

Der

Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Der Reichsmarschall

wird bei einer Inspektionsreise durch westdeutsches Gebiet in den Straßen einer durch Terrorangriffe schwer heimgesuchten Stadt von der Bevölkerung herzlich begrüßt

PK-Aufnahme Kriegsberichtler Eitel Lange



„Hier muß im Tiefflug angegriffen werden!“ Eichenlaubträger Oberst Sigel erteilt als Führer eines zum Bandenkampf in Nordostitalien eingesetzten Gefechtsverbandes dem Staffelpatän Anweisungen für den nächsten Kampfeinsatz

Unten: Selbst dort, wo die Welt mit Brettern vernagelt zu sein scheint, bekommen die Banden die Schlagkraft der deutschen Luftwaffe zu spüren. Hier regnet es Bomben auf ein tief im Tal verstecktes Partisanendorf



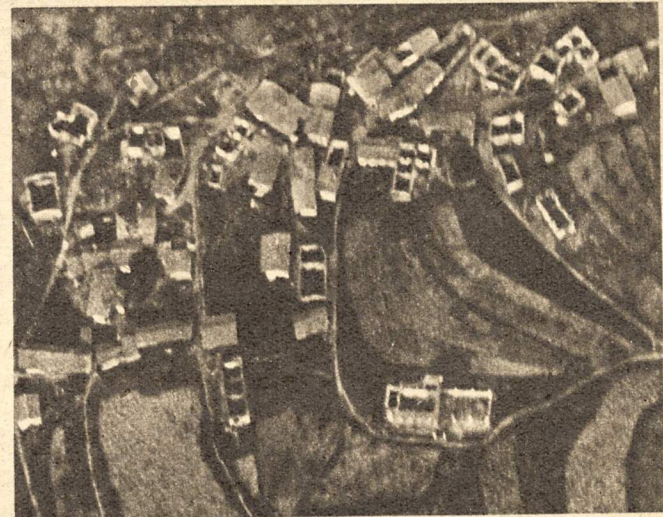
Helle Flammen lodern aus den getroffenen Häusern und Hütten. „Nun jagen wir mit unserer Ju 88 im Tiefflug über die glutroten Brandherde hinweg“, schreibt dazu der Kriegsberichtler, „und feuern noch mit den Bordwaffen in das Dorf. Die Burschen unten setzen sich zur Wehr — unsere Maschine wird von Einschüssen durchlöchert, die ihr aber nichts anhaben können“

Jagd auf Banden

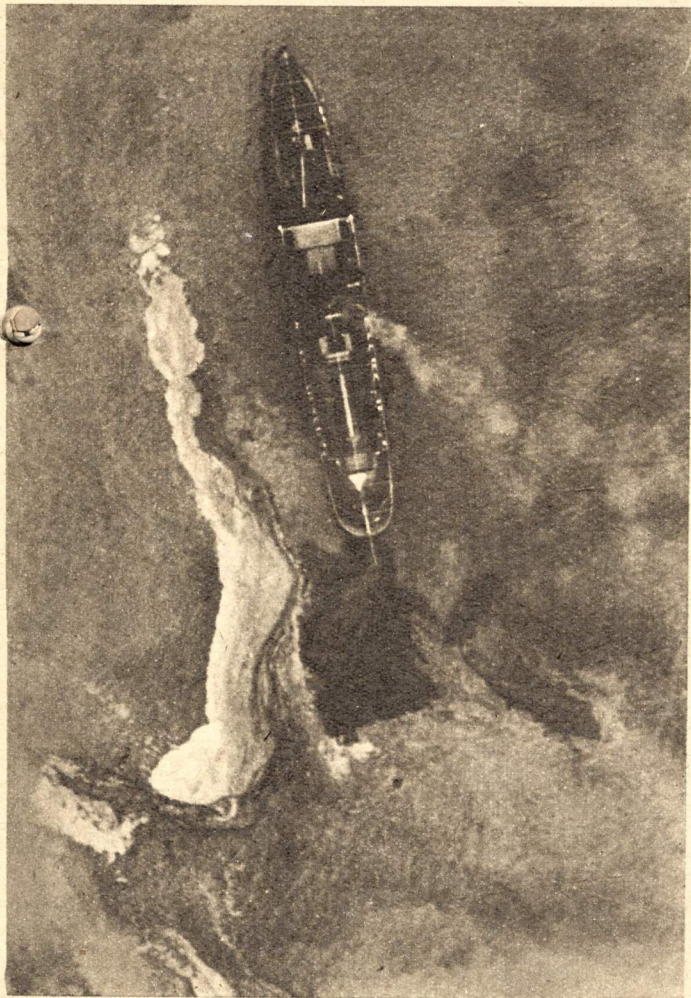
Mit Kampfflugzeugen über der Bergwildnis von Istrien

PK-Bildbericht von Kriegsberichtler Karl Bayer (Sch)

In den tiefeingeschnittenen Tälern der istrischen Bergwildnis haust ein hinterlistiger Gegner. Teils uniformiert, teils in Zivil versteckt, lauert er in den naturgegebenen Schlupfwinkeln die deutschen Truppen auf. Hier können meist keine schweren Waffen eingesetzt werden. Mühsam durchkämmt der deutsche Grenadier das unwegsame Gebiet, wobei er von der Luftwaffe wirkungsvoll unterstützt wird



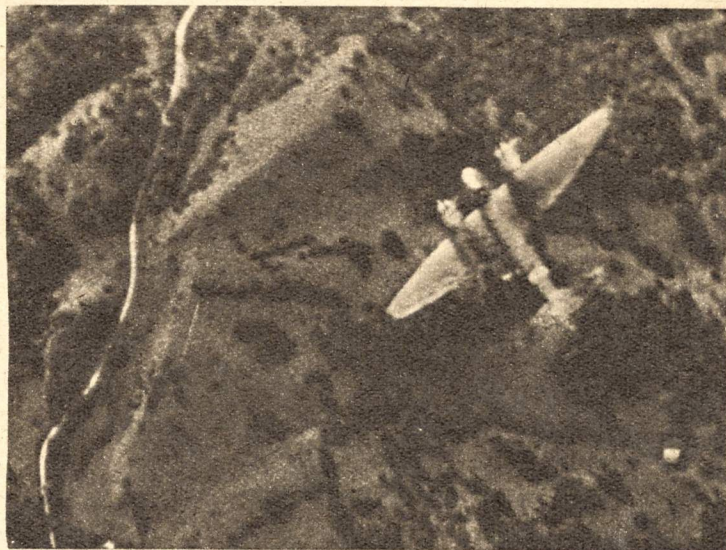
Auch dieses Bergdorf war dicht von Bandengruppen besetzt. „Un-gesehen vom Gegner flogen wir gestern mit unserer Ju 88 im Tiefstflug durch die Bergtäler, um dann plötzlich über einen Höhen-rücken auf das Bandennest zu stürzen. Der Erfolg war durchschla-gend. Als wir 24 Stunden später die Ortschaft wieder überfliegen, bietet sich uns dieses Bild...“



Auch die Adriaküste wird ständig von der Luft aus überwacht. „Hier haben wir einen feindlichen Transporter gefaßt, der mit Kriegsmaterial für die Banden geladen ist. Unsere Bomben schlugen haarscharf neben der Bordwand ein. Noch versucht das schwer angeschlagene Schiff den rettenden Hafen zu erreichen, aber die riesigen Ölflecken ringsum verraten, daß der Kahn kaum mehr zu retten sein wird“

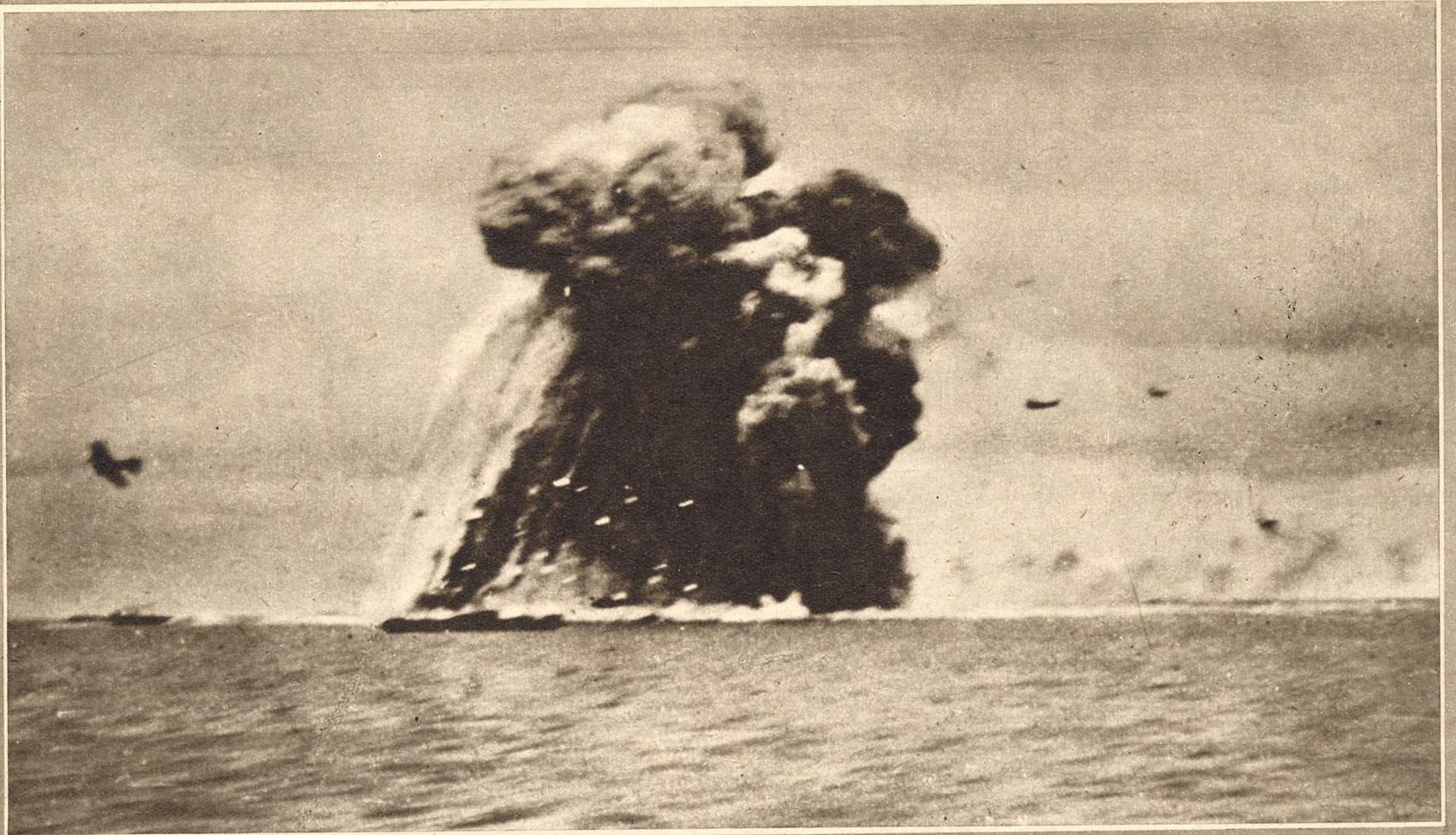
Rechts: Wieder geht ein Einsatztag seinem Ende zu. „Die Abendsonne wirft ihre letzten Strahlen auf die Adriaküste, als wir von einer Jagd auf Transportschiffe wieder zu unserem Einsatzhafen zurückkehren“

