

NUMERO 3 / BERLIN, 10 DE FEBRERO DE 1942

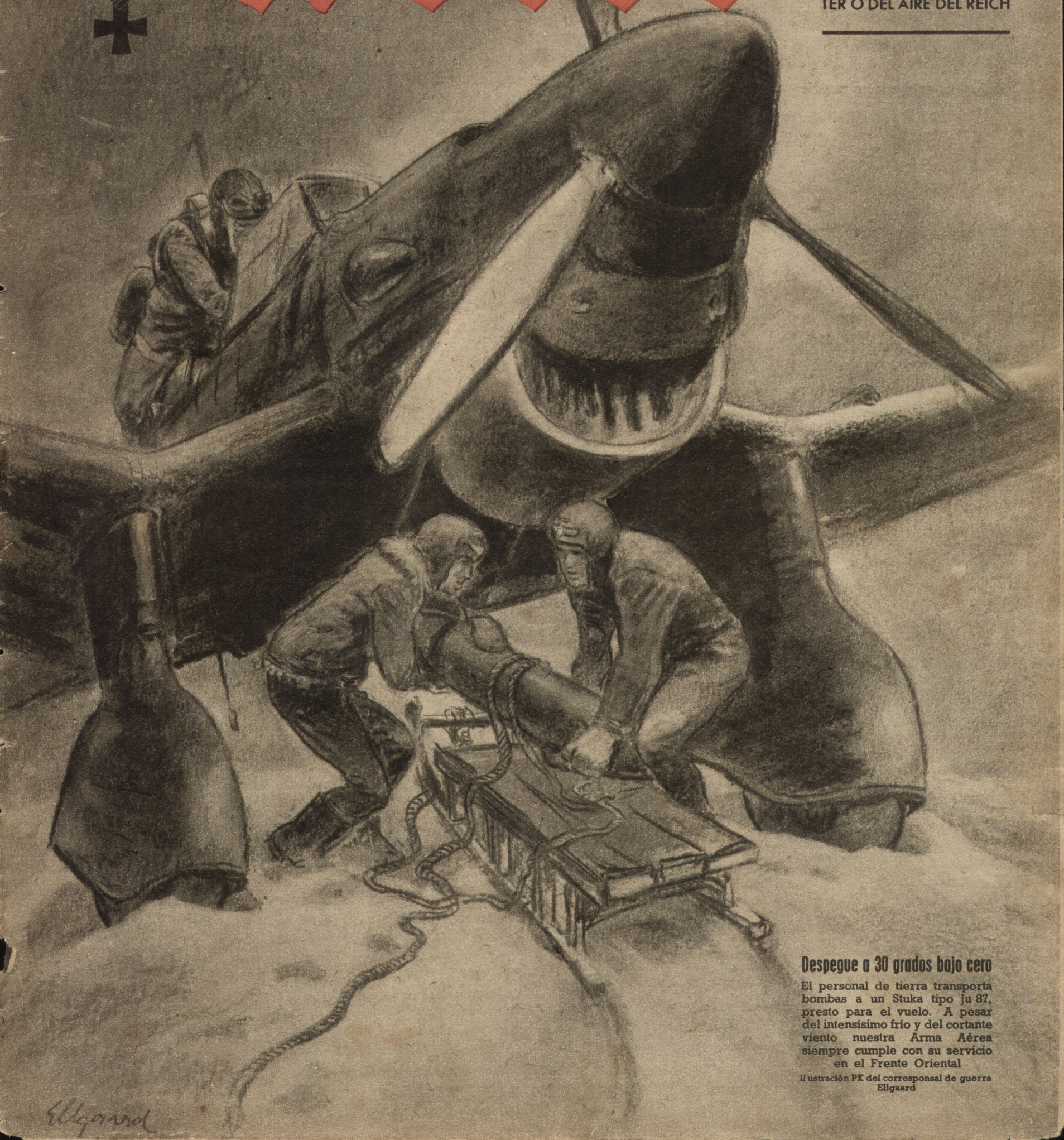
Der

Adler



España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Despegue a 30 grados bajo cero

El personal de tierra transporta bombas a un Stuka tipo Ju 87, presto para el vuelo. A pesar del intensísimo frío y del cortante viento nuestra Arma Aérea siempre cumple con su servicio en el Frente Oriental

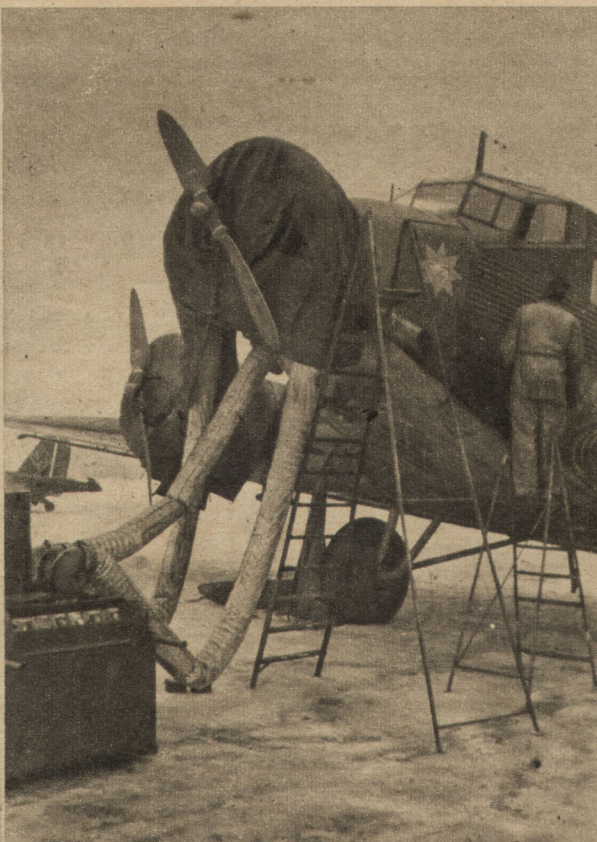
Ilustración PK del corresponsal de guerra Ellgaard



En el viento he

Aviones de trans

Vuelo sobre las estepas nevadas de la Unión Soviética. Sin inmutarse el piloto de un Ju 52 continúa su rumbo. El frío no le puede hacer nada en su asiento de mando puesto que la cabina del aparato dispone de buena calefacción



La escarcha y el frío intensísimo no debe impedir al personal de tierra, ocuparse de sus aparatos que se encuentran a la intemperie. Los motores están empaquetados y bien protegidos. Con aire caliente son calentados, para que en cuanto llegue la orden de vuelo estén en condiciones de arrancar inmediatamente. — Foto de la izquierda: Con dedos entumecidos por el frío, que casi ni aún los guantes pueden hacer entrar en calor, se realiza la difícil tarea del cambio de motor con la misma precisión y responsabilidad como si hiciera buen tiempo. — Foto de la derecha: Con la "Buena Estrella" y el "Cerdito de la Suerte" que son los emblemas del grupo de transporte, los aviones efectúan, apesar del invierno del Este, su servicio con toda normalidad



Un Ju 52 se desliza sobre la infinita nieve para despegar. La nieve está por completo helada, pudiendo despegar por lo tanto sin gran dificultad el avión de transporte que va cargado hasta el máximo



lado del Este

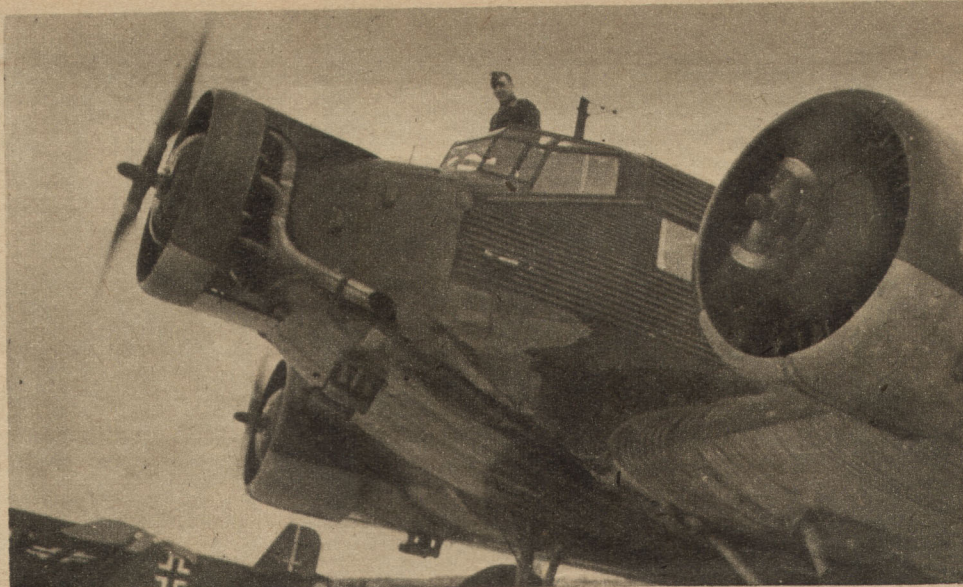
porte en acción

El viento helado del Este azota cualquier base aérea del frente oriental. Es un frío seco, severísimo, que petrifica toda vida. A pesar de ello reina gran ajetreo en el amplio campo de aviación cubierto por la nieve desde la mañana a la noche. Aviones de transporte despegan y aterrizan, el personal de tierra cumple infatigablemente con su difícil y responsable servicio. Cambian y revisan los motores, válvulas deben ser reemplazadas y tuercas apretadas. Estos hombres saben, que la vida de sus camaradas depende del buen funcionamiento de los aparatos que les están encomendados. Especialmente ahora en el invierno, que trastorna muchas veces el abastecimiento de las tropas del frente, debido a las dificultades reinantes para los vehículos y camiones, el servicio del Ju 52 tiene una capital importancia

Fotos PK del corresponsal de guerra Trapp (Wb)



En las altas horas de la madrugada, mientras aún el aeródromo continúa envuelto en una oscuridad completa, el comandante recibe el primer parte meteorológico para sus acciones. Lentamente empieza a clarear en la base (Foto derecha). El soldado de guardia ha cumplido con su servicio, pronto llegará el relevo, una habitación caliente desentumecerá sus miembros



Los motores cantan su atronadora canción. Día tras día estos aviones de transporte deben estar prestos para el vuelo, ni aún siquiera en el invierno por muy duro que este sea conocen el descanso





Un aspecto de la impresionante fiesta: Un camarada lee en voz alta de una poesía sobre el matrimonio



Mientras los camaradas están formados, se efectúa el casamiento solemne y sencillo ante la mesa adornada con flores y el pabellón de guerra del Reich



El novio y en adelante el marido firma los papeles de rigor. Al mismo tiempo, la novia en la lejana patria se ha convertido con su firma en su esposa

Fotos Rob. A. E. Bauer

Abajo: El jefe de la unidad no se ha privado de llevar a cabo la íntima boda y ahora estampa su firma en el acta que decide el destino de los nuevos cónyuges



Solemnemente suenan las palabras a través del acantonamiento que por poco tiempo ha recibido un carácter de fiesta



Un brindis a la salud de la joven pareja. El recién casado es festejado con un buen trago

El ojo mágico

Posibilidades de la investigación fotoaérea

Por el Dr. Paul Karlson

El 2 de febrero cumple 70 años el Dr. Max Gasser, un propulsor de la fotogrametría aérea alemana. Desde los dirigibles del conde Zeppelin sacó las primeras fotografías aéreas y fundó en 1909 la sección "Alemania" de la Sociedad Internacional de Fotogrametría, de la que ha nacido la actual Sociedad Alemana de Fotogrametría. A Max Gasser, que ha tenido influencia decisiva en el desarrollo de los aparatos de fotografía aérea, se debe que la fotografía aérea alemana haya conquistado un lugar destacado en numerosos campos de la técnica y de la investigación. Este artículo de nuestro colaborador el Dr. Karlson estudia el amplio terreno que está unido inseparablemente a la obra del Dr. Gasser

Volar significa velocidad, no hay quien lo discuta. Desde un principio, los propulsores han previsto que el futuro tráfico aéreo, todavía soñado, se efectuará con una rapidez que debía ser siempre inaccesible a los vehículos ligados a la tierra y arraigados al terreno con todos sus obstáculos. Pero velocidad significa superficialidad, ¿no lo hemos oído ya bastantes veces? No se le discute al aviador la posibilidad de formarse grandes ideas magníficas y de ver pasar debajo de él paisajes en variedad caleidoscópica; no obstante se le reprocha falta de exactitud, se opina que vida es sólo un inquieto paso rápido por encima de las cosas; la tierra quiere ser explorada para darse verdaderamente a conocer. Esta querella tiene aproximadamente tanto valor como la pregunta de si el alcohol debe emplearse para beber o para dar friegas. El reumático y el bebedor no podrían llegar a un acuerdo sobre ello, pero nosotros, que no somos ninguna de las dos cosas — o las dos —, consideramos útiles las dos finalidades, según el estado de cosas. No se excluyen recíprocamente, sino se complementan, y del mismo modo ocurre en nuestro caso. No se trata de la fotografía aérea o de la exploración del suelo, las dos cosas deben completarse una a otra.

Se ha dicho que la batalla de Skagerrak hubiera seguido otro curso, si ya entonces hubiese existido un reconocimiento aéreo sistemático y si el único avión de la Marina que fué destacado no hubiese tenido que descender al cabo de media hora a causa de averías del

motor. Tales juicios son fáciles de emitir retrospectivamente. En realidad, los militares consideraban muy divertidos los "aeroplanos" antes de la guerra mundial de 1914/18, pero los tenían por aparatos completamente inútiles y a los "aviadores", por locos más o menos inofensivos, y ni siquiera se atrevía uno a pensar en fotografías aéreas utilizables táctica o estratégicamente. A los esfuerzos del alférez Fink — "el Fink fotoaéreo" — se debe que el reconocimiento aéreo se impusiera con todo en el Ejército a partir de la primavera de 1915. El cambio técnico decisivo se remonta a Oskar Messter, el padre de la industria cinematográfica alemana, que en esta época construyó los primeros toposeriógrafos y los puso en servicio en el frente de Flandes. En el año 1915 construyó Gasser el proyector doble, que permite aprovechar estereoscópicamente fotografías aéreas y transformarlas en mapas con curvas de nivel. Tan sólo con los toposeriógrafos, es decir, con cámaras de películas totalmente automáticas se pudieron obtener vistas ininterrumpidas de toda una faja de terreno, que fuesen apropiadas para la elaboración de planos y mapas fotoaéreos. Hasta el final de la guerra mundial de 1914/18 se fotografiaron por las "secciones toposeriógrafas" más de siete millones de kilómetros cuadrados y se vigilaron los frentes continuamente desde el aire.

Hoy es inconcebible una guerra sin reconocimiento aéreo. Los "ojos de la Fuerzas Armadas" están en todas partes. Desde muchos kilómetros de altura

Esto no es un paisaje de nubes y tampoco un campo de hielo atravesado por canales en la inmensidad de las regiones árticas, sino el dibujo de una alfombra, tal como lo ve el gato desde la altura de sus ojos

Fotos. Hansa Luftbild (3), Hauptbildstelle RLM (permítase la reproducción con los nos. 14633/38 y 3304/37/10), Archiv Carl Troll ("Luftbildplan und ökologische Forschung")



Desde su punto visual mucho más elevado, el ojo humano percibe la alfombra como una fotografía aérea, comparado con el campo visual de un gato. Lo ve "desde arriba" en todas sus relaciones, su dibujo y sus colores



La "gran muralla peruana", al Norte del valle de Santa, en el Perú central. Esta muralla prehistórica procedente de la época de la civilización chimi, fué descubierta en 1931 desde el avión por la expedición Shippee-Johnson-Peruvian. Mientras su observación desde el suelo ofrece dificultades, se manifiesta claramente a lo lejos en la fotografía aérea con su curso sobre montañas, valles y ríos

dominan simultáneamente centenares de kilómetros cuadrados y penetran miles de kilómetros detrás del frente enemigo. Frente a la mirada dirigida verticalmente hacia abajo fracasa toda clase de defensa corriente y ante la rapidez del avión son impotentes los movimientos de tropas por repentinos que sean. Día llegará en que se escriba la epopeya de la labor callada, tenaz y en aislamiento, de los aviones de reconocimiento, apenas apreciada hoy todavía por la opinión pública.

Este es el lado del que el soldado de la Aviación y del Ejército conoce la fotografía aérea. Entretanto las tareas y posibilidades de la fotografía aérea alcanzan mucho más, pues en las cámaras métricas de precisión poseemos un verdadero ojo mágico, cuya capacidad raya en los maravillosos. La superioridad del avión es tres veces mayor que toda posibilidad de exploración desde el terreno. Primero la incomparable rapidez, después la ilimitada libertad de movimiento, la independencia de todo obstáculo terrestre, y por último, cosa al parecer natural pero de la mayor importancia, la mirada desde un punto de vista más elevado. Un conocido fotógrafo aéreo ha explicado ya una vez esta última ventaja mediante una bella comparación: Es verdad que si un gato contempla una alfombra, reconoce el tejido y la estructura de los hilos, pero el dibujo se le presenta desfigurado y confuso. Tan sólo desde el "punto de vista elevado" de las personas se ordenan las manchas de color, antes incomprensibles y sin relación, para convertirse en un dibujo con armonía. Sí, sólo a vista de pájaro se manifiesta el rostro de la tierra en sus rasgos verdaderos y grandiosos. Las ranuras y protuberancias sin importancia, las insignificantes irregularidades y perturbaciones, las intersecciones y desfiguraciones perspectivas pasan a segundo término y el paisaje se extiende bajo nosotros como un cuadro claro y ordenado. Mediante la fotografía aérea, el geógrafo y geólogo pueden reconocer de un modo singular la estructura de una región, su constitución y su carácter. Pero además de ello, se ha logrado, gracias a largos decenios de dura labor por un pequeño círculo de hombres entusiastas, utilizar directamente las fotografías aéreas para la elaboración



Pueblo alineado o "circular" (como en la foto izquierda) — esto puede determinar de una sola mirada hacia abajo el ocupante de un avión. ¿Quién de los caminantes de la tierra podría comprobarlo a primera vista? Aquí se abren grandes posibilidades a la colonización moderna

variada, pero siempre dentro de lo natural; un individuo de esta nueva ciencia podría decir al mirar un ramillete de flores agrestes, la región de Alemania en que fueron cogidas. Así, pues, la fotografía aérea nos muestra siempre el revestimiento vegetal de la tierra. Pero si se contempla con estos ojos recién ejercitados, se ve lucir débilmente el suelo, por decirlo así, entre el revestimiento. Diferencias de irrigación, de las rocas y del suelo se expresan visiblemente en la vegetación. Por ejemplo, en el África del Sur, se pudo comprobar desde el aire, donde hay capas de rocas cuprosas, puesto que en estos puntos el suelo es más salino y allí se interrumpe el típico "bosque seco". En la Nueva Guinea y en Borneo se han descubierto del mismo modo regiones petrolíferas y en otras partes se comprobaron minas de oro y radio por medio de la fotografía aérea.

Si el ojo mágico de la cámara aérea nos enseña a mirar debajo de la tierra, en la verdadera acepción de la palabra, y a descifrar desde el aire

de mapas. Bajo el punto de vista óptico, métrico y fotoquímico se perfeccionaron las cámaras fotográficas, se amplió la teoría de la fotogrametría y por último se han creado aparatos de aprovechamiento que son una verdadera maravilla de la técnica de medida. Hoy es posible pasar casi inmediata y automáticamente las fotografías a un mapa, con exactas curvas de nivel. Una labor que antes requería años, puede efectuarse ahora en el mismo número de semanas y la exactitud no cede a la de la antigua agrimensura. Incluso el nuevo mapa básico del Reich se dibuja según fotografías aéreas en su gran escala de 1:5.000.

Con ello se muestra ya que el avión no sólo está indicado en regiones desiertas, desconocidas e inhospitalarias, sino también en regiones industriales densamente pobladas, donde las condiciones de edificación cambian rápida y continuamente. Hoy es inconcebible un proyecto de urbanización o colonización sin fotografías aéreas y también al trazar las autopistas del Reich precedió una detenida exploración desde el avión. Muy importante es la fotografía aérea en las aguas bajas de las costas del Mar del Norte, donde falta cualquier punto de vista elevado y toda orientación; piénsese en los trabajos de roturación de terrenos en la costa del Schleswig-Holstein, efectuados en gran envergadura. Sólo ella puede abarcar en su continuo cambio la influencia de las mareas, el curso de la corriente, la sedimentación de arena y de cieno detrás de diques y malecones. — Pues la fotografía aérea es justamente más, mucho más que un mapa. A aquel que sepa leerla con afición, revela mucho más que las condiciones puramente geométricas de la región reproducida; muestra el paisaje lleno de vida en toda su dinámica, su origen y su desarrollo orgánico. El guardabosque, por ejemplo, ve no sólo donde están situados los bosques y su tamaño. Después de cierta costumbre, puede reconocer la clase del arbolado y distinguir entre árboles de fronda y coníferas, máxime cuando se retiene en la fotografía el colorido otoñal, e incluso puede fijar la altura de los árboles en cuanto observa estereoscópicamente las fotografías. El "guardabosque aéreo" será pronto una cosa natural, sobre todo en los nuevos territorios del Este.

La nueva ciencia de la investigación ecológica del suelo nos ha hecho ver que cualquier paisaje natural no es un producto casual. Sobre determinados suelos, bajo determinadas condiciones climáticas se reúnen también determinadas agrupaciones de plantas, árboles, arbustos y hierbas en mezcla

la estructura geológica del suelo, no con ello está agotado todavía su arte. También la arqueología y la ciencia prehistórica han podido obtener conocimientos muy sorprendentes y grandiosos. Sobre el desierto de Mesopotamia, aparentemente vacío e intacto por completo, un aviador distingue repentinamente a través de la capa de arena movediza de medio metro de espesor, los restos de antiguas vías y colonias, hace tiempo en ruinas; en su vuelo sobre las altas cumbres del Perú, muy articuladas, ven investigadores una grandiosa construcción, una muralla que pasa por el país en una extensión de 60 kilómetros, elevándose sobre valles, colinas y ríos; sobre el terreno tienen que hacer más tarde grandes esfuerzos para volver a encontrar la muralla que antes se distinguía perfectamente. Y en los vuelos sobre los dibujos cuadrangulares de los campos del Norte de Alemania se revela continuamente al ojo lleno de asombro un dibujo con puntos claros y oscuros, oculto debajo y de disposición parecida: términos municipales de la época precristiana, que se denotan por el variado colorido del suelo.

En abnegada labor aislada, la "arqueología fotoaérea" ha investigado estas maravillosas revelaciones. Ahora sabemos que los árboles no nos dejan ver generalmente los bosques en la tierra. ¿Cómo podíamos hacerlo de otro modo? Los detalles son demasiado desconcertantes, demasiado distintos los colores,



La muralla prehistórica del Maiden Castle, Dorset. La vista oblicua hizo perfectamente visible este bellissimo castillo inglés mediante el efecto de las sombras. También en el campo de la investigación prehistórica revela la fotografía aérea importantes secretos



En medio del bosque, el aviador descubre líneas en forma de surco, que se destacan de su ambiente, como una muralla. Se trata aquí de un antiguo castillo, ya cubierto casi enteramente por la vegetación, en las inmediaciones de Tréveris, cuyo contorno sólo puede reconocerse claramente desde la altura

las líneas, las pequeñas ondulaciones del suelo. Tan sólo desde la altura se ordenan los detalles para formar el cuadro de conjunto y se reconocen las grandes estructuras. De varias maneras pueden manifestarse las cosas ocultas. Ligeras elevaciones del suelo — poco características desde la tierra — se hacen ver por la mañana y por la tarde a baja altura del sol con la proyección de su sombra, parecido también a las más pequeñas irregularidades de una calle que resaltan plásticamente por la noche a la luz de los faros de un auto. Otras construcciones antiguas pueden reconocerse por el distinto colorido del suelo, p.ej., si el suelo húmedo se oscurece o si en alguna parte se hace visible repentinamente un trozo de suelo calizo. Al habitante de la tierra le parece esto sólo una mancha casual, mientras el aviador suele descubrir tal vez la planta de una antigua casa de labor, hace tiempo en ruinas.

Y por fin vuelven a entrar en juego nuestros antiguos y fieles auxiliares, las plantas. Si en alguna parte una muralla en ruinas, cubierta de tierra desde hace ya siglos, está en la profundidad del terreno, los cereales germinarán sobre ella más tarde y más escasos que al lado. Antiguas tumbas o maderamen podrido ofrecen por lo contrario, aun cuando haga largo tiempo que han sido allanados, condiciones de vegetación más favorables y se dan a conocer mediante una vegetación más abundante. Este efecto se evidencia más si las plantas brotan precisamente del suelo y todavía no son demasiado altas. Así, pues, todos los años vuelve a salir a la luz el cuadro de lo que hace tiempo dormita en el suelo. Claro está que hace falta mucha experiencia, mucha inteligencia y mucha facultad intuitiva para distinguir lo auténtico de lo casual. Pero el que lo logra, dirige una mirada al pasado, tal vez a través de los siglos. Y esto no es seguramente el empleo más provechoso de lo que es capaz la fotografía aérea, pero sí la mayor de las maravillas que nos depara el moderno ojo mágico.



Una bomba de gran calibre

Con el esfuerzo de todos se carga la bomba en el avión.
Poco después este proyectil se precipitará sobre el
enemigo en forma destructora

Foto Dr. Franz

El Continente destronado

El salto de Australia a la guerra del Pacífico / Por Wolf Schmalfuss

El quinto continente no quiere pasar tampoco en esta contienda por quinta rueda del carro de la guerra anglosajón. Ya en 1915, los "Anzacs" (Australian and New Zealand Army Corps) tuvieron que cubrir con sus cuerpos bajo la consigna anglosajona de la "salvación de la civilización amenazada", tan engañosa en su época como hoy, la gloriosa retirada de las formaciones inglesas después del fracaso de la aventura de Gallipoli puesta en escena por Winston Churchill, entonces Primer Lord del Almirantazgo británico, como otra vez por orden de Churchill en el Mar Egeo — en Grecia y en Creta — durante la primavera de 1941. Y al igual que hoy en el Africa del Norte, la flor de la juventud australiana y neozelandesa tuvo también entonces que sacrificarse en el Oriente medio por los imperialistas londinenses. De todos los pueblos auxiliares de Inglaterra, Australia pagó relativamente el mayor tributo de sangre en la guerra mundial. Esta trágica ambición parece haberse convertido ahora en una especie de tradición australiana, a pesar de que no han faltado violentas protestas por parte de la población de Australia. Este país, que según el acertado juicio de un ingenioso trotamundos se compone de "grandes ciudades con alarde de oro, soledad y rebaños de ovejas", está lleno realmente de curiosidades. Australia es por decirlo así un continente vacío, puesto que en 7,7 millones de km² de superficie continental y 1,1 millones de territorio insular viven 7 millones escasos de personas, es decir, ni siquiera tanto como sólo en Londres y ni siquiera corresponde un habitante por kilómetro cuadrado de suelo australiano. El 40 por ciento aproximadamente de este quinto continente es territorio de la Corona, del que todavía no se ha tomado posesión o está sin aprovechar. ¡La Gran Alemania tendría cabida por lo menos diez veces y Europa, casi tres cuartas partes en el territorio australiano! El 75 por ciento aproximadamente de la población total australiana vive en las grandes ciudades marítimas. Solamente Sydney y Melbourne, estas dos modernas ciudades de más de un millón de habitantes, llenas de vida elegante e intensa actividad, cobijan a la tercera parte de todos los australianos y aun cuando estas dos vecinas rivales son citadas casi siempre de un aliento, las separan en realidad más de 800 kilómetros de bosques. Se



Apertura de un período de legislatura del Parlamento de Victoria, que se efectúa, con mucho espectáculo según el ceremonial inglés. Desde el 1.º de enero de 1901, el continente australiano constituye un dominio británico que está integrado por seis Estados federales. El Senado y la Cámara de Representantes forman el verdadero Gobierno, a cuyo frente está un Gobernador general nombrado por el Rey de Inglaterra. Cada uno de los Estados es autónomo en cuanto a los asuntos interiores, disponiendo para este objeto de parlamentos y gobernadores propios. — Foto superior: La lana figura en primer lugar en la vida económica de Australia. Esta carretera conduce de Sallarát a Melbourne y denota en plena temporada de subastas de ovejas, que uno se encuentra en el país más "rico en ovejas" del mundo. Fotos A. P. (a), Mapa Eigenes



han escrito ya libros voluminosos sobre las curiosidades y contrastes de este novísimo continente; el 26 de enero de 1942 hizo sólo 154 años que los primeros colonizadores británicos, en su mayoría presidiarios, desembarcaron en el punto de origen de la actual ciudad cosmopolita de Sydney. Nos limitaremos por lo tanto al terreno político e intentaremos descubrir los motivos que condujeron al funesto salto de Australia a la guerra desencadenada actualmente en el Pacífico y con ello también a un cambio decisivo de este continente situado al borde más extremo de los campos de tensión política mundial.

