

NUMERO 3 / BERLIN, 10 DE FEBRERO DE 1942

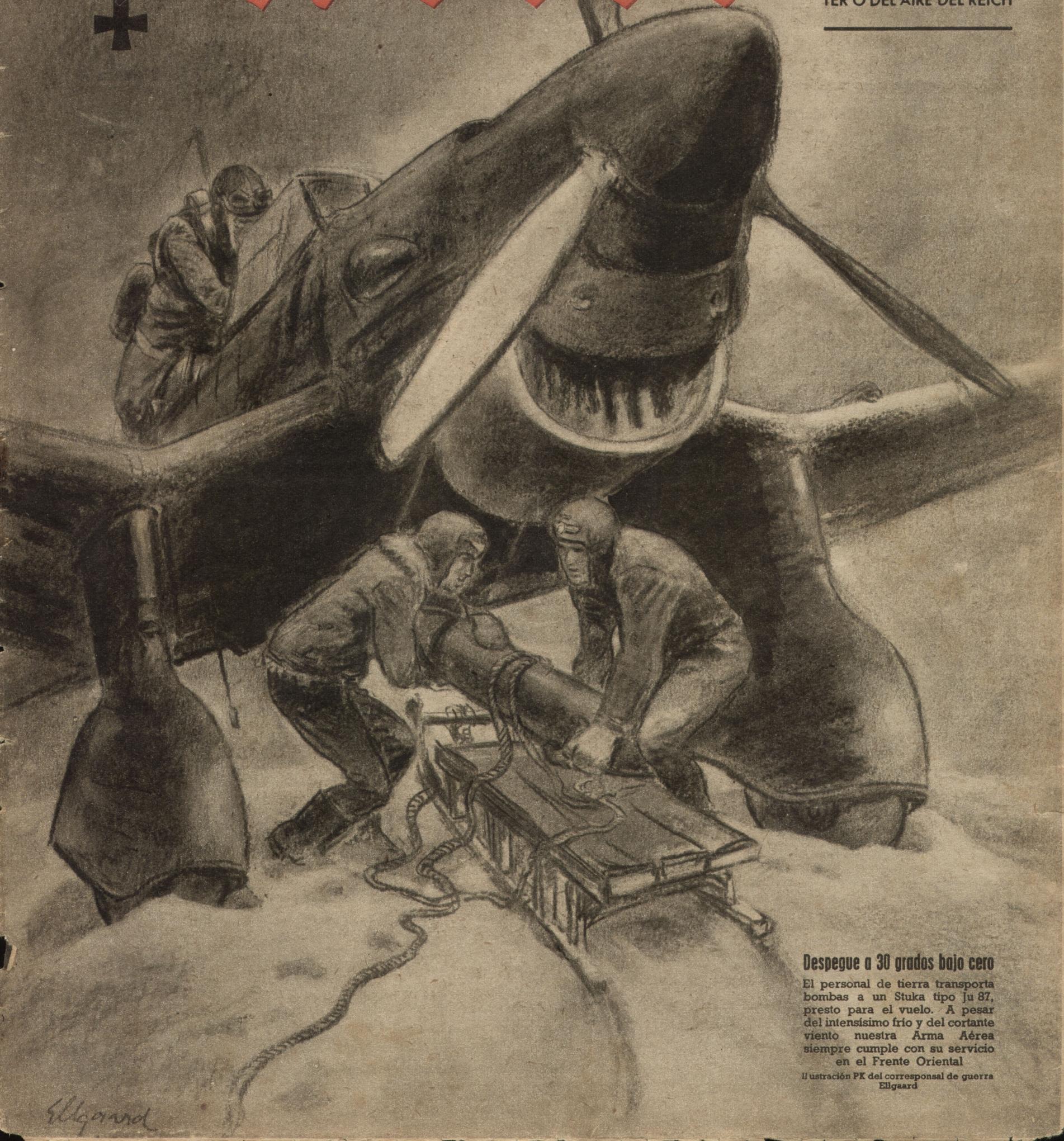
Der

ADLER



España Pts. 1.—
Portugal Esc. 1.50

PUBLICADO EN COLABO-
RACION CON EL MINIS-
TERO 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
Elgaard

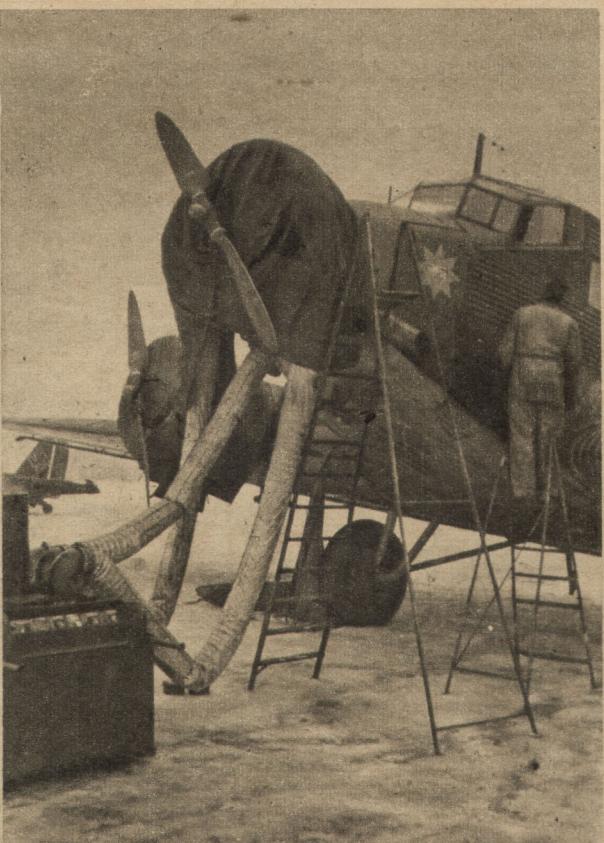
Elgaard



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



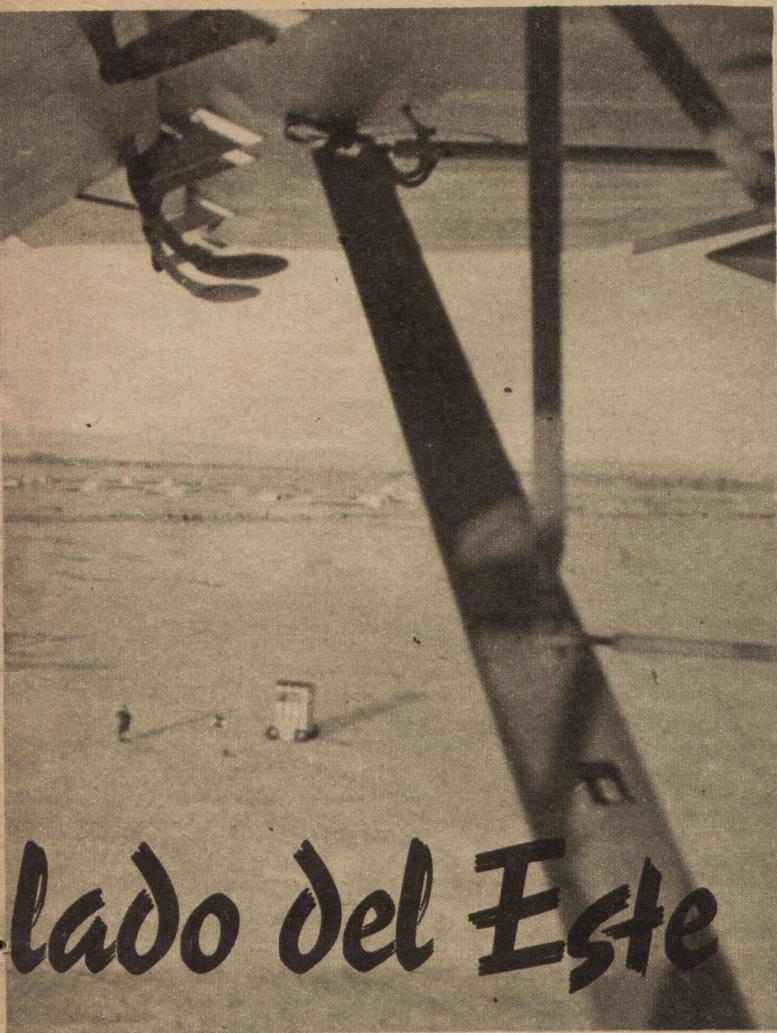
La escarcha y el frío intensísimo no debe impedir al personal de tierra, ocuparse de sus aparatos que se encuentran a la intemperie. Los motores están empaquetados y bien protegidos. Con aire caliente son calentados, para que en cuanto llegue la orden de vuelo estén en condiciones de arrancar inmediatamente. — 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



En el viento helado

Aviones de transporte

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

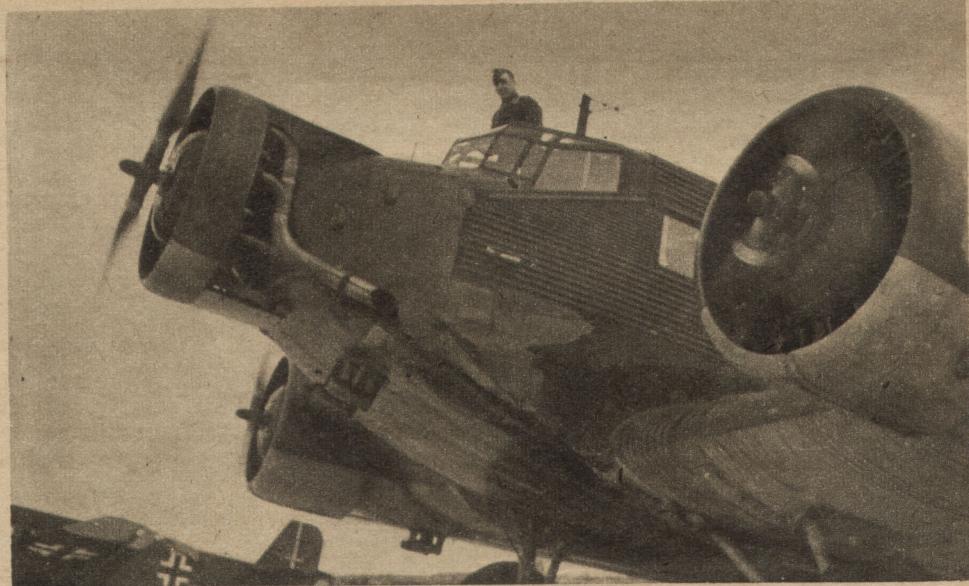
porte en acción

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

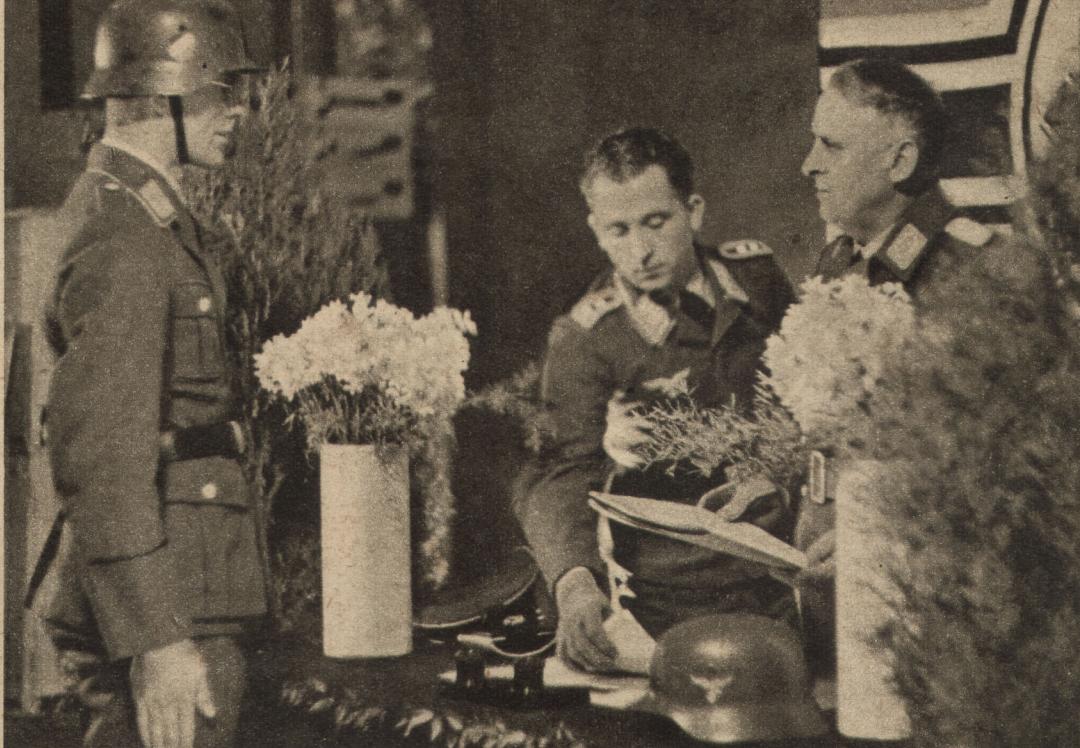


Los motores cantan su atronadora canción. Día tras día estos aviones de transporte deben estar prestos para el vuelo, ni aún siquiera en el invierno por muy duro que este sea conocen el descanso





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



Matrimonio a distancia durante la guerra

Millones de hombres se hallan alejados de la patria, a veces por miles de kilómetros, en el frente o en su puesto en los territorios ocupados. El matrimonio a distancia ha sido creado durante la guerra para posibilitar también la celebración de la boda cuando el soldado no puede viajar a su casa por apremiantes motivos del servicio. También el matrimonio a distancia es un símbolo de que la fuerza vital y la voluntad del pueblo alemán son impermeables.