In diesem unwegsamen Bergland wird ein zäher, erbitterter Kampf gegen einen heimtückischen Feind geführt. Die schmalen Bergstraßen, die durch tiefe Schluchten führen und sich über Bergkämme winden, bilden für schwere Waffen ein großes Hindernis. Nur das Flugzeug kann hier noch ernstlich „mitreden“



Rechts: Der Kampf gegen den Feind im Dunkeln geht unentwegt weiter. „Wir ziehen mit unserer Ju 88 gerade hoch, als sich unter uns eine zweite Maschine auf Bandengruppen stürzt, die an einer abschüssigen Bergstraße aufgescheucht wurden“





Volltreffer! Deutsche Torpedoflieger haben einen schneidigen Tiefangriff gegen ein feindliches Versorgungsschiff geflogen. Ein Torpedo saß mitten im Ziel. Mit einer gewaltigen Detonation geht der mit Munition beladene Pott in die Luft. Eine schwarze Rauchwolke steht hoch über dem Wasser, während das erfolgreiche Flugzeug dicht über dem Wasser abdreht

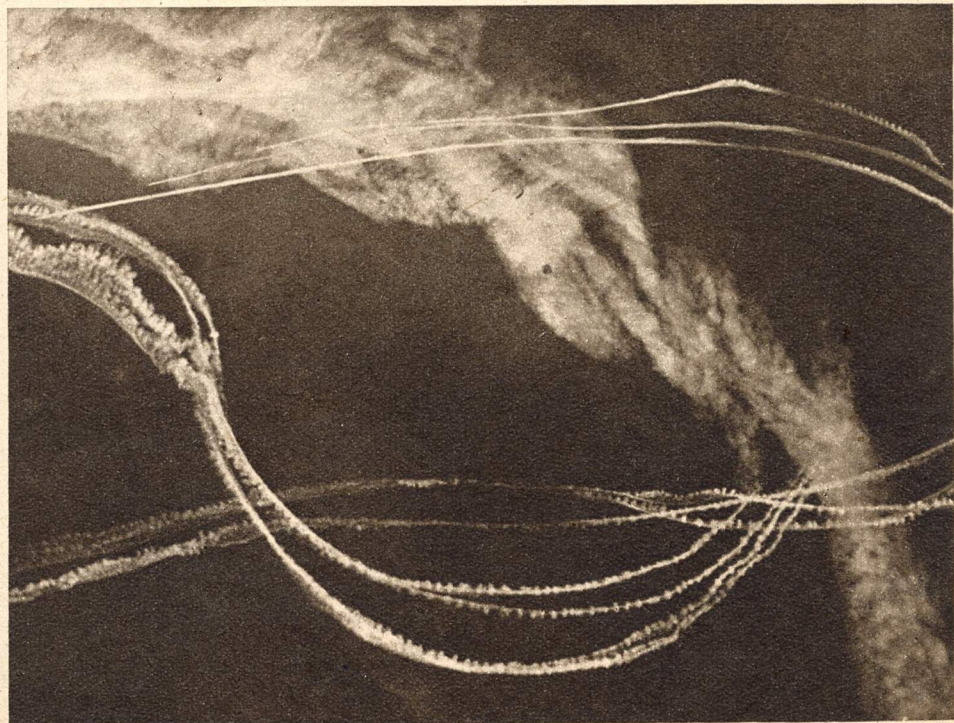
Aufnahme Luftwaffe (Sch)



Spuren des Luftkampfes

In riesigen Höhen, so hoch, daß die Flugzeuge höchstens noch als winzige Punkte zu erkennen sind, haben sich die Jäger im Kampf auf Leben und Tod ineinander verbissen. Hinter ihnen schäumen die hellen Furchen der Kondenswolken auf, eine Himmelschrift, die der kalte Finger des Todes an das Firmament zu zeichnen scheint. Wenn das Dröhnen der Motoren und das Rattern der Bordkanonen längst verhallt sind, hängen die wirr verschlungenen Wolkenfahnen noch immer am Himmel, bizarr und fremdartig, Runen des Kampfes auf einem Schlachtfeld in zehntausend Meter Höhe. Langsam zerflattern und verschwimmen sie zu Vorhängen und breiten Wolkschleiern, die oft noch Stunden nach dem Kampfe hoch über der Erde schweben. — Kondensstreifen hinter Flugzeugen entstehen meist in Höhen zwischen 8000 und 10 000 Meter Höhe. Der in den Auspuffgasen der Motoren enthaltene Wasserdampf verdichtet sich in der kalten Atmosphäre, die ihn nicht mehr aufnehmen kann, da sie mit Feuchtigkeit schon mehr oder minder gesättigt ist; er kondensiert an den gleichfalls mit dem Auspuff abgeblasenen Rußteilchen, den „Kondensationskernen“, zu den langen dünnen Wolkenfahnen, den „Kondensstreifen“, die verräterisch die Bahn des Flugzeugs an den Himmel zeichnen

Aufnahme Luftwaffe





Auf einer dreiwöchigen Inspektionsfahrt durch Süd- und Westdeutschland besuchte Reichsmarschall Hermann Göring auch zahlreiche Industriebetriebe. In Flugzeugmotoren- und Maschinenfabriken, in Eisen- und Stahlwerken, auf Zechen und Hütten — überall überzeugte sich Hermann Göring im Gespräch mit Betriebsführern und Arbeitern von der Leistungssteigerung der Betriebe und der vorbildlichen Schaffenskraft der Gefolgschaften. Wo auch immer der Reichsmarschall erschien, wurde er von der Arbeiterschaft herzlich begrüßt

Der Reichsmarschall befichtigt Rüstungsbetriebe



Ein Rüstungsarbeiter hat für kurze Zeit seinen Arbeitsplatz verlassen, um dem Reichsmarschall freudig die Hand zu drücken

Links: Die Augen durch ein Abschirmglas gegen die glühende Eisenmasse geschützt, betrachtet Hermann Göring interessiert den Abstich eines Hochofens

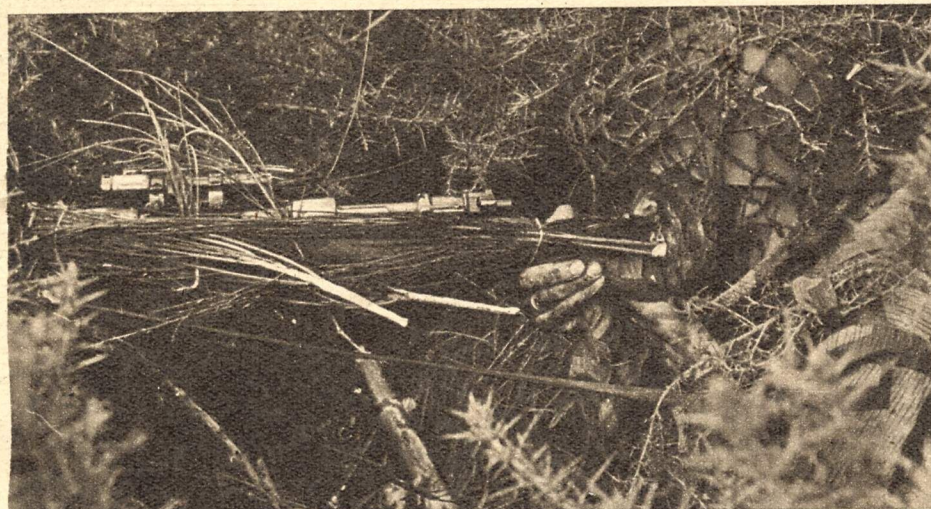
Sonderaufnahmen für den ADLER von Kriegsberichtler Eitel Lange

Rechts: Von diesem erhöhten Standpunkt aus können die Jungarbeiter den Reichsmarschall am besten sehen, während er an die Gefolgschaft eines Werkes anerkennende Worte richtet



„Sprung auf, marsch, marsch!“ Unter dem Schutze einer künstlichen Nebelwand wird in Sekundenschnelle eine Lichtung überquert

MIT ZIELFERNROHR UND TARNJACKE



Selbst alles sehen, ohne vom Feind gesehen zu werden, ist oberster Grundsatz einer meisterhaften Tarnung. Der Bodenbeschaffenheit ausgezeichnet angepaßt, nimmt hier ein Soldat der Luftwaffe mit Hilfe eines Zielfernrohres den Feind aufs Korn



Gespannt beobachtet der Gruppenführer jede Bewegung des Feindes im gegenüberliegenden Gelände



PK-Aufnahmen Kriegsbericht Kurth (Wb)

Links: Kaum vom Boden zu unterscheiden sind diese Schützen, die in guter Deckung liegen, um auf das leiseste Kommando im Angriff vorzustürmen

Der letzte Schliff

Jagdflieger-Nachwuchs — kurz vor dem Fronteinsatz



„Wie hat ein Verband Me 109 den Feind anzugreifen?“ — Nachdem die angehenden Jäger ihre Ausbildung hinter sich haben, erhalten sie nun bei einer Ergänzungsstaffel von front-erfahrenen Offizieren den letzten Schliff. Der Staffelnkapitän hat soeben vor den Augen der Flugschüler „Feinarbeit“ geflogen und gibt nun zum guten Schluß vom zunftgemäßen Lehrpult aus Erfahrungsunterricht.