Del hecho de que la mayoría de los colonos británicos que pisaron por primera vez suelo australiano fuesen presidiarios, está expuesta Australia en general a la mala reputación de ser una "primitiva colonia de criminales". Pero en aquel tiempo (1788), según las leyes puritanas y crueles medievales de la metrópoli inglesa, que además se hallaba en medio de los disturbios sociales de la revolución industrial y sentía las repercusiones de la guerra de la Independencia norteamericana, se deportaba muy fácilmente en calidad de penado a las colonias penitenciarias de Ultramar por los más leves delitos o por razones políticas, cuanto más que las prisiones inglesas estaban llenas. De tal suerte, Australia se consideró en parte hasta el año 1868 como colonia penitenciaria. Estas desgraciadas circunstancias históricas han tenido sin embargo una reacción que han puesto un sello expresivo a todo el desarrollo de este mínimo continente en todos los recintos de la vida y labor humanas: el australiano se hizo más inglés que el propio inglés. El puritanismo y un arrogante punto de vista dominador por ser heredero consanguíneo anglosajón tropezaron con inmensas fuentes de riqueza y, en defensa contra nacientes complejos de inferioridad, produjeron la ambición inquebrantable de efectuar a toda costa una estricta "política del hombre blanco". En el curso de 150 años, los habitantes primitivos (bosquimanos) fueron reducidos de 1 millón a 55.000 cabezas por una política colonial sin escrúpulos; tienen que vivir en reservaciones y no pueden ocupar cargos públicos. Para los individuos de color hay una prohibición terminante de inmigración, y a los blancos, si no traen consigo capital, se les dificulta la inmigración y su establecimiento. Así, pues, no es extraño que los

obreros blancos de Australia sean los mejores pagados del mundo y que las ricas fuerzas económicas del país — sobre todo en la zona tropical norte —, apenas puedan ser aprovechadas. Es por eso que los sindicatos y el partido laborista desempeñan un papel decisivo en la vida pública de Australia. La Confederación de Australia, integrada por seis Estados aislados, que el año 1901 fué admitida en calidad de "Commonwealth of Australia" (Dominion) en el Imperio británico, permaneció despoblada. Pero el ambicioso objetivo político había sido alcanzado al obtener el estatuto de dominio y borrada oficialmente la mácula de colonia de criminales. Y con ello comenzaron en la patria primitiva de los monstruos marsupiales, los saltos políticos que recuerdan el agudo dicho berlinés que se burla de los que dan "grandes saltos con la bolsa vacía", llamándoles "canguro". La misma capital federal Canberra es el mejor testimonio, pues con la construcción de esta sede del Gobierno australiano situada a medio camino entre Sydney y Melbourne, se dió comienzo el año 1912 a un proyecto de construcción con enormes gastos y de estilo norteamericano sobre un área del tamaño de la ciudad de Leipzig (750.000 habitantes); prevista para sólo 30.000 habitantes, ni siquiera pudieron asentarse hasta hoy 10.000 australianos con ayuda de un truco de propaganda en esta "ciudad de la Bella Durmiente del Bosque" que nunca se terminará. Sin embargo, con tanto mayor lujo y esfuerzo de propaganda se apoyó en Canberra la política londinense durante la guerra y en la paz.

Así también desde el 3 de septiembre de 1939. Los gastos de armamentos y de guerra en Australia subieron con ello como una avalancha; si en 1938/39 fueron 13,8 millones de libras, en el presupuesto de 1941/42 rebasaban ya la enorme suma de 250 millones de libras, y esto con exportaciones reducidas aún más rápidamente de lana, trigo, carne y productos lácteos, que antes eran absorbidas totalmente por la metrópoli inglesa. Las consecuencias fueron pronto un completo agotamiento de las posibilidades de empréstito australianas y un aumento cada vez más radical de los impuestos. El partido laborista con su dictadura sindicalista se situó con un rumbo anglófilo cada vez más en oposición al Gobierno, y el 6 de octubre de 1941 se hizo cargo el laborista Curtin del encauzamiento de los destinos de su país. "¡Australia para los australianos!" era ya desde hacía tiempo la consigna del partido laborista, apoyándose en la doctrina americana de Monroe, pero igual que los imperialistas de Washington bajo el mando de Roosevelt no se atuvieron en la práctica a esta doctrina, tampoco el nuevo Gobierno australiano de Curtin pudo seguir este principio por el sencillo hecho de la falta de habitantes en Australia. Una Inglaterra poderosa era en todos los tiempos la fuerza y espina dorsal de Australia, mientras que una Inglaterra impotente tenía que tener consecuencias revolucionarias para la Australia aislada. Es de comprender por lo tanto que Canberra — aun contra la voluntad de los australianos de origen irlandés organizados en el partido laborista y que representan la cuarta parte de la población total — ayude con recursos militares a la metrópoli inglesa. Hay que añadir sobre todo la innegable circunstancia geopolítica de que Australia como "espacio sin pueblo" en el extremo sur del Pacífico contrasta diametralmente con el Japón como "pueblo sin espacio" en el extremo norte del mismo espacio de destinos. Además, la propaganda angloamericana se esforzó celosamente, sobre todo durante los últimos años, por reforzar en Canberra la sensación opresora de un llamado "peligro japonés", a pesar de que no han faltado en efecto sinceros esfuerzos por parte de Tokio para desterrar este complejo de miedo mediante repetidos ofrecimientos de una política real de inteligencia y economía. ¡Australia no se encuentra ni siquiera en la esfera de intereses del Japón en el Asia oriental! En lugar de ello, Australia siguió cada vez más el rumbo angloamericano.

Cada cuarto individuo australiano estaba ya en pie de guerra antes de estallar la guerra en el Asia oriental. El 20 por ciento aproximadamente de las fuerzas australianas ya existentes en esta época se hallaban en Ultramar o en Singapur, y hasta el 1.º de julio de 1942 debían de estar instruidos militarmente, con arreglo al plan establecido, un total de 600.000 australianos. De ellos, 60.000 (el 10 por ciento) habían terminado a fines del otoño de 1941 su instrucción para Aviación, que con ayuda norteamericana se quería llevar a un efectivo de más de 1.700 modernísimos aviones de combate y bombarderos; sólo para este arma favorita de los australianos habían sido previstos

Continúa en la página 82

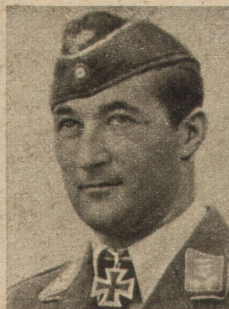
Nada es imposible al corazón valeroso

Cómo obtuvieron la Cruz de Caballero

El comandante Bauer, jefe de grupo de un regimiento de Artillería antiaérea, ha arrastrado con su valeroso ejemplo personal a los individuos de su batería a los más altos servicios y los ha conducido a hechos de armas decisivos. — El capitán Schmid, de una escuadra de caza, ha derribado hasta ahora 25 aparatos en la costa del Canal de la Mancha. Ha podido lograr sus grandes éxitos gracias a su actuación ejemplar. — El teniente Graf, jefe de batería en un regimiento de Artillería antiaérea, ha arrastrado a inauditos servicios y llevado de victoria en victoria con su valeroso ejemplo personal a su batería destacada en la lucha terrestre en numerosas batallas de la campaña del Este. — El teniente Michalek, piloto de una escuadra de caza, ha derribado 36 aparatos enemigos en numerosos y duros combates aéreos y ocasionado gravísimos daños al adversario en atrevidos ataques en vuelo bajo sobre objetivos terrestres de toda clase. — El teniente Petzold, jefe de escuadrilla en una escuadra de combate aumentó en la campaña contra los soviets sus servicios y éxitos obtenidos hasta entonces mediante ataques efectuados audazmente contra aviones, tanques, columnas motorizadas, etc. del enemigo. En un ataque en picado sobre los puentes del Dniéper logró un impacto directo, con lo que se interrumpió eficazmente el cruce de las tropas sobre el río. — El teniente Schlosser, piloto



Comandante BAUER



Capitán SCHMID



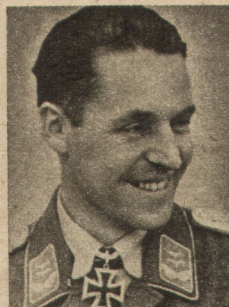
Teniente GRAF



Teniente MICHALEK



Teniente PETZOLD



Teniente SCHLOSSER



Teniente PFEIFFER



Teniente LEEMANN



Brigada LUTTER



Brigada BEIER



Brigada WURMHELLER



Sargento BEERENBROCK

de una escuadra de bombardeo lejano, pudo asestar sensibles golpes a la navegación de abastecimiento inglesa. Ha logrado hundir en total 55.000 toneladas, en parte de convoyes poderosamente escoltados. — El teniente Pfeiffer, jefe de una escuadrilla de Stukas, ha demostrado el más alto arrojo personal en numerosos vuelos de frente y conducido a su escuadrilla a grandes éxitos sobre todo en la lucha contra la Unión Soviética. — El teniente Leemann, jefe de grupo en una escuadra de caza, ha derribado 22 aparatos en duros combates aéreos contra Inglaterra. Bajo su arrojo ejemplar, el grupo a sus órdenes ha obtenido éxitos extraordinarios. — El brigada Lutter, piloto de una escuadra de bombardeo rápido, se ha acreditado notablemente en la lucha contra Inglaterra y en la campaña del Este. Ha derribado siete aviones y destruido en resueltos ataques bajos 30 aparatos sobre el terreno. Ha ocasionado graves daños al Ejército soviético con la destrucción de tanques, cañones, elementos automóviles y numeroso material de guerra. — El brigada Beier, piloto de una escuadra de caza nocturna, ha derribado hasta ahora 14 aviones en duros combates aéreos. En un vuelo nocturno abatió en llamas tres aparatos enemigos en el término de 30 minutos. — El brigada Wurmheller, piloto de una escuadra de caza, se ha acreditado en la lucha contra Inglaterra y la Unión Soviética por sus conocimientos aeronáuticos y su espíritu combativo. Ha podido lograr 24 victorias aéreas. — El sargento Beerenbrock, de una escuadra de caza, ha obtenido hasta ahora 40 victorias aéreas. También sus ataques bajos efectuados con audacia han ocasionado graves daños al enemigo

Fotos PK Koltzenburg (Sch 1), Nijermann (Sch 1), Markwardt (Sch 1), Scherl OKW (9)

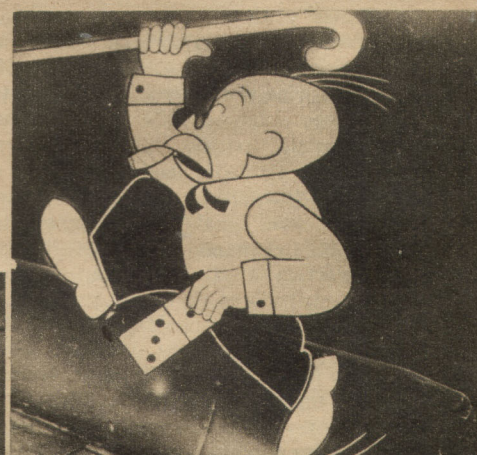
Talisma

El deseo de hacer visible la estrecha unión de los miembros de la escuadrilla creó los emblemas más diversos en forma de dibujos llenos de humor de animales y hombres que se ponían en el fuselaje de los aviones. Son el talismán de nuestros aviadores, el emblema de la suerte de la escuadrilla, con él cual se elevan para la lucha y la victoria. Muchas veces la elección determinada de un emblema se debía a una pura casualidad, como por ejemplo el gallo que visitaba regularmente desde la contigua finca la base aérea, hasta que un día tuvo que posar como modelo. Muchas veces estos emblemas señalan en forma humorística la misión especial de la formación aérea, como por ejemplo si es una escuadrilla de caza, bombardeo o reconocimiento, pero también pueden tener un sentido simbólico. Pero de todas formas es indiferente qué emblema ha escogido la escuadrilla — nunca falta el humor, que es característica de nuestros aviadores

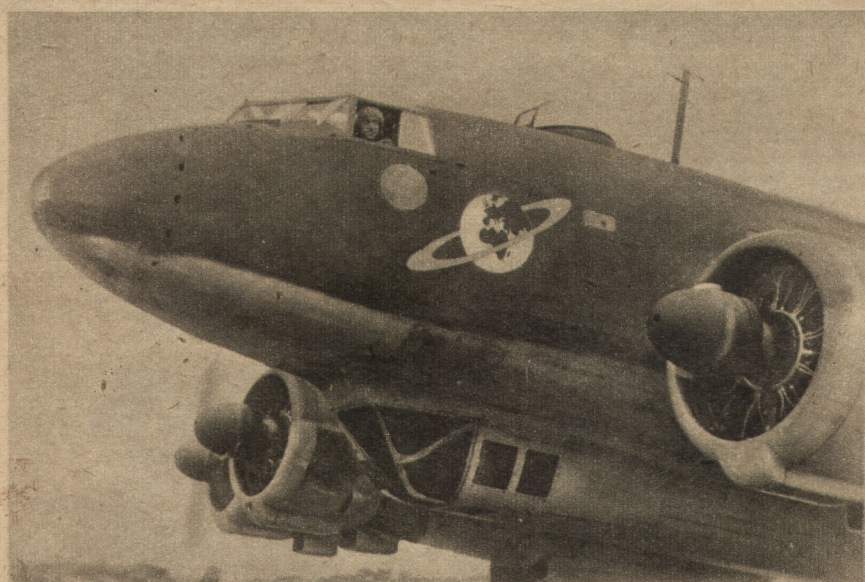


Con este alegre signo despegó el caza contra el enemigo. Su talismán es un ofensivo pájaro, que ha sido pintado por las expertas manos de un camarada sobre el fuselaje del avión

Derecha: También célebres figuras de chistes, como el conocido Adamson, son populares como emblemas de escuadrilla, y "El rigor de las desdichas" (abajo) sólo habrá traído suerte a su escuadrilla



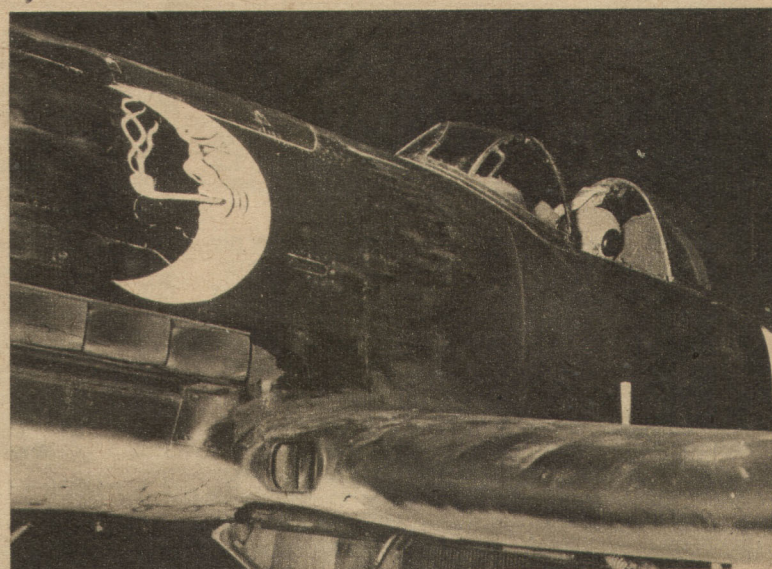
¡Suerte - y vista!



Este bombardero a larga distancia ostenta un orgulloso emblema. Muchos convoyes fueron atacados y dispersados por él, cuyo campo de acción se extiende por la inmensidad de los mares y de los continentes. — La foto inferior muestra un emblema de escuadrilla, en el cual se ha escogido otra clase de representación simbólica



Este bonito símbolo ha sido escogido por los aviadores de reconocimiento nocturno para caracterizar su misión especial. — Foto a la derecha: Despegó un caza nocturno — y con toda tranquilidad la luna fuma en pipa. Este emblema indica con humor, que a la escuadrilla le está encomendada la protección nocturna de una ciudad alemana

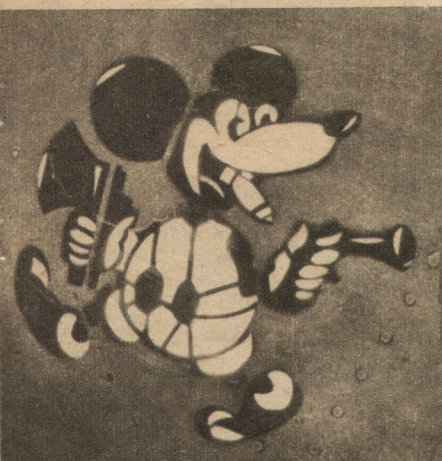


Emblemas de nuestras aviadores

Emblemas de escuadrilla de la aviación alemana

Fotos PK
Corresponsales de guerra Carstensen (PBZ),
Dreesen (Sch), Gae'el (Wb), Heider (Wb),
Luebbert (Sch), Lysiak (Wb), Stift (1, Wb 1),
Trapp (Wb), Schaller (1), Stoecker (1),
ADLER-Archiv (2), Atlantic (1)

Mickey Mouse con pistola, hacha y
cigarro es el eterno acompañante
en el fuselaje de un fiel Messerschmitt
Me 109



Este gracioso hombrecillo con el fusil al
hombro parece cavilar una nueva travesura

Tener suerte y además un cerdito gruñón —
¿qué más se puede pedir? Un talismán
viviente (en la foto inferior), como es natural
tiene aún más valor que un mero emblema,
y ante todo si se tiene en cuenta que sirve
como magnífico asado

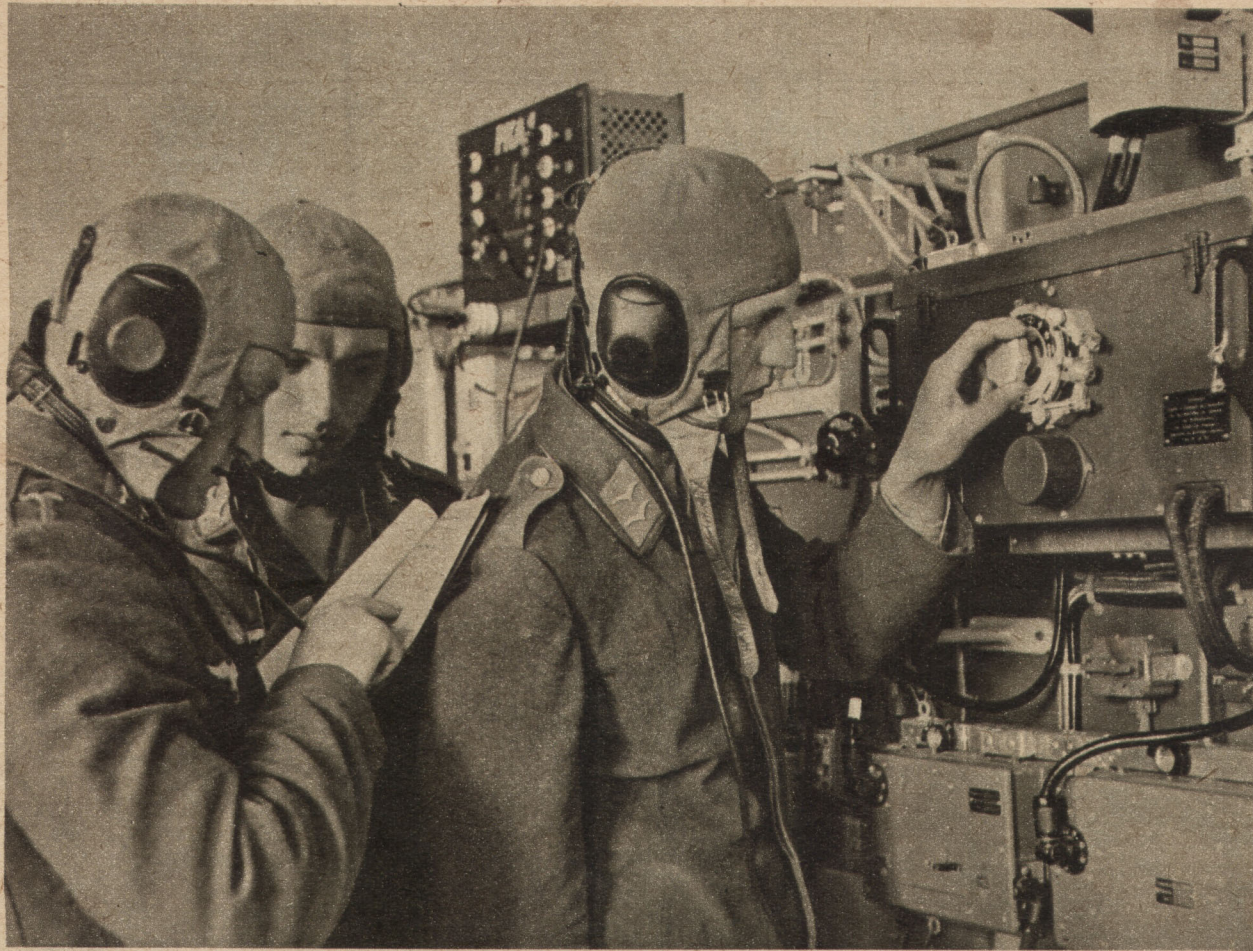


Un águila en vuelo perpendicular. El
emblema de la Escuadra Aguila. —
Abajo: Este furioso diablo, que coge su presa
en las nubes, ¿quién no siente escalofríos?



Muchas veces son las impresiones recogidas durante el transcurso cotidiano lo que
induce a decidirse por un emblema. Esto sucedió en una escuadrilla de caza que
regularmente era visitada por un gallo de una finca contigua, que se ponía con toda su
frescura encima de un aparato cacareando alegremente. El gallo de espíritu combativo —
un buen símbolo. "El pintor de la escuadrilla" inmediatamente se puso a dibujar, posando
el gallo como modelo





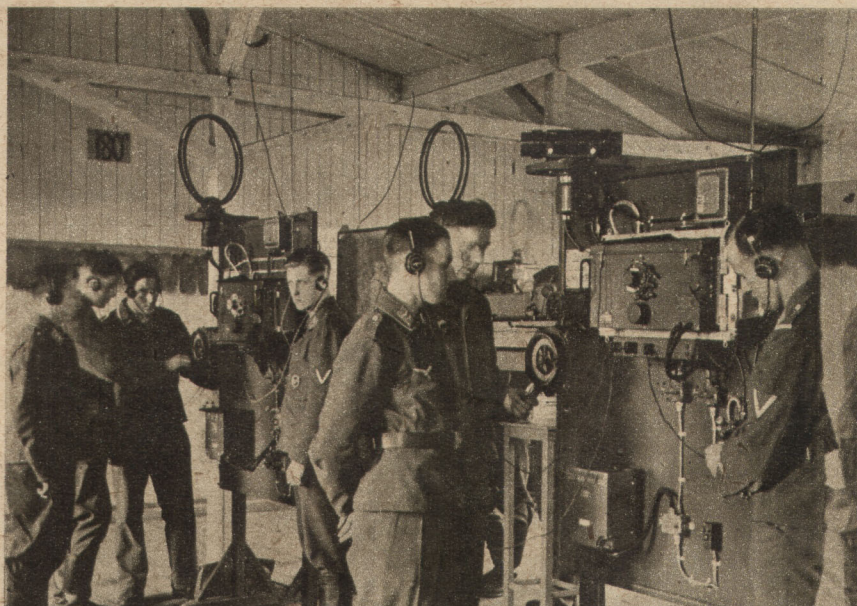
En la sala donde se dan las clases están dispuestos en la pared toda clase de aparatos telegráficos, que el alumno debe saber manejar. Como más tarde en el avión los futuros telegrafistas hacen prácticas con los auriculares y el casco puestos



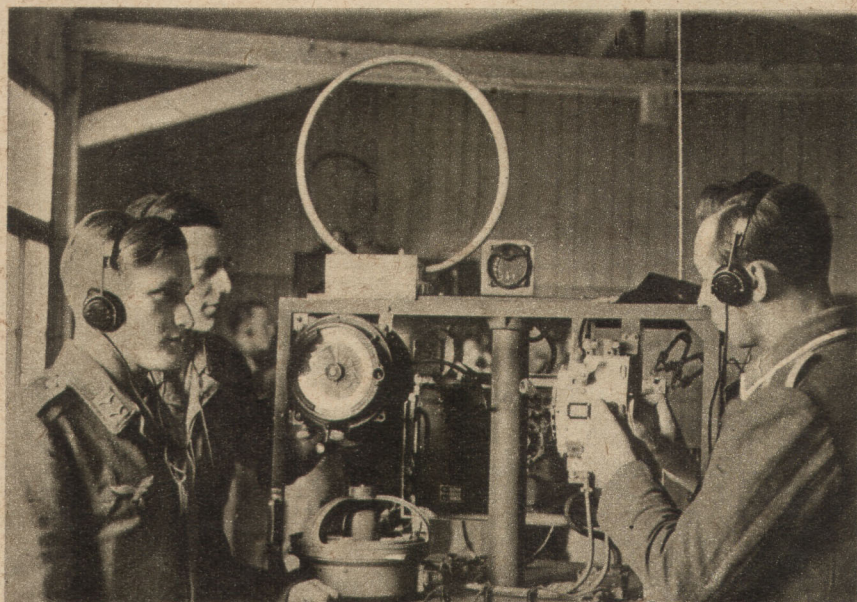
“La com está esta

Radiotelegrafistas

La instrucción de los telegrafistas de Aviación requiere una especial atención, debido a las múltiples y varias necesidades militares de este servicio. La menor equivocación puede acarrear gran peligro para toda la tripulación como también para el avión mismo, por lo cual el telegrafista de a bordo debe cumplir cien por cien con su responsable tarea. Para telegrafistas sólo sirven soldados de una fácil inteligencia y de carácter lleno de responsabilidad, que reciben aparte de la instrucción puramente militar una concienzuda y vasta preparación técnica en todas las cuestiones de la telegrafía



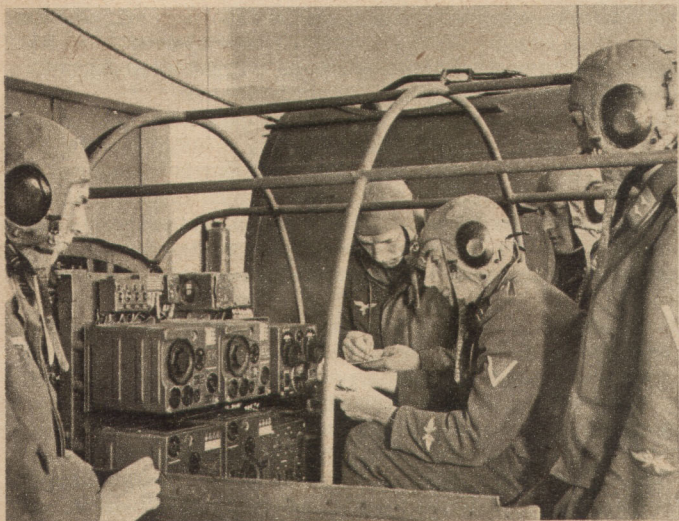
Arriba y abajo: ¡Ahora hay que estar atentos! Además del morse debe aprenderse todo el servicio telegráfico, comprendiendo la telegrafía goniométrica. Con esta última se puede precisar y localizar por vía telegráfica el sitio donde se encuentra el avión



Izquierda: Los alumnos adelantados realizan prácticas en una cabina que está montada en la sala, para de esta forma acostumbrarse a trabajar bajo condiciones parecidas a la realidad

Comunicación blecida..."

en la instrucción



Trátase de recibir un mensaje telegráfico complicado. Los alumnos trabajan con el máximo de concentración, de la misma manera que más tarde lo harán en el servicio de campaña

Derecha: Una de las cosas más importantes es el pleno dominio del alfabeto morse. Para recibir y emitir hace falta una pronta y rápida inteligencia

Fotos Dr. H. Franz

Abajo: En un rincón de la sala de instrucción están puestos dos recortes de auténticos fuselajes para realizar prácticas



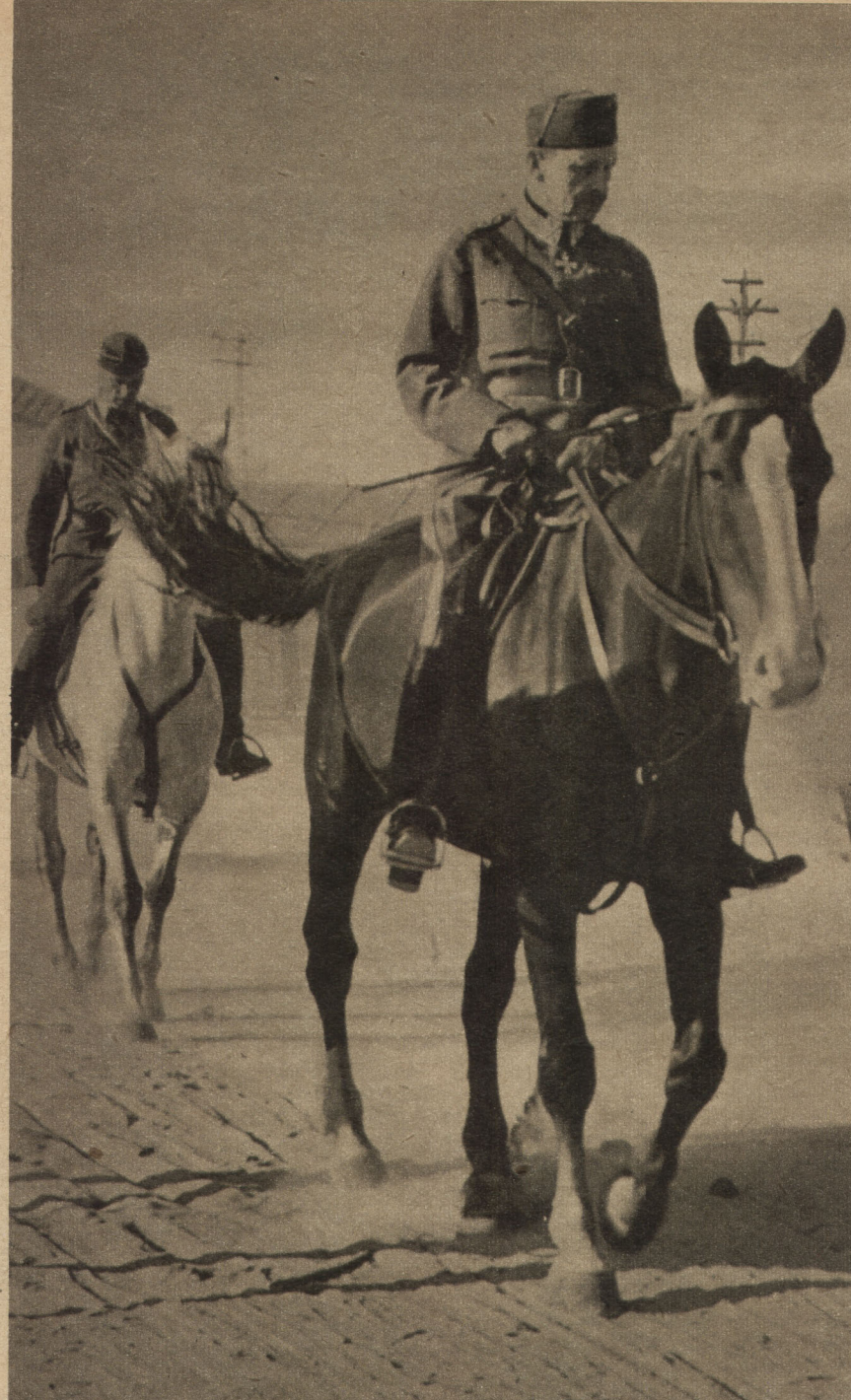
Cabo de en el alto

Impresiones recogidas durante un viaje por Finlandia

Hace algún tiempo que funciona de nuevo la línea aérea de Estocolmo a Helsinki-Helsingfors. Esto representa una gran mejora y progreso, que no sólo tiene importancia en cuestión técnica de comunicaciones, sino que también es un barómetro que indica el favorable desarrollo de la situación militar. En épocas anteriores tenía que aterrizar el avión procedente de Estocolmo en Björneborg; desde allí se tenía que continuar el viaje en automóvil en una carretera preciosa, pero llena de curvas hasta llegar a la capital, necesitando para ello de cinco a seis veces más tiempo de lo que dura el vuelo desde Suecia a Finlandia. Al trasladarse el final de la línea a Turku-Abo, aún quedaba para llegar a Helsingfors un viaje de varias horas en automóvil, que ahora se puede ahorrar.