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 fotoárea

Por el Dr. Paul Karlson

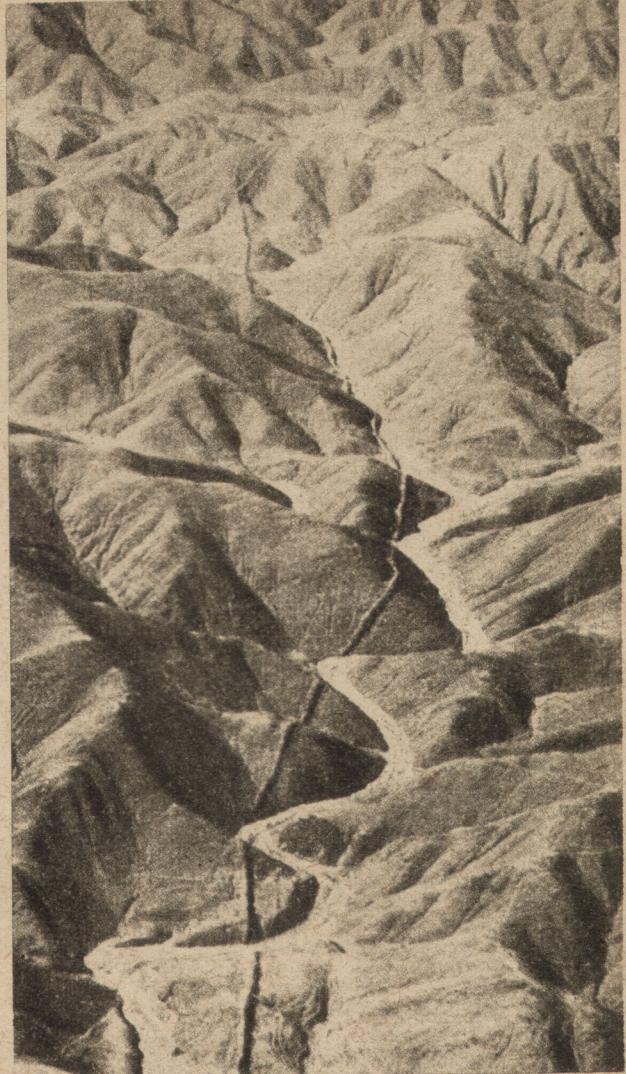
El 2 de febrero cumple 70 años el Dr. Max Gasser, un impulsor de la fotogrametría aérea alemana. Desde los dirigibles del conde Zeppelin sacó las primeras fotografías aéreas y fundó en 1909 la sección "Alemania" de la Sociedad Internacional de Fotogrametría, de la que ha nacido la actual Sociedad Alemana 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 oido 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 fotoáreo" — 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 topógrafos 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 topógrafos, 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 fotoáreos. Hasta el final de la guerra mundial de 1914/18 se fotografiaron por las "secciones topógráficas" 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



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 Shippée-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.

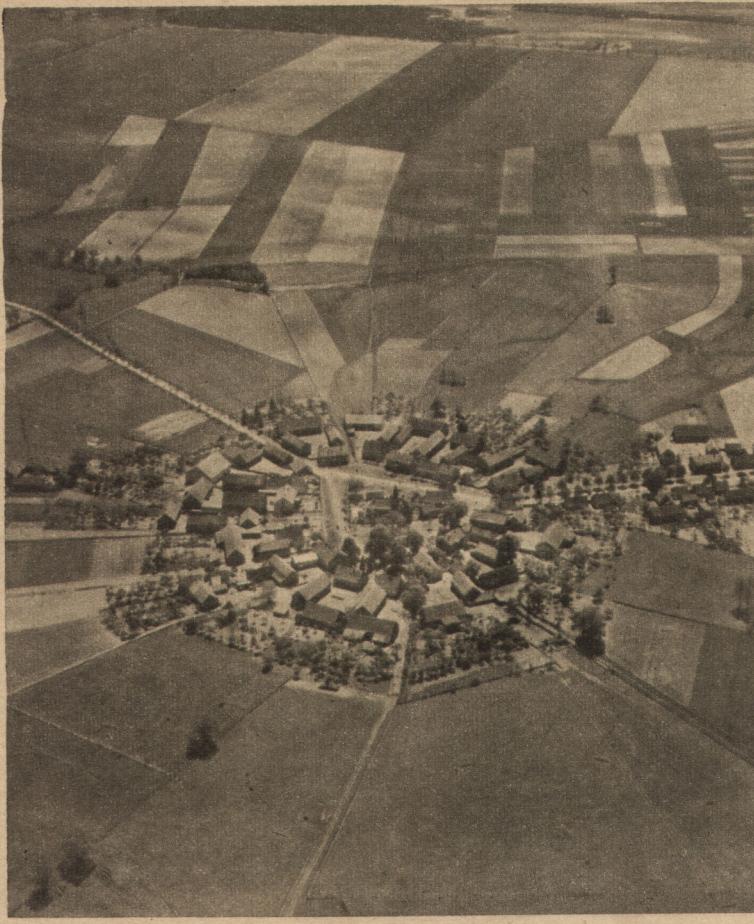
Este es el lado del que el soldado de la Aviación y del Ejército conoce la fotografía aérea. Entretanto las tareas y posibilidades de la fotografía aérea alcanzan mucho más, pues en las cámaras métricas de precisión poseemos un verdadero ojo mágico, cuya capacidad raya en lo maravilloso. La superioridad 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. Si, 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

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



Fotos Hansa Luftbild (3), Hauptbildstelle RLM (permited la reproducción con los nos. 14633/38 y 5304/37/10), Archivo Carl Troll ("Luftbildplan und ökologische Forschung")





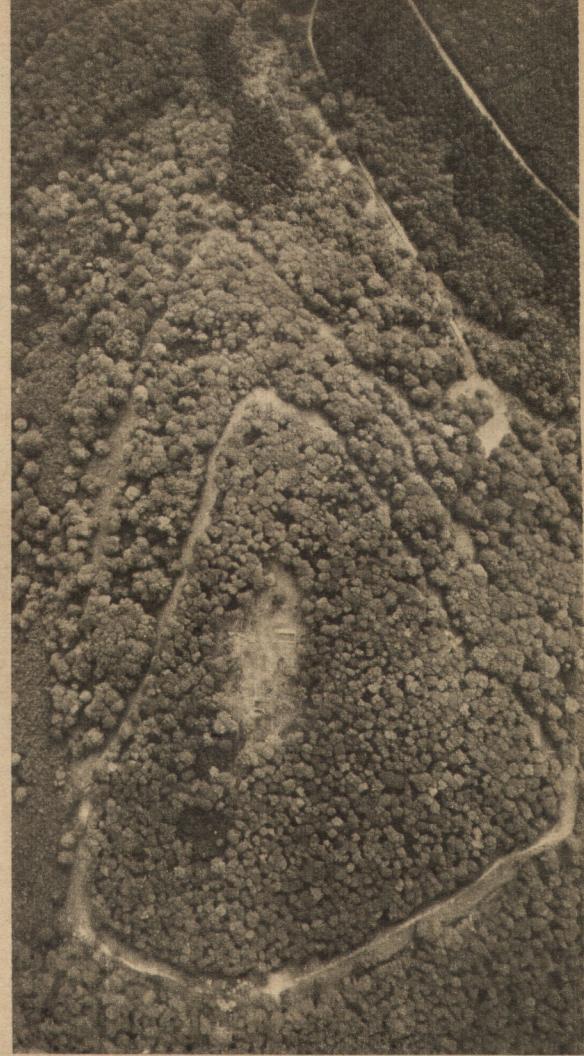
Pueblo alineado o "circular" (como en la foto izquierda) — esto puede determinarlo de una sola mirada hacia abajo el ocupante de un avión. ¿Quién de los caminantes de la tierra podría comprobarlo a primera vista? Aquí se abren grandes posibilidades a la colonización moderna

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

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



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. Ligera elevación 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 si la mayor de las maravillas que nos depara el moderno ojo mágico.



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

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 inhospitales, 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



Una bomba de gran calibre

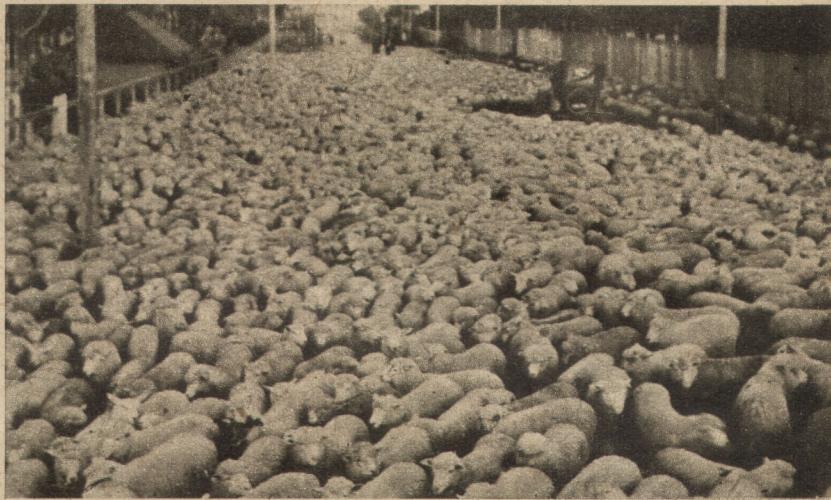
Con el esfuerzo de todos se carga la bomba en el avión.
Poco después este proyectil se precipitará sobre el
enemigo en forma destructora

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 África 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, plenas 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



Aertura de un periodo 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 Sallarat 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. (2), 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 monstruosos marsupiales, los saltos políticos que recuerdan el agudo dicho berlínés 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 escuadrilla 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 escuadrilla 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 escuadrilla 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 LEESMANN



Brigada LUTTER



Brigada BEIER



Brigada WURMHELLER



Sargento BEERENBROCK

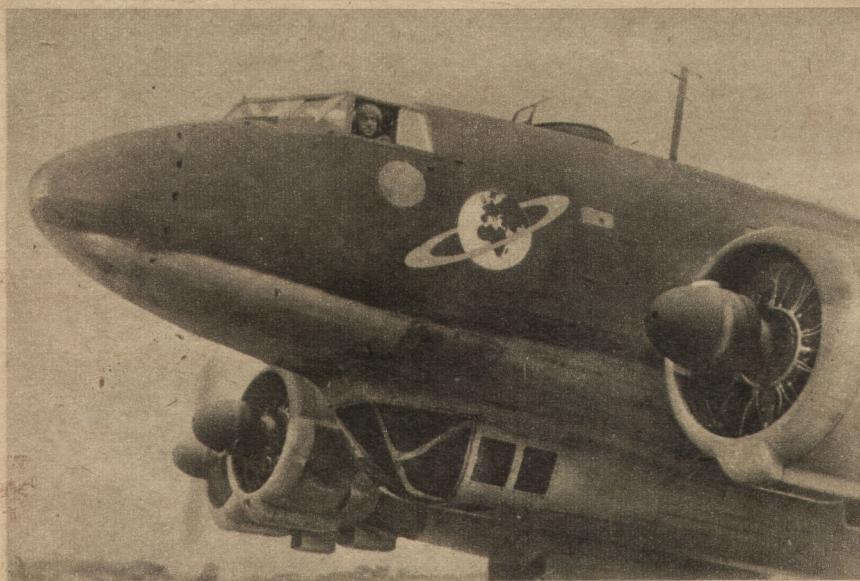
de una escuadrilla de bombardeo lejano, pudo asestar sensibles golpes a la navegación de abastecimiento inglesa. Ha logrado hundir en total 55.000 toneladas, en parte de convoyes poderosamente escoltados. — El teniente Pfeiffer, jefe de una escuadrilla de Stukas, ha demostrado el más alto arrojo personal en numerosos vuelos de frente y conducido a su escuadrilla a grandes éxitos sobre todo en la lucha contra la Unión Soviética. — El teniente Leesmann, jefe de grupo en una escuadrilla 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 escuadrilla 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 escuadrilla 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 escuadrilla 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 escuadrilla 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), Niermann (Sch 1), Markwardt (Sch 1), Scherl OKW (9)

Talismán



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.