PK-Aufnahmen
Kriegsberichtler Seeger (Sch)

Links: Der Waffenwart, der ständig dem Jagdfliegernachwuchs helfend zur Seite steht, beim Aufladen der Bordwaffen einer Me 109



Ohne Theorie keine Praxis! An Hand von Modellen erklärt der Staffelnkapitän aus der Erfahrung heraus den Schülern die verschiedenen Angriffsmethoden

Unten: Das war ein vorbildlicher Flug! Kurz vor der Landung geht der angehende Jagdflieger im Tiefflug über den Platz hinweg, wo er bereits vom Bodenpersonal mit Freude erwartet wird



Der Flugbetrieb ist für heute beendet, nun geht es den Unterkünften zu. Der Tag war anstrengend und wird es morgen wieder sein. Erst wenn den Flugschülern die „Erfahrung“ in Fleisch und Blut übergegangen ist, geht ihr brennender Wunsch, dem Feind entgegenzufliegen, in Erfüllung





Major v. d. SCHULENBURG erhält vor dem angetretenen Bataillon das Ritterkreuz

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN



Oberst WOLFF

Oberst Wilhelm Wolff, Kommandeur eines Flakregiments, zeichnete sich besonders in den schweren Kämpfen um die Festung Stalingrad durch höchste Einsatzbereitschaft aus. — Major Graf von der Schulenburg, Bataillonkommandeur in einem Fallschirmjägerregiment, brachte in harten Angriffs- und Abwehrkämpfen gegen einen zahlenmäßig weit überlegenen Gegner einen sowjetischen Durchbruch bei Orël zum Stehen. — Hauptmann Dietrich, Batteriechef in einem Flakregiment, hielt von Ende November bis Anfang Dezember 1942 an der Front von Stalingrad schwersten sowjetischen Angriffen unerschütterlich stand und schoß hierbei 36 Feindpanzer ab. — Hauptmann Roell, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, errang, rücksichtslos angreifend, in der Vernichtung wertvollen feindlichen Kriegsmaterials bedeutende Erfolge. — Hauptmann Pape, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, versenkte mit seiner Staffel mehrere große Schiffe und vernichtete zahlreiche Werthallen und andere kriegswichtige Einrichtungen. Er kehrte von einem Feindflug an der Ostfront nicht zurück. — Hauptmann Lorenz, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, vollbrachte trotz der im hohen Norden erschwerenden Flugbedingungen und ungeachtet der starken Abwehr immer wieder Waffentaten, die als besondere Erfolge zu werten sind. — Oberleutnant Langhart, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, hat besonders beim Kampf um Sewastopol und bei dem schweren Abwehrkampf im Donbogen große Leistungen vollbracht. Bei einem besonders schwierigen Tiefangriff starb er den Heldentod. — Oberleutnant Skrzypek, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, vernichtete u. a. 22 Transportzüge, zerstörte 45 Flugzeuge am Boden und errang 3 Luftsiege. — Leutnant Badum, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß 84 Flugzeuge ab. An der afrikanischen Front starb er den Heldentod. — Oberfeldwebel Wehrauch, Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader, zerschlug zwei Geschütztürme im Fort Stalin bei Sewastopol, zerstörte einen Panzerzug, vernichtete 6 Panzer und versenkte 2 Schiffe. — Oberfeldwebel Litjens, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, errang 30 Luftsiege. Trotz einer schweren Verwundung, durch die er ein Auge verlor, schoß er im afrikanischen Raum sechs feindliche Flugzeuge ab. — Oberfeldwebel Kociok, Flugzeugführer in einer Nachtjagdstaffel, schoß als Nachtjäger 32 Flugzeuge und 12 weitere am Tage ab. Auch als Zerstörer erzielte er große Erfolge. Unbesiegt vom Feinde fiel er an der Ostfront. — Oberfeldwebel Trenkel, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, erzielte vorwiegend im Kampf gegen stark geschützte Sowjetbomber 78 Luftsiege



Hauptmann DIETRICH



Hauptmann PAPE



Oberst. LANGHART †



Leutnant BADUM †



Hauptmann ROELL



Oberleutnant LORENZ



Oberfeldw. WEHRAUCH



Oberfeldwebel LITJENS



Oberfeldwebel KOCIOK †



Oberfeldwebel TRENKEL

PK-Aufnahmen Kriegsbericht. Dahm, Fighuber (Sch 2), Scherl-OKW (5). Aufn. Heimhuber, Willmann (Sch 2), Strauch (Wb 1), Weltbild (1), Privat (2)

STAAT AUF

20 Jahre neue Türkei — das Wunder

Zwei Jahrzehnte sind vergangen, seitdem das geniale Staatsgründungswerk Kemal Atatürks mit der Ausrufung der „Türkiye Gümhuriyeti“ — der Türkischen Republik — seinen Höhepunkt und vorläufigen Abschluß fand



Schwerlich läßt sich ein dichteres, drängenderes und lebhafteres Verkehrsgewühl vorstellen, als es auf der Galatabrücke von Istanbul herrscht, die von dem Europäerviertel Pera zu dem weit interessanteren und mehr türkischen Stadtteil Sтамbul hinüberführt. Die Fülle der ständig und laut hupenden Autos, die kreischenden Straßenbahnen, der schiebende, ameisenhafte Strom der Fußgänger, diese dann oft noch mit halbsbrecherisch schwankenden Lasten beladen — das alles fügt sich dem Fremden zu einem verwirrenden Bild zusammen, mit dem er sich erst nach einiger Gewöhnung zurechtfindet. Es scheint wirklich so, als sei diese Stadt immer noch, wie sie einst in der blumigen Ausdrucksweise des Orients genannt wurde,

Das dankbare türkische Volk hat Kemal Pascha, dem Schöpfer der modernen Türkei, schon zu seinen Lebzeiten ein Reiterstandbild errichtet, das sich im Herzen der neuen Hauptstadt Ankara erhebt

„Marktplatz aller vier Himmelsrichtungen“

Durch Jahrhunderte wurde von hier aus eines der größten Reiche der Welt regiert. Inzwischen hat Istanbul in der neuen Türkei die politische Führung an Ankara abgeben müssen. Nur noch in den heißen Sommertagen, wo die Wasser der Meere gegen die Anatolische Steppe wohltuende Kühlung bedeuten, fällt ein Abglanz auch der großen politischen Vergangenheit in die Gegenwart: Wenn die schöne Jacht des Staatspräsidenten vor dem Prunkschloß Dolmabahçe auf den Bosphoruswellen schaukelt, dann könnte man glauben, nichts habe sich geändert. Diplomatenbesuche, Empfänge, Ministerkonferenzen nähren die Illusion. Aber es bleibt eine Illusion. Für die Wirklichkeit der Dauer muß Istanbul sich damit abfinden, eben der „Marktplatz“, nur noch eine große Handelsstadt zu sein. Allerdings die bei weitem größte der Türkei überhaupt. Und auch so bleibt Istanbul etwas Einmaliges: Diese Stadt steht mit ihren Füßen auf zwei Erdteilen, Europa und Asien. Keine andere kann sich dessen rühmen. Immer noch ist Istanbul damit ein Stück Sinnbild des türkischen Staates. Wir wissen, daß der moderne Türke stolzer ist auf Ankara. Aber auch die Türkische Republik erstreckt sich über zwei Kontinente. Die Stambuler Seite gehört noch zu Europa. Hier mündet die Galatabrücke in einen weiten Platz, auf dem sich eine der schönsten Moscheen erhebt, die Moschee der Sultansmutter. Sie ist rund dreihundert Jahre alt, aber im Volksmund heißt sie noch heute die „Neue Moschee“. Wenn man, zwischen den Bosphorusdampfern auf der Linken und den vielen kleinen Booten des Goldenen Horns auf der Rechten, über die Brücke schreitet, ist der Anblick der Moschee wie eine freundliche Lektion über die Zeitlosigkeit dieses Seins. Die Menschen hasten und drängen — und die Zeit scheint dennoch stehengeblieben. Merkwürdiger Widerspruch. Und doch Ausdruck einer Welt.