Desde el aire, el país de los mil lagos sigue ofreciendo el mismo aspecto que antes de la guerra. Pero en el momento que pisamos tierra firme y el automóvil nos conduce através de Suomi — como los finlandeses llaman a su patria — notamos inmediatamente la diferencia. Por tercera vez durante el último cuarto de siglo el pueblo finlandés ha tenido que coger las armas. Como incontables veces en su heroica historia, Finlandia ha tenido que defenderse contra las agresiones del oso ruso, que no obstante de su piel blanca o roja siempre representaba el mismo peligro.

Un pueblo en armas — esto es la primera y constante impresión. Casi todos los hombres llevan el uniforme del Ejército o de las Milicias. También se han presentado un gran número de mujeres para prestar servicios patrióticos; en su mayoría forman parte de la organización Lotta-Svaerd, cuyos miembros no sólo se ocupan de las comidas y de los heridos, sino también se emplean como "Lottas de observación" en la defensa antiaérea. Ancianos que ya no podían actuar en el frente y jóvenes, casi aún muchachos, están enrolados en las milicias de defensa y cumplen allí con sus deberes patrióticos. Nosotros mismos podemos cerciorarnos de esto cuando uno de estos jóvenes soldados con el fusil en mano detiene nuestro automóvil, en uno de nuestros viajes a Hangö en el frente oriental, pidiendo nuestra documentación. Lo hace muy serio y lleno de responsabilidad; notamos que a pesar de su cara de niño ya es un verdadero hombre. Ningún país del Norte, pueda que ni de Europa, ha tenido que pasar en los siglos pasados por tiempos tan difíciles como Suomi. Por lo tanto, no es de extrañar que aquí la Musa popular haya compuesto las más bellas y heroicas canciones y marchas militares — las canciones de un pueblo que en cada generación tiene que luchar y sangrar por su libertad y existencia, un país que durante muchos siglos siempre fué el campo de batalla de las hordas rusas y la civilización europea. Cada vez que vemos un joven soldado de la milicias, nos acordamos del poema de Johan Ludwig Runeberg "El Alférez Stal". En especial nos acordamos de su canción "El Hijo del Soldado", esos versos emocionantes de un muchacho que ha perdido a su padre en el campo del honor. Por completo abandonado y sin medios de vida se queda en este mundo, no sabe si estar triste u orgulloso. A pesar de haber muerto también la madre a consecuencia



Todo el pueblo finlandés siente veneración por el más fiel entre los fieles, el Mariscal de Campo Mannerheim, que ahora cuenta 74 años de edad. Mannerheim es el alma de la lucha de liberación de Finlandia. En todos los momentos difíciles, este valiente soldado con la espada en la mano encauzó al pueblo por el camino que su juicio recto le dictaba

Fot. Piellinen (Scherl)



El soldado finlandés tiene parecido con el sufrido abeto de su país. Acostumbrado desde la juventud al inhóspito clima, demuestra ser también en el invierno del norte un excelente soldado. Con los esquís puestos es emplazada una ametralladora

Fot. Weltbild

El símbolo de Viborg, el altivo castillo, tantas veces asediado, que por suerte fué respetado por el furor de los soviets. De esta forma estos históricos muros con su voluminosa torre gris seguirán siendo el símbolo de este valiente y pequeño pueblo, que la historia ha erigido como baluarte en contra del comunismo

fila norte

Información especial para
ADLER del Dr. Grassmann

del dolor, piensa el niño en su valiente padre, cuyos actos heroicos y aspecto marcial resurgen en su fantasía; en cuanto llegue a los 17 años y pueda llevar un fusil, imitará a su padre — eso lo jura.

En ningún idioma nórdico existe una obra literaria que pueda compararse con "Soldatgossen" o "Sven Dufva" de Runeberg. Solamente un pueblo que como el finlandés ha luchado, sufrido y sangrado tanto podía crear un poema heroico como este. Ahora comprendemos como un pueblo de guerreros llegó a ocupar uno de los primeros puestos entre las mejores naciones deportivas, la cuna de Paavo Nurmi y tantos conocidos deportistas. Finlandia nunca tuvo la ocasión, como otros países vecinos, de volverse cómodos, nunca llegaron a oxidarse las armas.

En el idioma finlandés hay una palabra, que no es posible traducir a ningún idioma del mundo y que delimita un esencial rasgo del carácter nacional. Se llama "sisu". Un extranjero que ha vivido muchos decenios en Finlandia nos explicó una vez lo siguiente: Si un león ataca a un conejo y medio lo despedaza — y si entonces el pobre y débil animal se defiende hasta la última gota de sangre e incluso intenta atacar — esto es entonces "sisu", sinónimo de fuerza, energía, heroísmo y desprecio de la muerte.

Entre más nos acercamos al frente oriental, más cuenta nos damos de la gesta sobrehumana que ha realizado Finlandia, cuya población total no alcanza ni mucho menos a la de Moscú. Y esto era ya lo mismo en el invierno de 1939/40 como también ahora en la nueva y dura lucha en contra de la superioridad numérica de los ejércitos bolcheviques. En la campaña de invierno, Finlandia se vió obligada de deponer las armas, y tuvo que firmar la paz con Moscú, teniendo que ceder la fértil provincia fronteriza de Carelia y el pacífico puerto de Hangö, del cual los bolcheviques hicieron una colonia militar fortificada. Todo el heroísmo de Finlandia no sirvió de mucho en la lucha en contra de una superioridad cincuenta veces mayor — después de enormes pérdidas Suomi tuvo que aceptar las condiciones, que ni mucho menos representaban una paz duradera. La cesión de Hangö equivalía, como hizo resaltar el presidente del Estado finlandés al principio de la guerra, a una puñalada en el corazón de Finlandia. En el mundo entero se sabía que en Moscú sólo se esperaba el momento propicio para incautarse de toda Finlandia y además implantar allí el comunismo.

En la actual guerra combate Finlandia hombro contra hombro con los regimientos alemanes, cuya fraternidad de armas ya se selló con sangre durante la guerra de liberación de 1918. Ninguna parte del territorio finlandés está ocupada por soldados soviéticos. Los territorios del Este, anectados por el tratado de Moscú, fueron liberados; en cambio las valientes tropas finlandesas han avanzado profundamente en la provincia de Carelia oriental, en la llamada República Autónoma Soviética de Carelia Oriental. Fueron conquistadas la antigua y bella capital de Carelia, Viborg y la capital de Carelia oriental, Petroskoi; dos países o provincias hermanas que son de la misma raza y hablan el mismo idioma fueron al fin unidas.

Con orgullo y tristeza nuestros amigos finlandeses nos enseñan el territorio conquistado. Llenos de orgullo, porque se consiguió expulsar del país a una división elite de los soviets — y tristes, porque los soldados soviéticos en su mayor parte sólo abandonaron ruinas. En todos los sitios, en que tuvieron tiempo para ello, los batallones enemigos de destrucción no dejaron una piedra sobre la otra. La antigua ciudad anséatica Viborg, que ya en la Edad Media estuvo en relaciones comerciales y culturales con Alemania, casi es imposible reconocer. Las pocas casas que aún siguen en pie están tan sucias a consecuencia del año y medio del dominio soviético, que casi no se puede uno imaginar que vuelvan a vivir en ellas personas civilizadas.

Todo lo que podía ser quemado y volado, ha sido destruido totalmente. Por casualidad o mejor dicho por la rápida y enérgica intervención de los primeros soldados finlandeses, que aquí penetraron, se evitó que estallaran las gigantescas cargas explosivas del palacio de Viborg (Viipuri), el monumento característico de la ceñuda capital de Carelia, a pesar de que los bolcheviques habían adoptado de modo diabólico todos los preparativos para ello.

Sin embargo, en el tiempo más breve la energía y organización finlandesas han establecido también aquí el orden. La mayoría de los medios de comunicación

Continúa en la página 83



Suomi, el país de los mil lagos. Ante nosotros se extiende el gran horizonte de la región central de Finlandia con sus múltiples lagos

Fot. U. Mews (s)

También el Arma Aérea finlandesa, que opera en el Norte contra los soviets, ha demostrado hace tiempo su eficacia. En la fotografía vemos como se prepara la tripulación de un bombardero para un vuelo sobre el enemigo

Fot. Arma Aérea finlandesa





En el sector norte del Frente del Este ha llegado un tren blindado, para forzar a toda costa las líneas alemanas. Pero nuestros aviadores de reconocimiento no han estado inactivos, y de esta forma bombarderos He 111 atacan en vuelo rasante a este tren tan poderosamente armado, ocasionando las bombas tan graves desperfectos en él, que este se ve obligado a detener su marcha en medio del trayecto



En todas partes, donde la configuración del terreno lo permite, los soviets emplean unidades de trineos para proteger sus columnas de aprovisionamiento. Esta estampa nos muestra uno de los múltiples ataques rasantes, con los cuales el Arma Aérea Alemana hostiga y ataca los principales cruces de comunicaciones en la retaguardia del enemigo. Una patrulla de Me 109 ha localizado y ataca con las armas de a bordo a uno de estos trineos cargados con municiones y gasolina

Derecha: En la Crimea, las fuerzas desembarcadas por los soviets, como también sus comunicaciones de acceso a Mar Negro, fueron asiduamente atacadas por potentes formaciones de la Luftwaffe, sufriendo el enemigo grandes pérdidas en hombres y material. En nuestra ilustración vemos uno de estos desembarcos, que es perturbado por aviones de caza Messerschmitt tan eficazmente, que los soldados soviéticos se ven obligados a saltar al agua llena de témpanos de hielo, para de esta forma salvarse lo antes posible

Ataques rasantes contra los soviets

Desde hace muchas semanas se ha desencadenado un invierno durísimo en el frente oriental. Pero si los soviets creyeron, que ahora llegó el momento propicio; el espíritu combativo de Ejército alemán pronto les demostrará lo contrario. Estrechamente unido con los soldados del Ejército el Arma Aérea alemana se preocupa en primer lugar en perturbar decisivamente las operaciones del enemigo. En todos los sectores del frente formaciones de bombardeo y caza aniquilan las concentraciones de tropas soviéticas. Ante todo los ataques rasantes, de los cuales podemos ver algunas fases en nuestras ilustraciones, se han revelado como una táctica muy eficaz

En el círculo: Incluso la tormenta de nieve, que desde hace horas azota las estepas heladas; no ha podido impedir que la Aviación alemana atacara con sus ametralladoras una columna motorizada de los soviets, dispersándola. En las líneas del enemigo se ha originado un gran desorden, algunos vehículos se precipitan por la cuneta, mientras otros son defendidos precariamente por los soldados de la escolta





Ataque por sorpresa contra un aeródromo soviético. Las ráfagas de las ametralladoras de los cazas alemanes hacen blanco en medio del gran trájín de una escuadrilla de "Ratas" — monoplazas de caza soviéticos — que se preparaban para el despegue. El ataque se realizó tan rápidamente que los soviets no tuvieron tiempo ni para pensar en la defensa. Incluso el "Rata" que consiguió elevarse ha sido víctima del golpe de mano alemán; la estela de humo negro que deja detrás de sí, demuestra que las armas de a bordo alemanas han hecho blanco

Ilustraciones H. v. Medvey



El Continente destronado

Viene de la página 73

1 Por muchas veces que la tripulación de un Junkers Ju 88 haya realizado vuelos en picado, siempre sienten de nuevo una emoción especial, al inclinarse el avión hacia abajo, una vez dada la orden de "¡Atención, vuelo en picado!" precipitándose cual halcón sobre su presa. La foto n.º 1 se hizo a 3.500 metros de altura. El objetivo ha sido alcanzado y se ha dado la orden de ataque

Fotos PK
del corresponsal
de guerra Ruge

73 millones de libras en el nuevo presupuesto militar. Todas las mujeres de "edad sujeta al servicio militar" de 19 a 60 años no pudieron ya entonces abandonar el país y fueron llamadas sistemáticamente a la industria de guerra. Australia fué puesta cada vez más febrilmente en estado de guerra y Curtin declaró con hipocresía, probablemente de miedo ante al propio valor: "Australia desea la paz en el Pacífico y no quiere tomar parte en una política de cerco, ni hacerse culpable de una actitud agresiva que pudiera conducir a una violación de la paz." Cuando después sucedió lo que tenía que suceder, dió también pruebas este Premier australiano de ser tan poco enérgico e inteligente como su antecesor, a pesar de que a Curtin, este periodista de Australia occidental con el don de la pluma y de la palabra, le hubiera gustado pasar a la Historia como gran estadista. Hubiese podido seguir el recurso de la "no beligerancia" de Australia, aunque bajo violación formal del estatuto de dominio. Tal vez se hubiese temido también esto primeramente en Wáshington, pues las emisoras norteamericanas del CBS (Columbia Broadcasting System) anunciaron muchas horas demasiado temprano la declaración de guerra de Australia al Japón.

La pesadilla que había sido pintada desde hacía mucho tiempo en las paredes del pomposo Parlamento de Canberra, ha tomado con ello figura palpable. La destrucción en Hawai de la legendaria flota norteamericana del Pacífico y el forzamiento de la cadena de bases norteamericanas en el mismo océano con el importante eslabón final de las Filipinas, así como la toma de Hong-Kong y la estrangulación sistemática de Singapur, el bastión más fuerte y decisivo del frente angloamericano en Asia oriental, además de las brillantes operaciones japonesas en las Indias holandesas y en Borneo británico, han provocado al "canguro belicoso" de Australia a dar un peligroso salto desesperado: Curtin echó mano de la pluma y escribió en la época de Navidad un editorial verdaderamente revolucionario en el "Melbourne Herald" para desahogar su cólera por la impotencia de Churchill-Inglaterra, experimentada muy cerca, en el que entre otras cosas declaraba lo siguiente: "El Gobierno australiano considera en primer lugar la lucha en el Pacífico como un asunto en el que los EE.UU. y Australia debían llevar la voz cantante con respecto a la dirección en las operaciones militares... Rechazamos hacer nuestro el principio de que la lucha en el Pacífico es algo que se supedita a la guerra general..." Y pasando por alto a Churchill, citado a Wáshington, y probablemente también sin su conocimiento, se dirigió Curtin directamente a Roosevelt en un telegrama pidiendo ayuda, con lo que Australia ha salido del lodo para caer en el arroyo. Nunca se ofrecerá mejor probabilidad de éxito a los imperialistas de Wáshington para saciar su hambre ilimitada con las mejores piezas del Imperio británico, y Australia es, estratégicamente, una buena compensación y, económicamente, un verdadero obsequio de los dioses frente a la dolorosa pérdida de las Filipinas. Roosevelt ordenó también inmediatamente la firma de una alianza militar, en la que los EE.UU. se comprometen a encargarse de la protección de Australia, mientras el Gobierno australiano se declara conforme con el establecimiento de

2 Los frenos de picado han entrado en acción — con un ángulo de caída de más de 70 grados el avión se precipita hacia la tierra. El objetivo aumenta constantemente de tamaño, crece materialmente en dirección del aparato. El altímetro marca 2.500 metros...

3 ¡El avión cae 1.000 metros más! Parece como si el blanco estuviera a unos metros del aparato. Ahora ha llegado el instante. Los puños del piloto sólo se mueven unos pocos milímetros de su posición normal...

4 El objetivo está localizado, ha llegado el momento decisivo. La bomba cae. Una presión en la palanca de mando pone al avión en su posición horizontal. Pero el blanco continúa todavía en el ángulo de caída...

5 ¡Enderezado! 500 metros más y el avión en picado vuela de nuevo en la horizontal, da una gran curva y gana en altura. La tensión ha desaparecido de los rostros de la tripulación, a bordo reina gran alegría, si la bomba alcanzó de lleno su objetivo...

¡Atención, vuelo en picado!



Ascensos en el Arma Aérea

El Führer y Jefe Supremo del Ejército ha ascendido con vigor desde el 1.º de enero de 1942: a generales de aviación a los generales de división Coeler, Dessloch, Speidel, von Seidel; a generales de división a los generales de brigada Deinhardt, Spang, Mueller (Ernst), Froehlich

guarniciones norteamericanas, así como con bases navales y aéreas sobre el continente australiano y las islas australianas anexas, como también con la cesión inmediata de la base naval de Port Darwin a la Marina norteamericana.

Port Darwin, que nunca puede reemplazar a Singapur porque su puerto es demasiado pequeño y demasiado expuesto para los restos de la flota angloamericana, que serán reforzados por 5 cruceros pesados y 3 ligeros, 7 destructores, 3 cañoneros, 12 lanchas torpederas, 3 lanchas de vigilancia y 1 patrullero de la Marina de Guerra australiana, deberá ser más tarde probablemente el cuartel general de las fuerzas inglesas, norteamericanas e indoholandesas, cuando el "Alto Mando unido" no se sienta tampoco seguro en su guarnición en Java después de la caída de Singapur. Una mirada al Globo, muestra que Australia no sólo ha cometido una traición a la metrópoli inglesa con la firma de la alianza con los EE.UU., sino que arriesga la vida; puesto que, p.ej., de Sydney al Canal de Panamá hay 14.000 kilómetros, de Melbourne tan sólo hasta la Ciudad del Cabo 10.400 kilómetros, de Port Darwin a Calcuta con inclusión del bloqueo estrecho de Malaca 6.400 kilómetros y de Port Darwin a Dutch Harbour (Alaska) 9.700 kilómetros. ¿Cómo pueden llegar los transportes de tropas y material de guerra a las costas de Australia sin ser advertidos por las vigilantes fuerzas aéreas y navales del Japón, dadas las gigantescas distancias? Así pues, Australia se ha destronado a sí misma como continente hasta ahora independiente y ha penetrado en las decisiones asiaticorientales, con lo que de una manera u otra perderá por lo que se imagina luchar...

Cabo de fila en el alio norie

viene de la página 79

funcionan de nuevo; soldados e ingenieros finlandeses reconstruyen Viborg y las restantes localidades devastadas, teniendo que cooperar los prisioneros de guerra rusos.

La capacidad de resistencia de la vida económica finlandesa redundante en provecho de la reconstrucción. Igual que en lo militar, tampoco puede arruinarse a Finlandia en el terreno económico. Enormes son los daños que las tres guerras de los últimos años han ocasionado al país financieramente y en todos los terrenos de la economía. Apretando los dientes se ha reconstruido cada vez y efectuado las reformas necesarias en la industria y agricultura.

Dondequiera vayamos, se trabaja o se combate. Nadie está sentado con las manos cruzadas; jóvenes y viejos cooperan para reconstruir a Finlandia y crear un porvenir más bello y seguro. Los daños causados por las bombas en el interior del país han desaparecido casi en todas partes y apenas se perciben. La lucha liberadora y la confianza de vencer junto con los alemanes y los demás aliados al bolchevismo y de levantar la muralla necesaria en el Este, han dado a todo el pueblo un impulso verdaderamente increíble. Sabemos que en el país entero apenas existe una familia que en una de las tres guerras de la última generación no haya tenido uno o varios caídos, por no hablar de las pérdidas materiales. No obstante, en ninguna parte oímos una palabra de queja. Se sonríe ante los rumores que son divulgados por el bando enemigo y propalados también en los países neutrales por activos inspiradores. "¿Una paz por separado? No, esta vez queremos obtener una paz que preserve también a nuestros hijos y nietos de sufrir lo que nuestros antepasados tuvieron que experimentar casi en cada decenio."

Es indiferente si preguntamos a uno de los oficiales que nos acompañan o al conductor de nuestro auto, al bracero de Carelia o al director de fábrica en la capital: la misma decisión de proseguir la lucha hasta la victoria final, la decisión de pasar hambre, dar su sangre y morir si es necesario. Pero estamos en un país en el que no se dicen muchas palabras, donde desde hace tiempos inmemoriales se odian las frases. Dice suficiente el fuerte apretón de manos con que

nos separamos de nuestros acompañantes finlandeses después de un viaje impresionante como pocos a través de un país de lucha y de trabajo; no se necesita expresarlo: combatiéremos y venceremos juntos.

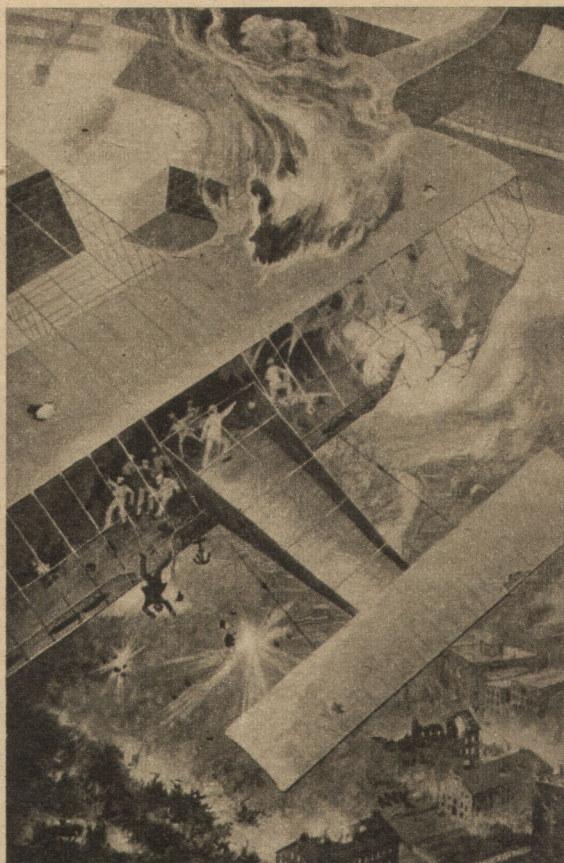
El pequeño abecedario de ADLER

Fantasías de antaño

Siempre hubo profetas, pero si alguien en los mismos principios de la aviación, cuando nadie aún siquiera creía en el porvenir del avión, vaticinó la guerra aérea casi tal y como ahora se desarrolla, vale la pena arrancarlo del olvido. Así leemos en un viejo y amarillento libro escrito por un tal Alfred Peuker:

"Con el tiempo dentro del progreso general de todos los aparatos técnicos y máquinas también se perfeccionarán los "galgos del mar aéreo" y se desarrollarán a medios de transposte, que posiblemente darán al tráfico y el comercio derroteros completamente nuevos. Pero no solamente se limitarán a esto, sino que sabrán encuadrarse en las flotas aéreas de guerra y coronarse con gloria en la lucha. Es decir, debido a la participación de los cruceros aéros en las batallas, estas se convertirán en una matanza tan espantosa y espeluznante, que solo se puede denominar con el conocido pasaje de la "Doncella de Orleans": "Una matanza fué y no una batalla." Al principio el arte militar será más bien un torneo, puesto que el esconderse, el engañar al enemigo, llevando con pericia gran número de fuerzas a la espalda del mismo, sin que este se dé cuenta de la maniobra — esto son cosas que en lo futuro no las habrá más. Maniobras secretas, acercarse sigilosamente, buscar protección, estos son trucos pasados a la historia. El más insignificante movimiento de tropas se efectúa como quien dice a la vista del mundo entero, puesto que toda redacción de cierta importancia se preocupará que su corresponsal especial no deje oxidar en el garaje aéreo a su avión o aparato-rayo. Día y noche tendrá que informar por medio de la telegrafía, telefonía y televisión sobre sus observaciones y acontecimientos del campo de batalla, para que intercalándose los señores abonados, puedan estos enterarse de las más recientes noticias del frente por medio de un naturalismo óptico y acústico.

Y, como ya dijimos antes, será un furioso batallar. Pero sea la que sea la opinión sobre la utilidad de los diferentes tipos de aviones, como también la forma impecable del guerrero avión del futuro, no importando si pertenece al sistema rígido, semirígido o al no rígido, una ya hoy en día no tiene duda alguna: el papel del moderno triario, que en lo futuro deberá dar el golpe decisivo, estará a cargo de las "máquinas voladoras". El dominio del aire tendrá seguramente más importancia que el dominio de los mares, y quien



La guerra de las flotas aéreas tal y como se la imaginaba el dibujante a fines del siglo
(Del libro "Weltpanorama" de la editorial W. Spemann, Stuttgart)



EL CONDE VON KRAGENECK †

Uno de los aviadores de caza alemanes más arrojados y brillantes, poseedor de la Hoja de Roble para la Cruz de Caballero, el teniente conde von Krageneck, jefe de grupo en una escuadra de caza, ha muerto como un héroe el 12 de enero de 1942 en cumplimiento de su deber. Ha fallecido en un hospital militar después de ser herido gravemente el 28 de diciembre de 1941. El teniente Erbo conde von Krageneck fué el trigésimo nono soldado de las Fuerzas Armadas alemanas que recibió el 26 de octubre de 1941 la Hoja de Roble para la Insignia de Caballero de la Cruz de Hierro, con ocasión de su sexagésima quinta victoria aérea. Ha derribado en total 67 aparatos enemigos Ilustración PK. Willrich

posea las mejores aeronaves — naturalmente combinado con el correspondientemente instruido personal de servicio — podrá prender el triunfo a sus banderas."

K. Gr. V.

Cuando aterriza una garza...

Al final de una gran pradera fluyen las corrientes de agua de un arroyo lenta y pausadamente hacia el valle. A gran altura sobre nuestras cabezas una garza describe sus círculos. De repente disminuye el tamaño de sus grandes alas, y planea en grandes curvas hacia la tierra en dirección del arroyo, para aterrizar justamente delante de nosotros.

Poco antes de llegar al suelo, en el preciso instante en que de nuevo abre sus grandes alas dando a estas un ángulo propicio para aterrizar con suavidad, deja caer sus largas patas, que hasta ese instante tenía inclinadas hacia atrás, para de esta manera ofrecer al aire la menor resistencia posible. De esta forma la garza, cigüeña y todas las aves que dominan el vuelo sacan su tren de aterrizaje. Tardó mucho tiempo hasta que el hombre dotó a sus aviones con un dispositivo de aterrizaje tan perfecto. Pasaron decenios hasta que conseguimos construir para los aviones trenes de aterrizaje plegables. Pero sucedió como siempre, cuando se trata de imitar los secretos de la naturaleza, que nuestros trenes de aterrizaje plegables llegaron a ser mucho más perfectos que los de los pájaros, a pesar de que nuestros "pájaros mecánicos" deben rendir mucho más. El ave solamente tiene que levantar del suelo su peso propio. Nuestros aviones tienen que transportar repetidas veces muchas toneladas de carga útil, que tiene que aterrizar con suavidad. Por esta sencilla razón el tren de aterrizaje de un avión tiene que soportar relativamente mucho más peso que las piernas de los pájaros al recibir el encontronazo con la tierra. Esta fué también la razón principal por lo que tardó tanto en construirse el tren de aterrizaje plegable, porque para el técnico es sumamente difícil construir un cuadro de ruedas plegable que esté supeditado a resistir cargas irregulares.

