer Staffelt Wettbewerb, scharf kritisiert von den tüchtigen Männern des Bodenpersonals, ob ihre Staffel die beste oder die schlechteste bei diesem Auflösungsmanöver ist.

Wer war nun das einsame, ausgestoßene schwarze Schaf? Es war der Geschwaderkommodore selbst, der nicht an der Flugbesprechung teilnehmen konnte und außerdem noch zu spät zum Start gekommen war, weil die „Höhere Führung“ ihn am Fernsprecher festhielt. Während er sich selbst auf einen mehrmaligen Angriff eingestellt hatte, führte die Gruppe nur einen einmaligen Sturz mit allen Bomben durch. Auf diese Weise wurde vom Kommodore nunmehr unbeabsichtigt eine Bombe eingespart.

Beim Rückflug wußte keiner, wo die überzählige, nachhinkende Ju 87 mit dem Geschwaderabzeichen herkam, die dazu noch diese anfängerhafte Verbandsfliegerei zelebrierte.

War es der Geschwaderadjutant, war es der Geschwader-TO, oder war es — — der Alte selbst, oder war die Geschwaderjolanthe an eine Staffel ausgeliehen? Eines stand jedenfalls fest, schlecht hatte sie sich benommen, und da ist erklärlicherweise irgendeinem alten Stuka-Adler der Papierkragen geplatzt.

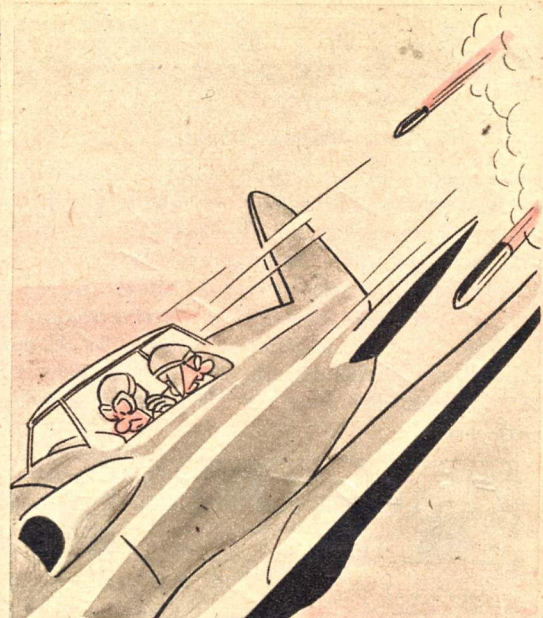
Es wurde nicht nachgefragt, wessen Stimme es gewesen sei, denn erstens hatte dieser Mann recht, und zweitens machte diese Ätherstimme allen Besatzungen einen Mordsspaß, und drittens hatte der Geschwaderkommodore selbst schuld, da er doch immer selbst gepaukt hatte, und zwar mit Erfolg, gute Flugvorbereitungen und viel Zeit und keine Überstürzung vor dem Start sind der halbe Erfolg.



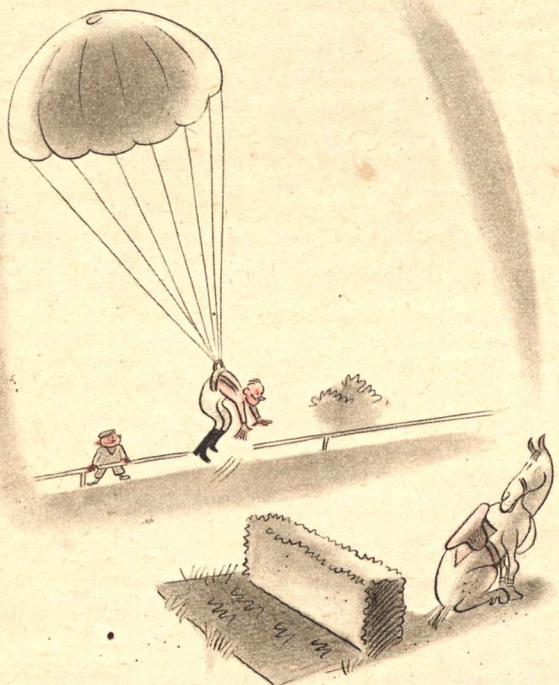
„Eine pfundige Übung, schade nur, daß sie der Spieß nicht leiden kann!“



„Seit heute früh verfolgt er ihn ständig mit den Augen!“



„Mensch, gib Gas, sonst holen sie uns doch noch ein!“



„Ja, Schimmel, für diesen alten Trick, wie Abwerfen, darfst du dir niemand von der Luftwaffe aussuchen!“



„Merkwürdig, wie heute der Sprit zischt...!“

Sachen ZUM Lachen

Links: „Wirst du nun immer noch behaupten, daß ich keine anständige Bauchlandung hinbringe?“

Zeichnungen: Mauder (3), Jeannin-Ribettes (2), Martin (1), Schwarz (1)

Rechts: „Jetzt hat die Bande ein ganz falsches Seil eingeklinkt!“



... und jetzt schicken Sie den A D L E R gleich an die Front