„Elektrische Stadt“ in der Steppe

Von der Galatabrücke braucht der Dampfer bis Haidar Pascha eine knappe halbe Stunde. Viele Reisende betreten hier zum erstenmal den Boden Asiens. Zudem ist Haidar Pascha auch sonst ein bemerkenswerter Punkt, nämlich Anfang der Bagdadbahn. Um genau sechs Uhr abends verläßt der Anatolische Expres den Bahnhof. Solange es noch hell ist, fährt er am Golf von Ismid durch ebenes Land, der Reisende bewundert den herrlichen Sonnenuntergang über den Prinzeninseln — und am andern Morgen findet er sich tausend Meter höher in den Bergen der Anatolischen Steppe. Ein erstaunlich krasser Szenenwechsel hat sich über Nacht vollzogen. Das Licht und die Farben dieser oft weitausladenden Landschaft leuchten auf eine eigene und neue Weise. Dörfer mit winzigen Häusern und flachen Dächern schmiegen sich an die steinigen Hänge. Wenn erst Tschiflik hinter uns liegt, das von Kemal Atatürk begründete Mustergut des ganzen Landes, beschreibt die Bahn einen großen Bogen nach rechts — und plötzlich wachsen vor unsern Augen die drei sattelförmigen Hügel empor, an denen sich die neue Hauptstadt der neuen Türkei hinzieht. Zunächst wirken sie wie eine phantastische Kulisse, deren Echtheit schwer zu glauben ist. Aber während der Zug dann langsam in die große und moderne Bahnhofshalle einläuft, ist die Erdhaftigkeit und Wirklichkeit der Umgebung nicht mehr fortzuleugnen.

Dieses also ist Ankara: breite Straßen, Regierungsgebäude, Bankpaläste, neuzeitliche Wohnhäuser, alles großzügig in Planung und Anlage, solide und festgefügt im Bau. Die Universität, andere wissenschaftliche Einrichtungen, Forschungsinstitute, Schulen, das Volkshaus, Ausstellungshallen, Museen, das Haus der Großen Nationalversammlung, Hotels — nichts wurde vergessen, alles ist geschaffen worden in den zwei Jahrzehnten, die seit der Annahme des Gesetzes über die Erhebung Ankaras zur Hauptstadt am 13. Oktober 1923 vergangen sind. Vieles war einzurichten, was dem Besucher bei oberflächlicher Betrachtung verborgen bleibt und doch unendliche Schwierigkeiten bereitete: die Wasserversorgung zum Beispiel, die von vornherein für eine Bevölkerungstärke berechnet war, die dem Doppelten der heutigen Einwohnerzahl entspricht. Das heikle Problem, die Stadt in der Steppe

ZWEI ERDTEILEN

einer Auferstehung aus Zusammenbruch und Verfall

mit Wasser zu beliefern, ist auf lange Zeit hinaus ausreichend gelöst. Oder: Das Zeitalter des Gasverbrauchs wurde ganz übersprungen. Ankara ist eine „elektrische Stadt“. Und auch das mit Überlegung und Einschränkung: Es gibt keine Straßenbahn, der Motor ersetzt die Schiene.

Noch ist Ankara unfertig, unvollendet. Der Krieg vor allem schob Aufgaben der nackten Existenz in den Vordergrund, verlangte alle Mittel für die Verteidigung und unterbrach die vorher so rege Bautätigkeit. Was aber bisher geschaffen wurde, zwingt zu Anerkennung. Mehr noch: Wir sind stolz darauf, daß deutsche Architekten, Ingenieure und Künstler bei diesem Werk mitwirkten. Eines Tages wird die Arbeit weitergehen.

Das „nationale Geheimnis“ Atatürks

Um das Wesen der heutigen Türkei zu erfassen, müssen Istanbul und Ankara solchermaßen nebeneinander gestellt werden. Von selbst drängt sich dabei die Frage auf, warum die Hauptstadt denn von dem alten Konstantinopel in die anatolischen Berge verlegt wurde. Kein Geringerer als Kemal Atatürk hat die Antwort darauf gegeben. Die Entscheidung fiel schon, als er noch gar nicht an der Macht war. Der General Kemal Pascha hielt dem Sultan Vortrag. Schwere Tage damals für das Osmanenreich, doppelt schwer, weil der Grobherren in erster Linie die Interessen seines Hauses sah. Wie unabsichtlich ging der Blick des Generals während der Besprechung durch das Fenster, und was er dort draußen sah, waren drohende Schiffsgeschütze des britischen Siegers. Die ganze Aussichtslosigkeit und Hoffnungslosigkeit des sterbenden Osmanischen Reiches umfaßte dieser Blick. Und so entschied er, daß die Auffassung, wonach Konstantinopel gerade durch die umgebenden Wasser eine der bestgeschützten Städte der Welt sei, überholt war, daß eine neue, und zwar eine türkische und nicht von den Völkern der Levante durchgesetzte Hauptstadt geschaffen werden müsse. Es ist türkische Überlieferung und ganz besonders in der Art von Atatürk lebendig, daß die großen Dinge ausreifen müssen, daß aber dann oft ein kurzer Augenblick genügt, sie blitzschnell zur Entscheidung zu bringen. So war es auch diesmal.

Atatürk hat in einem Presseinterview vor zwanzig Jahren einmal von einem „nationalen Geheimnis“ gesprochen, das er in seinem Gewissen trug und das er dem ganzen sozialen Organismus des türkischen Volkes wirksam werden lassen wollte, sobald die Zeit dazu gekommen sei. Wenn man, gerade an diesem Wort gemessen, die Entwicklung rückblickend betrachtet, so erscheint es durchaus denkbar, daß in jener Stunde, die das Auge des Generals Kemal Pascha auf die englischen Schiffskanonen lenkte, mit der neuen Hauptstadt auch bereits der Entschluß zu dem neuen Staat gefaßt wurde. Ja, nicht einmal das allein. Zum neuen Staat gehören auch all die Reformen, die Kemal

als fortgesetzte Revolution betrachtete und die den ganzen sozialen Organismus des türkischen Volkes berührten. Wie weit ist doch dieser Weg: An die Stelle des Sultanats, das bis zur inneren Morschheit überlebt war, trat die Türkische Republik. Mit der Abschaffung des Kalifats wurde die rückständige Theokratie durch ein modernes Gemeinwesen ersetzt, in dem nicht mehr veraltete Überlieferungen kirchlicher Bücher, sondern fortschrittliche Rechtsauffassungen galten. Jugend-erziehung und Bildung wurden von den Klöstern und Koranschulen gelöst und nach europäischem Muster neu aufgebaut. Unermüdlich wurde an der Entwicklung einer türkischen Sprache gearbeitet, die nicht mehr von persischen und arabischen Wörtern überwuchert ist. Statt der arabischen Zeichen wurde die lateinische Schrift eingeführt, und es kam wohl vor, daß der Staatspräsident und Schöpfer der modernen Türkei auf seinen Reisen dem Dorflehrer die Kreide aus der Hand nahm, um mit den großen und kleinen ABC-Schülern selbst eine Lehrstunde abzuhalten.

Der europäische Hut — Symbol des Fortschritts

Wenn wir von diesen Reisen sprechen, so darf auch die am meisten berühmt gewordene nicht vergessen werden. Immer, wenn eine „Provinzreise“ des Staatschefs angekündigt wurde, wußte man schon, „daß wieder etwas kommen würde“, eine aufsehenerregende Rede, eine wichtige Reform. In dem Fall, da Atatürk es sich nun verbat, daß ihn jemand zum Bahnhof begleitete oder dort zum gehörigen Abschied erschien, an diesem frühen Morgen wurde die stärkste Sensation eingeleitet: Auf dieser Fahrt zeigte er sich dem Volke zum erstenmal ohne Fes, im europäischen Hut. Eine Kleinigkeit, könnte man meinen, nicht der Rede wert. O nein! Es gab einen Aufstand der islamischen Geistlichkeit, weil der Fes die ritusgerechte Kopfbedeckung war, die beim Gebet die Berührung der Erde mit der Stirn erlaubte. Plötzlich war eine eigentlich sehr winzige Bekleidungsfrage zum großen Symbol geworden: zum Symbol des Fortschritts und sogar der Staatstreue auf der einen, zu dem der Reaktion auf der andern Seite. Sie zeigt vielleicht am sichtbarsten, wie Kemal täglich und immer wieder um die Seele seines Volkes hat ringen müssen. Heute ist in den anatolischen Dörfern die einfache Mütze die gebräuchlichste Kopfbedeckung. Der Schirm läßt sich mit einer einzigen kleinen Bewegung von der Stirn nach hinten schieben, und so wird auch Gott gegeben, was Gottes ist.

Manches müßte noch genannt werden, um die Reformen Atatürks abgerundet aufzuzeigen. Dazu gehört u. a. auch der Schritt von der islamischen Haremshirtschaft zur europäischen Einehe. Aber bleiben wir bei dem Beispiel, das vom Fes zur Mütze führte, so läßt sich auch für viele andere Dinge erkennen, daß die innere Entwicklung der Türkei bereits ein zweites Stadium



Auf der Bahnhofsallee in Ankara erhält der Fremde den ersten Eindruck von der jungen Hauptstadt der neuen Türkei. Diese nach dem Willen Atatürks aus dem Boden der Anatolischen Steppe gestampfte politische Metropole ist mit ihren breiten Straßen und der aufgelockerten Bauweise ganz auf Wachstum eingestellt. Alle modernen Einrichtungen des Verkehrs und der Hygiene sind bei ihrer Anlage berücksichtigt worden

Aufnahmen Soherl-Bildarchiv (1), Sammlung Seiler (1)
Kartenzzeichnung Trester

erreicht hat: Atatürk brachte die Revolutionierung des türkischen Lebens. Im November 1938 schloß er die Augen für immer. Mit seinem Nachfolger Ismet İnönü, der zu Lebzeiten Atatürks sein engster Mitarbeiter und der Generalstabschef der entscheidenden Schlachten des Befreiungskampfes war, begann auf die revolutionäre die neue Phase der Wahrung und Bewahrung des Erbes. Auch dies eine schwere und gefährvolle Aufgabe!