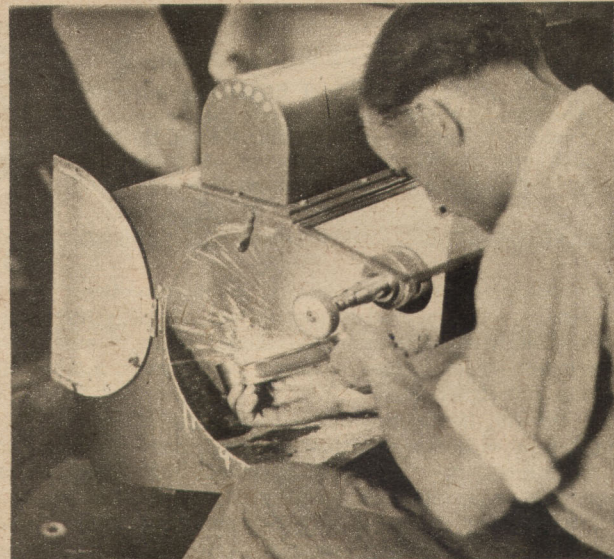
Este problema ya se ha solucionado hace tiempo. Los modernos aviones de pasajeros hacen desaparecer sus ruedas después haberse efectuado el despegue, las introducen dentro del fuselaje metálico, las repliegan detrás de los motores o las esconden en las alas, cubriéndolas con unas tapas de metal brillante. Cual aves emigrantes suelen surcar el espacio con las patas inclinadas hacia atrás, también nosotros volamos repliegando el tren de aterrizaje para no ofrecer resistencia al aire. Porque ambos, el avión y el pájaro, repliegan el tren de aterrizaje.

J. M.



Donde saltan chispas, corren peligro generalmente la cara y las manos. Una protección facial transparente y guantes preparados al efecto preservan de heridas al afilador

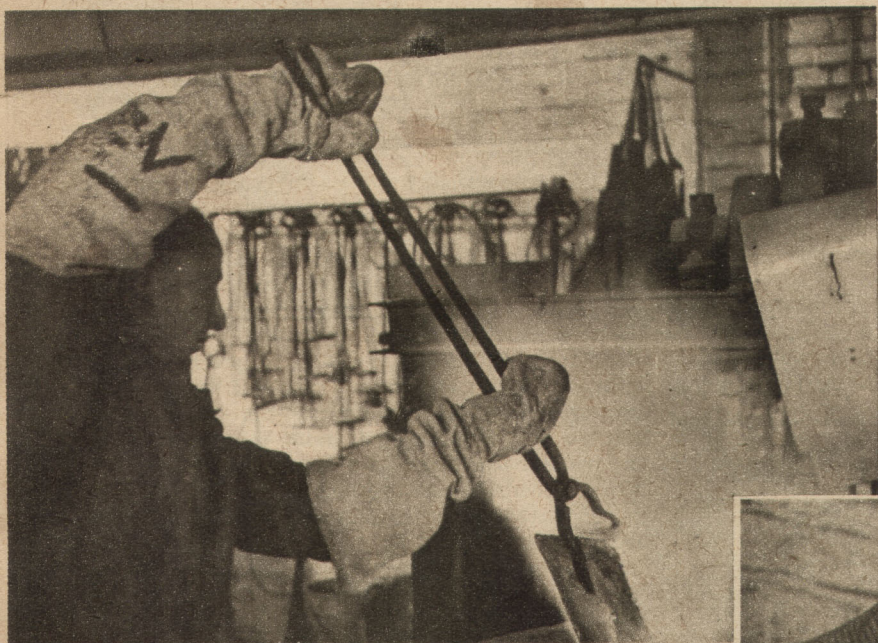
Un paso más allá en el desarrollo de dispositivos protectores: Para excluir un estorbo del operario, se ha colocado aquí directamente a la máquina un cristal protector Plexi. Un dispositivo de aspiración preserva de la acción perjudicial de las virutas metálicas



Salud, el sumo

Una información sobre la protección sanitaria del obrero en las fábricas de aviones alemanas

Millones de operarios que luchan en el frente tienen que ser reemplazados en gran parte por el mayor rendimiento de los que quedan en la retaguardia. Con tanta mayor atención tiene que cuidarse hoy de la protección de la salud del obrero. Locales inmejorables bajo el punto de vista sanitario son una condición previa natural. Donde ha de temerse un perjuicio de la salud por vapores nocivos o por acciones de clase parecida, se pone remedio mediante productos alimenticios adicionales. Así, p. ej., los barnizadores reciben diariamente medio litro de leche sin desnatar. Un campo especial representan los dispositivos protectores que reproduce nuestra serie de fotografías, los que son llevados en parte en el cuerpo como una armadura y en parte son colocados en las máquinas, lo que se prefiere en general por el menor estorbo del operario

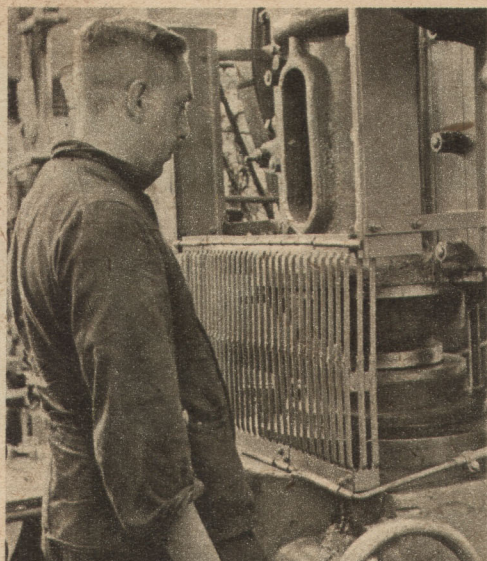
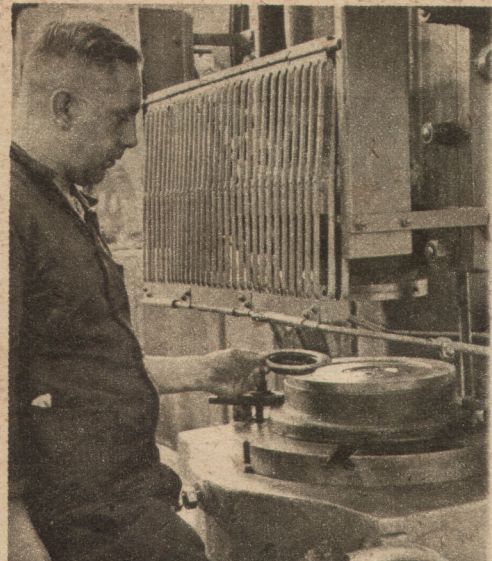


Guantes resistentes al fuego preservan al fundidor en su trabajo que le expone a temperaturas extraordinariamente elevadas



Contra el ruido de los motores, especialmente en los puestos de control, se protege el oído con una "perla" provista de mango. Foto a la derecha: Placa protectora, guantes y un dispositivo aspirador preservan de heridas al soldador eléctrico



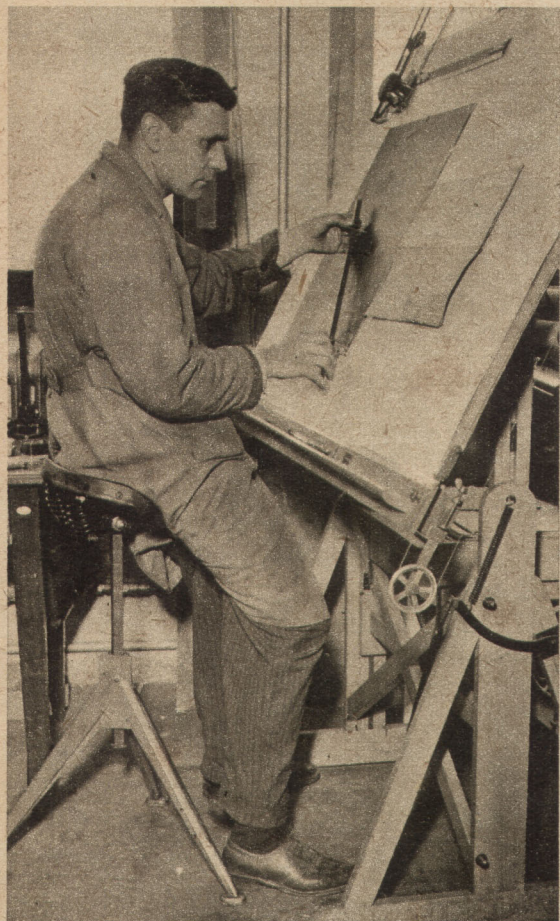


Heridas de las manos en las prensas se ocasionaban antes a menudo porque los operarios querían corregir la posición de la pieza todavía durante el descenso del troquel. Una reja de caída en esta prensa ofrece por el contrario completa protección. Con la reja levantada se coloca la pieza, pudiendo soltarse la prensa sólo cuando está caída la reja

Otra clase de protección para evitar heridas en las manos: La "introducción a dos manos" en una prensa de excéntricos. Las dos manos tienen que oprimir simultáneamente una palanca cada una, lo que impide echar mano de la pieza de labor

bien

Fotos Dr. H. Franz (7), Junkers-FM (3)



Para excluir el cansancio y afecciones de los pies por estar de pie muchas horas durante el trabajo, las fábricas Junkers han desarrollado un apoyo especial, según los proyectos de un operario, que ya se ha acreditado extraordinariamente

La arena fina del soplador de chorro es muy perjudicial para los órganos de la respiración. Una careta protectora con introducción de aire fresco pertenece por consiguiente al equipo del operario





El protagonista Alejandro Golling interpreta a Guillermo Bauer, el inventor del primer sumergible alemán, en cuyo principio se basa el submarino moderno

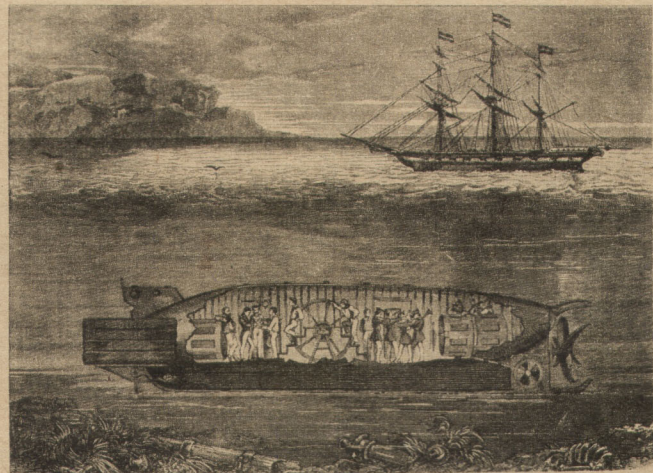
El acta secreta W. B. 1

Guillermo Bauer - el destino de un inventor alemán

El film de Herbert Selpin de la Bavaria "El acta secreta WB 1" hace recordar al intrépido inventor del primer sumergible alemán, el suboficial de Artillería alemán Guillermo Bauer. Este genial alemán quería cambiar el estado oneroso de impotencia alemana en el mar, tal como existía a mediados del siglo pasado, realizando su trascendental invento. Debido a su inmenso amor por la patria consiguió vencer todas las dificultades que se le ponían por delante y llegó a ser el creador de una de las más importantes armas alemanas



Dos fieles compañeros de Bauer, Carlos Hoesly (Guenther Lueders) y Carlos Schultze (Willi Rose), construyendo el sumergible



Reproducción de un dibujo original de Guillermo Bauer, que representa una travesía del sumergible en el puerto de Kronstadt, en la cual incluso tomó parte una banda de música. Las hélices se impulsaban con fuerza humana, accionando una rueda de pedal

Abajo: El primer sumergible del inventor, la "Foca de hierro" antes de la botadura. Una multitud conmovida asistió a este histórico y memorable acto



Un animal, al cual el inventor le debe mucho. Al observar a las focas se le ocurrió construir un barco, que navegara como estas — por encima y por debajo del agua





¡En máximo peligro! Después de haber realizado con éxito los primeros ensayos de sumersión, la valiente tripulación decidió sumergirse a mayor profundidad. Durante este ensayo se corrió de sitio el lastre, con lo cual el submarino no pudo maniobrar más. El agua penetra en el interior del mismo



Guillermo Bauer y su novia Sofía (Eva Immermann), que siempre fué, para este hombre solitario en su vida llena de responsabilidad y trabajo, una verdadera y fiel camarada

Fotos Bavaria Filmkunst
Rotzinger (7), Henkel (1), Archiv (1)

Puesto que el inventor no podía realizar en la patria su gran invento, aceptó la invitación de la corte rusa, para construir con grandes medios un nuevo sumergible. La imagen a la derecha nos presenta este nuevo tipo de sumergible de Bauer en el puerto de Kronstadt



Se reúne el consejo de guerra. Debido a un atentado contra la flota danesa, que causó grandes pérdidas a las tropas de la Alianza Alemana, se hace responsable al suboficial Guillermo Bauer





UNSERE JU
AN ALLEN FRONTEN

JUNKERS-JU 52
befördert Fallschirmjäger

JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE AG · DESSAU

Un piloto soviético amenaza con el puño cerrado

Siese cazas soviéticos contra un Ju 88,
pero la tripulación y el aparato alcanzan
la base de partida

Por el corresponsal de guerra Rudolf Dietrich

PK El que ha perseguido con bombas y ametralladoras a los polacos, ha efectuado servicios escalonados en la campaña del Oeste, ha "sacudido" a los "tom-mies" en Dunkerque y por último ha llevado bombas a Inglaterra todo un invierno, no se deja impresionar tan fácilmente. Tampoco por la Artillería antiaérea y los cazas de los soviets. Y, no obstante, el teniente L. y los individuos de su tripulación hablaban de mal grado sobre este acontecimiento inusitadísimo que les había sucedido en la campaña del Este. Cada vuelo de frente cuenta entre los servicios en los que es difícil distinguir si los conocimientos aeronáuticos del piloto, la solidez del material del aparato o un lance de fortuna fueron los que hicieron regresar a la tripulación y al aparato a la base de partida.

La misión era corriente. Había que hacer descarrilar trenes de transporte de los soviets y destruir vías férreas importantes para el aprovisionamiento bolchevique en el sector central del frente del Este. Todo había ido a pedir boca en el "Cäsar-Heinrich" al volar el aparato con rumbo a la base. Es verdad que no habían podido localizarse transportes en el trayecto señalado, pero toda la carga de bombas no debía haber sentado bien al terraplén ni a las vías. Se hizo lo que se había podido. El termómetro marcaba una serie de grados bajo cero. A pesar de la calefacción, hace un frío penetrante en el aparato. Todos guardan silencio y se alegran del regreso. Más de dos horas y media tiene todavía por delante el "Cäsar-Heinrich".

Aún no estamos en la base, piensa el teniente L. en un presentimiento indefinible de algo desagradable que todavía puede presentarse en el último instante durante todo servicio de frente. Sólo el radiotelegrafista, un mozo siempre divertido, vuelve a tatarrear una canción de moda. Desfigurada de modo singular y con un sonido hueco llega hasta nosotros la melodía, a través de la comunicación de a bordo. A pesar de todo reina gran expectación en el aparato. Aquí, lejos del frente, hay que tener sumo cuidado con los cazas enemigos. No queremos dejarnos comer como si fuéramos un bocadillo de caviar, es decir, como aperitivo antes de almorzar. Unos cuantos pares de ojos rebuscan el cielo, recorren las nubes y la tierra monótona y fértil que los soviets han dejado echar a perder como todo sin excepción en su paraíso.

De repente se interrumpe el canto del radiotelegrafista. En el horizonte aparecen tres pequeños puntos oscuros que crecen rápidamente. "Tres cazas detrás de nosotros", exclama el radiotelegrafista. Suenan los seguros de las ametralladoras. ¡Estamos prontos, compañeros! ¡Entendido, ahora inician el picado! Puedo ver desde la cabina la forma en que despliegan. En breve dará comienzo el baile.

El primero, uno de los Ratas modernos, se aproxima. Cree seguramente poder disparar sobre nosotros o derribarnos por las espaldas con toda tranquilidad. ¡Que te lo has creído!, murmura el radiotelegrafista, nuestro mozo berlinés. Puesto que mientras los hilos blancos de las balas trazadoras pasan debajo del "Cäsar-Heinrich", nuestras ametralladoras tabletean. ¡Fuera! Puede venir el próximo, que no se hace esperar mucho. Se aproxima, efectúa nutrido fuego y desaparece. En los planos se percibe un rasguño por una fracción de segundo, probablemente impactos. Nuevos tambores en las ametralladoras, y se presenta el tercero de la patrulla soviética, pegándose a respetable distancia detrás del empenaje del "Cäsar-Heinrich". Y desaparece por último tan rápidamente como ha venido, porque el radiotelegrafista hace fuego sin cesar. Ha vuelto a salir bien.

El teniente L. conduce el aparato dentro de una gigantesca nube blanca. La situación se ha salvado provisionalmente. ¡Cuán valiosa puede ser una nube tan ridícula! Y cuánto se han maldecido ya las nubes — por ejemplo durante el permiso —, pienso en estos segundos. Por desgracia nada dura eternamente, tampoco las nubes. Al cabo de un minuto escaso volvemos a nadar por el cielo azul mate. ¡Cuán desagradable puede resultar este azul!

Hace tiempo que han sido cambiados los tambores, y las ametralladoras están todavía en prevención. "Cuatro cazas detrás de nosotros", dice el radiotelegrafista. ¡Bueno! El altímetro marca algo más de 2.500 metros. El cielo y la tierra representan una danza infernal: el teniente L. ha puesto en invertido el aparato y se precipita en picado hacia tierra. A unos 400 metros endereza el aparato. De nuevo se acercan por separado, uno, dos, tres y cuatro J 18. Una situación bastante molesta.



MADERA

u n m a t e r i a l s e n c i l l o

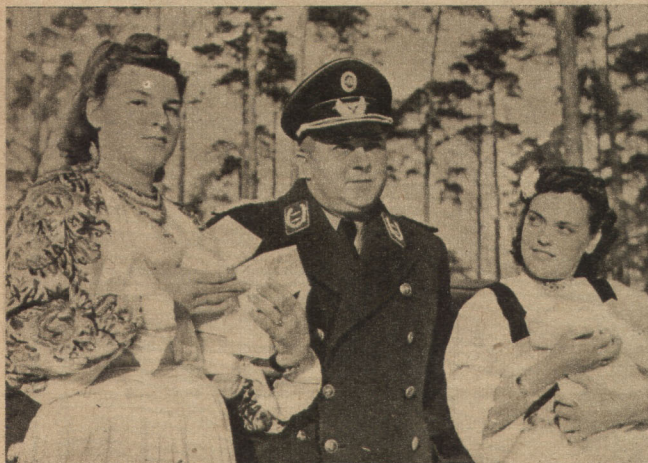


u n a l a r d e d e l a t é c n i c a

PROPELLERWERK GUSTAV SCHWARZ G. M. B. H. BERLIN-WAIDMANNSLUST

Cigarrillos

del mariscal Kvaternik



Muchachas croatas se han hecho cargo de la distribución de un envío de donativos del mariscal Kvaternik, y se trasladan con sus pintorescos trajes nacionales a un hospital militar alemán, acompañadas de un oficial de la Aviación croata. — Oficiales de las Fuerzas Aéreas alemanas saludan con un ramillete de flores a los huéspedes croatas. — Inmensa es la alegría de los heridos sobre esta visita y en todas partes se reciben con agradecimiento los primeros cigarrillos

Fotos PK Schuhmann

Ahora viene el momento. De nuevo centellean fogonazos del otro lado y trayectorias nos envuelven. Entre el tableteo de las propias ametralladoras se mezclan dolorosos rasguños y agrietamientos del aparato. ¡Dios mío, con tal de que no hayan sido tocados los motores! ¡No hay que pensar, sino disparar, nada más que disparar! ¿Es que no termina este vuelo? Cambio de tambores, una, dos y tres ráfagas, continuamente se aproximan los adversarios.

El radiotelegrafista y el mecánico de a bordo tienen continuamente en la mira a los cazas adversarios y hacen nutrido fuego. El teniente L. efectúa desesperados movimientos de repulsa, pica y retira la palanca alternativamente. Pronto estará perdida la partida, piensa el radiotelegrafista al colocar el último tambor. Los J 18 tiran ya casi veinte minu-

tos sobre el "César-Heinrich". Es un milagro que el aparato vuele todavía y que no esté herido ninguno de los cuatro tripulantes.

Un caza tras otro viran para su base. ¡Es muy raro! Parecen haber consumido las municiones. Sólo el cuarto y último de la coalición efectúa un nuevo ataque. Toma altura por debajo del aparato, describe una curva abierta y pica sobre nosotros desde arriba. Sus armas guardan silencio. ¿Así es que también ha consumido las municiones? Apenas pensado, el J 18 se acerca al "César-Heinrich" como si fuera a embestirle. El radiotelegrafista ve el rostro del piloto soviético y cuando los dos aparatos se hallan a la misma altura, dispuesto el J 18 a atacar, el piloto soviético separa de la palanca una mano y amenaza con el puño cerrado al radiotelegrafista. La escena dura unos

instantes, pero tanto más evidente y claro fué este singular cuadro cómico. Después vira el J 18 y desaparece para no volver.

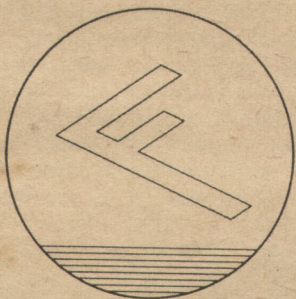
Cuando el aparato, demasiado maltrecho y con numerosos impactos, ha aterrizado a la hora escasa en la base, los individuos de la tripulación se sienten como resucitados. Casi sale mal, opina pensativo el teniente L. Tan sólo el radiotelegrafista no es enteramente dueño de sus actos. Continuamente mueve la cabeza de un lado a otro. No piensa nada más que en el puño amenazador. ¿Es que el piloto soviético quería expresar demostrativamente su disgusto porque el Ju resistiera todos los ataques? Más tarde le vino a las mientes. A este puño amenazador en el cielo oriental de Europa hace tiempo que se le ha parado el golpe y es sólo una postura que ha perdido ya su efecto...

RECKSIEGEL

BARNICES ZOELLNER

para
aviación

ZOELLNER WERKE · GES. FÜR FARBEN · U. LACKFABRIKATION m.b.H. · BERLIN · NEUKÖLLN

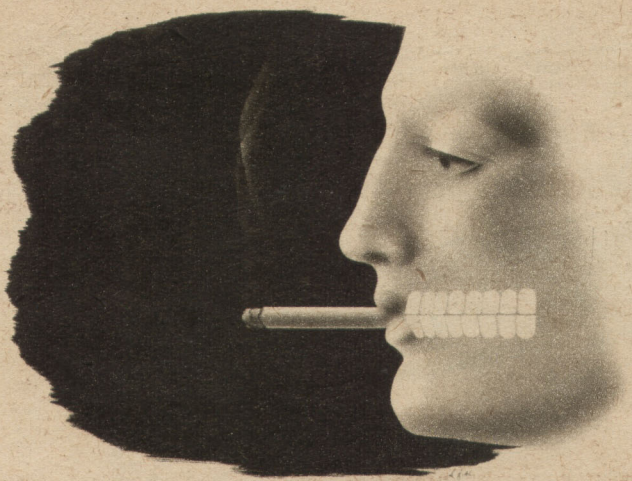


El helicóptero "Storch", salvador

En una ambulancia de campaña: El soldado X., gravemente herido, tiene que operarse a la mayor urgencia. Pero la operación sólo pueden verificarla en Alemania. Por lo tanto, el herido ha de transportarse en avión. Como que en aquel lugar no existe un verdadero campo de aviación, sólo un helicóptero "Storch" es capaz de remediar una vez más esta comprometida situación. Dicho helicóptero aterriza entre las tiendas; la camilla con el herido desaparece en el interior de la espaciosa cabina y despegue el aparato casi en el mismo sitio en que acaba de aterrizar. Esta vez tiene que demostrar el helicóptero "Storch" que también puede volar a gran velocidad. El lo consigue, la intervención quirúrgica es un éxito

El helicóptero "Storch" es una creación de la casa:

GERHARD FIESELER
**WERKE GM
BH KASSEL**



¿Le gusta a Vd fumar?

El fumador tiene que prestar especial atención al cuidado de los dientes porque los restos del tabaco y el humo dan lugar a unas capas desagradables sobre los dientes. Estas capas — si no se eliminan — constituyen la base para que se forme el sarro dentario. aparte de que estas capas pardas tienen un aspecto muy feo.

Cierto es que resulta inevitable la formación de las referidas capas, pero con un cuidado adecuado de los dientes con el empleo de una pasta dentífrica eficaz y protectora como la Chlorodont, pueden eliminarse muy fácilmente. No hay que pensar empero en que se consiga ya el resultado esperado si se limpian los dientes a diario una o dos veces, a la ligera, con un cepillo y algo de Chlorodont. Una limpieza minuciosa es indispensable para conseguir tal resultado. Se procurará eliminar ante todo las capas y cuerpos extraños de los dientes no sólo en la superficie de masticación, en la cara anterior y posterior de los dientes, sino también en los espacios intermedios. Hay que limpiar los dientes por un igual para contrarrestar con el cepillo y Chlorodont la formación del sarro.

Este es en muchos casos el origen de una caria. Por lo tanto, es indiscutible que el tratamiento minucioso contra las capas dentarias — sobre todo en los fumadores — resulta de suma importancia para evitar graves y molestas enfermedades de los dientes. Así, pues, no es cierto que las capas dentarias producidas por el humo conserven los dientes y los protejan contra enfermedades. Ocurre precisamente todo lo contrario. Originan las enfermedades de los dientes y por eso hay que combatirlos a conciencia y a fondo.

La limpieza minuciosa de los dientes con un cepillo y Chlorodont es una arma importante para combatir la formación de las capas dentarias. Indispensable para conservar los dientes sanos es masticar bien alimentos duros, tales como pan integral. Además es necesario dejarse examinar los dientes periódicamente por un dentista en evitación de enfermedades. Se tendrá en cuenta especialmente que el cuidado justo de los dientes los mantiene tan bonitos como nos los ha dado la naturaleza.

La pasta dentífrica de calidad

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes

“¡Cesen el fuego - cazas alemanes!”

Auxilio para un convoy alemán

Por el corresponsal de guerra Otto Bohm

PK El convoy alemán avanza lentamente por entre una mar movida. Espesas nubes de humo se separan de las chimeneas de los pesados vapores mercantes. Los carboneros trabajan ante sus calderas con tanto ahínco que el sudor les corre a chorros sobre el cuerpo, pero no hay más remedio, se tiene que conservar la presión a fin de que el buque mantenga su velocidad y no se quede rezagado de los demás. Por el lado de babor se dibuja en el firmamento la línea ondulada de la costa, y a estribor, mar adentro, navegan los botes de una formación de buscaminas que pasan de vez en cuando junto a los pesados cargos.

Apenas se pueden distinguir entre los grandes vapores con sus miles de toneladas de desplazamiento. Son como los perros pastores que van dando la vuelta a una gran manada de becerros y cuidan vigilantes que no les pase nada a los grandes y tranquilos animales. La tripulación, que consta de unos cuarenta hombres se entiende a las mil maravillas, desde el comandante, que es un teniente, hasta el más joven de los carboneros. Cada uno de ellos conoce muy bien al otro y cada uno sabe que, en caso de necesidad, puede contar incondicionalmente con sus camaradas. Se ha puesto guardia extraordinaria porque esta zona es muy peligrosa. Los ingleses han intentado ya aquí repetidas veces atacar a los convoyes alemanes con sus bombarderos y “terminar con ellos”. Pero casi siempre sin éxito. Una vez cayó una bomba sobre el depósito de carbón de un buque mercante. Total que lanzó el combustible negro por todas partes... y de ahí no pasó la cosa. Con una manguera de agua se apagó el incendio. Esto fué todo. Hoy hace de nuevo un tiempo propicio para volar. Los hombres de los pequeños botes tienen buen olfato para adivinarlo. El cielo está cubierto con ligeras nubes entre las cuales aparecen constantemente los rayos de sol. Los aviadore se pueden acercar, pues, sin ser vistos. Y esto se sabe claro, y por ello se observa con doble atención el espacio aéreo, por medio de los prismáticos de largo alcance. El sol se va acercando ya al horizonte por el Oeste, y en cuanto se haga de noche, habrá pasado definitivamente el peligro. Pero antes de ello, suenan enérgicamente las campanas de alarma de los botes. En sólo segundos cada uno de los hombres ocupa su puesto. Los “antiaéreos” ligeros se enfocan hacia la parte de estribor donde aparecen entre las nubes un par de grandes bombarderos que están aún fuera del campo de tiro. Los jefes de pieza escudriñan el firmamento con mayor atención aún y entonces se dan cuenta de que son cinco. Las caras de los artilleros están en tensión, porque dentro de pocos segundos va a comenzar la defensa. Entonces se demostrará si los bombarderos adversarios consiguen romper la barrera de fuego y atacar a los vapores mercantes. Pero los jefes de pieza — en su mayoría sargentos con mucha práctica — son perros viejos y no se inmutan por nada. Ningún disparo antes de tiempo. Ellos han calculado ya exactamente cuando debe de comenzar el fuego. Si la defensa se inicia demasiado pronto, entonces, mientras dura el cambio de las municiones, el enemigo se acerca sin peligro al convoy. Es cuestión de esperar, pues, a fin de que los atacantes reciban de lleno la prima descarga.