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: Despegue 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.

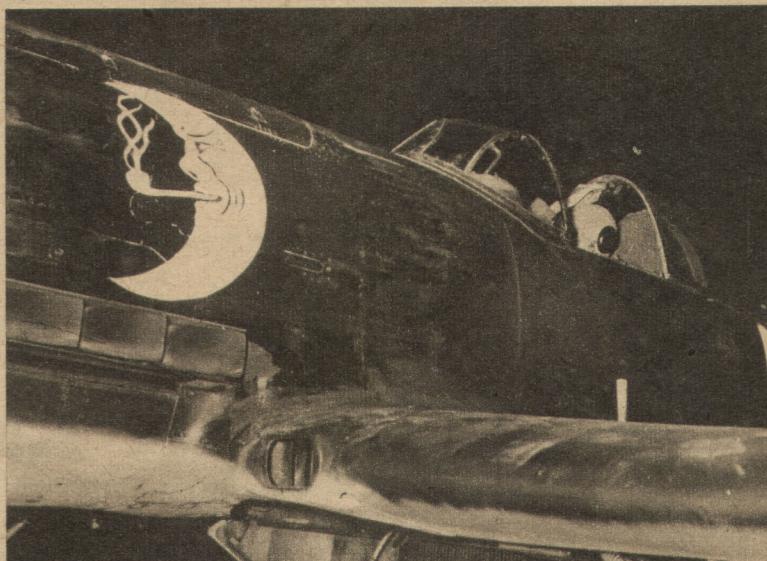


Con este alegre signo despegue el caza contra el enemigo. Su talismán es un ofensivo pájaro, que ha sido pintado por las expertas manos de un camarada sobre el fuselaje del avión.

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!*



Nomes de nuestros aviadores

Emblemas de escuadrilla de la aviación alemana

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

Mickey Mouse con pistola, hacha y
cigarrillo 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?

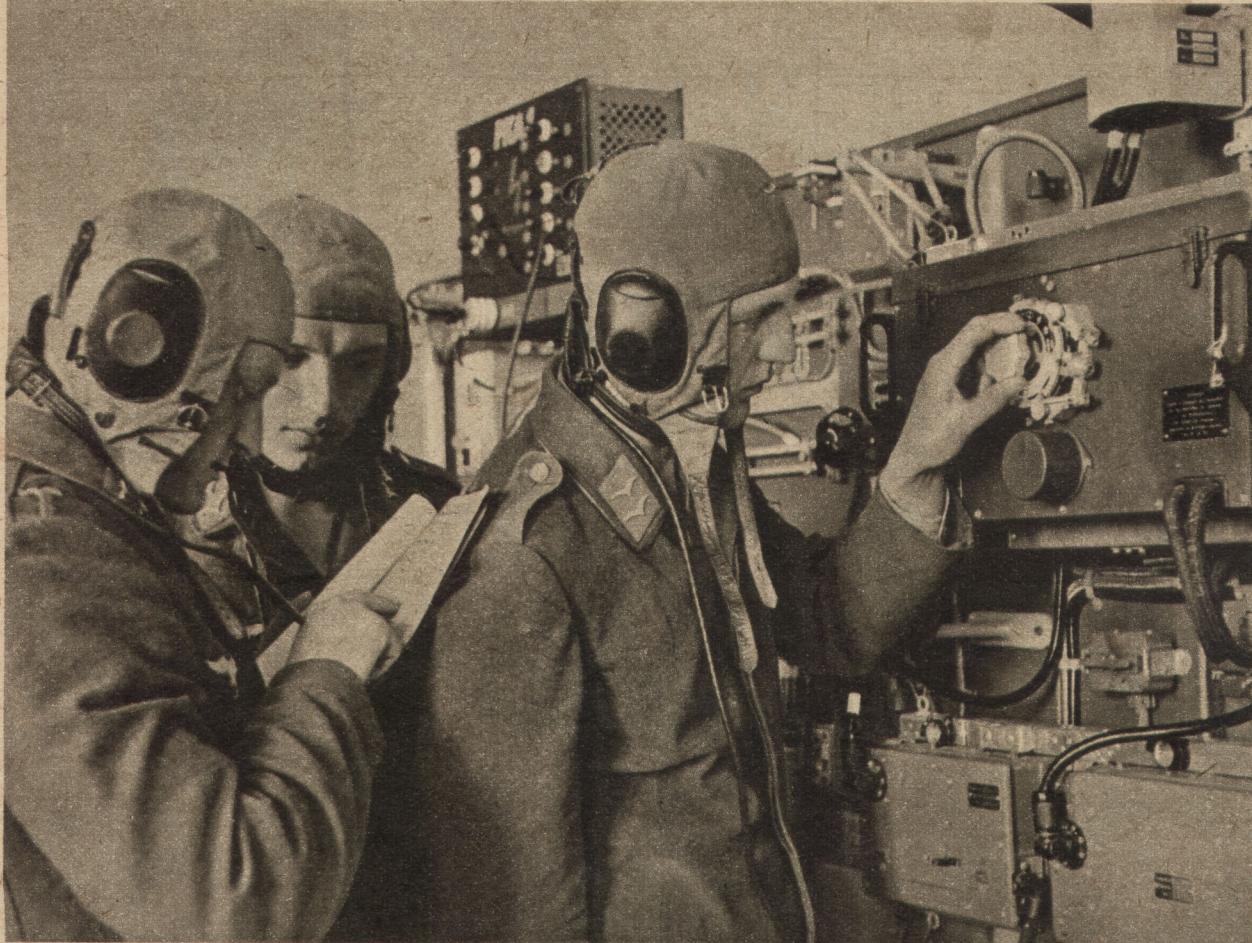


Muchas veces son las impresiones recogidas durante el transcurso cotidiano lo que induce a decidirse por un emblema. Esto sucedió en una escuadrilla de caza que regularmente era visitada por un gallo de una finca contigua, que se ponía con toda su frescura encima de un aparato cacareando alegremente.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

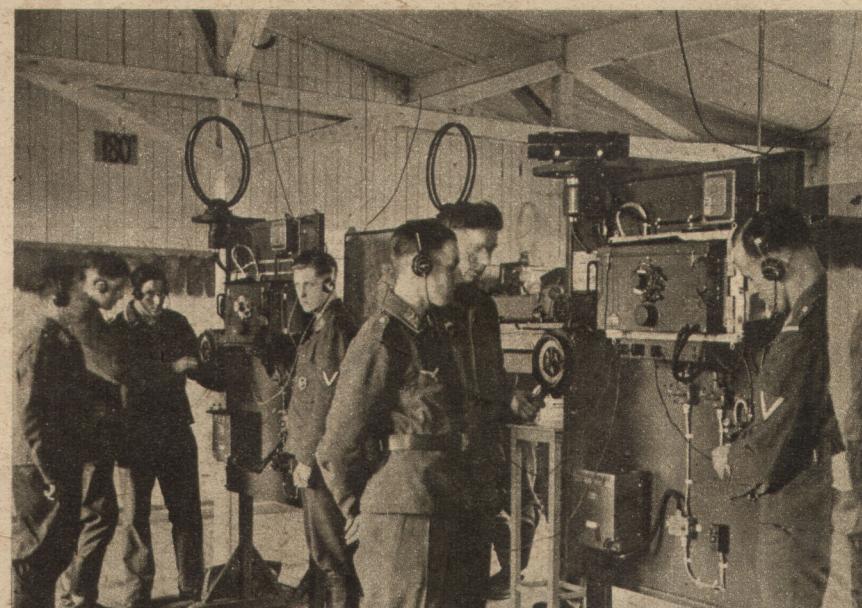
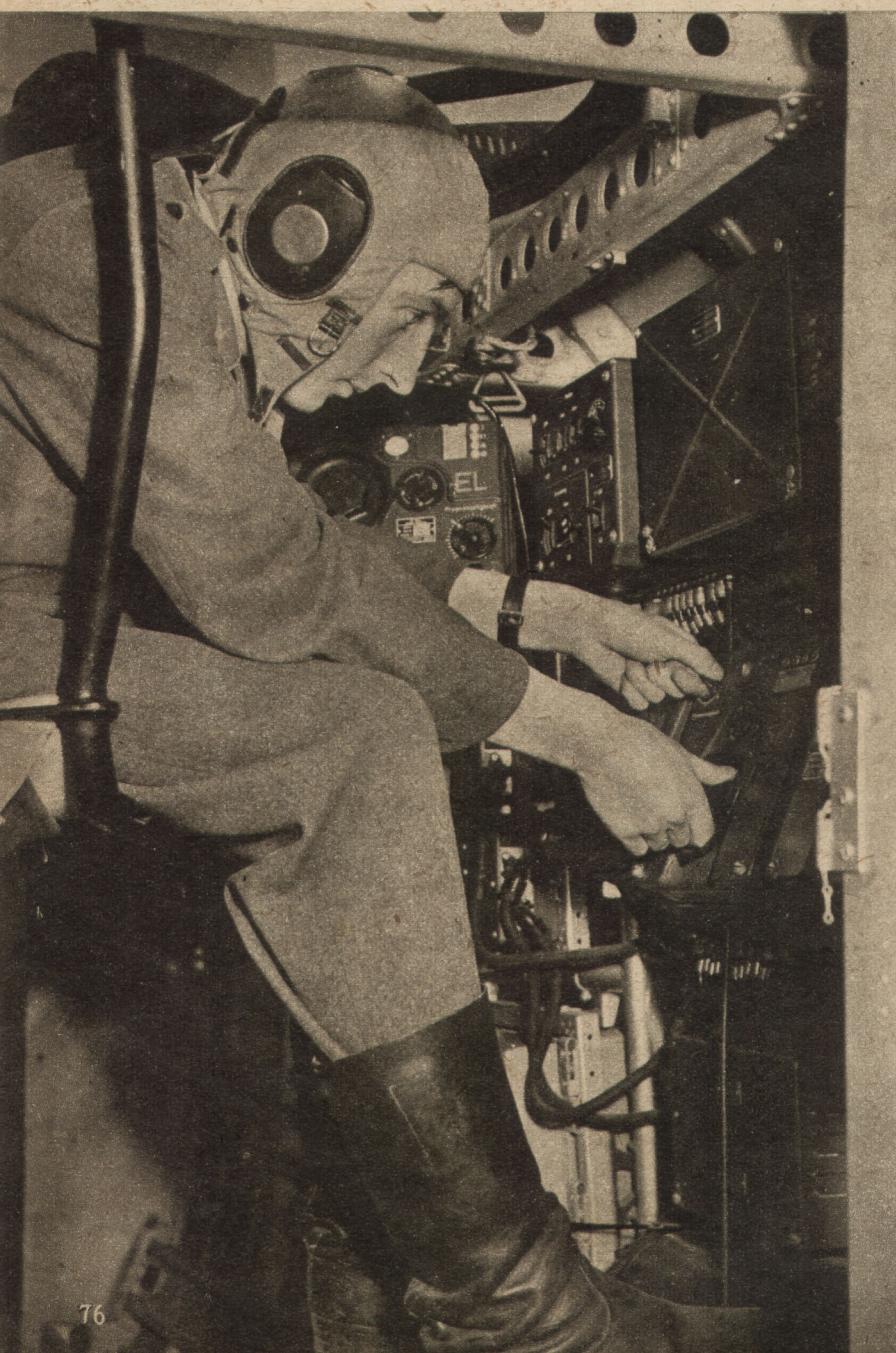


"La com está está"