Das außenpolitische ABC

Die miterlebende Zeitbetrachtung hat das, was mit dieser Entwicklung geschildert wurde, zuweilen wohl staunend „das türkische Wunder“ genannt. In der Tat war die Auferstehung aus dem Zusammenbruch und Zerfall von 1918 ein ungewöhnlicher Vorgang. Er beruhte auf der Idee eines so genialen und willensstarken Mannes wie Kemal, an die Stelle eines längst brüchig gewordenen Reichsgedankens den nationalen Volksstaat zu setzen und ihn in einer Weise auszubauen, die Langversäumtes nachholt und den Anschluß an das moderne Leben der Gegenwart findet. Diese Absicht bedeutete von vornherein den „Zug nach Westen“, das bewußte Bekenntnis zu Europa und seinem Fortschritt. „Wir kamen aus Asien und sind Europäer geworden“, schrieb erst noch vor kurzem ein großes türkisches Blatt. Gleichmaßen hat auch die staatliche Führung keinen Zweifel über ihren Anspruch gelassen, europäisch gewertet zu werden. Der Ausbau auf allen Gebieten, nicht zuletzt auch auf dem der Landesverteidigung, hat diese Forderung hinreichend unterstützt.

Die allgemeine und landläufige Überzeugung geht dahin, daß die Türkei — doch immer noch mitten im Aufbau begriffen — durch eine Kriegsbeteiligung nicht gewinnen, sondern nur verlieren kann. In diesen Rahmen gestellt gehört zum außenpolitischen ABC der Türkei vor allem ein Glaubenssatz; er ergibt sich von selbst aus den Erfahrungen, die sie mit dem Ausdehnungsdrang Moskaus und Leningrads um das Schwarze Meer und in der Richtung auf das „warme Meer“ gemacht hat. Der „Drang nach den Meerengen“ ist nicht nur ein Schlagwort, sondern die historisch begründete Hauptgefahr der Türkei. Deutschland führt einen unerbittlichen Kampf gegen diese Ausdehnungsbestrebungen des Weltfeindes Nr. 1. Das Wohl und Wehe der Türkei wird also deshalb immer von einem guten Verhältnis zu Deutschland abhängen, von der Macht, die das neue und freie Europa heraufführen will, jenes Europa, für das auch die Türkei, obgleich Staat auf zwei Erdteilen, sich in ihrer Revolution entschieden hat.



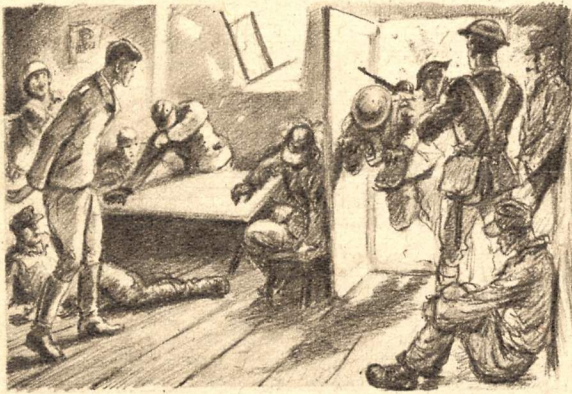
18 Stunden in britischer Gefangenschaft

Ich hatte nur einen Gedanken: Flucht um jeden Preis! — Englische Panzer als unfreiwillige Helfer — Mit einem Hechtsprung in den Straßengraben — In dreieinhalb Tagen zu den eigenen Linien gestoßen

Von Kriegsberichter Wolfgang Küchler

Leutnant Wolfgang Küchler, der den Lesern des ADLER längst kein Unbekannter mehr ist, geriet vor kurzem bei den Kämpfen in Süditalien in englische Gefangenschaft. In folgendem Tatsachenbericht erzählt er ausnahmsweise einmal von sich selber, schildert sozusagen in „eigener Sache“, wie es ihm glückte, sich nach 18 Stunden wieder aus den Händen des Feindes zu befreien

PK Wenn nicht die vier schwerbewaffneten Briten wären, die argwöhnisch, mit schlaksigen Schritten um uns herumspazieren, so möchte ich alles für einen Traum halten, für eine unwirkliche Szene, aus der es doch plötzlich wieder ein Erwachen geben muß. Da sitzen wir nun, ein paar deutsche Soldaten, die bei den Kämpfen um L. in englische Gefangenschaft geraten sind, und geben uns so den Gedanken hin. Doch können wir uns damit trösten, daß wir es dem Tommy verdammt schwer gemacht haben. Ein stolzes Gefühl erfüllt uns, wenn wir daran denken, welch mächtigen Respekt die Briten vor dem deutschen Soldaten und seiner trotz monatelanger erbitterter Kämpfe ungebrochenen Kampfkraft haben müssen. Wie hätte es sonst sein können, daß sie, um unsere wie eine schmale Landzunge weit in die feindlichen Linien hineinragenden Stellungen aufzurollen, einen



... Da orgelt es auch schon aus den Lüften heran. Die Wände zittern. Stühle fallen um. Fensterscheiben klirren. Ein paar Tommies haben sich erschreckt zu Boden geworfen ...

ganzen Haufen von Panzern auf die Beine stellten? Wie anders soll man es sich erklären, daß sie gegen unsere nur schwachen Kräfte Massen von Infanterie anrennen ließen, die das Zehn- bis Zwölffache dessen ausmachten, was wir in und um L. an Panzergrenadiern und Fallschirmjägern zur Verfügung hatten? Der Vorstoß nach L. wurde dennoch kein Spaziergang für sie, sondern ein blutiger Marsch, bei dem sie ziemlich viel Federn lassen mußten. Der Preis, den sie zu bezahlen hatten, war wohl kaum aufzuwiegen durch die paar deutschen Soldaten, die sie gefangennehmen konnten.

Noch gehen solche Gedanken zwischen uns hin und her, als uns plötzlich die surrende Melodie vieler Motoren in den Ohren dröhnt. Da orgelt es auch schon aus den Lüften heran. Die Wände zittern. Stühle fallen um: Fensterscheiben klirren. Blitzschnell werfen sich ein paar Tommies zu Boden. Auch wir haben uns unwillkürlich zusammengedrückt. Und wieder geht ein Jaulen und Pfeifen durch die Luft. Wieder Bomben. Wieder Einschläge. Verdammt nahe geht der Segen herunter. Doch von Treffern bleiben wir Gott sei Dank verschont ...

Sekunden später: Aufgeregt stürzen ein paar englische Soldaten ins Zimmer, wild gestikulierend sprechen sie auf ihre Kameraden ein. Ich spitze die Ohren. Den Tommies habe ich ja vorhin bedeutet, daß ich kein Englisch spreche. So reden sie ungeniert durcheinander in der Meinung, daß sie von den deutschen Gefangenen nicht verstanden werden. Es war gut, den Briten diesen Bären aufzubinden, denn was ich nun aus der Unterhaltung heraushöre, ist interessant genug. Die britische Luftwaffe höchstpersönlich hat es sich nicht nehmen lassen, den bereits in englischer Hand

befindlichen Ort L. mit einem Bombenteppich zuzudecken, der tiefe Wunden in die schon schwer mitgenommenen Häuser riß. Die Briten führen heftige Klage gegen ihre Flieger, die mehrere ihrer Kameraden getötet hätten, während viele andere schwer verletzt worden seien. Das Etappenleben, das die Kameraden der britischen Luftwaffe weit hinter der Front führten, schein ihnen nicht gut zu tun, meint einer der Infanteristen mit bitterer Ironie, es trübe den Piloten anscheinend die Augen, so daß sie nicht mehr richtig zielen könnten.

Ich weiß nicht, ob die Tommies in L. noch mehr Überraschungen dieser Art erlebt haben, denn wenig später — es ist inzwischen vier Uhr nachmittags geworden — werden wir in ungefährlicheres Gebiet zurücktransportiert. Bei dem nun folgenden Verhör im Quartier eines höheren britischen Stabes, anscheinend eines Divisionsstabes, sind die Gedanken immer wieder bei der von mir von Anfang an geplanten Flucht. Ob es der englische Major ahnt, der mich im Beisein anderer Offiziere und einiger Schreiber vernimmt? Fast scheint es so, denn er erwähnt so ganz nebenbei, daß es ja doch keinen Sinn hätte, wenn ich einen Fluchtversuch unternehmen würde. Ich müßte ja wissen, „was dann passiert“. Was hätte ich denn davon, so sagt er, wenn ich auf der Flucht erschossen würde? Und andernfalls würde ich ja doch wieder eingefangen. Ich bleibe ihm die Antwort schuldig ...

Der Major beendet die Vernehmung mit der Mitteilung, daß wir am nächsten Morgen in einen süditalienischen Hafen gebracht werden sollen, um dort eingeschifft zu werden. Dann werde ich, wieder mit vier Mann „persönlichem Geleitschutz“, in die Stadt S. gefahren. Es ist bereits dunkel geworden. In einem finsternen, verwahrlosten Gebäude wird mir ein nüchternes, kahler Raum als Nachtquartier zugewiesen. Wie ein mächtiger Funke springt die Hoffnung auf, als ich ein Fenster in diesem Raum entdeckte. Wo mag es hinführen? Kann dieses Fenster das Tor zu meiner Freiheit werden? Kaum kann ich es erwarten, daß der englische Soldat, der mich hereingeführt hat, das Zimmer wieder verläßt. Als er endlich draußen ist, bin ich mit einem Sprung am Fenster. Aber die Enttäuschung ist groß. Denn dieses Fenster führt auf einen Hof, auf dem eine ganze Reihe Fahrzeuge stehen. Diese Fahrzeuge aber werden von einem Posten bewacht. Hier kann ich also nicht ausrücken. Nach vorn ist es ebenso unmöglich, denn auch dort steht ein Posten Wache. Und schließlich patrouilliert sogar die ganze Nacht in dem Gang vor meinem Zimmer ein weiterer englischer Soldat auf und ab.