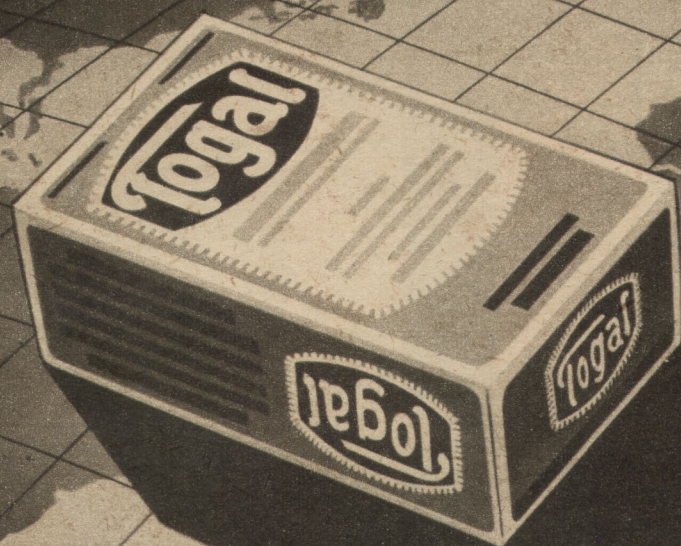
Y ahora ha llegado ese instante. Casi al unísono se dibujan de repente en el aire largas líneas blancas de las balas trazadoras de diferentes botes. Los ingleses describen evoluciones a fin de alejarse de los proyectiles, pero no les sirve de nada, tienen que dar media vuelta. Describen un amplio círculo alrededor del convoy y atacan de nuevo. Esta vez un bombardero es alcanzado por un impacto en el motor y desaparece entre las nubes dejando tras de sí una larga y oscura columna de humo. Ahora se reconoce claramente que se trata de tres bombarderos y dos cazas, y que estos últimos son los que van a atacar en ese momento, a fin de inutilizar la defensa con sus armas automáticas. Con sus ruidosos motores se acercan a nosotros como diablos. Disparan con todas sus armas pero evitan acercarse demasiado a los botes.

Los servidores de las ametralladoras trabajan febrilmente, tanto que el sudor les cae copiosamente de la frente. Aquí el todo es la rapidez, porque se trata siempre de segundos sólo. Los cañones están enfocados otra vez en la nueva dirección por la que se va a realizar el siguiente ataque. Pero, en ese instante, se oye repentinamente la voz de mando: “Cesen el fuego — cazas alemanes.”

Y entonces, los hombres de los botes y de los buques presencian un espectáculo tal como lo han deseado siempre: es decir, cómo los cazas alemanes juegan con los ingleses. En un instante están allí, se dividen, y ya está cada uno de ellos detrás de un bombardero británico. Un par de ligeras evoluciones y en seguida se lanzan después contra los bombarderos largas ráfagas de balas trazadoras. Una, dos, tres descargas, y al instante se incendian los tres aparatos británicos. Antes de que se precipiten contra el agua se apartan de ellos los cazas y caen como águilas sobre los dos cazas enemigos. Entonces, comienza una violenta lucha, tan rápida, que los hombres de los botes siguen con dificultad su transcurso. Se lanzan nuevamente ráfagas de ametralladora. Un caza británico es acosado por dos aparatos alemanes. El otro se halla acosado también a unos mil metros de distancia del primero. Después ha terminado también esta lucha. Ambos cazas ingleses se precipitan casi perpendicularmente contra el agua dejando tras de sí una larga columna de humo.

Toda la lucha ha durado apenas cuatro minutos. Ahora, los victoriosos cazas germanos vuelan sobre el convoy, por cierto, que a tan poca altura que los hombres de los buques bajan involuntariamente la cabeza y se agachan. Ven durante unos instantes como los pilotos les saludan desde las cabinas y, poco más tarde, han desaparecido ya en la lejanía.

“¡Caracoles!”, exclama el sargento de la ametralladora delantera respirando aliviado y limpiándose el sudor de la frente. “¡Esto fué algo serio! Tan diestro quisiera ser yo también...” Y luego, se dirige a los hombres que sirven su pieza y les dice: “Ahí tenéis. Tomad ejemplo de ello. Desde hoy vais a ejercitaros tanto hasta que seáis tan hábiles como nuestros camaradas del aire... y ahora basta, podéis ir a descansar!”



Togal en todo el mundo

Togal

en tabletas

*Sumamente acreditado hace
25 años en casos de*

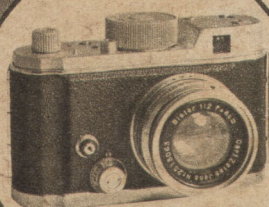
**Reuma · Ciática
Gota · Lumbago
Dolores de cabeza
Nervios irritados
Resfriados**



Automáticamente

trabaja la moderna cámara fotográfica
ROBOT de pequeño formato.

La cámara **ROBOT** no es sólo la ideal
para el aficionado sino que por estar
siempre dispuesta a fotografiar sin in-
terrupción, ha encontrado pronto aplicación
en reportajes de guerra, en la Ciencia y
Técnica.



ROBOT

ROBOT BERNING & CO. · DÜSSELDORF



Para fotografías expresivas elija Mimosa,
el material fotográfico con el cual nunca se tiene
un desengaño

Para fotografías: película Mimosa-Panchroma

Para copias: Mimosa-Helioton

Para ampliaciones plásticas: Mimosa-Luxus-Bromosa

Mimosa

MIMOSA-AKTIENGESELLSCHAFT, DRESDEN-A. 21

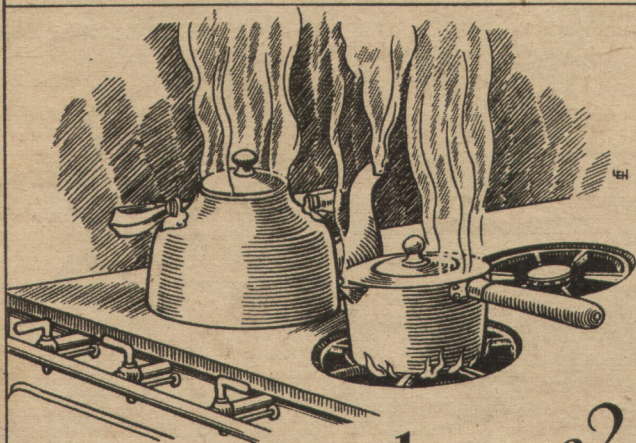


de fama mundial

por sus buenos específicos
y sus productos químicos finos

Knoll AG · Chemische Fabriken · Ludwigshafen am Rhein

El emplasto Traumaplast cura las heridas



¿Quemaduras?

Con quemaduras graves hay que ir en seguida a casa del médico, en cambio, con leves bastará su consejo que reza:

"No se pincharán las burbujas sino que se dejarán secar."

Aparte de eso; se aplicará un emplasto cuya gasa blanda esté impregnada de bismuto y cure las quemaduras, por lo tanto, el emplasto

Traumaplast

cura rápidamente las heridas

T11-1

El emplasto Traumaplast cura las heridas

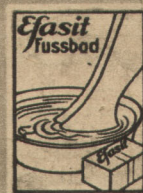
La que no debe verse



...pero puede observarse a menudo

es que la mujer, disimulando, se descalza debajo de la mesa por dolerle los pies a causa de estar largo rato de pie o ir y venir en sus quehaceres de casa o ejerciendo su profesión o bien por tener los pies muy cansados o sobrefatigados. Entonces, cada paso más que dé supone un suplicio, ya que los pies queman y escuecen, sudan y se hinchan como asimismo no caben más en los zapatos. "Malos pies — mal humor" se dice a menudo y desgraciadamente es cierto que el solaz y la alegría se disipan cuando duelen los pies.

Gracias a la cómoda pedicura Efasit puede Vd, hoy en día, con poco dinero evitar las afecciones de los pies y mantenerlos frescos y resistentes. Los baños de pies con Efasit los refrescan y revifican, acentuando la circulación de la sangre. La crema Efasit elimina los dolores y los escozores, evitando las ampollas y el hinchazón; elimina el mal olor y cura. Los polvos Efasit evitan que los pies sudan demasiado y segreguen, refrescan y desinfectan. La tintura callicida Efasit elimina los callos y las durezas rápidamente y sin producir dolores.



Baños Efasit (8)
Polvos Efasit

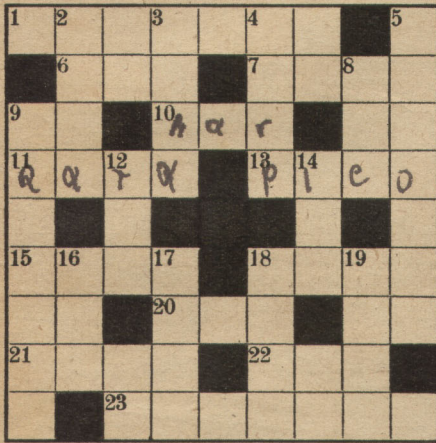
Crema Efasit
Tintura callicida Efasit

Los acreditados productos de pedicura Efasit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! ¡Buenos pies — buen humor!



Pasatiempos

Crucigrama por Efepe



Horizontales:

- 1 Economías,
- 6 Metal,
- 7 Volumen,
- 10 Océano,
- 11 Róndor,
- 13 Borde,
- 15 Escote,
- 18 Arbol,
- 20 Condimento,
- 21 Puerto natural,
- 22 Letra,
- 23 Americano de padres europeos.

Verticales:

- 2 Parte de la planta,
- 3 Capital europea,
- 4 Adjetivo,
- 5 Parte del cuerpo humano,
- 8 Adverbio y adjetivo,
- 9 Muy útil en invierno,
- 12 Irritación de la garganta,

- 14 Papel,
- 16 Pecado capital,
- 17 Con la parrilla,
- 18 Clase de pintura,
- 19 Dulce.

Charada por Paquete

a — a — a — be — ca — cal — ce — ci — de — den —
do — gi — go — go — gram — imp — in — la — le —
li — lo — mi — ni — no — o — o — pul — rac — rin —
ro — sas — ta — ta — te

Con las 34 sílabas que anteceden deben formarse 10 palabras, cuyas letras iniciales leídas de arriba abajo y cuyas letras finales leídas de abajo arriba den un conocido refrán español.

1 35 Significado de las distintas palabras: 1. Médico especialista, 2. Aguardiente de arroz, 3. Instalación para el lanzamiento de aviones, 4. Clase de semillas, 5. Adjetivo, 6. Contratiempo, 7. Soltero, 8. Abreviación de un modo verbal, 9. Capital europea, 10. Vuelta.

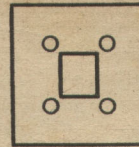
1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.

Rompecabezas

En la plaza de un pueblo, en el que se celebraba la fiesta mayor, había una cucaña (un poste enjabonado) de 10 metros de alto, en el que, exactamente a la altura de 8 metros, habían colgado un pollo asado. El que ganó el premio fué un muchacho que a cada movimiento ascensional subía 3 metros por segundo, pero, como el poste estaba muy enjabonado, resbalaba cada vez 2 metros en el acto, de manera que en realidad no subía más que 1 metro por segundo. ¿Cuántos segundos tardó en alcanzar el pollo?

1 23

Problema



Los obreros de una fábrica vivían en una colonia, en cuya plaza había un lavadero en el que las mujeres de los obreros lavaban la ropa. El número de obreros fué aumentando, empero, de tal modo, que el lavadero no bastaba ya para las necesidades de la colonia. Las mujeres

de los obreros fueron, pues, al dueño de la fábrica a pedirle que hiciera el lavadero más grande. El dueño de la fábrica contestó que con mucho gusto lo haría si pudiera conservar los cuatro árboles frutales que había, uno en cada esquina del lavadero, pero que no veía la manera de hacerlo, ya que el lavadero no podía alargarse ni ensancharse por dos lados únicamente, porque entonces no quedaría sitio para pasar, y que los árboles no debían quedar, naturalmente, dentro del lavadero. Las mujeres, sin embargo, le ofrecieron la solución diciéndole que el lavadero se podía hacer el doble de grande conservando la misma forma, y dejando los árboles, naturalmente, fuera del lavadero. ¿Cómo es la solución?

1 45

Soluciones al Número 2

Figura mágica: $(A+B+C+D) + (E+F+G+H) + I+K = 13I+K$; $I = 8$, $K = 9$, la suma = 54; $A = 14$, $B = 11$, $C = 12$, $D = 17$, $E = 10$, $F = 15$, $G = 13$, $H = 16$.

Acertijo: Tela

Crucigrama: Horizontales: 1 Olmo, 3 Cola 6 Rana, 8 Plan, 9 Aperó, 11 Glosa, 14 Crío, 15 Arca, 16 Eros, 17 Lana. — Verticales: 1 Ogro, 2 Mona, 4 Oslo, 5 Asno, 7 Apolo, 8 Presa, 10 Ocre, 11 Giro, 12 Arma, 13 Cala.

Rompecabezas: Primero abocaron el contenido del barril de 5 litros en el de 8 litros, y el contenido del barril de 3 litros en el de 5 litros, de modo que tenían 5 litros de vino en el barril de 8 litros, 3 litros en el de 5 litros, y el barril de 3 litros vacío. De los 5 litros de vino del barril de 8 litros llenaron otra vez el barril de 3, de modo que tenían entonces: 2 litros en el barril de 8 litros, 3 litros en el de 5 litros y 3 en el de 3. Como que en el barril de 5 litros no cabían ya más que 2, al concluir de llenar este barril con el vino del barril de 3 litros, tenía que quedar forzosamente 1 litro en el barril de 3 litros. Con esto quedaba resuelto el problema, ya que, abocando otra vez los 5 litros de vino que había entonces en el barril de 5 litros, quedaban 7 litros en el barril de 8 y 1 litro en el barril de 3. Abocando este litro en el barril de 5, volviendo a llenar el barril de 3 y abocándolo de nuevo en el barril de 5, quedan 4 litros en el barril de 8 litros y 4 en el barril de 5 litros.

Charada: Vaya yo caliente, riase la gente. — 1 Vertiente, 2 Anterior, 3 Yanqui, 4 Abeja, 5 Yapides, 6 Octubre, 7 Coreel, 8 Acacia, 9 Leipzig, 10 Indice, 11 Edredón, 12 Nicot, 13 Teniente. Jeroglífico: Antesala

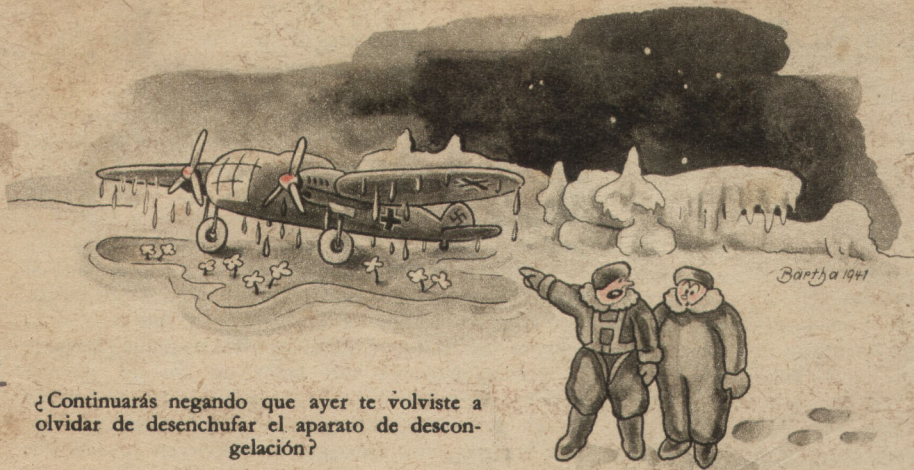
¿Quiere resolver problemas matemáticos los domingos?

Esto puede ocurrir muy bien al intentar de fotografiar durante un domingo sin sol. En tal caso es necesario "calcular" para encontrar los tiempos de exposición adecuados. Pero a veces se sufren equivocaciones. Cuanto más fácil resulta para Vd. el problema, decidiéndose por la SUPER IKONTA II, de la Casa Zeiss Ikon A G. — El fotómetro eléctrico de la cámara señala exactamente el tiempo de exposi-



ción. El telémetro óptico, de funcionamiento seguro, acoplado con el visor, formando así el "visor-telémetro", garantiza un enfoque seguro y un trabajo cómodo, mientras que el transporte automático de la película y el cierre del obturador evitan cualquier "accidente" por hacer avanzar demasiado la película u olvidar el transporte de la misma. Solicite prospectos ilustrados de la Zeiss Ikon A G., Dresden (Alemania), S. 130.

Fotografías maestras con el terceto: Cámara Zeiss Ikon, Objetivo Zeiss, Película Zeiss Ikon



¿Continuarás negando que ayer te volviste a olvidar de desenchufar el aparato de descongelación?

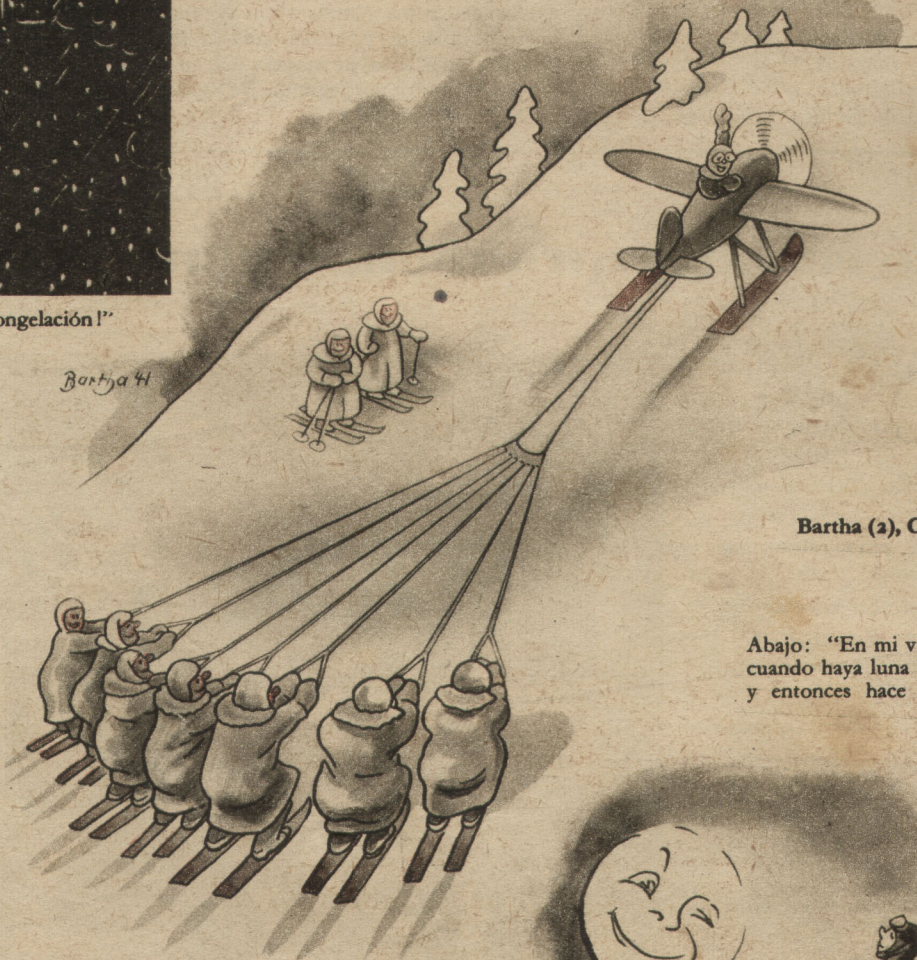
Piruetas



"¡Me admiraría en efecto que funcionara el aparato de descongelación!"



Un blanco de los "antiaéreos" en el timón:
"¡Los muchachos saben arreglárselas en casos de apuro: el buenazo de Guillermo halla oportunidad de utilizar adecuadamente sus grandes manazas!"



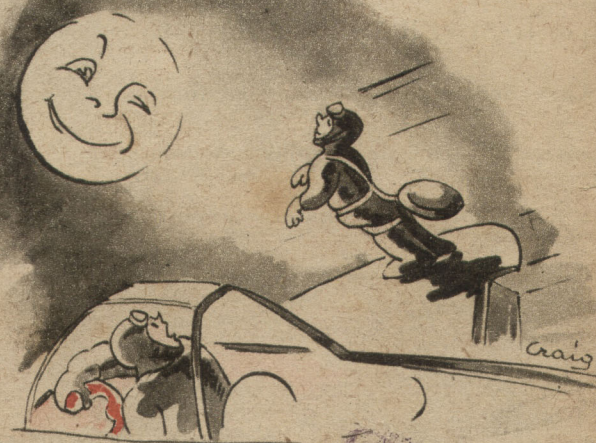
Skijöring en el círculo polar

Dibujos:
Bartha (2), Craig, Dondo, Martin

Abajo: "En mi vida vuelvo a tomar a Max cuando haya luna llena. Siempre se duerme y entonces hace su paseo por cubierta."



"... Pues sí, y entonces el aviador comenzó de repente a remontarse describiendo una serie de evoluciones atrevidísimas..."



HEFT 3 / BERLIN, 3. FEBRUAR 1942



Der Adler

PREIS **20 Pf.**

frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

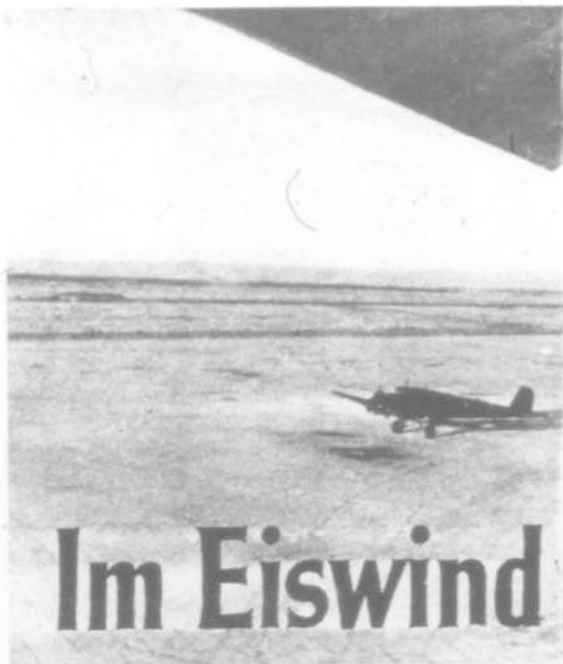


Start bei minus 30 Grad

Bodenpersonal bringt Bomben
an einen startbereiten Stuka
zu 87. Trotz bitterster Kälte und
schneidendem Wind steht unsere
Luftwaffe an der Ostfront unab-
lässig auf ihrem Posten

FK-Zeichnung: Kriegsmaler Elgaard

Elgaard
42



Im Eiswind

Transportflieger

Flug über die Schneefelder des Sowjetlandes. Unbereut streut der Flugzeugführer einer Ju 52 seinen Kees. Die Kälte kann ihm auf seinem Führersitz nichts anhaben, denn die Kälte des Transportflugzeuges ist gut geheizt.

Über die endlose weiße Fläche (Bild oben) rollt eine Ju 52 zum Start. Der Schneeeis fest gefroren, so daß sich die schwer beladene Maschine ohne besondere Schwierigkeiten vom Boden abheben kann.



Der erste Frost darf die Männer des Bodenteams nicht abhalten, sich auf freiem, ungeschütztem Feld um ihre Maschinen zu kümmern. Fest sind die Motoren eingepackt. Mit heißer Luft werden sie vorgewärmt, damit sie beim Einsatzbefehl sofort anspringen. — Bild links: Mit kälteren Fingern, die selbst Flüßlinge kaum zu wärmen vermögen, wird die schwierige Arbeit des Motorswechsels mit gleicher Gewissenhaftigkeit wie bei normalem Wetter ausgeführt. — Bild rechts: Mit dem „guten Stern“ und dem „Glücksachselchen“ im Gruppenzeichen mehren die Maschinen der Transportgruppe.





des Ostens

im Einsatz

Ein eisiger Ostwind pfeift über irgendeinem, Feldflugplatz an der Ostfront. Es ist jene trockene, scharfe Kälte, die alles Leben zum Erstarren bringen will. Und doch herrscht vom beginnenden bis zum sinkenden Tag reges Tun und Treiben auf dem weiten schneebedeckten Feld. Transportflugzeuge kommen und starten, unermüdlich leistet das Bodenpersonal seine harte und schwere Arbeit. Motoren müssen ausgewechselt und überholt, Ventile geprüft, Schrauben nachgezogen werden. Die Männer wissen, daß von ihrer gewissenhaften Arbeit die Sicherheit der Maschinen, das Leben ihrer Kameraden abhängt. Gerade jetzt im Winter, da die für den Nachschub bestimmten Bodenfahrzeuge mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen haben, ist der Einsatz der Ju 52 von entscheidender Bedeutung.

PK. Aufnahmen Kriegsberichterst. Trapp (WB)



Schon am frühen Morgen, während der Platz noch in völliger Dunkel gehüllt ist, empfängt der Kommandeur die ersten Weitermeldungen für den täglichen Einsatz. Langsam beginnt der Tag über dem verschneiten Platz zu dämmern (Bild rechts). In selbstverständlicher Pflichterfüllung hat der Posten seinen Dienst getan, bald wird er abgelöst werden, eine warme



Die Motoren singen ihr drehendes Lied. Tag für Tag und zu jeder Stunde müssen die Transportflugzeuge einsatzbereit sein, ein Rasten gibt es für sie auch im strengsten Winter nicht.





Ein Teil der eindrucksvollen Feier: Ein Kamerad liest aus einer Dichtung Worte über den Sinn der Ehe vor.



Während alle Kameraden in Reih und Glied angetreten sind, vollzieht sich an dem mit Blumen geschmückten Tisch vor der Reichskriegshalle die feierliche und schlichte Trauung.



Der Bräutigam und fortan Ehemann unterschreibt die Trauungspapete. Zu gleicher Zeit ist fern in der Heimat die Braut durch ihre Unterschrift zu seiner Frau geworden.

Aufnahmen: Rob. A. E. Bauer

Unten: Der Kommandant hat es sich nicht nehmen lassen, die kleine Trauungsfeier selber durchzuführen; jetzt setzt er seine Unterschrift unter die Urkunde, die eine neue Lebensgemeinschaft besiegelt.



Feierlich klingen die Worte durch den Raum des Quartiers, das für kurze Zeit einen festlichen Charakter erhalten hat.



Ein Prost auf das junge Paar! Der frischgebackene Ehemann wird mit einem guten Trunk gefeiert.

DAS WUNDERAUGE

Möglichkeiten der Luftbild-Forschung

Von Dr. Paul Karlson

Am 2. Februar ist Dr. Max Gasser, ein Pionier der deutschen Luftbildmessung, 70 Jahre alt geworden. Von den Luftschiffen des Grafen Zeppelin aus machte er die ersten Luftbildaufnahmen und gründete 1909 die Sektion „Deutschland“ der Internationalen Gesellschaft für Photogrammetrie, aus der die heutige Deutsche Gesellschaft für Photogrammetrie hervorgegangen ist. Max Gasser, der die Entwicklung von Luftaufnahmegeräten entscheidend beeinflusst hat, ist es zu danken, daß sich das deutsche Luftbild auf zahlreichen Gebieten der Technik und der Forschung einen hervorragenden Platz erworben hat. Dieser Beitrag unseres Mitarbeiters Dr. Karlson beleuchtet das umfassende Gebiet, mit dem das Werk Dr. Gassers untrennbar verbunden ist.