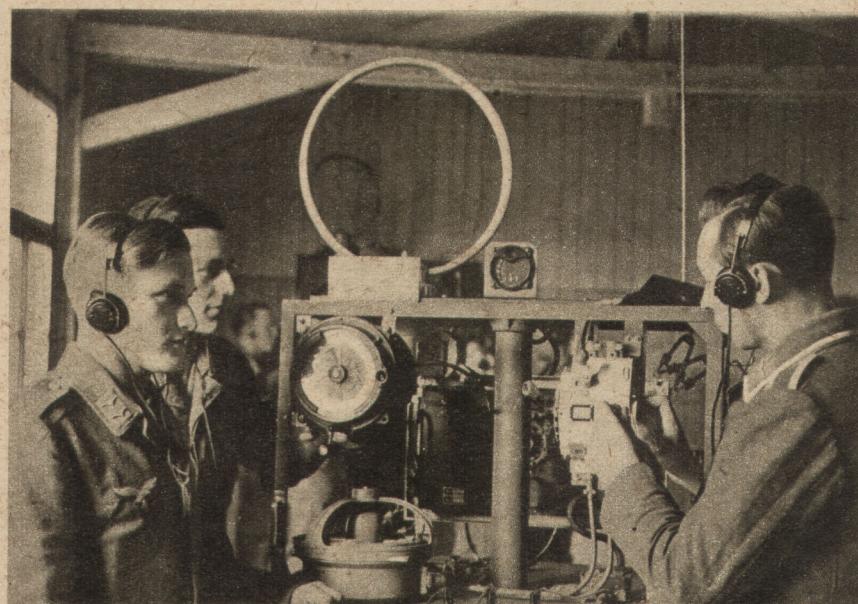
Radiotelegrafistas



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



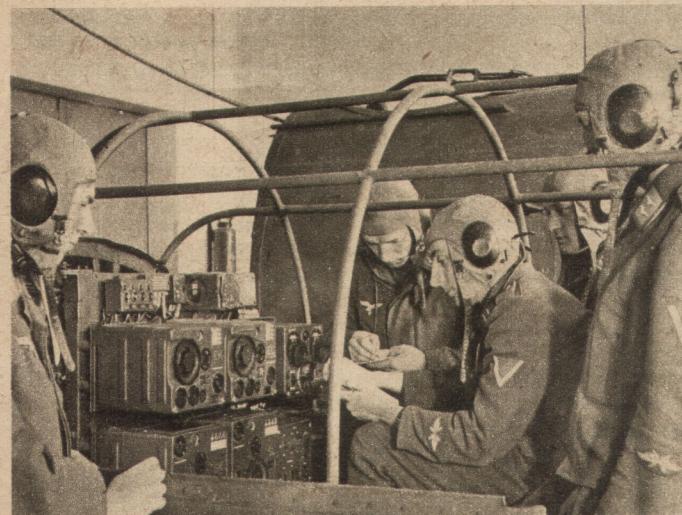
Ahora hay que estar atentos! Además del morse debe aprenderse todo el servicio telegráfico, comprendiendo la telegrafía goniométrica. Con esta última se puede precisar y localizar por vía telegráfica el sitio donde se encuentra el avión



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

unicación establecida..."

en la instrucción

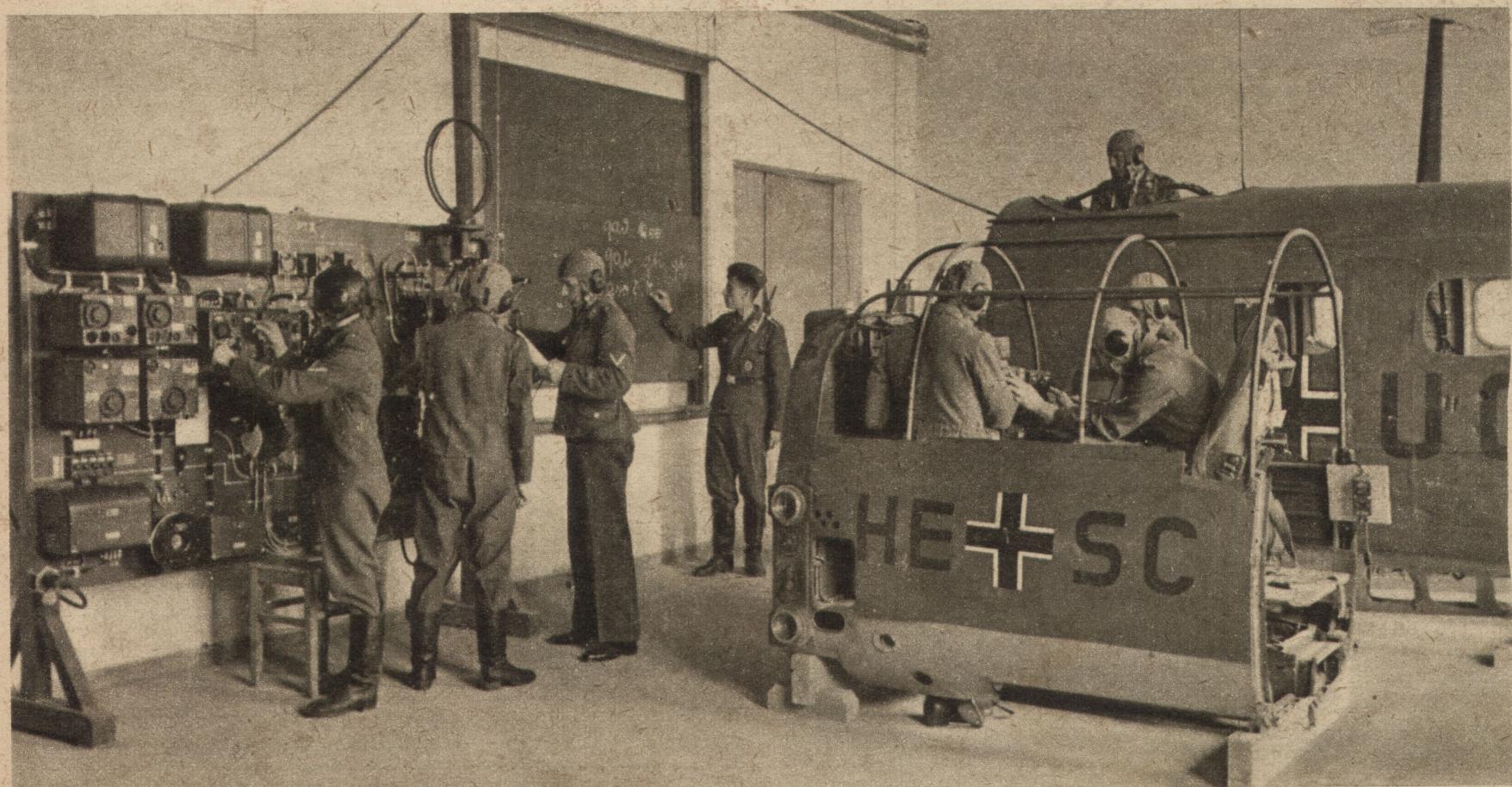


Trátase de recibir un mensaje telegráfico complicado. Los alumnos trabajan con el máximo de concentración, de la misma manera que más tarde lo harán en el servicio de campaña

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 atraves 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. Pielinen (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 esquis 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 sobre-humana 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 anseática 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 energética 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



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 (2)

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



Ataques rasantes contra los soviets



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

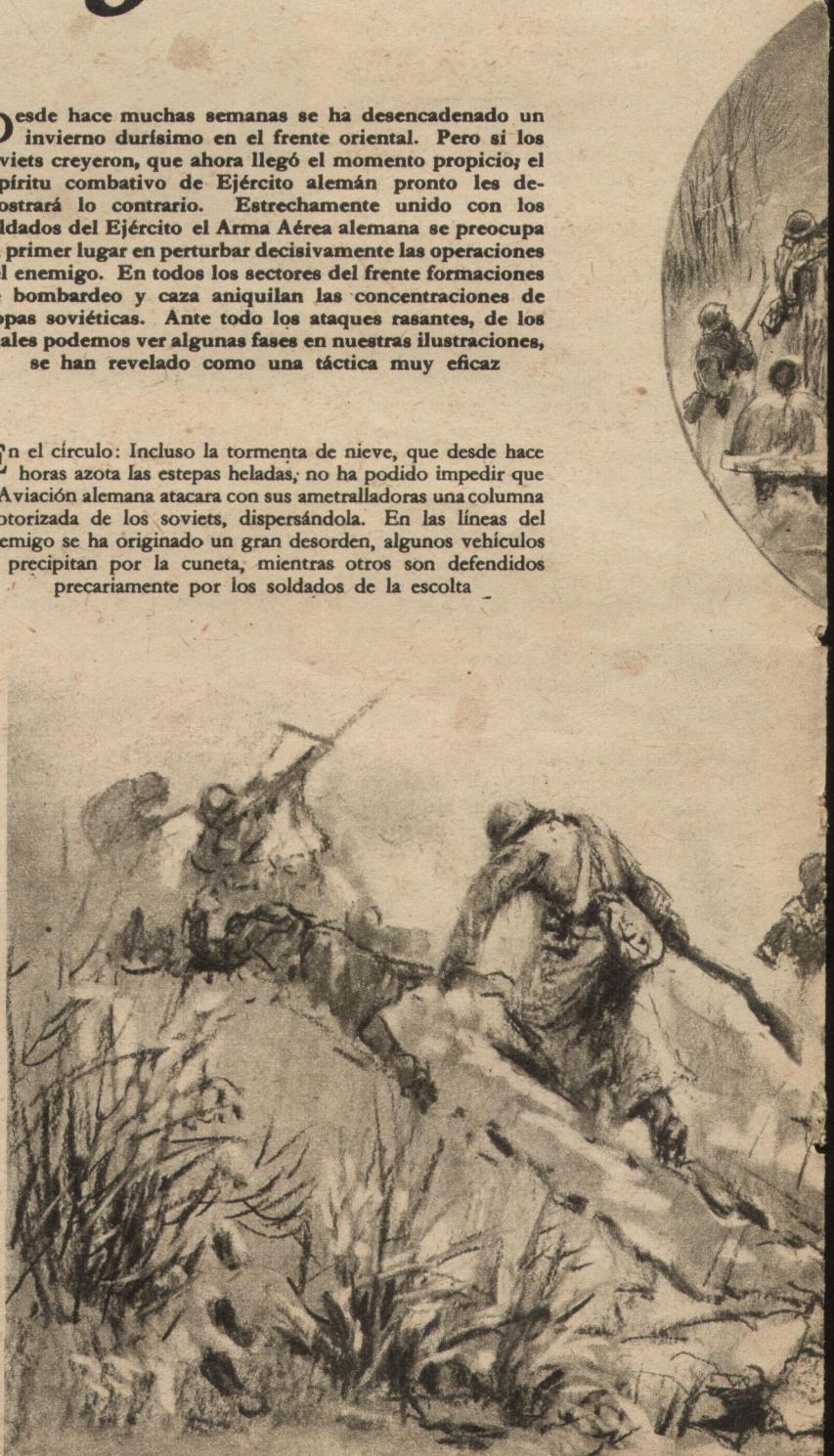


En todas partes; donde la configuración del terreno lo permite, los soviets emplean unidades de trineos para proteger sus columnas de aprovisionamiento. Esta estampa nos muestra uno de los múltiples ataques rasantes, con los cuales el Arma Aérea Alemana hostiga y ataca los principales cruces de comunicaciones 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

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 ataque 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 trajín 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

¡Atención, vuelo en picado!

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 . . .

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 energético 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 Washington, 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 Hawái 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-Inglatera, 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 deben 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 Washington, 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 Washington 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



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, Dössloch, Speidel, von Seidel; a generales de división a los generales de brigada Deinhardt, Spang, Müller (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 bloqueado 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 asiaticoorientales, con lo que de una manera u otra perderá por lo que se imagina luchar...

Cabo de fila en el alto norte

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 redonda 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.

Dondequiero 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 propagados 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 sepáramos 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: combatiremos y venceremos juntos.

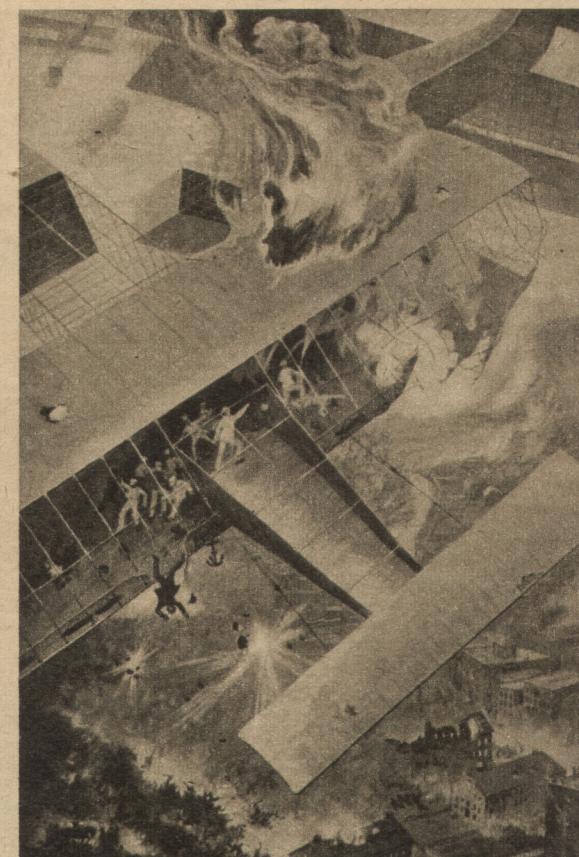
El pequeño abecedario de ADLER

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 transponte, 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. Manobras 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 correspondiente 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 Kageneck, 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 Kageneck 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 lento 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.