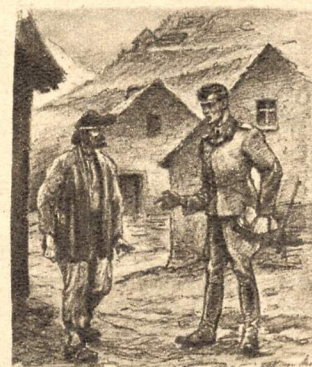
Es dauert lange, sehr lange, bis der Schlaf mich überwältigt und die Gedanken endlich Ruhe finden. Flucht! Wie ein Magnet zieht dieses Wort immer wieder die Gedanken an. Aber wie, wie? Doch wenn auch das „Wie“ noch unklar ist, wenn man auch noch keine Möglichkeiten sieht, den Tommies wieder durchzubrennen, so vergeht doch keine Sekunde, in der sich das innere Ich nicht immer wieder aufbaut. Irgendwie muß es gelingen! Nachgeben, das Schicksal seinen Lauf nehmen lassen? Nein, das kommt nicht in Frage! Die Gedanken wandern zurück zu den Kameraden, die jetzt irgendwo da drüben weiterkämpfen, sie gehen zu den Lieben in der Heimat. Ihnen allen bist du es schuldig, dich nicht ohnmächtig in dein Schicksal zu ergeben.



... Ich schwinde mich über das hohe Verdeck, hänge sekundenlang in der Luft, die Füße suchen einen Halt ...

Zeichnungen H. v. Medvey

Am nächsten Morgen fahren wir zu früher Stunde los. Diesmal sind wir alle zusammen auf einen offenen LKW gekommen. Ein Tommy mit umgehängtem Gewehr und Pistole gesellt sich als Bewachung dazu. Hinter uns folgt in etwa 30 bis 40 Meter Entfernung ein Krad mit Beifahrer als weitere Bewachungsmannschaft. Bald haben wir die Stadt hinter uns. Auf der nach Süden führenden Straße herrscht lebhafter Fahrzeugverkehr. Schlechte Aussichten! Doch belebt sich die Hoffnung von neuem, als nach etwa 20 Minuten Fahrt plötzlich unser Engländer an das Fenster des Fahrers klopf, der Wagen stehenbleibt und der Tommy nach vorn übersteigt. Es ist ihm wahrscheinlich zu ungemütlich hier oben, und er hat wohl keine Lust, während der langen Fahrt immer stehen zu müssen. Das überläßt er lieber uns Gefangenen, denen er beim Absteigen noch droht: „Don't worry me, boys!“ Das allerdings wird ihm in diesem Augenblick wohl keiner von uns heimlich versprochen haben. Nun haben wir es nur noch mit dem Krad zu tun. Herrgott, wenn den Burschen doch irgend etwas zustößen würde, irgendein Wunder müßte geschehen. Und das Wunder geschieht tatsächlich. Ironie des Schicksals — es sind britische Panzer, die uns dabei unfreiwillig helfen. In einer langen Kolonne kommen sie uns entgegen, gerade, als die Straße in die Berge eingeführt und sich in steilen Serpentin an den Hängen hochwindet. Als die ersten drei oder vier Panzer vorbeigerollt sind, da — mir stockt der Atem —, da bleibt das Krad plötzlich stehen. Weiß der Himmel, was mit ihm los ist — es steht. In diesem Augenblick hupt der Kradfahrer wie verrückt, um unsern LKW-Fahrer zum Halten zu veranlassen. Das Herz droht zu zerspringen: Wird es unser Fahrer auch hören? Aber unser LKW fährt, fährt weiter. Tausend Dank euch Panzern, daß ihr mit dem Rasseln eurer Ketten solchen Höllenlärm macht! Springt ruhig ab, ihr beiden Tommies da hinten auf dem Krad! Es nützt euch nichts, daß ihr uns aufgeregt Zeichen macht, unsern Fahrer zum Halten zu bringen. Wir ziehen nur die Schultern hoch, schütteln verständnislos die Köpfe. Entmutigt lassen sie die Hände sinken, nur der eine droht plötzlich noch mit der geballten Faust. Aber das kümmert uns nicht mehr. Als wir in die nächste Serpentine biegen, entschwindet das Krad unserer Sicht. Steiler wird die Straße, langsamer die Fahrt. Und noch immer rollen die Panzer. Eine Ewigkeit scheint es zu dauern, bis endlich der letzte Panzer vorüberstampt. Einige Fahrzeuge kommen noch hinterher, dann endlich ist die Straße



... Ein biederes älteres Bäuerlein sieht mir am meisten vertrauenerweckend aus. Auf dieses gehe ich zu und versuche, mich mit ihm zu verständigen ...

hoch, schütteln verständnislos die Köpfe. Entmutigt lassen sie die Hände sinken, nur der eine droht plötzlich noch mit der geballten Faust. Aber das kümmert uns nicht mehr. Als wir in die nächste Serpentine biegen, entschwindet das Krad unserer Sicht. Steiler wird die Straße, langsamer die Fahrt. Und noch immer rollen die Panzer. Eine Ewigkeit scheint es zu dauern, bis endlich der letzte Panzer vorüberstampt. Einige Fahrzeuge kommen noch hinterher, dann endlich ist die Straße

frei. Inzwischen haben sich ein paar meiner Kameraden unauffällig vor das Fenster des Fahrers gestellt. Wenn er jetzt zufällig, wie er es schon ein paarmal getan hat, nach hinten schaut, so wird er nichts sehen als ein paar breite Hosenböden. Als wir wieder in eine Serpentine einbiegen und die Straße frei von andern Fahrzeugen ist, sehe ich den großen Augenblick gekommen.

Ich schwinde mich über das etwa 1,50 Meter hohe Verdeck, hänge sekundenlang in der Luft. Zu Ewigkeiten dehnen sich diese Sekunden, da die Füße krampfhaft einen Halt suchen. Das Herz hämmert in rasendem Tempo. Wenn die Tommies vorn mich jetzt bemerken, ist alles aus. Endlich, endlich finden die Füße einen Bolzen, auf den sie sich stützen können. Ich springe ab. Doch noch beim Abspringen sehe ich plötzlich aus der gegenüberliegenden Kurve einen PKW hervorschießen. Ob man mich bemerkt hat? Mit einem Hechtsprung in den Straßengraben, blitzschnell hinter einen Busch kauern — das ist eins. Kaum wage ich zu atmen. Mit jedem Meter, den das Auto näher kommt, klopft das Herz rasender. Da dröhnt der Motor neben mir auf — aber der Wagen fährt vorbei.

Doch jetzt darf es keine Sekunde der Besinnung geben. Von Busch zu Busch, von Baum zu Baum springend, manchmal kriechend, wenn unten auf der Straße gerade wieder ein Wagen vorüberfährt, arbeite ich mich bergauf vor. Als ich nach einer halben Stunde einmal kurz verschauen und auf die Straße zurückschauen, sehe ich unser Krad in einem tollen Tempo die Serpentine hochklettern. Aber bis es den LKW wieder erreicht hat, wird noch einmal eine Viertelstunde vergehen. Diesen Zeitvorsprung muß ich nutzen.

Endlich habe ich eine Bergkuppe erreicht, hinter der ich der Sicht von der Straße aus entzogen bin. Mit weiten Schritten hole ich aus. Es ist ein mühseliger Anstieg in die Berge, denn ich muß sehen, so weit wie möglich von der Straße wegzukommen. Denn hier unten in den südlichen Apenninen spielt sich der Krieg fast nur auf den Straßen ab. Die Unwegsamkeit des Gebirges verbietet von selbst eine Ausdehnung der Kampfhandlungen. So kommt es auch, daß ich an diesem ersten Tag der Flucht nur einmal einem Menschen begegne, einem alten italienischen Bauern mit einem Eselgespann. Er zieht freundlich grüßend

zurück. Ob er geahnt hat, mit wem er es zu tun hat? Wenn der Hunger nicht wäre, könnte der Marsch durch die Berge beinahe genußreich sein. Denn die Sonne strahlt von einem wolkenlos blauen Himmel, und über das Land ist die Farbenpracht des Herbstes gebreitet. Als ich unterwegs an ein paar Apfelbäumen vorbeikomme, stürze ich mich mit Heißhunger auf die Früchte. An die zwanzig Kilometer mag ich an diesem Tage marschiert sein, als ich mir abends in einem Strohschober ein notdürftiges Nachtlager herrichte. Am nächsten Tag geht es wieder bergauf, vergab, immer querfeldein. Kommt ein Dorf in Sicht, so mache ich einen großen Bogen. Wenn nur der Hunger nicht wäre! Er wird immer quälender, zehrt immer mehr an der Kraft. Schließlich halte ich es nicht mehr aus, und ich beschließe, mir auf irgendeine Weise etwas zum Essen zu beschaffen. Schon von weitem sehe ich auf dem nächsten Berg ein paar Gehöfte liegen. Es muß ein ganz abseits gelegenes Bergdorf sein, und da ich keine Straße sehen kann, die zu dem Ort führt, hoffe ich, daß er nicht von englischen Truppen belegt ist. Trotzdem schleiche ich mich vorsichtig an die Häuser heran, aber auch beim Näherkommen kann ich keinen Soldaten entdecken. So gehe ich entschlossen in das Dorf hinein, nachdem ich unterwegs noch einen Bauern gefragt habe, ob „inglesi“ drin seien. Er hat mich wohl kaum verstanden. Als ich zwischen den Gehöften entlanggehe, werde ich von allen Seiten wie ein Wundertier angestarrt. Aber keiner der Bauern versäumt, mich freundlich zu grüßen. Ein biederes, älteres Bäuerlein sieht mir am meisten vertrauenerweckend aus. Auf ihn gehe ich zu und gebe ihm durch Zeichensprache zu verstehen, ob ich etwas zu essen haben könnte. Er nickt mit dem Kopf und bedeutet mir auch, daß ich bei ihm über Nacht bleiben könnte. Mir hat selten ein Essen so gut geschmeckt wie das einfache Mal, das mir die Frau des alten Bauern bereitet. Bauernbrot, Schafkäse und etwas gebratenes Fleisch — heißhungrig schlinge ich alles hinunter. Die Bauern haben hier oben in ihrer Abgeschlossenheit noch nie einen Soldaten gesehen, weder einen deutschen noch einen englischen. Aber da sie mir sagen, daß in den letzten Tagen viel „Bum, Bum“ gewesen sei, kann ich annehmen, daß es nicht mehr sehr weit bis zur Front ist.