Fliegen bedeutet Geschwindigkeit — wer wollte das bestreiten! Von Beginn an haben die Pioniere geglaubt, daß der künftige, noch erträumte Flugverkehr sich mit einer Schnelligkeit vollziehen werde, die den erdgebundenen, dem Boden mit all seinen Hindernissen verhafteten Fahrzeugen stets verschlossen bleiben müsse. Geschwindigkeit aber bedeutet Oberfläche — haben wir das nicht schon oft genug gehört? Man bestreitet dem Flieger nicht die Möglichkeit, große, ja großartige Überblicke zu gewinnen, ganze Landschaften in kaleidoskopischem Wechsel unter sich hinwegziehen zu sehen, jedoch wirft man ihm Mangel an Gründlichkeit vor, meint, sein Leben sei doch nur ein umstetes Hinweghülsen über die Dinge; die Erde wolle erwandert sein, damit sie sich wirklich offenbare. Dieser Streit ist ungefähr soviel wert wie die Frage, ob man Brantwein zum Trinken oder zum Einreiben benutzen soll. Der Rheumatiker und der Säuer werden sich darüber nicht einigen können, wir anderen aber, die wir keins von beiden — oder beides! — sind, halten beide Verwendungszwecke je nach der Sachlage für nützlich. Sie schließen einander nicht aus, sondern ergänzen sich, und genau so steht es in unserem Fall. Nicht Luftbild oder Bodenerkundung heißt die Frage — beide haben einander zu ergänzen. Man hat gesagt, die Seeschlacht von Skagerrak würde einen anderen Verlauf genommen haben, wenn es damals schon eine planmäßige Luftaufklärung gegeben hätte und wenn nicht das einzige eingesetzte Marine-

flugzeug nach einer halben Stunde wegen Motorschadens hätte niedergehen müssen. Solche Urteile sind rückschauend leicht zu fällen. Tatsächlich aber hielt das Militär vor dem Weltkrieg 1914/18 die „Aeroplane“ für ganz amüsante, aber völlig nutzlose Geräte, die „Aviatiker“ für mehr oder weniger harmlose Narren, und an taktisch oder strategisch verwertbare Luftbilder wagte man gar nicht zu denken. Es ist den Bemühungen des Leutnants Fink — des „Luftbild-Fink“ — zu danken, wenn sich ab Frühjahr 1915 die Luftaufklärung dann beim Heer doch durchsetzte. Die entscheidende technische Wendung geht auf Oskar Meder, den Vater der Deutschen Kino-Industrie, zurück, der an dieser Zeit den ersten Reihenbildner konstruierte und an der flandrischen Front zum Einsatz brachte. Im Jahre 1915 baute Gasser den ersten Doppelprojektor, der es erlaubt, Luftbilder stereoskopisch auszuwerten und in Höhenschichtenkarten umzuwandeln. Mit den Reihenbildnern, d. h. mit vollautomatisch arbeitenden Filmkameras erst konnte man lückenlose Aufnahmen eines ganzen Geländestreifens gewinnen, die zur Herstellung von Luftbildplänen und Karten geeignet sind. Bis zum Ende des Weltkriegs 1914/18 wurden von den „Reihenbildner-Zügen“ mehr als sieben Millionen Quadratkilometer fotografiert, die Fronten laufend aus der Luft überwacht.

Heute ist ein Krieg ohne Luftaufklärung undenkbar. Die „Augen der Wehrmacht“ sind überall. Aus vielen Kilometern Höhe überschauen sie Hunderte von

Das ist keine Wälderlandschaft, auch keine von Wasserläufen durchzogene Einschlucht in der Unendlichkeit der Arktis, sondern ein Teppichmuster, wie es die Katze aus ihren Augenhöhlen sieht.

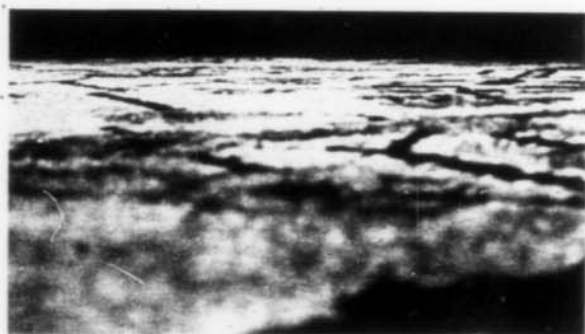
Aufnahmen
Hans Luftbild (13), Haupt-
bildserie RLM (Gegensatz
Nr. 1461) und
Nr. 1462 (14), Archer
Carl Troll (15), Luftbildplan und
„Biologische Forschung“



Die „Große peruanische Mauer“ nördlich des Santa Tales in Mantele. Die vorgeschaltete, an der Zen der Chimukultur stammende Mauer, wurde 1911 durch die Shippe-Ischnon-Peruan-Expedition aus dem Flugzeug entdeckt. Während ihre Beobachtung vom Boden aus Schwierigkeiten bereitet, tritt sie im Flugbild in ihrem Verlauf über Hügel, Täler und Flüsse wie ein auf das deutliche in Erscheinung.

Quadratkilometern gleichzeitig, sie dringen Tausende von Kilometern hinter die feindliche Front vor. Dem senkrecht nach unten gerichteten Blick gegenüber versagt jede Deckung gewöhnlicher Art, und vor der „Schnelligkeit des Flugzeugs sind noch so überraschend geplante Truppenverschiebungen machtlos. Das Epos von der stillen, zähen, in Einsamkeit vollbrachten Arbeit der Aufklärer, noch immer von der Öffentlichkeit kaum gewürdigt, wird einmal geschrieben werden. Dies ist die Seite, von der der Soldat der Luftwaffe und des Heeres das Luftbild kennenlernt. Indessen reichen die Aufgaben und Möglichkeiten des Luftbildwesens viel weiter — ja, in den heutigen Präzisionsmaßstäben besitzen wir ein wahres Wunderauge, dessen Leistungsfähigkeit aus Zauberhafte grenzt. Dreifach ist die Überlegenheit des Flugzeugs über jede Möglichkeit der Erkundung vom Boden aus. Einmal die unvergleichliche Schnelligkeit, sodann die unbeschränkte Freizügigkeit, die Unabhängigkeit von jedem irdischen Hindernis, und endlich, scheinbar selbstverständlich, jedoch von größter Bedeutung, der Blick vom erhöhten Standpunkt aus. Ein bekannter Luftbildmann hat diesen letzten Vorteil einmal durch einen schönen Vergleich erläutert: Wenn eine Katze einen Teppich betrachtet, erkennt sie zwar das Gewebe und die Fadenstruktur, das Muster erscheint ihr jedoch groblich verzerrt und sinnlos. Erst vom „höheren Standpunkt“ des Menschen aus ordnen sich die vorher unverständlichen, zusammenhanglosen Farbflecken zum wohlauflösenden Muster.

Ja, nur aus der Vogelschau offenbart sich das Antlitz der Erde in seinen wahren und großartigen Zügen. Die unbedeutenden Rillen und Buckel, die belanglosen Unregelmäßigkeiten und Störungen, die Überschneidungen und perspektivischen Verzerrungen treten zurück, und als klares, gegliedertes Bild breitet sich die Landschaft unter uns. Der Geograph und Geologe vermag aus dem Luftbild in einzigartiger Weise die Struktur eines Gebiets, seinen Aufbau, seinen Charakter zu erkennen. Darüber hinaus aber ist es dank der jahrzehntelangen zähen Arbeit eines kleinen Kreises begeisterter Männer gelungen, die Luftbilder unmittelbar zur Kartenherstellung brauchbar zu machen. In



Von seinem weitaus höheren Blickpunkt aus nimmt das Menschenauge den Teppich im Vergleich zu dem Blickfeld einer Katze wie ein Luftbild auf. Erzieht ihn „von oben“ in seinen ganzen Zusammenhängen, seinem Muster und seinen Farben





Rundling oder „Rundling“ (wie das nebenstehende Bild) — das kann der Insasse eines Flugzeuges mit einem einzigen Blick nach unten bestimmen. Wer von den Erdenwanderern konnte das auf Anhieb feststellen? Hier eröffnet sich der modernen Siedlungsplanung große Möglichkeiten.

Klimaverhältnissen finden sich auch bestimmte Pflanzengesellschaften zusammen, Bäume, Sträucher, Gräser in wechselnder, aber stets natürlich bedingter Mischung; ein Mann dieser neuen Wissenschaft könnte beim Anblick eines Feidblumenstraußes sagen, in welcher Gegend Deutschlands er gepflückt wurde. Nun, das Luftbild zeigt uns ja immer das Pflanzenkleid der Erde. Betrachtet man es aber mit diesen neu geschulten Augen, so sieht man gleichsam den Boden durch das Kleid hindurchschimmern. Unterschiede der Bewässerung, des Gesteins, des Bodens prägen sich sichtbar in der Vegetation aus. Man konnte z. B. in Südafrika aus der Luft feststellen, wo kupferhaltige Gesteinschichten an die Erdoberfläche herauskommen; denn an diesen Stellen ist der Boden salzhaltiger, und der typische „Trokewald“ ist dort unterbrochen. In Neu-Guinea und Borneo hat man auf dieselbe Weise erdölhaltige Gebiete gefunden, und anderwärts wurden Gold- und Radiumminen aus dem Luftbild abgelesen!

optischer, feinmechanischer und photochemischer Hinsicht wurden die Aufnahmekammern vervollkommen, die Theorie der Bildmessung wurde ausgebaut, und endlich hat man Auswertgeräte geschaffen, die wahre Wunder der Präzisionstechnik sind. Heute ist es möglich, die Luftbilder fast unmittelbar und automatisch in eine Karte mit exakten Höhenlinien umzuzeichnen. Eine Arbeit, die früher Jahre in Anspruch nahm, ist jetzt in ebensoviel Wochen zu erledigen, und die Genauigkeit gibt der alten Feldmessung nichts nach. Sogar die neue Grundkarte des Deutschen Reiches in ihrem großen Maßstab von 1:5000 wird nach Luftbildern gezeichnet.

Damit zeigt sich schon: das Flugzeug ist nicht nur in öden, unbekannten und unwirtlichen Gegenden am Platze, sondern gerade auch in dicht besiedelten Industriegebieten, wo die Bebauungsverhältnisse sich rasch und ständig ändern. Heute ist keine Stadt- oder Siedlungsplanung ohne Luftbilder mehr denkbar, und auch beim Entwurf der Reichsautobahnen ist eine sorgfältige Erkundung vom Flugzeug aus vorhergegangen. Besonders wichtig wird das Luftbild in den flachen Gebieten des Wattenmeers, wo sonst jeder erhöhte Standpunkt, jeder Überblick fehlt; man denke etwa an die großzügigen Landgewinnungsarbeiten an der schleswig-holsteinischen Küste. Nur es allein kann den Einfluß der Gezeiten, den Strömungsverlauf, die Sand- und Schlickablagerung hinter Dämmen und Buhnen in ihrem ständigen Wechsel erfassen.

Denn das Luftbild ist ja eben mehr, viel mehr als eine Karte. Dem, der es liebevoll zu lesen versteht, enthüllt es viel mehr als die rein geometrischen Verhältnisse des abgebildeten Gebiets; es zeigt die lebendige Landschaft in ihrer vollen Dynamik, ihrem organischen Sein und Werden. Der Forstmann etwa sieht nicht nur, wo die einzelnen Waldstücke liegen und wie groß sie sind. Er kann, nach einiger Übung, auch die Art des Baumbestandes erkennen, zwischen Laub- und Nadelhölzern unterscheiden — namentlich wenn man die herbstliche Verfärbung im Farbbild festhält! —, und er kann sogar die Baumhöhe feststellen, sobald er die Bilder stereoskopisch betrachtet. Der „fliegende Förster“ wird, namentlich in den neuen Ostgebieten, bald eine Selbstverständlichkeit sein.

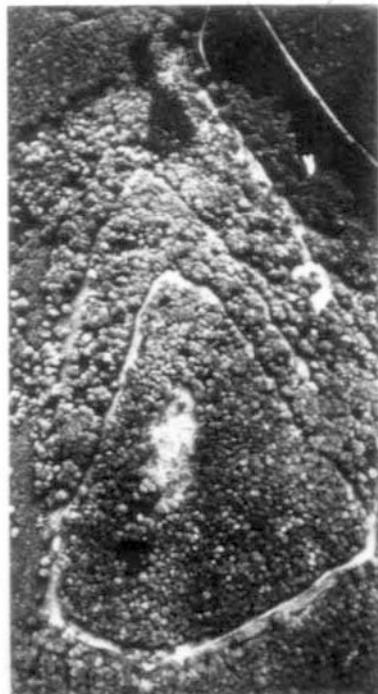
Die neue Wissenschaft der ökologischen Bodenforschung hat unseren Blick dafür geschärft, daß keine natürliche Landschaft ein Zufallsprodukt ist. Auf bestimmten Böden, unter bestimmten

Auch die Archäologie und die Vorgeschichtskunde haben ganz überraschende und großartige Erkenntnisse gewinnen können. Über die scheinbar leere, gänzlich unberührte Wüste Mesopotamiens hinwegfliegend erblickt ein Flieger plötzlich in aller Deutlichkeit die Reste alter, längst verfallener Straßen und Siedlungen durch die halbmeterstarke Flugsanddecke hindurch; bei einem Flug über die reich gegliederte Bergwelt Perus sehen Forscher überraschend ein großartiges Bauwerk, eine Mauer, die sich 60 km weit ins Land hineinzieht, über Täler, Hügelrücken und Flüsse sich hinwegschlingend; auf dem Boden haben sie später größte Mühe, die eben noch unverkennbare Mauer wiederzufinden. Und bei Flügen über die bunten Vierecksmuster der norddeutschen Felder enthüllt sich dem staunenden Auge immer wieder und wieder ein darunter verborgenes, ähnlich aufgebautes Muster heller und dunkler Stellen: Feldmarkungen aus vorchristlicher Zeit, die sich durch ihre wechselnde Bodenfärbung verraten.

In hingebender Einzelarbeit hat die „Luftbildarchäologie“ diese wunderbaren Erscheinungen erforscht. Wir sehen, so wissen wir jetzt, auf der Erde meist den Wald vor lauter Bäumen nicht. Wie sollten wir auch? Allzu verwirrend sind die Einzelheiten, zu vielfältig die Färbungen, die Linien, die kleinen Bodenwellen. Erst aus der Höhe ordnen sich die Einzelheiten zum Gesamtbild, erkennt man die großen Strukturen.



Der vorgeschichtliche Ringwall von Maiden Castle, Dorset. Die Schrägaufnahme machte diese schonste aller englischen Vorgeburgen durch die Schattenwirkung genau sichtbar. Auch auf dem Gebiete der Vorgeschichtsforschung enthüllt das Luftbild wichtige Geheimnisse.



Mitten im tiefen Wasse erkennt der Flieger turmhöhlenartige Linien, die sich wallartig von ihrer Umgebung abheben. Es handelt sich hier um eine alte, von der Vegetation schon fast überwachsene Burganlage in der Gegend von Trist, deren Umriß nur von der Höhe aus klar zu erkennen ist.

Auf mehrfache Weise können dann die verborgenen Dinge zutage treten. Leichte Bodenerhebungen — von der Erde aus ganz uncharakteristisch — verraten sich morgens und abends bei tiefem Sonnenstand durch ihren Schattenwurf, so ähnlich, wie sich auch kleinste Unebenheiten einer Straße nachts im Scheinwerfer eines Autos greifbar plastisch herausheben. Andere alte Anlagen können durch verschiedene Bodenfärbung erkannt werden, z. B. wenn feuchter Boden sich dunkel färbt oder irgendwo überraschend ein Stück weißen Kalkbodens sichtbar wird. Dem Erdbewohner erscheint das nur als ein zufälliger Fleck — der Flieger kann vielleicht den Grundriß eines alten, längst verfallenen Gehöfts entdecken.

Und endlich kommen wieder unsere alten, getreuen Gefährten, die Pflanzen, ins Spiel. Wenn irgendwo eine

Ruinenmauer, seit Jahrhunderten schon mit Erde überdeckt, in der Tiefe des Grundes steckt, so wird das Getreide über ihr später und spärlicher keimen als daneben. Ehemalige Gräben oder verrottetes Holzwerk hingegen bieten, auch wenn sie längst eingeebnet sind, noch jetzt günstigere Wachstumsbedingungen und geben sich durch kräftigeren Pflanzenwuchs kund. Am deutlichsten wird diese Wirkung, wenn die Pflanzen gerade aus dem Boden sprießen und noch nicht allzu hoch sind. Alljährlich einmal hebt sich dann also das Bild dessen, was längst vergangen im Boden schlummert, wieder ans Licht empor. Freilich, es gehört viel Erfahrung dazu, viel Verständnis und viel Anschauungsvermögen, um Echtes von Zufälligen zu unterscheiden. Wenn es aber gelingt, der tut einen Blick in die Vergangenheit — vielleicht über Jahrtausende hinweg. Und das ist sicher nicht die nützlichste Verwendung, derer das Luftbild fähig ist, wohl aber das größte aller Wunder, die uns das moderne Wunderauge beschert.

Talismane unserer Flieger

Staffelabzeichen bei der deutschen Luftwaffe



Der Wunsch, die besonders enge Verbundenheit der Staffellangehörigen untereinander auch nach außen hin sichtbar zu machen, ließ wohl die verschiedenartigen Figuren in Form von Wappen, Jagd-, Tier- oder Menschenzeichnungen und anderen symbolischen Darstellungen an den Flugzeugrümpfen entstehen. Sie sind der Talisman unserer Flieger, mit dem sie sich zu Kampf und Sieg erheben. Oft hat die Laune des Zufalls die Wahl eines Staffelabzeichens bestimmt, häufig deuten die Zeichen auch die Aufgabengebiete der Einheit als Jagd-, Kampf- oder Aufklärungsstaffel in launiger Weise an oder sie wollen als Symbol gewertet werden. Aber gleichgültig, welches Motiv die Staffel auch gewählt und von welchem Gedanken sie sich dabei hat leiten lassen, seien fehlt dem Abzeichen der urwüchsige Humor, der nun einmal bei unseren Fliegern zu Hause ist.



Von oben nach unten: Die Micky Maus mit Pirat, Beil und Zigarette ist der ständige Begleiter auf dem Rumpf eines neuen Messerschmitt Me 109. Entensche und bekanntlich abgriffsbare, das ulkige Mäuschen mit der Flotte über der Schulter, ganz offensichtlich das Abzeichen eines Jagdverbandes, scheint einen neuen Streich auszuhecken, und „Hans Huckebein der Unglücksrabe“ mag seiner Staffel bisher nur Glück gebracht haben. Dann der zahnfleischende Teufel, der sich sein Opfer aus den Wolken greift, wenn laßt es da nicht kalt über den Rücken?



PK-Aufnahmen:
Kriegsgefangener Garmann
(Pfl.), Dornen (Joh.),
Heider (Wh), Lysek (Wh),
Joh (s, Wh), Trapp (Wh),
Hans Schaller, ADLER-
Archie

Der komplexionste Hahn — ein gutes Symbol! Und schon machte sich der „Staffelmaler“ daran, das treue Federvieh auf dem Flugzeugrumpf als Staffelzeichen zu verewigen.



Glück haben und ein quersches Schwein dazu — was will man noch mehr? Ein lebendes Talisman, wie hier auf unserem Bild, ist freilich noch mehr wert als ein bloßes Abzeichen, vor allem, wenn sich daraus ein Festtagsbraten zubereiten läßt.



Besonders hübsch ist das Symbol, das sich Nachaufklärer für ihre besondere Aufgabe gewählt haben. Auch Witzblattengrum, wie der weitberühmte Adamson (Bild unten), sind als Staffelabzeichen beliebt.





Tiefangriffe auf die Sowjets

Im Nordabschnitt der Ostfront ist ein Panzerzug der Sowjets herangeroht, um den Durchbruch durch die deutschen Linien um jeden Preis zu erzwingen. Unsere Aufklärer aber sind nicht untätig gewesen, und so wird der schwerarmierte Zug im richtigen Augenblick von Kampfflugzeugen He 111 im Tiefangriff gefaßt und durch wohlgezielte Bombenwürfe so schwer beschädigt, daß er auf der Strecke liegenbleibt.

Schon seit vielen Wochen führt der Winter an der Ostfront ein hartes Regiment. Wenn aber die Sowjets glaubten, ihre Zeit sei jetzt gekommen, so werden sie durch den unerschütterlichen Kampfwillen der deutschen Wehrmacht eines anderen belehrt. Schulter an Schulter mit den Soldaten des Heeres sorgt die deutsche Luftwaffe dafür, daß der Gegner seine Operationen nicht entfalten kann. An allen Frontabschnitten zerschlagen Kampf- und Jagdverbände die Aufmarschkolonnen der Sowjets. Vor allem die Tiefangriffe, von denen unsere Zeichnungen einige Phasen darstellen, haben sich als eine besonders wirkungsvolle Taktik bewährt.

Im Kreis. Selbst der Schneesturm, der seit Stunden über die vereisten Felder dahinhraust, hat die deutsche Luftwaffe nicht davon abhalten können, eine sowjetische Kraftwagenkolonne mit ihren MG-Garben im Tiefangriff auseinanderzutreiben. In den Reihen des Feindes ist größte Verwirrung entstanden, einige Wagen sind ausgebrannt und führten die Besatzung hinausgesteuert, während andere von den Fahrgästen und Begleitmannschaften notdürftig verteidigt werden.



Überall dort, wo das Gelände es zweckmäßig erscheinen läßt, setzen die Sowjets zur Sicherung ihres Nachschubs Schlittenkolonnen ein. Dieses Bild zeigt einen der zahlreichen Tiefangriffe, in denen die deutsche Luftwaffe die Transportwege des Feindes besonders an den wichtigsten Kreuzungspunkten hinter der Front mit größtem Erfolg unter Feuer nimmt. Eine Kette Me 109 hat gerade einige mit Munition und Brennstoff beladene Schlitten der Sowjets gestreift und mit ihren Bordwaffen angegriffen.

Auf der Krim wurden die gelandeten sowjetischen Kräfte und ihre Nachschubwege über das Schwarze Meer immer wieder von starken Verbänden der Luftwaffe angegriffen, wobei der Feind erhebliche Verluste an Menschen und Material erlitt. Die nachstehende Zeichnung stellt eine solche Landung dar, die von Messerschmitt-Jägern so empfindlich gestört wird, daß die Sowjetsoldaten in das von Eisbullen bedeckte Wasser springen, um sich so schnell wie möglich in Sicherheit zu bringen.





Überraschungsangriff auf einen sowjetischen Freidflug-
hafen. Mitten in den Hochbetrieb eines zum Start
ansetzenden Staffels von „Rata“-Jagdflugzeugen fegen unsere
deutschen Jäger mit ihren MGs hinein. So blitzschnell ist
der Angriff gekommen, daß die Sowjets nicht einmal Zeit
finden, sich auf eine wirksame Verteidigung zu besinnen.
Selbst die „Rata“, die sich eben vom Boden erheben hat,
ist das Opfer des deutschen Husarenrucks geworden, die
schwarze Raucherwolke, die sie hinter sich herzieht, beweist,
daß die Bordwaffen der Me 109 ganze Arden greifen haben.

Zeichnungen H. v. Medvey



Entthronter Kontinent

Australiens Sprung in den Pazifik-Krieg | Von Wolf Schmalfluss

Der fünfte Kontinent will anscheinend auch in diesem Weltkrieg nicht als fünfter Rad am angelsächsischen Kriegswagen gelten. Die „Anzacs“ (Australian and New Zealand Army Corps) haben schon 1915 unter dem seinerzeit wie heute verlogenen angelsächsischen Schlagwort von der „Rettung der bedrohten Zivilisation“ mit ihren Leibern den glorreichen Rückzug der englischen Truppenverbände nach dem blutigen Scheitern des von Winston Churchill, als damaligem Ersten Lord der britischen Admiralität, inszenierten Gallipoli-Abenteuers decken müssen, wie abermals auf Churchills Fiebel im ägäischen Raum — in Griechenland und auf Kreta — im Frühling 1941. Und ebenso wie heute in Nordafrika, so durfte die Blüte der australischen und neuseeländischen Jugend sich damals auch im Mittleren Osten für die Londoner Imperialisten aufopfern. Von allen Hilfsvölkern Englands hatte Australien im ersten Weltkrieg relativ den höchsten Blutzoll entrichtet. Dieser tragische Ehrgeiz scheint nun eine Art australische Tradition geworden zu sein, obwohl es an heftigen Protesten innerhalb der Bevölkerung Australiens nicht gefehlt hat. Dieses Land, das nach dem treffenden Urteil eines geistreichen Globetrotters aus „goldprotzigen Großstädten, Einsamkeit und Hammelherden“ besteht, ist wirklich voller Merkwürdigkeiten! Australien ist sozusagen ein leerer Kontinent; denn auf 7,7 Millionen qkm Festlandsfläche und 1,1 Mill. qkm dazugehörigen Inseln wohnen nur knapp 7 Millionen Menschen, d. h. noch nicht einmal so viel wie allein in London, und noch nicht 1 Kopf entfällt auf 1 Quadratkilometer australischen Bodens. Etwa 40 Prozent dieses fünften Erdteils sind entweder überhaupt noch nicht in Besitz genommen oder unbenutztes Kronland. Großdeutschland hätte mindestens zehnmal und Europa fast zu drei Viertel auf dem australischen Territorium Platz! Rund 75 Prozent der australischen Gesamtbevölkerung leben in den großen Seestädten. Sydney und Melbourne, diese beiden modernen Millionenstädte voll eleganten Lebens und reger Geschäftigkeit, beherbergen allein ein Drittel aller Australier, und wenn auch diese beiden benachbarten Rivalen fast immer in einem Atemzuge genannt werden, so trennt sie in Wirklichkeit mehr als 800 Kilometer Buschland. Es sind schon dicke Bücher geschrieben worden über die Kuriositäten und Gegen-



Eröffnung einer Sitzungsperiode des Parlaments von Victoria, die ganz nach dem theatralischen englischen Zeremoniell erfolgt. Seit 1. Januar 1901 bilden die australische Kontinent ein historisches Dominion, das in sechs Bundesstaaten gegliedert ist. Senat und Repräsentantenhaus bilden die eigentliche Regierung, an deren Spitze ein von englischen König ernannter Generalgouverneur steht. In inneren Angelegenheiten sind die einzelnen Staaten, die zu diesem Zweck über eigene Parlamente und Gouverneure verfügen, selbständig. — Bild oben: An erregter Stelle im Wirtschaftsleben Australiens steht die Wolle. Diese Straße führt von Sallars nach Melbourne und deutet in der Hochbahn der Schafzucht auf hin, daß man sich im „schafreichen“ Land der Welt befindet. — Bild 5: 1972



sätzlichkeiten dieses jüngsten Erdteils; sind es doch am 26. Januar 1942 erst 154 Jahre her, da die ersten britischen Kolonisten, die sich zum größten Teil aus Sträflingen zusammensetzten, am Entstehungsort der heutigen Weltstadt Sydney landeten. Wir wollen uns daher auf das politische Gebiet beschränken und versuchen, die Beweggründe aufzuspüren, die zum verhängnisvollen Sprung Australiens in den gegenwärtig tobenden Pazifikkrieg und dadurch auch zu einer entscheidenden Wende dieses am äußersten Rande der weltpolitischen Spannungsfelder liegenden Erdteils geführt haben.

Aus der Tatsache, daß die Mehrzahl der britischen Pioniere, die erstmals australischen Boden betraten, Sträflinge waren, ist Australien allgemein mit dem arüchigen Odium einer „ursprünglichen Verbrecherkolonie“ behaftet worden. Aber zu jener Zeit (1788) wurde man nach den puritanischen und mittelalterlichen grausamen Strafgesetzen des englischen Mutterlandes, das überdies in den sozialen Wirren der industriellen Revolution steckte und die Auswirkungen der nord-amerikanischen Unabhängigkeitskriege zu spüren bekam, sehr schnell schon wegen leichter Vergehen oder aus politischen Gründen als Sträfling nach überseeischen Strafkolonien verbannt, zumal die englischen Gefängnisse überfüllt waren. So galt Australien bis zum Jahre 1868 teilweise als Strafkolonie. Diese unglücklichen historischen Umstände haben jedoch eine Reaktion gehabt, die der gesamten Entwicklung dieses kleinsten Erdteils in allen Bezirken des menschlichen Lebens und Wirkens einen prägnanten Stempel aufdrückte: der Australier wurde englischer als die Engländer! Puritanismus und ein überheblicher Herrenstandpunkt als angelsächsisches Bluterbe stießen auf unermeßliche Reichtumsquellen und erzeugten als Abwehr gegen aufkeimende Minderwertigkeitskomplexe den unbewussten Ehrgeiz, in Australien eine strikte „Politik des weißen Mannes“ um jeden Preis durchzuführen. Die Urbewohner (Buschnegers) wurden durch eine skrupellose Kolonialpolitik im Laufe von 150 Jahren von 1 Million auf 55.000 Köpfe reduziert; sie müssen in Reservationen leben und dürfen zu keiner öffentlichen Arbeit herangezogen werden. Für Farbige besteht ein völliges Einwanderungsverbot, und Weißen, wenn sie nicht selbst Vermögen mitbringen, wird die Einwanderung und Selbsthaftmachung erschwert. So ist es kein Wunder,

Die weißen Arbeiter Australiens die bestbezahlten der Welt sind und die reichen Wirtschaftskräfte des Landes — vor allem in der tropischen Nordzone — kaum ausgewertet werden können. Daher spielen auch die Gewerkschaften und die Labour-Partei eine ausschlaggebende Rolle im öffentlichen Leben Australiens. Der aus sechs Einzelstaaten sich konstituierende Australische Staatenbund, der 1901 als „Commonwealth of Australia“ (Dominion) in den britischen Empirverband aufgenommen worden ist, blieb menschlicher. Das ehrgeizige politische Ziel war aber mit der Erlangung des Dominionsstatus erreicht und der Makel einer Verbrecherkolonie offiziell ausgelöscht worden. Und damit begannen in der Urheimat der monstrosen Springbrunnen politische Sprünge, die an den kassen Berliner Volkswitz erinnern, der denjenigen, der „mit leerem Beutel große Sprünge“ macht, als „Känguruh“ verspottet. Die Bundeshauptstadt Canberra selbst ist der beste Beweis dafür, denn mit dem Bau dieses in der Mitte zwischen Sydney und Melbourne gelegenen australischen Regierungssitzes wurde auf einem Flächenareal in der Größe der Messestadt Leipzig (750.000 Einwohner) im Jahre 1912 mit enormen Kosten und nach einem amerikanischen Bauplan begonnen; für nur 80.000 Einwohner vorgesehen, konnten bis heute mit Hilfe kostspieliger Werbetechnik noch nicht einmal 10.000 Australier in dieser wohl niemals fertig werdenden „Dornroschenstadt“ angesiedelt werden. Mit um so mehr Stimm- und Kraftaufwand wurde jedoch in Canberra die Londoner Politik in Krieg und Frieden unterstützt.