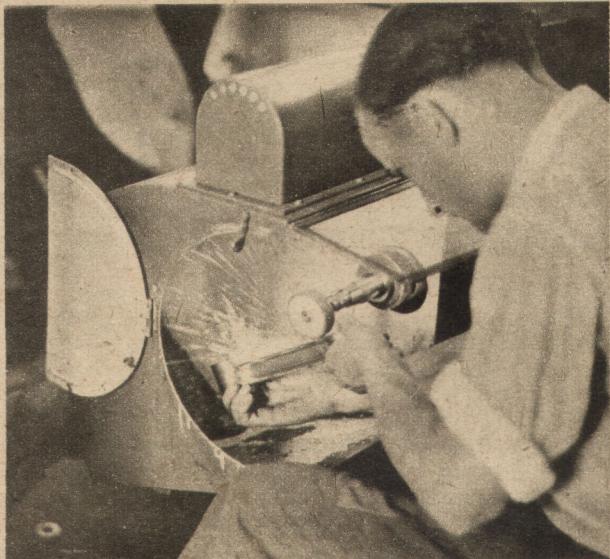
Poco antes de llegar al suelo, en el preciso instante en que de nuevo abre sus grandes alas dando a estas un ángulo propicio para aterrizar con suavidad, deja caer sus largas patas, que hasta ese instante tenía inclinadas hacia atrás, para de esta manera ofrecer al aire la menor resistencia posible. 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 replegables. Pero sucedió como siempre, cuando se trata de imitar los secretos de la naturaleza, que nuestros trenes de aterrizaje replegables 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 replegable, 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 de haberse efectuado el despegue, las introducen dentro del fuselaje metálico, las repliegan detrás de los motores o las esconden en las alas, cubriendolas con unas tapas de metal brillante. Cual aves emigrantes suelen surcar el espacio con las patas inclinadas hacia atrás, también nosotros volamos replegando el tren de aterrizaje para no ofrecer resistencia al aire. Porque ambos, el avión y el pájaro, replegan el tren de aterrizaje.

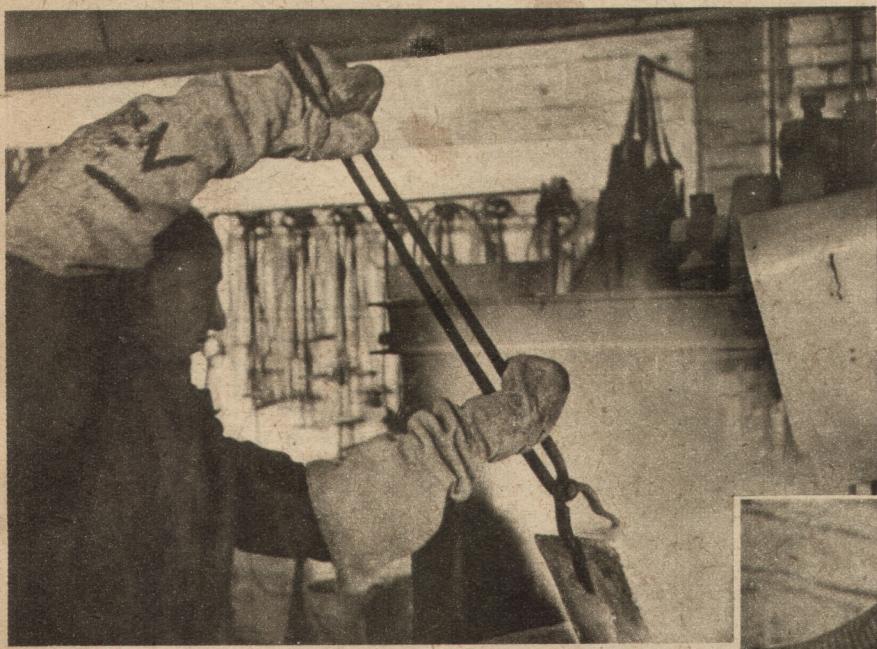
J. M.



Donde saltan chispas, corre 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



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

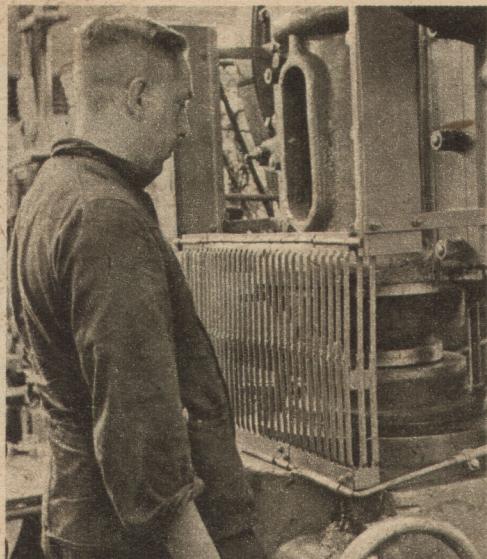
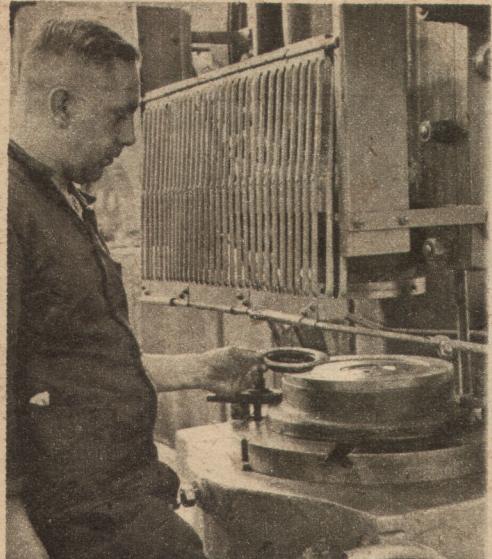


Contra el ruido de los motores, especialmente en los puestos de control, se protege el oído con una "perla" provista de mango. Foto a la derecha: Placa protectora, guantes y un dispositivo aspirador preservan de heridas al soldador eléctrico



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

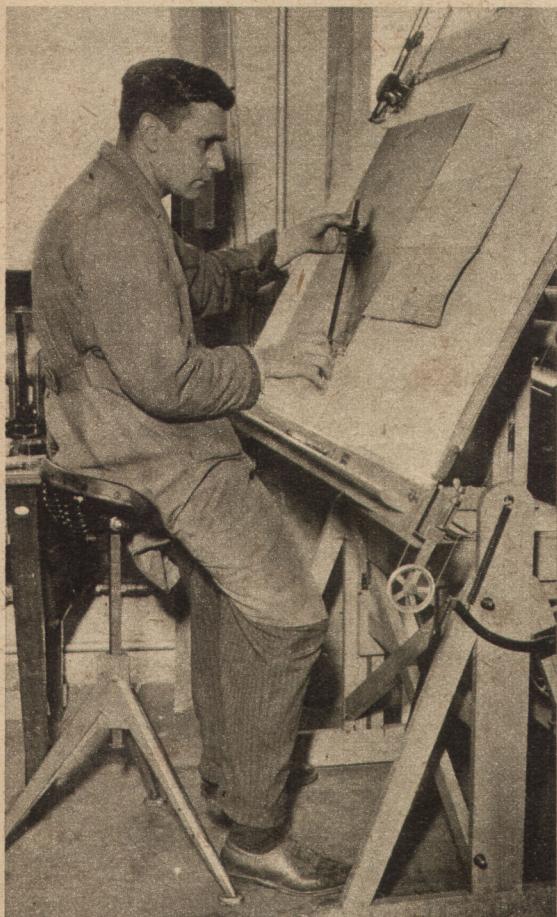


Heridas de las manos en las prensas se ocasionaban antes a menudo porque los operarios querían corregir la posición de la pieza todavía durante el descenso del troquel. Una reja de caída en esta prensa ofrece por el contrario completa protección. Con la reja levantada se coloca la pieza, pudiendo soltarse 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 acta secreta W. B. 1

Guillermo Bauer - el destino de un inventor alemán



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

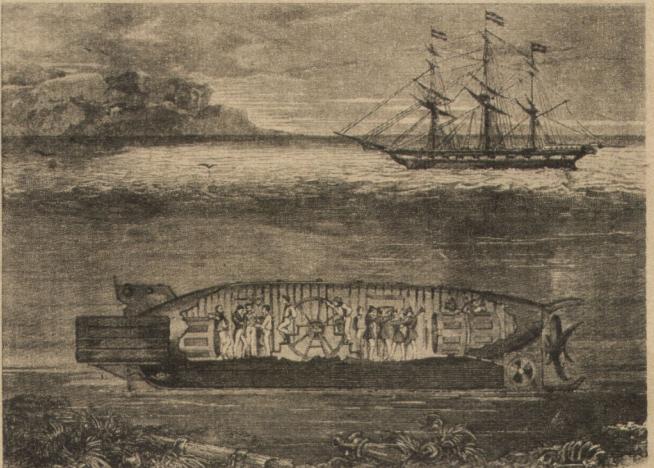


Dos fieles compañeros de Bauer, Carlos Hoesly (Guenther Lueders) y Carlos Schultze (Willi Rose), construyendo el sumergible



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

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



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 comovida asistió a este histórico y memorable acto





¡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



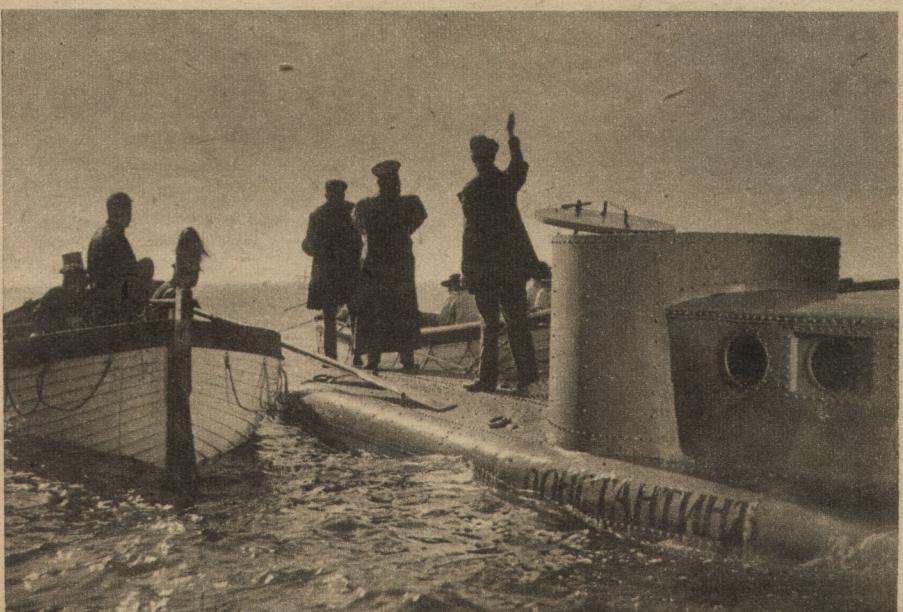
Guillermo Bauer y su novia Sofía (Eva Immermann), que siempre fué, para este hombre solitario en su vida llena de responsabilidad y trabajo, una verdadera y fiel camarada

Fotos Bavaria Filmkunst
Rotzinger (7), Henkel (x), Archiv (t)

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

Un piloto soviético amenaza con el puño cerrado

Siete 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 "tomates" 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 "Cásar-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 "Cásar-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 tatarear 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 rebusan 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 creido!, murmura el radiotelegrafista, nuestro mozo berlínés. Puesto que mientras los hilos blancos de las balas trazadoras pasan debajo del "Cásar-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 "Cásar-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

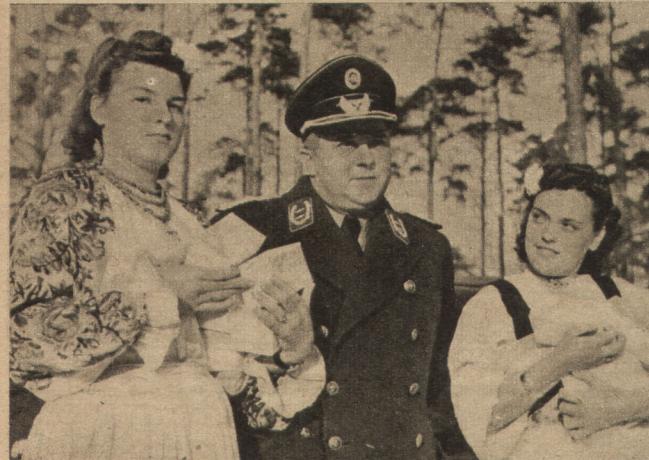
un material sencillo



un alarde de la técnica

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 fognazos 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 "Cásar-Heinrich". Es un milagro que el aparato vuela 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 "Cásar-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 . . .