Mit frischen Kräften marschiere ich am nächsten Morgen wieder los. Wenn auch an diesem dritten Tag meiner Flucht das Wetter nicht mehr so schön ist und es früh sogar etwas regnet, so beflügelt doch die Hoffnung meine Schritte, noch an diesem Tage oder in der Nacht die eigenen Linien wieder zu erreichen. Wie aber werde ich durch die Linien kommen? Darüber zermartere ich mir schon den ganzen Tag den Kopf, doch ich baue darauf, daß es hier unten gar keine ausgeprägte Front gibt. Es gibt keine Gräben, keine Stellungssysteme, keinen Stacheldraht. Auf und um den Straßen konzentrieren sich die Truppenmassen, während in den unwegsamen Bergen oft meilenweit Niemandsland ist.

Aber beinahe geht doch noch alles im letzten Augenblick schief. Ich marschiere nun auch nachts weiter, denn ich habe keine Ruhe mehr, bis ich wieder bei meinen Kameraden bin. Eine seltsame Unrast peitscht mich immer wieder hoch, wenn ich müde zu werden drohe. Doch als ich beim Marschieren plötzlich auf einen Ast trete, der mit lautem Knacken auseinanderbricht, ruft mich ein englischer Posten an: „Stop! Who's there?“ (Halt! Wer ist da?) Erschreckt fahre ich zusammen, verhalte mich mucksmäuschenstill, wenn auch der Posten ziemlich weit weg zu sein scheint. Noch einmal ruft er sein: „Halt! Wer ist da?“ Aber kein Schuß fällt. Dann höre ich Schritte, die sich in der entgegengesetzten Richtung entfernen. Der Tommy mag geglaubt haben, das Opfer einer Sinnestäuschung geworden zu sein. Vielleicht auch hat er ganz einfach Angst vor nächtlichen Überraschungen gehabt. Wenn er gewußt hätte, daß ich mit einer ebensolchen Angst davor gebangt habe, entdeckt zu werden!

Nun aber ist der Weg frei. Nach zweieinhalbstündiger nächtlicher Wanderung gelange ich auf eine Straße, auf der ich nun weitermarschiere. Nach einer weiteren halben Stunde sehe ich vor mir im Mondschein ein paar Gehöfte liegen. Beim Näherkommen entdecke ich einige Fahrzeuge. Sind es englische, deutsche? Vorsichtig pirsche ich mich heran, nachdem ich festgestellt habe, daß kein Posten dabeisteht. Die Spannung wird fast unerträglich, als ich mich nach den Schildern beuge, die im Mondlicht silbern leuchten. Es ist unmöglich, das Gefühl zu beschreiben, als ich auf allen Fahrzeugen das Zeichen WH lese. Es ist geschafft!

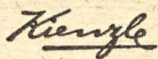


Alte Uhrmacherei um 1600

(Nach einem niederländischen Stich)

Der sparsame Verbrauch von Kohle, Gas und Strom ist eine wichtige Voraussetzung für den Endsieg. Fast ebenso wesentlich ist die Erhaltung unserer Gebrauchsgüter. So auch unserer Uhren, die heute, wie früher, ein kostbarer Besitz sind.

Hüten Sie deshalb Ihre Uhr vor allzu schroffem Witterungswechsel, vor Kinderhänden, vor Stoß und Fall. Versuchen Sie auch nicht, etwaige Schäden selbst zu beheben.

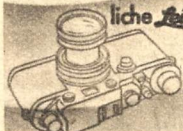


Kienzle-Uhren — heute noch wertvoller

Wenn die Alarm-Sirenen ertönen

Ruhe bewahren und doch schnell handeln!

Nehmen Sie außer Ihrem Luftschutzgepäck auch Ihre beste Freundin, die *Leica*-Kamera mit in den Schutzraum. Die *Leica* ist klein und wird niemand stören. Sie aber beruhigt es, denn Sie haben Ihre wertvolle, heute unersetzliche *Leica* gesichert.



Ernst Leitz · Optische Werke



immer ein Zeichen für photographische Wertarbeit

LÖWE RADIO
LÖWE RADIO
jetzt
OPTA RADIO
OPTA RADIO
OPTA RADIO

1091

Ungestörte Arbeitszeit
heutzutage
Notwendigkeit.

Kleine Verletzungen halten die Produktion nicht auf; dafür sorgt schon **Hansaplast**. Dieser blutstillende Schnellverband ist jederzeit gebrauchsbereit und leicht anzulegen.

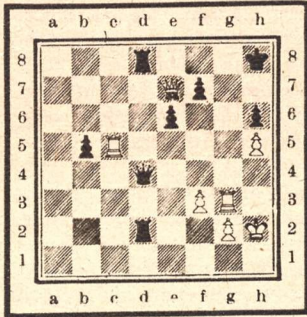
Hansaplast
verbindet Wunden in Sekunden!
... wenige cm erfüllen den Zweck.

Klug überlegen, wie man's richtig macht!
Gelegentlich an das Alter denken, ist nützlich, und dabei die Vorteile einer Lebensversicherung bedenken, zeugt von praktischem Sinn. Die Lebensversicherung schafft die Versorgung im Alter und sichert die Zukunft von Frau und Kindern, weil sie die volle Auszahlung der Versicherungssumme bietet, wenn das Schicksal es fordert.

Vater denkt an Dich, wenn ...
... er darauf aufpaßt, daß im ganzen Haus morgens keine Minute zu spät entdunkelt und ebenso am Abend nicht zu früh verdunkelt wird. Denn auch auf diese Weise kann Kohlenklau unschädlich gemacht werden. Gewiß, das täglich eingesparte Quantum ist nur eine Kleinigkeit, aber diese Kleinigkeiten summieren sich, wenn man bedenkt, daß der eiserne Sparwille der Heimat ja für 20 Millionen Haushalte gilt. In jedem Haushalt täglich nur 2 Minuten Stromersparnis ergibt schon eine Summe von 40 Millionen Stromminuten, die der Rüstungsindustrie — und damit Dir und Deinen Kameraden zusätzlich zugeführt werden können!
Mach auch Du in Kleinigkeiten Jagd auf Kohlenklau!
Jawohl, auch Du als Soldat kannst Kohlenklau bekämpfen. Erst Deine Sorgfalt mit Waffen, Munition und Ausrüstung bringt Kohlenklau endgültig zur Strecke und macht die vielen kleinen Einschränkungen der Heimat sinnvoll.
Danke daran:
Die Heimat hat ihn längst durchschaut, Paß auf, daß er bei Dir nichts klagt!

Mehr Glanz ins Heim!
Ja — nach dem Kriege — mit SEIFIX für die Fußböden und Dr. Thompson's Schwanz-Pulver zum Waschen und Putzen.
Jetzt heißt es: Böden einfach sauber halten, Wäsche besser einweichen und spülen!
Glänzende Schuhe aber nach wie vor durch Pilo! Stets hauchdünn und sparsam aufgetragen, gibt Pilo lange Lebensdauer.

Die Kehrseite



Unsichere Königstellung

In der abgebildeten Stellung (Weiß: Kh2, De7, Tc5, Tg3, Bf3, g2, h5. Schwarz: Kh8, Dd4, Td2, Td8, Bb5, e6, f7, h6) ist Weiß am Zuge. Das naheliegende Wegnehmen des f-Bauern wäre ein Fehler wegen 1... Dd4xh4+ 2. Tg3-h3 Td2xg2+ nebst Td8-d2+ usw. Andererseits droht Schwarz mit Td2-d1 selbst zum Angriff zu kommen. Wie spielt Weiß am stärksten?

Rahmenkreuzworträtsel (Nachahmung nicht gestattet)

Das innerhalb des Rahmens dargestellte Kreuzworträtsel ist wie üblich zu lösen. Von jedem erratenen Wort wird ein Buchstabe auf den Rahmen übernommen, und zwar gibt die erste Zahl hinter den Wortbedeutungen jeweils an, der wievielte Buchstabe des betreffenden Wortes zu wählen ist und die zweite bezeichnet das Rahmenfeld, in das dieser Buchstabe einzusetzen ist. Zum Schluß ist auf dem Rahmen rundherum — unter Einschuß der bereits vorhandenen Buchstaben — ein Spruch zu lesen.