So auch seit dem 3. September 1939. Die Rüstungs- und Kriegsausgaben Australiens schnitten dadurch lawinenartig in die Höhe; waren es 1938/39 13,8 Millionen Pfund, so überstiegen sie im Voranschlag 1941/42 bereits die enorme Summe von 250 Millionen Pfund, und das bei noch rapider schrumpfenden Exporten von Schafwolle, Weizen, Fleisch und Molkeprodukten, die als finanzielle Hilfe früher vom englischen Mutterland restlos aufgesogen wurden. Die Folgen waren bald eine völlige Ausschöpfung der australischen Anleihehemlichkeiten und ein immer radikaleres Anziehen der Steuerschraube. Die australische Labour-Partei mit ihrer Gewerkschaftsdiktatur geriet durch den englandbürgigen Kurs in immer schärfere Opposition zur Regierung, und am 6. Oktober 1941 übernahm der Arbeiterparteierte Curtin die Lenkung der Geschicke seines Landes. „Australien den Australiern!“ war in Anlehnung an die amerikanische Monroe-Doktrin schon lange die Parole der Arbeiterpartei, aber genau so wenig, wie sich die Washingtoner Imperialisten unter Roosevelts Führung in der Praxis an diese Doktrin hielten, „amte auch die neue australische Regierung Curtin diesen Grundsatz, einfach aus der alles bestimmenden Tatsache des australischen Menschenmangels, nicht durchführen. Ein starkes England war zu allen Zeiten auch die Stärke und das Rückgrat Australiens, während ein ohnmächtiges England für das isolierte Australien revolutionäre Folgen haben muß! Es ist daher schon zu verstehen, wenn Canberra — auch gegen den Willen der ein Viertel der Gesamtbevölkerung ausmachenden und in der Labour-Partei organisierten Australier, irischer Herkunft — dem englischen Mutterland mit militärischen Mitteln hilft. Hinzu kommt vor allem der nicht wegzuleugnende geopolitische Tatbestand, daß Australien als „Raum ohne Volk“ im äußersten Süden des Pazifik als diametrales Gegenstück im äußersten Norden des gleichen Schicksalsraums Japan als „Volk ohne Raum“ gegenübersteht! Die anglo-amerikanische Propaganda war überdies besonders in den letzten Jahren eifrig bemüht, das drückende Gefühl einer sogenannten „japanischen Gefahr“ in Canberra zu verstärken, obwohl es wahrlich nicht an aufrichtigen Bemühungen von Seiten Tokios gefehlt hat, diesen Angstkomplex durch wiederholte Angebote einer realen Verständigung und Wirtschaftspolitik zu bannen. Australien liegt ja auch gar nicht im ostasiatischen Interessenbereich Japans! Seit dessen lenkte Australien immer mehr in den anglo-amerikanischen Kurs ein.

Jeder vierte Australier war schon vor Ausbruch des Krieges in Ostasien unter Waffen! Etwa 20 Prozent der in diesem Zeitpunkt bereits vorhandenen australischen Streitkräfte befanden sich in Übersee bzw. in Singapur, und bis zum 1. Juli 1942 sollten planmäßig insgesamt 600.000 Australier militärisch ausgebildet sein. Davon waren 60.000 (10 Prozent) im Spätherbst 1941 fertig für die Luftwaffe, die man mit nordamerikanischer Hilfe auf einem Stand von über 1700 modernsten Kampf- und Bombenflugzeugen bringen wollte; für diese Lieblingswaffe der Australier waren

DEM TÄPFEREN HERZEN IST NICHTS UNMÖGLICH

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Major Bauer, Abteilungscommandeur in einem Flakregiment, hat durch sein persönliches tapferes Beispiel die Männer seiner Batterie zu höchsten Leistungen mitgerissen und zu schätzenswerten Waffenerfolgen geführt. — Hauptmann Schmid in einem Jagdgeschwader erzielte im Einsatz an der Kanalküste bisher 25 Abschüsse. Durch seinen beispielhaften Einsatz konnte er seine großen Kampferfolge erringen. — Oberleutnant Graf, Batterieführer in einem Flakregiment, hat seine im Endkampf eingesetzte Batterie in zahlreichen Schlachten des Ostfeldzugs durch persönliches tapferes Beispiel zu ungewöhnlichen Leistungen mitgerissen und von Sieg zu Sieg geführt. — Oberleutnant Michalek, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat in zahlreichen schweren Luftkämpfen 16 Feindflugzeuge abgeschossen und in kühnen Tieftangriffen auf Erdziele alles Art dem Gegner schwersten Schaden zugefügt. — Oberleutnant Petzold, Staffelführer in einem Kampffliegerschwader, steigerte im Einsatz gegen die Sowjets seine bisherigen Leistungen und Erfolge durch kühn geführte Angriffe gegen feindliche Flugzeuge, Panzer, motorisierte Kolonnen usw. Bei einem Sturzangriff auf Dnepr-Brücken gelang ihm ein Volltreffer, wodurch der Abmarsch des Feindes über den Fluß wirksam unterbunden wurde. — Oberleutnant Schlosser, Flugzeugführer in einem



Major BAUER



Hauptmann SCHMID



Oberleutnant GRAF



Oberleutnant MICHALEK



Oberleutnant PETZOLD



Oberleutnant SCHLOSSER



Oberleutnant PFEIFFER



Oberleutnant LEESMANN



Oberfeldwebel LUTTER



Oberfeldwebel BEIER



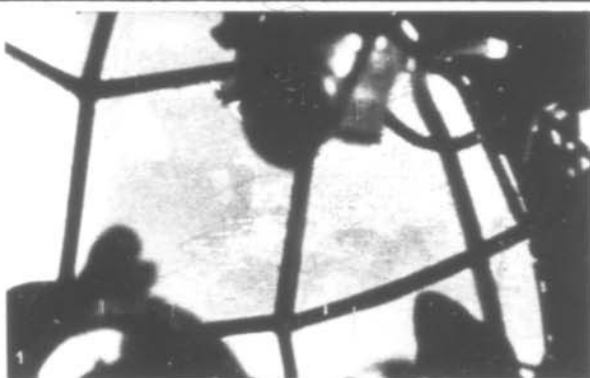
Oberfeldw. WURMHELLER



Unteroffiz. BERENBROCK

Fernkampffliegerschwader, versuchte der englischen Versorgungsschiffahrt empfindliche Schläge zu versetzen. Es gelang ihm, zum Teil aus stark gesicherten Geleitzügen, insgesamt 13.000 BRT zu versenken. — Oberleutnant Pfeiffer, Staffelführer einer Stuka-Staffel, hat in zahlreichen Feindflügen höchste persönliche Einsatzbereitschaft an den Tag gelegt und seine Staffel besonders im Kampf gegen die Sowjetunion zu großen Erfolgen geführt. — Oberleutnant Leesmann, Kommandeur in einem Jagdgeschwader, hat in schweren Luftkämpfen gegen England 22 Flugzeuge abgeschossen. Unter seiner vorbildlichen Einsatzfreudigkeit hat die ihm unterstellte Gruppe außergewöhnliche Erfolge erzielt. — Oberfeldwebel Lutter, Flugzeugführer in einem Schnellkampffliegerschwader, hat sich im Kampf gegen England und im Ostfeldzug außerordentlich bewährt. Er schloß sieben Flugzeuge ab und zerstörte in schneidenden Tieftangriffen 50 Maschinen am Boden. Der sowjetischen Erdwaffe brachte er durch die Vernichtung von Panzern, Geschützen, Kraftwagen und zahlreichen sonstigem Kriegsgüter schwere Verluste bei. — Oberfeldwebel Beier, Flugzeugführer in einem Nachtjagdgeschwader, schloß in harten Luftkämpfen bisher 14 Flugzeuge ab. Unter anderem brachte er bei einem Nachtluft innerhalb 30 Minuten drei Feindflugzeuge hinnehmend zum Absturz. — Oberfeldwebel Wurmheller, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat sich im Kampf gegen England und die Sowjetunion durch sein fliegerisches Können und seinen Angriffsgestir besonders bewährt. Er vermochte dabei 24 Luftziele zu erringen. — Unteroffizier Berenbrock in einem Jagdgeschwader errang bisher 40 Luftsiege. Auch in kühn durchgeführten Tieftangriffen hat er dem Feind schweren Schaden zugefügt.

PK-Ausg. Kriegsh. Kolonnenzug (Sch. 1), Niemann (Sch. 1), Markwardt (Sch. 1), Schell OKW (1)



1 So viele Male die Besatzung der Junkers Ju 88 auch schon zum Bombardement angesetzt hat, immer wieder wird sie von einer schicksalshafenden Stimmung ertastet, wenn nach dem Kommando: „Achtung - Sturz!“ sich die Maschine nach vornher neigt und wie ein Häubchen der sein Opfer fassen will, endwärtig steuert Bild 1 in aus einer Höhe von 1500 Meter aufgenommen. Das befehlte Ziel ist ersicht- lich, der Bomben- arbeiter wird

PK-Aufnahmen
Kriegsberichterstatter Ruge

„Achtung-Sturz!“



2 Die Sturzflugbewegungen sind ausgeführt, mit einem Sturzwinkel von 70 Grad ruht die Maschine auf der Erde zu. Großer und größer wird das Ziel, doch, es wächst formlich dem Flugzeug entgegen, 2500 m steigt der Höhenmesser



3 Weitere 1000 Meter tiefer! Wie großflächig liegt das Ziel unter der Kanone der Ju 88. Jetzt ist es so weit. Die Fronten der Piloten bewegen sich um Bruchteile von Millimetern aus ihrer ursprünglichen Haltung.



4 Das Ziel ist da, der entscheidende Augenblick gekommen. Die Bombe wird ausgelöst. Ein Druck am Steuer muß die Maschine genau in ihre Horizontallage zurückbringen. Noch aber liegt das Ziel im Sturzwinkel

5 Abgefangen! Weniger Augenblicke, und das Sturzkampfflugzeug liegt wie ein „Brett“, schwimmt ab und gewinnt wieder Höhe. Die Spannung in den Gesichtern der Besatzung löst sich, freudiger Stimmungen herrscht an Bord, wenn die Bombe mitten im Ziel gesetzt werden könnte.

Entthronter Kontinent

Fortsetzung von Seite 43

im neuen Wehretat allein 73 Millionen Pfund vorgesehen worden. Alle Frauen im „militärdienstpflichtigen“ Alter von 19 bis 64 Jahren durften damals schon das Land nicht verlassen und wurden systematisch zum wehrwirtschaftlichen Einsatz herangezogen. Immer lieberhafter wurde Australien in den Kriegszustand versetzt, und anscheinend aus Angst vor der eigenen Untertage erklärte Curtin heuchlerisch: „Australien wünscht den Frieden im pazifischen Raum und will sich weder an einer Einkreisungspolitik beteiligen, noch sich einer aggressiven Handlungsweise schuldig machen, die zu einem Friedensbruch führen könnte.“ Als dann kam, was kommen mußte, erwies sich auch dieser australische Premierminister als ebensowenig stark und klug wie seine Vorgänger, obwohl Curtin, dieser schrift- und redigewandte Journalist aus Westaustralien, gern als großer Staatsmann in die Geschichte seines Landes eingegangen wäre. Er hätte ja noch, allerdings unter formellem Bruch des Dominionsstatus, den Ausweg der „Nichtkriegführung“ Australiens einschlagen können. Vielleicht hätte man das in Washington zunächst auch befürchtet, denn die us-amerikanischen Sender der CBS (Columbia Broadcasting System) verkündeten um viele Stunden zu früh die Kriegserklärung Australiens an Japan.

Das Schreckgespenst, das seit Jahr und Tag an die Wände des pompösen Parlaments in Canberra gemalt worden ist, hat damit greifbare Gestalt angenommen: Die Zertrümmerung der sagenhaften amerikanischen Pazifikflotte in Hawaii und die Sprengung der pazifischen Stützpunktkette der USA mit dem wichtigen Schlüssel der Philippinen, sowie der Fall Hongkongs und die systematische Abwürgung Singapurs, der stärksten und entscheidenden Bastion der anglo-amerikanischen Front in Ostasien, ferner die erfolgreichen japanischen Operationen in Niederländisch-Indien und Britisch-Borneo haben das „kriegerische Känguruh“ Australien zu einem gefährlichen Verzweiflungssprung veranlaßt. Curtin griff flugs aus Feder und schrieb in der Weihnachtszeit aus Wut über die in greifbarer Nähe erlebte Ohnmacht Churchill-Englands einen geradezu revolutionären Leitartikel im „Melbourne Herald“, in dem er u. a. folgendes erklärte: „Die australische Regierung betrachtet den Kampf im Pazifik in erster Linie als eine Angelegenheit, bei der die USA und Australien in bezug auf die Führung der Kampfhandlungen das meiste zu sagen haben sollten.“

Wir lehnen es ab, uns den Grundsatz zu eigen zu machen, daß der Kampf im Pazifik etwas ist, das sich dem allgemeinen Krieg unterordnet. Und über den Kopf des nach Washington zitierten Churchill hinweg und anscheinend ohne dessen Kenntnis wandte sich Curtin in einem Telegramm hilfesuchend direkt an Roosevelt, womit Australien vom Regen in die Traufe geraten ist. Eine bessere Chance, ihren grenzenlosen Hunger mit den besten Stücken des britischen Weltreiches zu stillen, wird es für die Washingtoner Imperialisten nie mehr geben, und Australien ist strategisch ein guter Ersatz und wirtschaftlich geradezu ein Göttergeschenk gegenüber dem schmerzlichen Verlust der Philippinen! Roosevelt veranlaßte auch umgehend den Abschluß eines Militärbündnisses, in dem sich die USA verpflichten, den Schutz Australiens zu übernehmen, während die australische Regierung sich mit der Errichtung von nordamerikanischen Garnisonen



Beförderungen bei der Luftwaffe

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat mit Wirkung vom 1. Januar 1942 befördert: Zu Generalen der Flieger die Generaleutnanten Coeler, Dellösch, Spedel, von Seidel, zu Generalleutnanten die Generalmajore Deinhardt, Spang, Müller (Ernst), Fröhlich

sowie Flotten- und Luftstützpunkten auf dem australischen Festland und den angeschlossenen australischen Inseln sowie mit der sofortigen Abtretung der Flottenbasis in Port Darwin an die USA-Marine einverstanden erklärt

Port Darwin, das niemals Singapur ersetzen kann, weil sein Hafen für die englisch-amerikanischen Flottenreste, die durch 5 schwere und 3 leichte Kreuzer, 7 Zerstörer, 1 Kanonenboot, 12 Torpedobootscharve, 3 Sperrwachboote und 1 Zerstörerbegleitschiff der Königlich-australischen Kriegsmarine verstärkt werden, viel zu klein und zu sehr exponiert ist, soll anscheinend später das Hauptquartier der englischen, amerikanischen und holländisch-indischen Streitkräfte werden, wenn sich das Vereinigte Oberkommando nach dem Fall von Singapur auch nicht mehr sicher im neuen Standort auf Java fühlt. Ein Blick auf den Globus zeigt, daß Australien mit dem Abschluß des Bündnisses mit den USA nicht nur einen Verrat am englischen Mutterland begangen hat, sondern Kopf und Krone riskiert, denn z. B. von Sydney bis zum Panamakanal sind es 14000 Kilometer, von Melbourne allein bis Kapstadt 10400 Kilometer, von Port Darwin nach Kalkutta unter Einbeziehung der gesperrten Malakkastraße 6400 Kilometer und von Port Darwin nach Dutch Harbour (Alaska) 9700 Kilometer! Wie sollen bei diesen riesenhaften Entfernungen Truppentransporte und Kriegsmaterial die Küsten Australiens unbemerkt von den überaus wachsam Luft- und Seewaffen Japans erreichen? Australien hat sich also als bisher selbständiger Kontinent selbst entthront und in die internationalen Entscheidungen hineingedrängt, wodurch es so oder so bestimmt alles das verlieren wird, wofür es zu kämpfen wähnt

Die kleine Adler-Fibel

Wenn ein Fischreier landet . . .

Am Rande der großen Wiese zieht das kleine Gewässer des Grabens langsam und lautlos zu Tal. Hoch über uns kreist ein Fischreier. Plötzlich verkleinert er ein wenig die Spannweite seiner weiten Schwingen, gleitet in weiten Kreisen herab und steuert auf den Bach zu, um vor uns zu landen.

Kurz vor der Landung, im Augenblick, da er seine Flügel wieder ganz ausbreitet und ihnen einen großen Anstellwinkel gibt, um schön sachte aufzusetzen, senkte er die langen Beine herunter, die er bisher lang nach hinten ausstreckte, damit sie keinen lästigen Luftwiderstand erzeugten. So bringt der Reiher, der Storch, wie alle anderen guten Flieger der Natur, seine Landevorrichtung, sein Fahrgestell aus.

Es dauert lange, bevor auch der Mensch seinen Flugzeugen eine so günstige Landeinrichtung schaffen konnte. Jahrzehnte verstrichen, bevor es uns gelang, den Flugzeugen einziehbare Fahrwerke zu geben. Aber wie immer, wenn es gilt,

der Natur die Geheimnisse abzulauschen, wurden unsere einziehbaren Fahrgestelle besser als die der Vögel, obwohl unseren Menschenvögeln weit mehr zugemutet werden muß. Der Vogel braucht nur sein Eigengewicht vom Boden abzuheben und es wieder auf die Erde niederzusetzen. Unsere Flugzeuge haben stets noch eine große, oft viel Tonnen schwere Nutzlast zu tragen, die sie auch sanft und sicher dem Boden zurückgeben müssen. So hat also das Fahrgestell der Flugzeuge verhältnismäßig viel mehr zu leisten als die Beine der Vögel, wenn sie den Landestoß aufnehmen! Das war es auch, weswegen das einziehbare Fahrwerk so lange auf sich warten ließ, denn es ist schwer für den Tech-

niker, die verschiedenen, wechselnden Belastungen bei der Landung einem einziehbaren Radergestell zu überantworten.

Inse Frage ist nun längst gelöst. Alle neuzeitlichen Verkehrsflugzeuge lassen nach dem Abflug ihre Räder verschwinden, holen sie in den metallenen Leih-falten sie hinter die Motoren oder legen sie frei schräglach in die Tragflächen, um sie abdann mit schönen glatten Blechen zu überdecken. Wie die großen Zugschiffe mit herunterklappen Reiten durch die Luft schwingen, so stürmen auch wir Menschen ohne Widerstand beides Fahrgestell dahin. Wenn beide Vogel und Flugzeug ziehen ihr Fahrgestell ein.

Ein Zukunftsbild von damals

Prophezen hat es schon immer gegeben, aber wenn jemand in den Anfangsjahren der Luftfahrt da noch die wenigsten überhaupt an eine Zukunft des Flugzeugs geglaubt haben, die kommende Luftfahrzeugführung beinahe so vorauszusagen vermochte, wie sie Jahrzehnte später wirklich eintrat, dann darf man ihn wohl schon der Vergessenheit entziehen. So lesen wir in einem alten, vergilbten Schmucker aus der Feder eines gewissen Alfred Peucker

„Mit der Zeit werden an der allgemeinen Vervollkommenung sämtlicher technischen Apparate und Maschinen naturgemäß auch die Windhunde des Luftmeeres teilnehmen und sich zu Verkehrsmitteln entwickeln, die wahrscheinlich dem Handel und Wandel ganz neue Bahnen zeigen dürften. Doch darauf werden sie sich kaum beschränken, sondern sich auch ihrer Zugehörigkeit zur Kriegs-Luftflotte bewußt bleiben und beim Kampfe in ihrer ganzen Glorie zeigen. Das heißt, durch die Beteiligung der Luftkrieger wird der Kampf zu einer so furchtbaren, grausigen und blutigen Metzelei entarten, daß ihn nichts trefflicher schildern dürfte, als das bekannte Zitat aus der „Jungfrau von Orléans“: „Ein Schlachten war's, nicht eine Schlacht zu nennen.“



Der Kampf der Kriegsluftflotte, wie ihn sich der Zeichner um die Jahrhundertwende vorstellte

Nach dem Buch „Weltgeschichte“ von H. Spemann, Stuttgart

Anfangs wird die Kriegführung wohl mehr einem Schachtturnier ähneln, denn ein Verstecken, ein Täuschen des Gegners, ein geschickter geheimer Aufmarsch, der die Kolonnen an den Feind oder in dessen Rücken bringt, ohne daß er etwas davon ahnt — das gibt's in Zukunft nicht mehr. Geheime Manöver, ein Anschließen, Deckungsuchen, das sind kleine, mittelmäßig betätigte Tricks, die einer längst abgeschlossenen Vergangenheit angehören. Jede, auch die kleinste Truppenbewegung vollzieht sich gewissermaßen angesichts der ganzen Welt, da eine jede Schriftleitung, die etwas auf sich hält, dann doch gewiß dafür Sorge wird, daß ihr Spezial-Kriegsberichterstatler seinen Aeroplane oder das rascheste Blitzluftschiff des Verla-



GRAF VON KAGENECK †

Einer unserer kühnsten und energiegelassensten Führer der Truppe des Luftkrieges zum Ritterkreuz, Oberst Graf von Kageneck, Gruppenkommandant des 1. Luftgeschwaders, hat in Erfüllung seines wackeligen Lebens am 12. Januar 1942 den Heldenruf ertönen. Es ist eine schwere Veranlassung, die er an 25. Oktober 1941 erhalten hatte, in einem Lazarett einen „Gefahrenstern“ (Ehrenkreuz) zu empfangen. Graf von Kageneck wurde am 26. Oktober 1941 ernannt. Seine 67. Luftwaffe als 1. Staffel des deutschen Luftwaffenkorps zum Luftkrieg zum Ritterkreuz des Deutschen Kreuzes ausgezeichnet. Insgesamt hat er 67 Krieger zum Aspekt gebracht.

nicht in der Aerogastage oder Hallenhalle schimmern laßt. Tag und Nacht muß er die seine Beobachtungen über alle Vorgänge auf dem Kriegsschauplatz mittels drahtloser Telegraphie, Telephone und Teleskope sofort zugehen lassen, damit sie durch Einschaltung der Anschlüsse ihrer Abnehmer diesen die neuesten Nachrichten von den Schlachtfeldern in optischer und akustischer Naturform stets brühwarm vor Augen und Ohren führen kann.

Und, wie vorhin bereits gesagt, es wird ein heißes Ringen werden. Doch wie immer auch der Widerstreit der Meinungen über die Zweckmäßigkeit der verschiedenen Flugmaschinentypen endet, und gleichviel welche Formen das untadelige, kriegstüchtige Luftschiff der Zukunft hat, gleichviel ob es zu dem starren, halbstarren oder unstarren System gehören wird, vom steht schon heute fest, die Rolle der modernen Trias, welche in Zukunft den entscheidenden Schlag zu führen bestimmt sind, die werden die Flugmaschinen spielen. Die Herrschaft über das Luftmeer dürfte dann noch wichtiger sein, als heutiges Tages die Herrschaft zu See, und wer die besten Luftschiffe — natürlich in Verbindung mit der entsprechend ausgebildeten Bedienungsmannschaft — besitzt, wird den Sieg an seine Fahne fesseln.

K. G. A.

Unter Büchertisch

Fachkunde für Metallflugzeugbau. Von Hans Wegner. Verlag B. G. Teubner Leipzig-Berlin. 410 S., 1934. 4. Aufl. 2. Aufl. 1938. RM 7,50 (Hörbuchausgabe, Besprechungspreis des BLM für das Luftfahrtwesen).

Wenn der Metallflugzeugbau sich auch auf die allgemeinen Grundlagen der Metallverarbeitung stützt, so hat er doch die Fähigkeit, sich zu entwickeln, daß ein neues Handwerk aus ihm geworden ist. Die Männer, die sich diesem Handwerk widmen, schreiben haben, können ihre Werkzeuge nur dann mit dem strengen haben, fertig handhaben, wenn ihnen auch das Wissen der Arbeitstechnik und der handlichen Handhabung klar ist. Das streng auf die Praxis ausgerichtete Buch von Hans Wegner dient dieser Aufgabe. Es führt den Facharbeiter an die Fertigung seiner Werkstücke, erläutert knapp und sachlich die Eigenschaften und beschreibt dann die besten im Flugzeugbau entwickelten Arbeitstechniken zum Blechbilden, zum Punktschweißen. Alles in allem ein Buch, das nicht nur dem Lehrling, sondern auch dem erfahrenen Facharbeiter ein wertvolles Ratgeber sein wird.

Psychologie des Jagdfliegers. Berlin: Flugler des Weltkriegs. Von Dr. Paul Robert Kagan (Verlag Fischer). 1940. 8. Aufl. S. 1940. 8. Aufl. 1940. 8. Aufl. 1940. Hier ist der Versuch unternommen worden, aus dem psychologischen Material, das über die berühmtesten Flieger des Weltkriegs auf beiden Seiten zur Verfügung steht, eine Typologie auf Grund des heutigen Forschungsstandes aufzustellen. Wenn man gegen die Gliederungsergebnisse selber auch manchen Einwand zu erheben hätte, so empfiehlt sich das Buch allem, schon durch die Fülle des verarbeiteten Stoffes. Die kriegswissenschaftliche Abteilung des Reichsfliegerministeriums hat die Arbeit von Professor Kagan gefördert.

Georg Bus-



Geringe Betriebskosten

und vornehmste Arbeitsweise zeichnen das Ford Lastwagen mit Generator-Anlage aus. Es wird wahlweise mit dem starren, schalllosen V8 181-Motor oder mit dem reduzierten 4-Zylinder 12,1-Motor getrieben. Mit einer Reize-Halterung von 1 zu 1 ist das gesamte Fahrzeug für Fahrgäste, Last- und Personentransport. Die 90%ige Erhöhung der Reize-Halterungen erhöht die Wirtschaftlichkeit dieses Lastwagens. Das Ford Lastwagen mit Generator-Anlage ist ein wirtschaftlicher Transportmittel für Ihren Betrieb.

Ausstellung und Beratung über die Beschaffungsmöglichkeiten durch die Ford-Dealers

FORD-WERKE A-G KÖLN/RH



Seit anno tobak

berühmt ist Raulino-Tabak, denn unser Raulinger Stammhaus besteht schon über zwei Jahrhunderte und seit zweihundert Jahren wissen Raucher jeder Geschmacksrichtung unseren Tabak zu schätzen. **RAULINO-TABAK** gibt es seit jeher für jeden Geschmack, wählen Sie daher nur wie immer Ihre Lieblingsart!

RAULINO TABAK

Hergestellt in den Werken: Bamberg - Köln - St. Joachimsthal - Litmanstadt

Bleibe Perianer
trotz beschränkter Liefermöglichkeit!

PERI

- PERI Rasier-Creme u. -Klingen
- PERI-Balsam (Rasierwasser)
- PERI-Fixateur (Haarpflegemittel)
- PERI-Homamelis-Hautcreme
- PERI-Eucalyptus-Zahncreme

Dr. Korthaus

Dr. Korthaus & Frankfurt a. M.



HEINE PROPELLER

BERLIN O 34

TELEGRAMME:
HEINEPROPELLER
BERLIN

HEINE

... und immer wieder

Toussaint-Langenscheidt
zum Sprachenlernen!

Unterrichtsbücher zum Studium fremder Sprachen durch Selbstunterricht für Anfänger und für Fortgeschrittene, Schullehrbücher, fremdsprachliche Lektüre, Wörterbücher, Reisesprachführer, Konversationsbücher, Handelskorrespondenz u. a. m.

Unsere Sprachwerke sind durch jede Buchhandlung zu beziehen.

Langenscheidtsche Verlagsbuchhandlung (Professor G. Langenscheidt) K. G., Berlin-Schlöbenberg



Agfa

Ein Begriff für photographische Wertarbeit



GLEITSCHUTZKETTEN

NORDLAND

KLARSICHTSCHEIBEN

zeitbedingt lieferbar

Kopferzerbrechen zum Zeitvertreib

Der Nibelungenring

Ähnlich wie Siegfrieds Tarnkappe denjenigen, den sie aufsetzte, unsichtbar machte, wirkt auch der Nibelungenring. Legt man ein Geldstück oder einen anderen flachen kleinen Gegenstand auf den Tisch und darüber den Ring, so ist das Geldstück unsichtbar, oder — um in der Sprache der Schwarzkünstler zu reden — es ist verschwunden. Nimmt man den Ring wieder fort, so liegt das Geldstück wieder da.