I
RECKSIEGEL

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

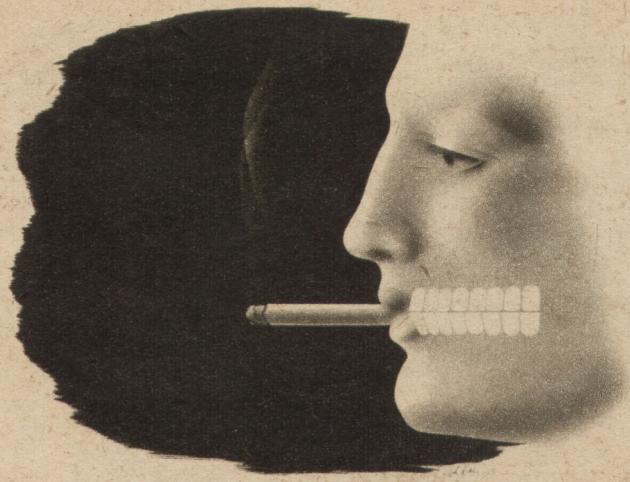


El helicóptero "Storch", salvador

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 despega 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 G M B H 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 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 combatirlas 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

PE l 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 bocerros 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 aviadores 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 caças, y que estos últimos son los que van a atacar en ese momento, a fin de utilizar 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 caças 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 caças y caen como águilas sobre los dos caças 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!”



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 interrupción, 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

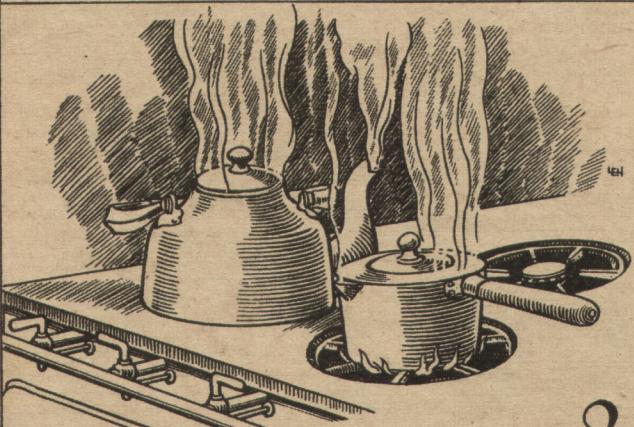


de fama mundial

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

El emplasto Traumaplast cura las heridas

TII-I

El emplasto Traumaplast cura las heridas

Lo que no debe verse



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



Baños Efasisit (8)
Polvos Efasisit

Crema Efasisit
Tintura calicida Efasisit

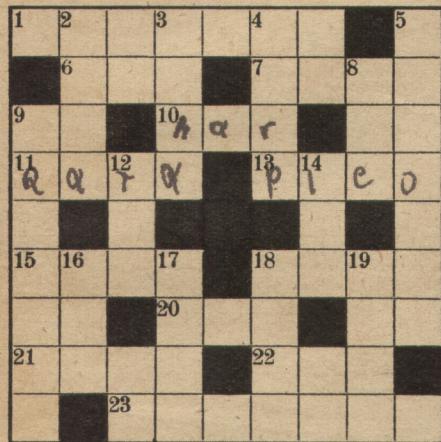
Los acreditados productos de pedicura Efasisit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd. hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! Buenos pies — buen humor!

Efasit
Pedicura



Pasatiempos

Crucigrama
por Efepe



Horizontales:

- 1 Economías,
- 2 Metal,
- 3 Volumen,
- 4 Océano,
- 5 Roldor,
- 6 Borde,
- 7 Escote,
- 8 Árbol,
- 9 Condimento,
- 10 Puerto natural,
- 11 Letra,
- 12 Americano de padres europeos.

Verticales:

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

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

I 23

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 — ras — 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.

I 35

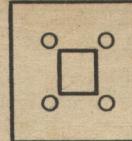
Significado de las distintas palabras: 1. Médico especialista, 2. Aguardiente de arroz, 3. Instalación para el lanzamiento de aviones, 4. Clase de semillas, 5. Adjetivo, 6. Contratiempo, 7. Soltero, 8. Abreviación de un modo verbal, 9. Capital europea, 10. Vuelta.

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?

I 44



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?

I 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 Apero, 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 Arima, 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. Yápides, 6. Octubre, 7. Corcel, 8. Acacia, 9. Leipziger, 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



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!"



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



Skijöring en el círculo polar

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



"... Pues si, 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 Heft 22 Pfennig

HERAUSGEgeben UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

3
1
Copy
28
47



Start bei minus 30 Grad

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

PK-Zeichnung Kriegsberichter Elgward

Elgward
42



Im Eiswind

Transportflieger

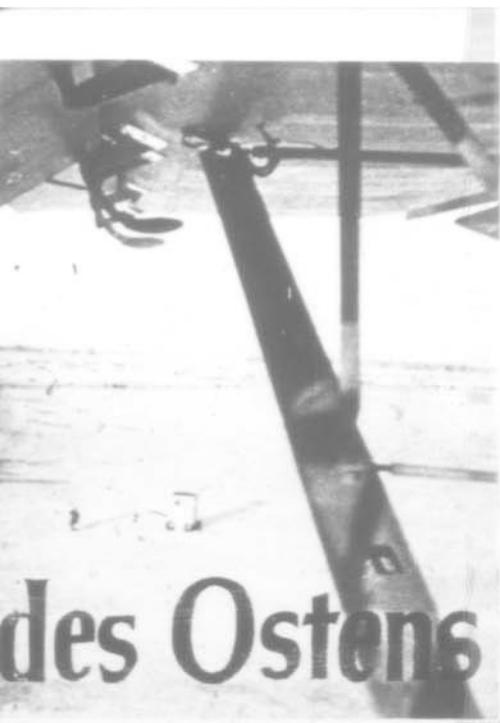
Flug über die Schneefelder des Sowjetlandes. Unbeirrt steuert der Flugzeugführer einer Ju 52 seinen Kurs. Die Kälte kann ihm auf seinem Führersitz nichts anhaben, denn die Kabine des Transportflugzeugs ist gut geheizt.

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



Der enge Frost darf die Männer des Bodenpersonals 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 anpringen. — Bild links: Mit klammern Fingern, die selbst Fläminge kaum zu wärmen vermögen, wird die schwierige Arbeit des Motorwechsels mit gleicher Gewissenhaftigkeit wie bei normalem Wetter ausgeführt. — Bild rechts: Mit dem „guten Stern“ und dem „Glücksschweinchen“ im Gruppenwappen meistern die Maschinen der Transportgruppe





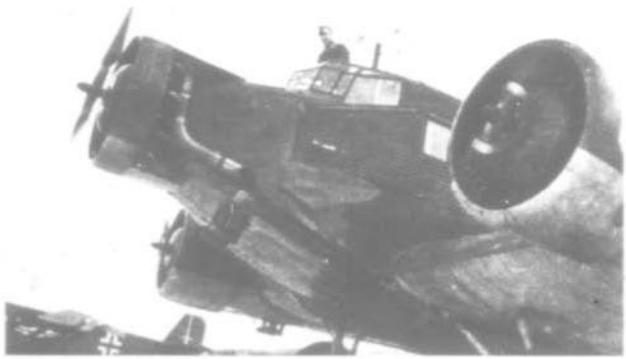
des Ostens im Einsatz

Ein eisiger Ostwind pfeift über irgendneinen Feldflugplatz an der Ostfront. Es ist jene trockene, scharfe Kälte, die allen Leben zum Erstarren bringen will. Und doch herrscht von Beginnen bis zum sinkenden Tag reges Tun und Treiben auf dem weißen schneebedeckten Feld. Transportflugzeuge kommen und starten, unermüdlich leistet das Bodenpersonal seine harte und schwere Arbeit. Motoren müssen ausgewechselt und überholzt, 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 Kriegsberichter Trapp (Wk)



Schon am frühen Morgen, während der Platz noch in völliges Dunkel gehüllt ist, empfängt der Kommandeur die ersten Wettermeldungen 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 drohendes 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 angerreten sind, vollzieht sich an dem mit Blumen geschmückten Tisch vor der Reichskriegsflagge die feierliche und schlichte Trauung



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

Aufnahmen: Röhr, A., E. Bauer

Unten: Der Kommandant hat es sich nicht nehmen lassen, die kleine Trauung selbst durchzuführen; jetzt setzt er seine Unterschrift unter die Urkunde die eine neue Lebensgemeinschaft besiegt



36

Kriegs-Fern-Trauung

Millionen von Männern stehen, oft Tausende von Kilometern von der Heimat entfernt, an der Front oder auf wichtigem Posten in den besetzten Gebieten. Die Kriegs-Ferntrauung ist geschaffen worden, um auch dann eine Eheschließung zu ermöglichen, wenn der Soldat aus dringenden dienstlichen Gründen nicht nach Hause fahren kann. Auch die Kriegs-Ferntrauung ist ein Symbol dafür, daß die Lebenskraft und der Lebenswill unseres Volkes unsterblich sind



Festlich 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 Luftaufnahmen 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 erobert hat. Dieser Beitrag unseres Mitarbeiters Dr. Karlson beleuchtet das umfassende Gebiet, mit dem das Werk Dr. Gassers un trennbar verbunden ist.

Fliegen bedeutet Geschwindigkeit — wer wollte das bestreiten! Von Beginn an haben die Pioniere geahnt, daß der künftige, noch erträumte Flugverkehr sich mit einer Schnelligkeit vollziehen werde, die den ergebnenden, dem Boden mit all seinen Hindernissen verhafteten Fahrzeugen stets verschlossen bleibt müssen. Geschwindigkeit aber bedeutet Oberflächendekket — haben wir das nicht schon oft genug gehört? Man bestreitet dem Flieger nicht die Möglichkeit, große, ja großartige Überblöcke zu gewinnen, ganze Landschaften in kalorischem Wechsel unter sich hinwegziehen zu sehen; jedoch wirkt man ihm Mangel an Gründlichkeit vor, meint, sein Leben sei doch nur ein umstetes Hinweghuschen über die Dinge, die Erde wolle erwardnet sein, damit sie sich wirklich offenbare. Dieser Streit ist ungefähr soviel wert wie die Frage, ob man Branntwein zum Trinken oder zum Eintreiben benutzen soll. Der Rheumatiker und der Säufer 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 Bodenkundung heißt die Frage beide haben einander zu ergänzen.

Man hat gesagt, die Seeschlacht von Skagerrak wurde 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 Motorsschaden hätte niedergehen müssen. Solche Urteile sind rückschauend leicht zu fällen. Tatsächlich aber hielt das Militär vor dem Weltkrieg 1914 18 die „Aeroplane“ für ganz amusant, 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 sind die Bemühungen des Leutnants Fink — des „Luftbild-Fink“ — zu verdanken, wenn sich ab Frühjahr 1915 die Luftaufklärung dann beim Heer doch durchsetzte. Die entscheidende technische Wendung geht auf Oskar Meissner, den Vater der Deutschen Kino-Industrie, zurück, der in dieser Zeit den ersten Reihenbildner konstruierte und an der flandrischen Front zum Einsatz brachte. Im Jahre 1915 hauste Gasser den ersten Doppelprojektor, der es erlaubt, Luftbilder stereoskopisch auszuwerten und in Höhenabschätzungen umzusetzen. 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 photographiert, 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 Wolkenslandschaft, auch keine von Wasserströmen durchstoßene. Einfach, in der Unendlichkeit des Arktis, sondern ein Teppichmuster, wie es die Katze aus ihrer Augenhöhe sieht.