1	2	E	3	4	E	5	6	N	7	8
28	1	2		3				4	5	9
U	6			7		8				D
27			9			10				10
26			11				12			11
E	13	14				15			16	H
25		17			18					12
24	19			20				21		13
N	22					23				I
23	24						25			14
22	21	C	20	19	A	18	17	N	16	15

Bedeutung der einzelnen Wörter: a) von links nach rechts: 1 Wappenvogel (1, 8); 3 Oasengruppe in der Sahara (3, 28); 6 Aussprachezeichen (3, 6); 8 Haustier (3, 21); 9 griechische Göttin (2, 12); 11 astronomisches Instrument (2, 5); 13 Röhricht (4, 13); 15 weiches Metall (3, 11); 17 Tierwaffe (6, 14); 20 Genußmittel (1, 25); 22 Ausguck (3, 4); 23 fertiges Insekt (2, 2); 24 Religion (2, 15); 25 Spottname des Nordamerikaners (1, 20); b) von oben nach unten: 1 Stern (4, 1); 2 exotischer Vogel (1, 27); 3 strenger Richter (4, 16); 4 Getrümmer (4, 9); 5 Stammvater (3, 17); 7 Auftrag (3, 26); 10 Sinnbild (1, 18); 11 Sportgerät (2, 23); 12 männlicher nordischer Vorname (1, 22); 14 Ton (5, 24); 16 Sprechweise (5, 19); 18 Befestigungsmittel (1, 7); 19 Türkename (3, 3); 21 türkischer Befehlshaber (2, 10).

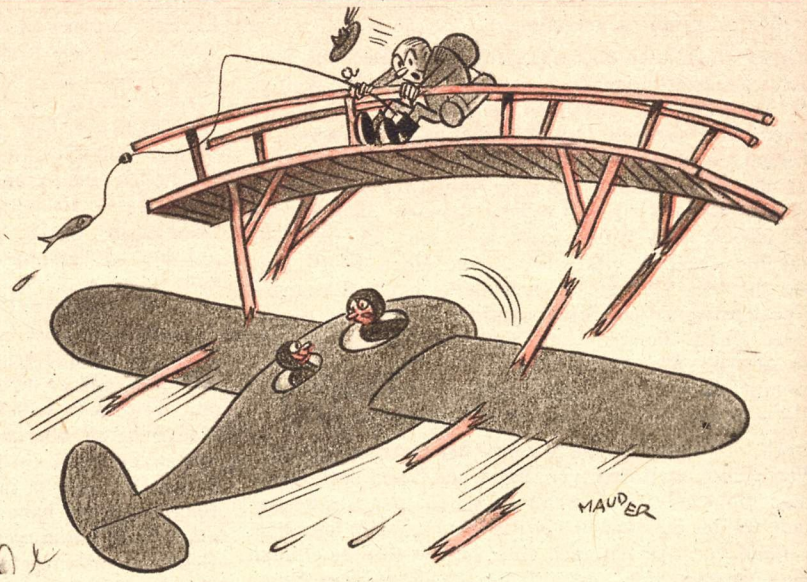
Kopfwechsellrätsel

Tand — Fuge — Pose — Kantel —
Achse — Pacht — Enge — Prise —
Orion 56982

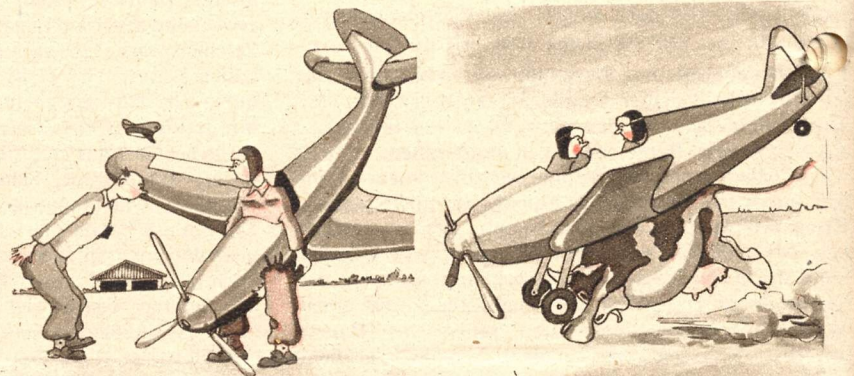
Von jedem der vorstehenden Wörter ist der erste Buchstabe durch einen anderen zu ersetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Bei richtiger Lösung nennen die neuen Buchstaben, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, ein Musikinstrument.

Auflösungen

„Unsichere Königstellung“: Weiß: Kh2, De7, Tc5, Tg3, Bf3, g2, h5. Schwarz: Kh8, Dd4, Td2, Td8, Bb5, e6, f7, h6. Harmonika.
Kopfwechsellrätsel: Hand, Auge, Rose, Sonne am schönsten auf (Volksmund).
21 Aga. — Rahmen: Im eigenen Land geht die 12 Ole, 14 Iktus, 16 Idiom, 18 Letim, 19 All, 4 Künig, 5 Ahn, 7 Mandat, 10 Emblem, 11 Ger, 24 Islam, 25 Sam. — b) 1 Atair, 2 Ara, 3 Kato, 15 Biel, 17 Kralle, 20 Tee, 22 Lug, 23 Imago, 6 Trema, 8 Kuh, 9 Ate, 11 Gnomon, 13 Ried, Rahmenkreuzworträtsel: a) 1 Aar, 3 Kutra, Eliskases vor Jahren eine Partie gegen Holz ähnliche Weise gewann der deutsche Meister 2. Dd7-f6+ Kh8-h7 3. Df6-g7 matt. Auf Bauer auf d3, so bleibt der Td8 ungedeckt) 2. Dd7-f8+ und 3. Df8-g8 matt. Nimmt der Dd4 x d5 (Der Turm kann nicht schlagen wegen Dame und dem Td8 unterbrochen) 1. ... wird die Verbindung zwischen der schwarzen 1. Tc5-d4! (Durch diesen überraschenden Zug Td2, Td8, Bb5, e6, f7, h6 Weiß gewinnt. — Tc5, Tg3, Bf3, g2, h5. Schwarz: Kh8, Dd4, Td2, Td8, Bb5, e6, f7, h6) ist Weiß am Zuge. Das naheliegende Wegnehmen des f-Bauern wäre ein Fehler wegen 1... Dd4xh4+ 2. Tg3-h3 Td2xg2+ nebst Td8-d2+ usw. Andererseits droht Schwarz mit Td2-d1 selbst zum Angriff zu kommen. Wie spielt Weiß am stärksten?

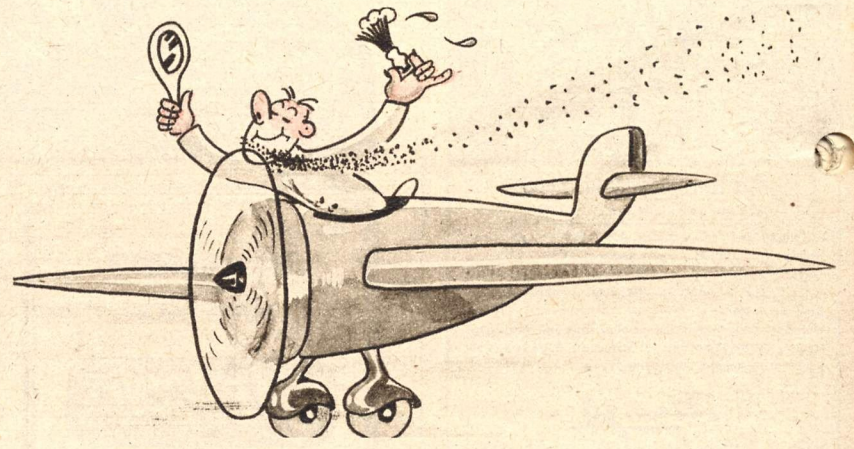


„Max, du hast die Wette gewonnen, die Brücke ist wirklich zu eng!“



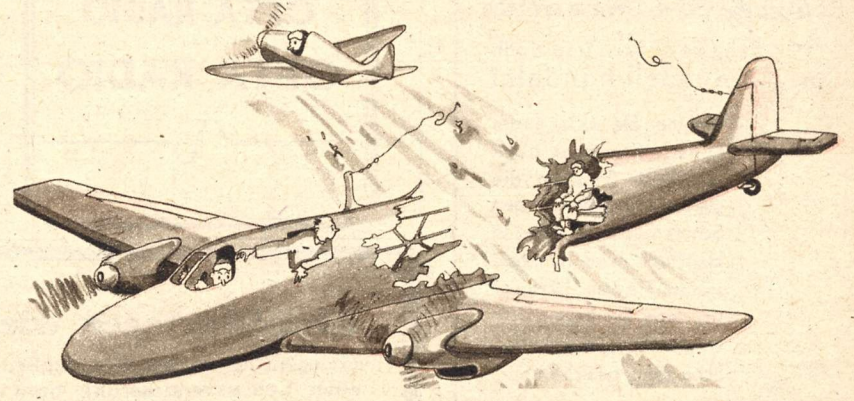
„Es tut mir sehr leid, aber ich habe das Fahrgestell nicht mehr rechtzeitig herausbekommen!“

„Weiß der Teufel, wie lange die Karre heute wieder zum Ausrollen braucht!“



Der Selbstrasierer

Zeichnungen Schlaak (3), Mauder (1), Weidler (1)



„Nimm das Gas noch einen Zahn zurück — gleich ist Otto wieder da!“

Was ist das



Ein Landsar hat es sich bei dem Verlegen eines Bekleidungsragers besonders bequem gemacht. Um nicht erst mit allen Stiefeln drei Stockwerke hinunterlaufen zu müssen, läßt er Stiefel auf Stiefel in hohem Bogen durchs Fenster auf den Hof wandern, wo sie auf einer ausgedrehten Zeltbahn landen.