Erklärung: Das kleine Geheimnis besteht darin, daß der Ring auf einer Seite mit einer kreisrunden Papierschleife beklebt ist, die die gleiche Farbe hat wie die Unterlage, auf der das Geldstück liegt. Die Anfertigung des Hilfsmittels ist sehr einfach. Wir besorgen uns zwei Metallringe, wie sie für Zugvorhänge u. dgl. verwendet werden, ihr Durchmesser soll etwa eines Zwei- oder Fünfmarkstückes sein — im

Notfall können auch zwei Holzringe verwendet werden — beide Ringe müssen gleich groß sein. Einer dieser Ringe wird an einer Seite ringsum mit Syntetikum oder einem ähnlichen Klebstoff bestrichen und dann auf ein Blatt nicht zu dünnen Papiers gedrückt. Nach dem Festwerden des Klebstoffs wird das über den Ring hinausstehende Papier mit der Schere abgeschnitten, und wir haben jetzt einen mit Papier bespannten Ring. Ein Stück von dem gleichen Papier (Postkartengröße) verwenden wir als Unterlage für die Vorführung. Jetzt brauchen wir noch ein quadratisches Stück kartonstarker Papiers, dessen Seitenlänge gleich dem Durchmesser des Ringes ist, so daß also nur die Ecken überstehen.

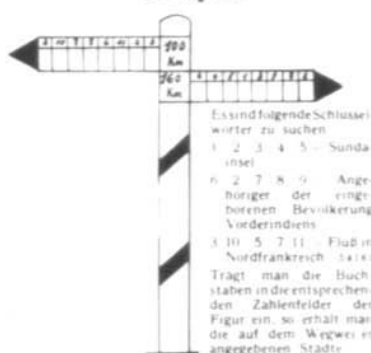
Und nun kann's losgehen! Auf die Papierunterlage legen wir ein kleines Geldstück (1 Pf., 5 Pf.), die beiden Ringe liegen „harmlos“ auf der Unterlage. Der eine davon ist „ungefährlich“, aber der mit Papier bespannte Ring darf nur von der Unterlage fortgenommen werden, nachdem er mit dem quadratischen

Kartonblatt bedeckt wurde, sonst wird der Schwindel bemerkt. Wir kündigen also an, daß wir das Geldstück verschwunden lassen, und legen zunächst auf den beklebten Ring das Kartonblatt und auf dieses den zweiten (harmlosen) Ring. Dieser ist nur dazu da, um die Verwendung des Kartonblattes „plausibel“ zu machen. Jetzt können wir also die beiden Ringe mit dem dazwischenliegenden Kartonblatt unbedenklich hochheben und auf das Geldstück legen, denn das Kartonblatt verhindert, daß der untere Ring abgeklickt zu sehen ist. Um die Zuschauer abzulenken macht man mit dem ganzen Gebilde eine Vierteldrehung nach rechts, weil das „unbedingt notwendig“ ist. Nimmt man jetzt zuerst den oberen Ring und sodann das Kartonblatt ab, so ist das Geldstück „verschwunden“, da es natürlich von der Papierbespannung des darüberliegenden Ringes verdeckt wird. Da die Papierbespannung die gleiche Farbe hat wie die Unterlage (das Papier darf nicht gemustert sein), glaubt jeder, einen offenen Ring zu sehen. Zum Wiedererscheinen legt man das Kartonblatt wieder auf den bespannten Ring und darüber den harmlosen Ring. Zur Ablenkung der Zuschauer macht man jetzt mit dem Ganzen eine Vierteldrehung nach links, fällt mit zwei Fingern die beiden Ringe mit dem dazwischenliegenden Kartonblatt, setzt das Ganze wieder auf die Unterlage und nimmt sodann den oberen Ring und das Kartonblatt ab, so daß alle drei Teile harmlos neben dem „wiedererschienenen“ Geldstück liegen. 342161

Erkundliches Silbenrätsel

a — a — aar bru den duet e e Gäu
gü — kus lei me mei mund de ne
oetz ra rho — ti — sy tal tre
Aus vorstehenden 24 Silben und 10 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, drei deutsche Flieger ergeben. Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Stadt in Ostpreußen, 2 Gebiet in den Alpen, 3 Land in Ostafrika, 4 Stadt in Holland, 5 Stadt in Westfalen, 6 Fluß in Spanien, 7 Fluß in Frankreich, 8 Stadt auf Sizilien, 9 Land in Westafrika, 10 Kanton in der Schweiz. 337151

Der Wegweiser



Schüttelrätsel

Ein Wort wird oft begangen werden
Auf Erden
Dann sei geschüttelt es bereit
Zur Zeit

Auflösungen aus Heft 2

Kreuzworträtsel: 1. Baur, 2. Hölz, 3. Alms, 4. Klein, 5. Klotz, 6. Tappet, 7. Maltre, 8. Baum, 9. New, 10. Kri, 11. Topp, 12. Nati, 13. Tis, 14. Nati, 15. Nati, 16. Nati, 17. Nati, 18. Nati, 19. Nati, 20. Nati, 21. Nati, 22. Nati, 23. Nati, 24. Nati, 25. Nati, 26. Nati, 27. Nati, 28. Nati, 29. Nati, 30. Nati, 31. Nati, 32. Nati, 33. Nati, 34. Nati, 35. Nati, 36. Nati, 37. Nati, 38. Nati, 39. Nati, 40. Nati, 41. Nati, 42. Nati, 43. Nati, 44. Nati, 45. Nati, 46. Nati, 47. Nati, 48. Nati, 49. Nati, 50. Nati, 51. Nati, 52. Nati, 53. Nati, 54. Nati, 55. Nati, 56. Nati, 57. Nati, 58. Nati, 59. Nati, 60. Nati, 61. Nati, 62. Nati, 63. Nati, 64. Nati, 65. Nati, 66. Nati, 67. Nati, 68. Nati, 69. Nati, 70. Nati, 71. Nati, 72. Nati, 73. Nati, 74. Nati, 75. Nati, 76. Nati, 77. Nati, 78. Nati, 79. Nati, 80. Nati, 81. Nati, 82. Nati, 83. Nati, 84. Nati, 85. Nati, 86. Nati, 87. Nati, 88. Nati, 89. Nati, 90. Nati, 91. Nati, 92. Nati, 93. Nati, 94. Nati, 95. Nati, 96. Nati, 97. Nati, 98. Nati, 99. Nati, 100. Nati, 101. Nati, 102. Nati, 103. Nati, 104. Nati, 105. Nati, 106. Nati, 107. Nati, 108. Nati, 109. Nati, 110. Nati, 111. Nati, 112. Nati, 113. Nati, 114. Nati, 115. Nati, 116. Nati, 117. Nati, 118. Nati, 119. Nati, 120. Nati, 121. Nati, 122. Nati, 123. Nati, 124. Nati, 125. Nati, 126. Nati, 127. Nati, 128. Nati, 129. Nati, 130. Nati, 131. Nati, 132. Nati, 133. Nati, 134. Nati, 135. Nati, 136. Nati, 137. Nati, 138. Nati, 139. Nati, 140. Nati, 141. Nati, 142. Nati, 143. Nati, 144. Nati, 145. Nati, 146. Nati, 147. Nati, 148. Nati, 149. Nati, 150. Nati, 151. Nati, 152. Nati, 153. Nati, 154. Nati, 155. Nati, 156. Nati, 157. Nati, 158. Nati, 159. Nati, 160. Nati, 161. Nati, 162. Nati, 163. Nati, 164. Nati, 165. Nati, 166. Nati, 167. Nati, 168. Nati, 169. Nati, 170. Nati, 171. Nati, 172. Nati, 173. Nati, 174. Nati, 175. Nati, 176. Nati, 177. Nati, 178. Nati, 179. Nati, 180. Nati, 181. Nati, 182. Nati, 183. Nati, 184. Nati, 185. Nati, 186. Nati, 187. Nati, 188. Nati, 189. Nati, 190. Nati, 191. Nati, 192. Nati, 193. Nati, 194. Nati, 195. Nati, 196. Nati, 197. Nati, 198. Nati, 199. Nati, 200. Nati, 201. Nati, 202. Nati, 203. Nati, 204. Nati, 205. Nati, 206. Nati, 207. Nati, 208. Nati, 209. Nati, 210. Nati, 211. Nati, 212. Nati, 213. Nati, 214. Nati, 215. Nati, 216. Nati, 217. Nati, 218. Nati, 219. Nati, 220. Nati, 221. Nati, 222. Nati, 223. Nati, 224. Nati, 225. Nati, 226. Nati, 227. Nati, 228. Nati, 229. Nati, 230. Nati, 231. Nati, 232. Nati, 233. Nati, 234. Nati, 235. Nati, 236. Nati, 237. Nati, 238. Nati, 239. Nati, 240. Nati, 241. Nati, 242. Nati, 243. Nati, 244. Nati, 245. Nati, 246. Nati, 247. Nati, 248. Nati, 249. Nati, 250. Nati, 251. Nati, 252. Nati, 253. Nati, 254. Nati, 255. Nati, 256. Nati, 257. Nati, 258. Nati, 259. Nati, 260. Nati, 261. Nati, 262. Nati, 263. Nati, 264. Nati, 265. Nati, 266. Nati, 267. Nati, 268. Nati, 269. Nati, 270. Nati, 271. Nati, 272. Nati, 273. Nati, 274. Nati, 275. Nati, 276. Nati, 277. Nati, 278. Nati, 279. Nati, 280. Nati, 281. Nati, 282. Nati, 283. Nati, 284. Nati, 285. Nati, 286. Nati, 287. Nati, 288. Nati, 289. Nati, 290. Nati, 291. Nati, 292. Nati, 293. Nati, 294. Nati, 295. Nati, 296. Nati, 297. Nati, 298. Nati, 299. Nati, 300. Nati, 301. Nati, 302. Nati, 303. Nati, 304. Nati, 305. Nati, 306. Nati, 307. Nati, 308. Nati, 309. Nati, 310. Nati, 311. Nati, 312. Nati, 313. Nati, 314. Nati, 315. Nati, 316. Nati, 317. Nati, 318. Nati, 319. Nati, 320. Nati, 321. Nati, 322. Nati, 323. Nati, 324. Nati, 325. Nati, 326. Nati, 327. Nati, 328. Nati, 329. Nati, 330. Nati, 331. Nati, 332. Nati, 333. Nati, 334. Nati, 335. Nati, 336. Nati, 337. Nati, 338. Nati, 339. Nati, 340. Nati, 341. Nati, 342. Nati, 343. Nati, 344. Nati, 345. Nati, 346. Nati, 347. Nati, 348. Nati, 349. Nati, 350. Nati, 351. Nati, 352. Nati, 353. Nati, 354. Nati, 355. Nati, 356. Nati, 357. Nati, 358. Nati, 359. Nati, 360. Nati, 361. Nati, 362. Nati, 363. Nati, 364. Nati, 365. Nati, 366. Nati, 367. Nati, 368. Nati, 369. Nati, 370. Nati, 371. Nati, 372. Nati, 373. Nati, 374. Nati, 375. Nati, 376. Nati, 377. Nati, 378. Nati, 379. Nati, 380. Nati, 381. Nati, 382. Nati, 383. Nati, 384. Nati, 385. Nati, 386. Nati, 387. Nati, 388. Nati, 389. Nati, 390. Nati, 391. Nati, 392. Nati, 393. Nati, 394. Nati, 395. Nati, 396. Nati, 397. Nati, 398. Nati, 399. Nati, 400. Nati, 401. Nati, 402. Nati, 403. Nati, 404. Nati, 405. Nati, 406. Nati, 407. Nati, 408. Nati, 409. Nati, 410. Nati, 411. Nati, 412. Nati, 413. Nati, 414. Nati, 415. Nati, 416. Nati, 417. Nati, 418. Nati, 419. Nati, 420. Nati, 421. Nati, 422. Nati, 423. Nati, 424. Nati, 425. Nati, 426. Nati, 427. Nati, 428. Nati, 429. Nati, 430. Nati, 431. Nati, 432. Nati, 433. Nati, 434. Nati, 435. Nati, 436. Nati, 437. Nati, 438. Nati, 439. Nati, 440. Nati, 441. Nati, 442. Nati, 443. Nati, 444. Nati, 445. Nati, 446. Nati, 447. Nati, 448. Nati, 449. Nati, 450. Nati, 451. Nati, 452. Nati, 453. Nati, 454. Nati, 455. Nati, 456. Nati, 457. Nati, 458. Nati, 459. Nati, 460. Nati, 461. Nati, 462. Nati, 463. Nati, 464. Nati, 465. Nati, 466. Nati, 467. Nati, 468. Nati, 469. Nati, 470. Nati, 471. Nati, 472. Nati, 473. Nati, 474. Nati, 475. Nati, 476. Nati, 477. Nati, 478. Nati, 479. Nati, 480. Nati, 481. Nati, 482. Nati, 483. Nati, 484. Nati, 485. Nati, 486. Nati, 487. Nati, 488. Nati, 489. Nati, 490. Nati, 491. Nati, 492. Nati, 493. Nati, 494. Nati, 495. Nati, 496. Nati, 497. Nati, 498. Nati, 499. Nati, 500. Nati, 501. Nati, 502. Nati, 503. Nati, 504. Nati, 505. Nati, 506. Nati, 507. Nati, 508. Nati, 509. Nati, 510. Nati, 511. Nati, 512. Nati, 513. Nati, 514. Nati, 515. Nati, 516. Nati, 517. Nati, 518. Nati, 519. Nati, 520. Nati, 521. Nati, 522. Nati, 523. Nati, 524. Nati, 525. Nati, 526. Nati, 527. Nati, 528. Nati, 529. Nati, 530. Nati, 531. Nati, 532. Nati, 533. Nati, 534. Nati, 535. Nati, 536. Nati, 537. Nati, 538. Nati, 539. Nati, 540. Nati, 541. Nati, 542. Nati, 543. Nati, 544. Nati, 545. Nati, 546. Nati, 547. Nati, 548. Nati, 549. Nati, 550. Nati, 551. Nati, 552. Nati, 553. Nati, 554. Nati, 555. Nati, 556. Nati, 557. Nati, 558. Nati, 559. Nati, 560. Nati, 561. Nati, 562. Nati, 563. Nati, 564. Nati, 565. Nati, 566. Nati, 567. Nati, 568. Nati, 569. Nati, 570. Nati, 571. Nati, 572. Nati, 573. Nati, 574. Nati, 575. Nati, 576. Nati, 577. Nati, 578. Nati, 579. Nati, 580. Nati, 581. Nati, 582. Nati, 583. Nati, 584. Nati, 585. Nati, 586. Nati, 587. Nati, 588. Nati, 589. Nati, 590. Nati, 591. Nati, 592. Nati, 593. Nati, 594. Nati, 595. Nati, 596. Nati, 597. Nati, 598. Nati, 599. Nati, 600. Nati, 601. Nati, 602. Nati, 603. Nati, 604. Nati, 605. Nati, 606. Nati, 607. Nati, 608. Nati, 609. Nati, 610. Nati, 611. Nati, 612. Nati, 613. Nati, 614. Nati, 615. Nati, 616. Nati, 617. Nati, 618. Nati, 619. Nati, 620. Nati, 621. Nati, 622. Nati, 623. Nati, 624. Nati, 625. Nati, 626. Nati, 627. Nati, 628. Nati, 629. Nati, 630. Nati, 631. Nati, 632. Nati, 633. Nati, 634. Nati, 635. Nati, 636. Nati, 637. Nati, 638. Nati, 639. Nati, 640. Nati, 641. Nati, 642. Nati, 643. Nati, 644. Nati, 645. Nati, 646. Nati, 647. Nati, 648. Nati, 649. Nati, 650. Nati, 651. Nati, 652. Nati, 653. Nati, 654. Nati, 655. Nati, 656. Nati, 657. Nati, 658. Nati, 659. Nati, 660. Nati, 661. Nati, 662. Nati, 663. Nati, 664. Nati, 665. Nati, 666. Nati, 667. Nati, 668. Nati, 669. Nati, 670. Nati, 671. Nati, 672. Nati, 673. Nati, 674. Nati, 675. Nati, 676. Nati, 677. Nati, 678. Nati, 679. Nati, 680. Nati, 681. Nati, 682. Nati, 683. Nati, 684. Nati, 685. Nati, 686. Nati, 687. Nati, 688. Nati, 689. Nati, 690. Nati, 691. Nati, 692. Nati, 693. Nati, 694. Nati, 695. Nati, 696. Nati, 697. Nati, 698. Nati, 699. Nati, 700. Nati, 701. Nati, 702. Nati, 703. Nati, 704. Nati, 705. Nati, 706. Nati, 707. Nati, 708. Nati, 709. Nati, 710. Nati, 711. Nati, 712. Nati, 713. Nati, 714. Nati, 715. Nati, 716. Nati, 717. Nati, 718. Nati, 719. Nati, 720. Nati, 721. Nati, 722. Nati, 723. Nati, 724. Nati, 725. Nati, 726. Nati, 727. Nati, 728. Nati, 729. Nati, 730. Nati, 731. Nati, 732. Nati, 733. Nati, 734. Nati, 735. Nati, 736. Nati, 737. Nati, 738. Nati, 739. Nati, 740. Nati, 741. Nati, 742. Nati, 743. Nati, 744. Nati, 745. Nati, 746. Nati, 747. Nati, 748. Nati, 749. Nati, 750. Nati, 751. Nati, 752. Nati, 753. Nati, 754. Nati, 755. Nati, 756. Nati, 757. Nati, 758. Nati, 759. Nati, 760. Nati, 761. Nati, 762. Nati, 763. Nati, 764. Nati, 765. Nati, 766. Nati, 767. Nati, 768. Nati, 769. Nati, 770. Nati, 771. Nati, 772. Nati, 773. Nati, 774. Nati, 775. Nati, 776. Nati, 777. Nati, 778. Nati, 779. Nati, 780. Nati, 781. Nati, 782. Nati, 783. Nati, 784. Nati, 785. Nati, 786. Nati, 787. Nati, 788. Nati, 789. Nati, 790. Nati, 791. Nati, 792. Nati, 793. Nati, 794. Nati, 795. Nati, 796. Nati, 797. Nati, 798. Nati, 799. Nati, 800. Nati, 801. Nati, 802. Nati, 803. Nati, 804. Nati, 805. Nati, 806. Nati, 807. Nati, 808. Nati, 809. Nati, 810. Nati, 811. Nati, 812. Nati, 813. Nati, 814. Nati, 815. Nati, 816. Nati, 817. Nati, 818. Nati, 819. Nati, 820. Nati, 821. Nati, 822. Nati, 823. Nati, 824. Nati, 825. Nati, 826. Nati, 827. Nati, 828. Nati, 829. Nati, 830. Nati, 831. Nati, 832. Nati, 833. Nati, 834. Nati, 835. Nati, 836. Nati, 837. Nati, 838. Nati, 839. Nati, 840. Nati, 841. Nati, 842. Nati, 843. Nati, 844. Nati, 845. Nati, 846. Nati, 847. Nati, 848. Nati, 849. Nati, 850. Nati, 851. Nati, 852. Nati, 853. Nati, 854. Nati, 855. Nati, 856. Nati, 857. Nati, 858. Nati, 859. Nati, 860. Nati, 861. Nati, 862. Nati, 863. Nati, 864. Nati, 865. Nati, 866. Nati, 867. Nati, 868. Nati, 869. Nati, 870. Nati, 871. Nati, 872. Nati, 873. Nati, 874. Nati, 875. Nati, 876. Nati, 877. Nati, 878. Nati, 879. Nati, 880. Nati, 881. Nati, 882. Nati, 883. Nati, 884. Nati, 885. Nati, 886. Nati, 887. Nati, 888. Nati, 889. Nati, 890. Nati, 891. Nati, 892. Nati, 893. Nati, 894. Nati, 895. Nati, 896. Nati, 897. Nati, 898. Nati, 899. Nati, 900. Nati, 901. Nati, 902. Nati, 903. Nati, 904. Nati, 905. Nati, 906. Nati, 907. Nati, 908. Nati, 909. Nati, 910. Nati, 911. Nati, 912. Nati, 913. Nati, 914. Nati, 915. Nati, 916. Nati, 917. Nati, 918. Nati, 919. Nati, 920. Nati, 921. Nati, 922. Nati, 923. Nati, 924. Nati, 925. Nati, 926. Nati, 927. Nati, 928. Nati, 929. Nati, 930. Nati, 931. Nati, 932. Nati, 933. Nati, 934. Nati, 935. Nati, 936. Nati, 937. Nati, 938. Nati, 939. Nati, 940. Nati, 941. Nati, 942. Nati, 943. Nati, 944. Nati, 945. Nati, 946. Nati, 947. Nati, 948. Nati, 949. Nati, 950. Nati, 951. Nati, 952. Nati, 953. Nati, 954. Nati, 955. Nati, 956. Nati, 957. Nati, 958. Nati, 959. Nati, 960. Nati, 961. Nati, 962. Nati, 963. Nati, 964. Nati, 965. Nati, 966. Nati, 967. Nati, 968. Nati, 969. Nati, 970. Nati, 971. Nati, 972. Nati, 973. Nati, 974. Nati, 975. Nati, 976. Nati, 977. Nati, 978. Nati, 979. Nati, 980. Nati, 981. Nati, 982. Nati, 983. Nati, 984. Nati, 985. Nati, 986. Nati, 987. Nati, 988. Nati, 989. Nati, 990. Nati, 991. Nati, 992. Nati, 993. Nati, 994. Nati, 995. Nati, 996. Nati, 997. Nati, 998. Nati, 999. Nati, 1000. Nati, 1001. Nati, 1002. Nati, 1003. Nati, 1004. Nati, 1005. Nati, 1006. Nati, 1007. Nati, 1008. Nati, 1009. Nati, 1010. Nati, 1011. Nati, 1012. Nati, 1013. Nati, 1014. Nati, 1015. Nati, 1016. Nati, 1017. Nati, 1018. Nati, 1019. Nati, 1020. Nati, 1021. Nati, 1022. Nati, 1023. Nati, 1024. Nati, 1025. Nati, 1026. Nati, 1027. Nati, 1028. Nati, 1029. Nati, 1030. Nati, 1031. Nati, 1032. Nati, 1033. Nati, 1034. Nati, 1035. Nati, 1036. Nati, 1037. Nati, 1038. Nati, 1039. Nati, 1040. Nati, 1041. Nati, 1042. Nati, 1043. Nati, 1044. Nati, 1045. Nati, 1046. Nati, 1047. Nati, 1048. Nati, 1049. Nati, 1050. Nati, 1051. Nati, 1052. Nati, 1053. Nati, 1054. Nati, 1055. Nati, 1056. Nati, 1057. Nati, 1058. Nati, 1059. Nati, 1060. Nati, 1061. Nati, 1062. Nati, 1063. Nati, 1064. Nati, 1065. Nati, 1066. Nati, 1067. Nati, 1068. Nati, 1069. Nati, 1070. Nati, 1071. Nati, 1072. Nati, 1073. Nati, 1074. Nati, 1075. Nati, 1076. Nati, 1077. Nati, 1078. Nati, 1079. Nati, 1080. Nati, 1081. Nati, 1082. Nati, 1083. Nati, 1084. Nati, 1085. Nati, 1086. Nati, 1087. Nati, 1088. Nati, 1089. Nati, 1090. Nati, 1091. Nati, 1092. Nati, 1093. Nati, 1094. Nati, 1095. Nati, 1096. Nati, 1097. Nati, 1098. Nati, 1099. Nati, 1100. Nati, 1101. Nati, 1102. Nati, 1103. Nati, 1104. Nati, 1105. Nati, 1106. Nati, 1107. Nati, 1108. Nati, 1109. Nati, 1110. Nati, 1111. Nati, 1112. Nati, 1113. Nati, 1114. Nati, 1115. Nati, 1116. Nati, 1117. Nati, 1118. Nati, 1119. Nati, 1120. Nati, 1121. Nati, 1122. Nati, 1123. Nati, 1124. Nati, 1125. Nati, 1126. Nati, 1127. Nati, 1128. Nati, 1129. Nati, 1130. Nati, 1131. Nati, 1132. Nati, 1133. Nati, 1134. Nati, 1135. Nati, 1136. Nati, 1137. Nati, 1138. Nati, 1139. Nati, 1140. Nati, 1141. Nati, 1142. Nati, 1143. Nati, 1144. Nati, 1145. Nati, 1146. Nati, 1147. Nati, 1148. Nati, 1149. Nati, 1150. Nati, 1151. Nati, 1152. Nati, 1153. Nati, 1154. Nati, 1155. Nati, 1156. Nati, 1157. Nati, 1158. Nati, 1159. Nati, 1160. Nati, 1161. Nati, 1162. Nati, 1163. Nati, 1164. Nati, 1165. Nati, 1166. Nati, 1167. Nati, 1168. Nati, 1169. Nati, 1170. Nati, 1171. Nati, 1172. Nati, 1173. Nati, 1174. Nati, 1175. Nati, 1176. Nati, 1177. Nati, 1178. Nati, 1179. Nati, 1180. Nati, 1181. Nati, 1182. Nati, 1183. Nati, 1184. Nati, 1185. Nati, 1186. Nati, 1187. Nati, 1188. Nati, 1189. Nati, 1190. Nati, 1191. Nati, 1192. Nati, 1193. Nati, 1194. Nati, 1195. Nati, 1196. Nati, 1197. Nati, 1198. Nati, 1199. Nati, 1200. Nati, 1201. Nati, 1202. Nati, 1203. Nati, 1204. Nati, 1205. Nati, 1206. Nati, 1207. Nati, 1208. Nati, 1209. Nati, 1210. Nati, 1211. Nati, 1212. Nati, 1213. Nati, 1214. Nati, 1215. Nati, 1216. Nati, 1217. Nati, 1218. Nati, 1219. Nati, 1220. Nati, 1221. Nati, 1222. Nati, 1223. Nati, 1224. Nati, 1225. Nati, 1226. Nati, 1227. Nati, 1228. Nati, 1229. Nati, 1230. Nati, 1231. Nati, 1232. Nati, 1233. Nati, 1234. Nati, 1235. Nati, 1236. Nati, 1237. Nati, 1238. Nati, 1239. Nati, 1240. Nati, 1241. Nati, 1242. Nati, 1243. Nati, 1244. Nati, 1245. Nati, 1246. Nati, 1247. Nati, 1248. Nati, 1249. Nati, 1250. Nati, 1251. Nati, 1252. Nati, 1253. Nati, 1254. Nati, 1255. Nati, 1256. Nati, 1257. Nati, 1258. Nati, 1259. Nati, 1260. Nati, 1261. Nati, 1262. Nati, 1263. Nati, 1264. Nati, 1265. Nati, 1266. Nati, 1267. Nati, 1268. Nati, 1269. Nati, 1270. Nati, 1271. Nati, 1272. Nati, 1273. Nati, 1274. Nati, 1275. Nati, 1276. Nati, 1277. Nati, 1278. Nati, 1279. Nati, 1280. Nati, 1281. Nati, 1282. Nati, 1283. Nati, 1284. Nati, 1285. Nati, 1286. Nati, 1287. Nati, 1288. Nati, 1289. Nati, 1290. Nati, 1291. Nati, 1292. Nati, 1293. Nati, 1294. Nati, 1295. Nati, 1296. Nati, 1297. Nati, 1298. Nati, 1299. Nati, 1300. Nati, 1301. Nati, 1302. Nati, 1303. Nati, 1304. Nati, 1305. Nati, 13

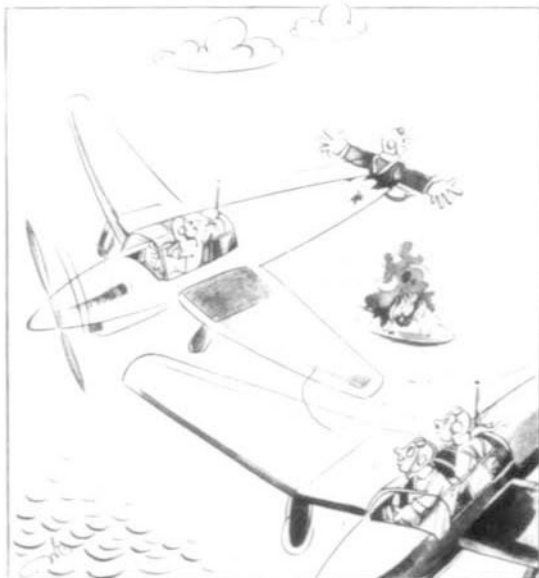


„Willst du immer noch leugnen, daß du gestern
wieder mal vergessen hast, die Entensungs-
anlage auszuschalten?“

Kapriolen



„Es sollte mich wundern, wenn die Enteisungsanlage tatsächlich funktioniert!“



Ein Flakretter im Lenzwerk! „Die Jungs wissen sich zu helfen, da kommen dem
Willen seine großen Flossen mal richtig zur Geltung.“



Reinhold

Zeichnungen:
Bartha (2), Craig, Dondo, Martin



Skijöring am Polarkreis

„Ja, und dann schraubte sich plötzlich der Flieger
in verdammte steilen Kurven in die Höhe.“



Unen: „Nie mehr nehme ich den Mann
bei Vollmond mit. Immer schläft er mir
dann ein und macht seine Deckpromenade.“