Aufnahme
Maschine Luftbild (1), Haupt-
balkette RLM (2), unter
Nr. 194177 und
Nr. 194178, Archiv
Gott Tief (3), aufbewahrt und
„ökologische Forschung“



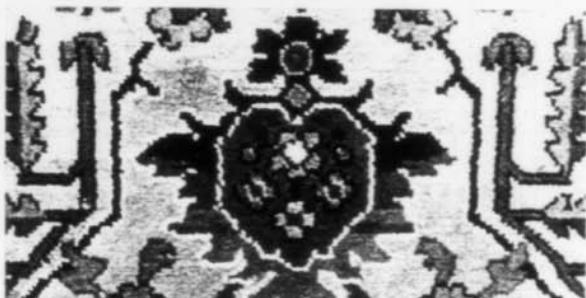
Die „Große peruanische Mauer“ nördlich des Santa Talias in Mittelperu. Die vorgeschichtliche, aus der Zeit der Chimu-Kultur stammende Mauer, wurde 1931 durch die Shapley-Johnson-Perry-Expedition aus dem Flugzeug entdeckt. Während ihrer Beobachtung vom Boden aus Schwierigkeiten bereitete, tritt sie im Flugheld in ihrem Verlauf über Hügel, Täler und Flüsse weit hin auf die deutlichste in Erscheinung.

Quadratkilometern gleichzeitig, sie dringen Tausende von Kilometern hinter die feindliche Front vor. Dem senkrechten nach unten gerichteten Blick gegenüber ver sagt jede Deckung, gewöhnlicher Art, und vor der Schnelligkeit des Flugzeugs sind noch so überraschend geplante Truppenverschiebungen machtlos. Das Epos von der stillen, zählen, in Einsamkeit vollträchtigen 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 Herrscher das Luftbild kennlernt. Indessen reichen die Aufgaben und Möglichkeiten des Luftbildwesens viel weiter — ja, in den heutigen Praxismodellkämpfen besitzen wir ein wahres Wunderauge, dessen Leistungsfähigkeit, ans Zauberhafte grenzt. Dreifach ist die Überlegenheit des Flugzeugs über jede Möglichkeit der Erkundung vom Boden aus. Einmal die unvergleichliche Schnelligkeit, sodann die unbeschränkte Freizeitigkeit, 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 Fadeneinstruktur, das Muster erscheint ihr jedoch verzerrt und stumm. Erst vom „höheren Standpunkt“ des Menschen aus ordnen sich die vorher unverständlichen, zusammenhanglosen Farblecken zum wohl ausgewogenen Muster.

Ja, nur aus der Vogelperspektive 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. Er sieht ihn „von oben“ in seinem ganzen Zusammenshang, seinem Muster und seinen Farben.





Riedendorf oder „Rundling“ (wie das nebenstehende Bild) — das kann der Insekt eines Flugzeugs mit einem einzigen Blick nach unten bestimmen. Wer von den Einwanderern könnte das auf Anhieb feststellen? Hier eröffnen sich der modernen Siedlungsplanung große Möglichkeiten.

Klimaverhältnisse 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 Feldblumenstrauses 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 hindurchschimmer. Unterschiede der Bewässerung, des Gesteins, des Bodens prägen sich sichtbar in der Vegetation aus. Man konnte z. B. in Sudafrika aus der Luft feststellen, wo kupferhaltige Gesteinsschichten an die Oberfläche herauskommen, denn an diesen Stellen ist der Boden salzhaltiger, und der typische „Trockenwald“ ist dort unterbrochen. In Neu-Guinea und Borneo hat man auf diese 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 Auswertegeräte geschaffen, die wahre Wunder der Präzisionstechnik sind. Heute ist es möglich, die Luftbilder fast unmittelbar und automatisch in eine Karte mit exakten Höhenrichtlinien umzuzeichnen. Eine Arbeit, die früher Jahre in Anspruch nahm, ist jetzt in ebensoviel Wochen zu erledigen, und die Genauigkeit gibt der der alten Feldmessung nichts nach. Sogar die neue Grundkarte des Deutschen Reiches in ihrem großen Maßstab von 1:50000 wird nach Luftbildern gezeichnet.

Damit zeigt sich schon, dass das Flugzeug ist nicht nur in öden, unbekannten und unwirlichen Gegenenden am Platz, 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 vorher gegangen. 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.

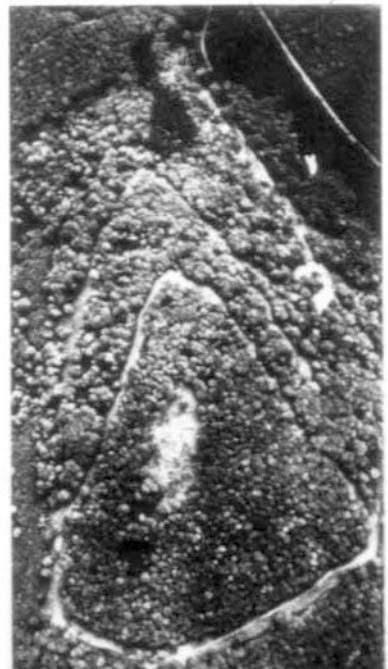
Denn das Luftbild ist ja eben mehr, viel mehr als eine Karte. Dem, der es liebenvoll zu lesen versteht, enthüllt es viel mehr als die rein geometrischen Verhältnisse des abgebildeten Gebiets; es zeigt die lebendige Landschaft in ihrer vollen Dynamik, ihrem organischen Sein und Werden. Der Forstmann etwa 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 Nadelholzarten unterscheidet — 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 geschafft, 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 scheinbare, gänzlich unberührte Wüste Mesopotamiens hinwegfliegend erblickt ein Flieger plötzlich in alter Deutlichkeit die Reste alter, längst verfallener Straßen und Siedlungen durch die halbmeterstarke Flugsandelschicht hindurch; bei einem Flug über die reich gegliederte Bergwelt Perus sehen Forstler überraschend ein großartiges Bauwerk, eine Mauer, die sich 60 km weit ins Land hineinzieht, über Täler, Hügelrücken und Flüsse sich hinwegschwingend; auf dem Boden haben sie später größte Mühe, die eben noch unverkennbare Mauer wiederzufinden. Und bei Flügen über die hundert Vierecksmuster der norddeutschen Felder entdeckt sich dem staunenden Auge immer wieder und wieder ein darunter verborgenes, ähnlich aufgebautes Muster heller und dunkler Stellen: Feldmarkungen aus vorschriftlicher Zeit, die sich durch ihre wechselnde Bodenfarbung 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, erkennst man die großen Strukturen.



Der vorgeschichtliche Ringwall von Maiden Castle, Dorset. Die Schrägaufnahme macht diese schonste aller englischen Vorzeitburgen durch die Schattierung genau sichtbar. Auch auf dem Gebiete der Vorgeschichtsforschung enthält das Luftbild wichtige Geheimnisse.



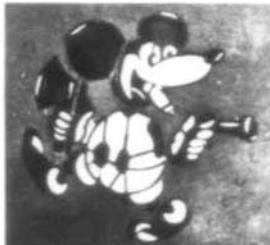
Man nimmt wieder erkennt der Flieger durchähnliche Linien, die sich wallartig von ihrer Umgebung abheben. Es handelt sich hier um eine alte, von der Vegetation fast überwucherte Burgruine in der Gegend von Trier, deren Umriss nur von der Höhe aus klar zu erkennen ist.

Auf mehrfache Weise können dann die verborgenen Dinge zutage treten. Leichte Bodenerhebungen — von der Erde aus ganz uncharakteristisch — verraten sich morgens und abends bei tielem Sonnenstand durch ihren Schattenwurf, so ähnlich, wie sich auch kleinste Unebenheiten einer Straße nachts im Scheinwerfer eines Autos greifbar plastisch herausheben. Andere Anlagen können durch verschiedene Bodenfarbung 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 Gehilfen, 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 kraftigeren Pflanzenwuchs kund. Am deutlichsten wird diese Wirkung, wenn die Pflanzen gerade aus dem Boden sprühen 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 Ausschauvermögen, um Echtes von Zufälligem zu unterscheiden. Wem es aber gelingt, der tut einen Blick in die Vergangenheit — vielleicht über Jahrtausende hinweg. Und das ist sicher nicht die natürliche 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 Staffelangehörigen untereinander auch nach sullen hin sichtbar zu machen, ließ wohl die verschiedenenartigen Figuren in Form von Wappen, lustigen Tier- oder Menschenzeichnungen und anderen symbolischen Darstellungen an den Flugzeugrumpfen 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 geworben 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 man einmal bei unseren Fliegern zu Hause

Von oben nach unten: Die Mackymaus mit Pistole, Beil und Zigarre ist der standige Begleiter auf dem Rumpf eines treuen Messerschmitz Me 109. Entersche sind bekanntlich angriffslustig, das ulkige Männchen mit der Flinte über der Schulter ganz offensichtlich das Abzeichen eines Jagdverbandes, schreibt einen neuen Streich auszhecken, und „Hans Huckerbein des Unglückskrabbe“ mag seiner Staffel bisher nur Glück gebracht haben. Dann der zähnefletschende Teufel, der sich sein Opfer aus den Wolken greift, wenn läuft es da nicht kalt über den Rücken?



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



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



Besonders hübsch ist das Symbol, das sich Nachraufklärer für ihre besonderen Aufgabe gewählt haben. Auch Wiziblattgurken, wie der weltberühmte Adamson (Bild unten), sind als Staffelabzeichen beliebt





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



Überall dort, wo das Gelände es zweckmäßig erscheinen läßt, setzen die Sowjets zur Sicherung ihres Nachschubs Schützenkolonnen 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 großem Erfolg unter feuert nimmt. Eine Kette Me 109 hat gerade einige mit Munition und Brennstoff beladene Schlüter der Sowjets gestellt 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 angesetzt, wobei der Feind erhebliche Verluste an Menschen und Material erlitt. Die nebenstehende Zeichnung stellt eine solche Landung dar, die von Messerschmitt Jägern so entsetzlich gestört wird, daß die Sowjetsoldaten in das von Eisschollen bedeckte Wasser springen, um sich so schnell wie möglich in Sicherheit zu bringen.

Tiefangriffe auf die Sowjets

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 belebt. Schüsse an Schüsse 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 dahinrauscht, hat die deutsche Luftwaffe nicht davon abhalten können, eine sowjetische Kraftwagenkolonne mit ihren MG-Garben im Tiefangriff auseinanderzubrechen. In den Reihen des Feindes ist große Verwirrung entstanden, einige Wagen sind ausgebrochen und führerlos die Böschung hinabgestürzt, während andere von den Fahr- und Begleitmannschaften nachdringend verteidigt werden.





Überraschungsangriff auf einen sowjetischen Feldflug
U haben Minen in den Hochbereich einer zum Start ansetzenden Staffel von „Rata“ Jagdeinsatzern legen unsere deutschen Jäger mit ihren MGs hinunter. So blitzschnell ist der Angriff gekommen, daß die Sowjets nicht einmal Zeit finden, sich auf eine wirksame Verteidigung zu benennen. Selbst die „Rata“, die sich eben vom Boden erhoben hat, ist das Opfer des deutschen Huzarentucks geworden; die schwarze Rauchwolke, die sie hinter sich herzieht, beweist, daß die Bordwaffen der Me 109 ganze Arbeit getan haben.

Zeichnungen H. v. Medvey



Entthronter Kontinent

Australiens Sprung in den Pazifik-Krieg | Von Wolf Schmalfuss

Der fünfte Kontinent will anscheinend auch in diesem Weltkrieg nicht als fünftes 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 Geheiß im agnischen 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 Ehreiz 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 „goldprägnen Großstädten, Einsamkeit und Himmelherden“ besteht, ist wirklich voller Merkwürdigkeiten! Australien ist sozusagen ein leerer Kontinent; denn auf 7,7 Millionen qkm Festlandsfläche und 1,1 Mill. qkm dazugehörigen Inselstaaten 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 unbewohntes Krongut. Gründedeutschland 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 beharrlichen 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-



Eroffnung einer Sitzungsperiode des Parlaments von Victoria, die ganz nach dem theatralischen englischen Zeremoniell erfolgte. Seit 1. Januar 1901 bildet der australische Kontinent ein britisches Doppelstaat, das in sechs Bundesstaaten gegliedert ist. Senat und Repräsentantensitz bilden die eigentliche Regierung, an deren Spitze ein vom englischen König ernannter Generalgouverneur steht. In unseren Angelegenheiten sind die einzelnen Staaten, die zu diesem Zweck über eigene Parlamente und Gouverneure verfügen, selbstständig. Bild oben: An erster Stelle im Wirtschaftsleben Australiens steht die Wolle. Diese Straße führt von Sälaris nach Melbourne und deutet in der Hochaison des Schafaktionen darauf hin, daß man sich im „schafrichtigen“ Land des Welt befindet.

Aut. 3. 1942



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 Straflingen zusammensetzten, am Entstehungsort der heutigen Weltstadt Sydney landeten. Wir wollen uns daher auf das politische Gebiet beschränken und versuchen, die Beweggründe aufzuspuren, 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 ursprünglich australischen Boden betreten, Straflinge waren, ist Australien allgemein mit dem arachnischen Odium einer „ursprünglichen Verbrecherkolonie“ behaftet worden. Aber zu jener Zeit (1788) wurde man nach den puritanischen und mittelalterlichen Strafgesetzen des englischen Mutterlandes, das überdies in den sozialen Wirren der industriellen Revolution steckte und die Auswirkungen der nordamerikanischen Unabhängigkeitskriege zu spüren bekam, sehr schnell schon wegen leichter Vergehen oder aus politischen Gründen als Strafling nach überseischen 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 pragnanten Stempel aufdrückte: der Australier wurde englischer als die Engländer! Puritanismus und ein überheblicher Herrenstandpunkt als angelsächsisches Bluterbe stießen auf unermäßliche Reichtumsquellen und erzeugten als Abwehr gegen aufkeimende Minderwertigkeitskomplexe den unbedeutsamen Ehrgeiz, in Australien eine strikte „Politik des weißen Mannes“ um jeden Preis durchzuführen. Die Urbewohner (Buschneger) wurden durch eine skrupellose Kolonialpolitik im Laufe von 150 Jahren von 1 Million auf 55000 Köpfen reduziert; sie müssen in Reservationen leben und dürfen zu keiner öffentlichen Arbeit herangezogen werden. Für Farbige besteht ein völliges Einwanderungsverbot, und Weiden, wenn sie nicht selbst Vermögen mitbringen, wird die Einwanderung und Siedlungsmachung erschwert. So ist es kein Wunder,

daß 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 Empireverband aufgenommen worden ist, blieb menschenleer. Das ehrgeizige politische Ziel war aber mit der Erlangung des Dominionstatus erreicht und der Makel einer Verbrecherkolonie offiziell ausgelöscht worden. Und damit begannen in der Urheimat der monströsen Springbeutler politischer Sprünge, die an den kessan 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 (750000 Einwohner) im Jahre 1912 mit enormen Kosten und nach einem amerikanischen Bauplan begonnen; für nur 80000 Einwohner vorgesehen, konnten bis heute mit Hilfe kostspieliger Werbetricks noch nicht einmal 10000 Australier in dieser wohl niemals fertig werdenden „Dornroschenschadt“ angesiedelt werden. Mit um so mehr Stimm- und Kraftaufwand wurde jedoch in Canberra die Londoner Politik in Krieg und Frieden unterstellt.

So auch seit dem 3. September 1939. Die Rüstungs- und Kriegsausgaben Australiens schnellten 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 rascher schrumpfenden Exporten von Schafwolle, Weizen, Fleisch und Molkereiprodukten, die als finanzielle Hilfe früher vom englischen Mutterland restlos aufgesogen wurden. Die Folgen waren bald eine völlige Ausschöpfung der australischen Antriebsmöglichkeiten und ein immer radikaleres Anziehen der Steuerschraube. Die australische Labour-Partei mit ihrer Gewerkschaftsdiktatur geriet durch den engländischen Kurs in immer scharfer Opposition zur Regierung, und am 6. Oktober 1941 übernahm der Arbeitgeber Curtin die Lenkung der Geschichte seines Landes. „Australien den Australiern!“ war in Anlehnung an die amerikanische Monroe-Doktrin schon lange die Parole der Arbeitgeberpartei, aber genau so wenig, wie sich die Washingtoner Imperialisten unter Roosevelt's Führer in der Praxis an diese Doktrin hielten, konnte 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 Australien-irischer Herkunft — dem englischen Mutterland mit militärischen Mitteln hilft. Hinzu kommt vor allem der nicht wegzuwendende 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 wahrhafte nicht an aufdringlichen Bemühungen von Seiten Tokios gefehlt hat, diesen Angstkomplex durch wiederholte Angebote einer realen Verständigungs- und Wirtschaftspolitik zu bannen. Australien legt ja auch gar nicht im ostasiatischen Interessenbereich Japans! Stattdessen 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 600000 Australier militärisch ausgebildet sein. Davon waren 60000 (10 Prozent) im Spätherbst 1941 fertig für die Luftwaffe, die man mit nordamerikanischer Hilfe auf einen Stand von über 1700 modernen Kampf- und Bombenflugzeugen bringen wollte; für diese Lieblingswaffe der Australier waren

DEM TÄPFEREN HERZEN IST NICHTS UNMÖGLICH

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Major Bauer, Abteilungskommandeur in einem Flakregiment, hat durch sein persönliches tapferes Beispiel die Männer seiner Batterie zu höchsten Leistungen mitgerissen und zu schlachtentscheidenden Waffeneinsätzen geführt. — Hauptmann Schmid in einem Jagdgeschwader erzielte im Einsatz an der Kanalküste bisher 15 Abschüsse. Durch seinen bespielhaften Einsatz konnte er seine großen Kampferfolge erringen. — Oberleutnant Graf, Batteriechef in einem Flakregiment, hat seine im Erdkampf eingesetzte Batterie in zahlreichen Schlachten des Ostfeldzuges durch persönliche Tapferkeit ein Beispiel für ungewöhnliche Leistungen mitgerissen und von Sieg zu Sieg geführt. — Oberleutnant Michalek, Fliegerzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat in zahlreichen schweren Luftkämpfen 16 Feindflugzeuge abgeschossen und in kühnen Tiefangriffen auf Endziele aller Art dem Gegner schwersten Schaden zugefügt. — Oberleutnant Peitzold, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, steigerte im Einsatz gegen die Sowjetunion seine bisherigen Leistungen und Erfolge durch kühne geführte Angriffe gegen feindliche Fliegerzeuge, Panzer, motorisierte Kolonnen usw. Bei einem Sturzangriff auf Dnjepr Brücken gelang ihm ein Volltreffer, wodurch der Abmarsch des Feindes über den Fluß wirksam unterbunden wurde. — Oberleutnant Schlosser, Fliegerzeugführer in einem



Major BAUER



Hauptmann SCHMID



Oberleutnant GRAF



Oberleutnant MICHAEL



Oberleutnant PEITZOLD



Oberleutnant SCHLOSSER



Oberleutnant PFEIFFER



Oberleutnant LEEMANN



Oberfeldwebel LUTTER



Oberfeldwebel BEIER



Oberfeldwebel WURMHELLER



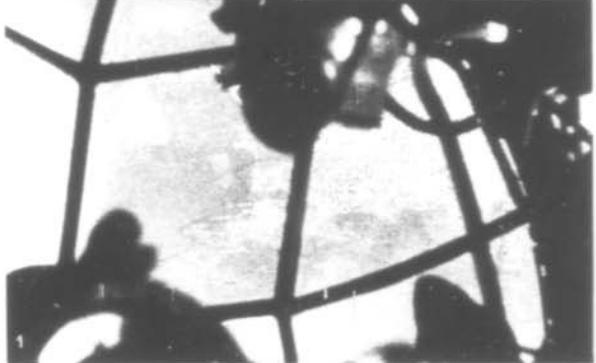
Unteroffizier BEERENBROCK

Fernkampfgeschwader, vermochte der englischen Versorgungsschiffahrt empfindliche Schläge zu versetzen. Es gelang ihm, zum Teil zu stark gesicherten Geleitzügen, insgesamt 35 000 BRT zu versenken. — Oberleutnant Pfeiffer, Staffelkapitän 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 Leemann, Kommandeur in einem Jagdgeschwader, hat in schweren Luftkämpfen gegen England 22 Flugzeuge abgeschossen. Unter seiner vordränglichen Einsatzfreudigkeit hat die ihm unterstellte Gruppe außergewöhnliche Erfolge erzielt. — Oberfeldwebel Lutter, Fliegerzeugführer in einem Schnellkampfgeschwader, hat sich im Kampf gegen England und im Ostfeldzug außerordentlich bewährt. Er schoß sieben Flugzeuge ab und zerstörte in schnellen Tiefangriffen 30 Maschinen am Boden. Der sowjetische Erdwaffe brachte er durch die Vernichtung von Panzern, Geschützen, Kraftwagen und zahlenmäßig sonstigen Kriegsgütern schwere Verluste bei. — Oberfeldwebel Beier, Fliegerzeugführer in einem Nachtjagdgeschwader, schoß in harten Luftkämpfen bisher 14 Flugzeuge ab. Unter anderem brachte er bei einem Nachflug innerhalb 50 Minuten drei Feindflugzeuge brennend zum Absturz. — Oberfeldwebel Wurmheller, Fliegerzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat sich im Kampf gegen England und die Sowjetunion durch sein fliegerisches Können und seinen Angriffsgeist besonders bewährt. Er vermochte dabei 24 Luftsiege zu erringen. — Unteroffizier Beerenbrock in einem Jagdgeschwader errang bisher 40 Luftsiege. Auch in kühn durchgeführten Tiefangriffen hat er dem Feind schweren Schaden zugefügt.

PK-Aufn. Kriegs- Kleinburg (Sch. 1), Niemann (Sch. 1), Markward (Sch. 1), Scheid. OKW (1)

Entthronter Kontinent

Fortsetzung von Seite 43



1 So viele Male die Besatzung der Junkers Ju 88 auch schon zum Sturz angestellt hat, immer wieder wird sie von einer seltsam überzeugenden Spannung erfüllt, wenn nach dem Kommando „Achtung! Sturz“ sich die Maschine nach vorne neigt und wie ein Habschuh, den sein Opfer fassen will, erdrückt stürzt. Bild 1 ist aus einer Höhe von 300 Metern aufgenommen. Das bestuhlte Ziel ist erreicht, der Befehl zum Angriff ergeben worden.

PK-Aufnahmen:
Kriegsberichter Ruge

„Achtung-Sturz!“



2 Die Sauerhähnchen sind ausgefahren, mit einem Steuerwinkel von 70 Grad rast die Maschine auf die Ende zu. Großer und größer wird das Zielobjekt, es wächst förmlich dem Flugzeug entgegen, zuletzt in zeit des Höhenmeisters.

3 Weitere 1000 Meter hinter! Wie großartig liegt das Ziel unter der Kanzel der Ju 88. Jetzt ist es so weit. Die Fauste des Piloten bewegen sich von Bruchteilen von Millimetern aus ihrer ursprünglichen Haltung...

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

5 Abgeflogen! Wenige Augenblicke, und das Sturzkampfflugzeug liegt wie ein „Brett“, schwimmt ab und gewinnt wieder Höhe. Die Spannung in den Gesichtern der Besatzung löst sich; fröhlicher Stromung herrscht an Bord, wenn die Bomben unter dem Ziel gesetzt werden können.



im neuen Wehretat allein 73 Millionen Pfund vorgesehen worden. Alle Frauen im „Militärdienstpflichtigen Alter“ von 19 bis 60 Jahren durften damals schon das Land nicht verlassen und wurden systematisch zum wehrwirtschaftlichen Einsatz herangezogen. Immer feierhafter wurde Australien in den Kriegszustand versetzt, und anscheinend aus Angst vor der eigenen Courage erklärte Curtin beschleunigt: „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 Friedenskrieg 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. Es hätte ja noch, allerdings unter formellem Bruch des Dominionsstaats, den Ausweg der „Nichtkriegsführung“ Australiens eingeschlagen können. Vielleicht hatte 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 pomposen Parlaments in Canberra gemalt worden ist, hat damit greifbare Gestalt angenommen. Die Zertrümmerung der sogenannten amerikanischen Panzerflotte in Hawaii und die Sprengung der pazifischen Stützpunktflotte der USA mit dem wichtigsten Schlüsselglied 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 Kanguru“ Australien zu einem gefährlichen Verzweigungsprung veranlaßt. Curtin griff flag zu Feder und schrieb in der Weihnachtszeit an Wut über die in greifbarer Nähe erlebte Ohnmacht Churchill-Englands einen geradezu revolutionären Leitartikel im „Melbourne Herald“, in dem er 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 lieben es ab, uns dem 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 zitternden 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 niemehr geben, und Australien ist strategisch ein guter Ersatz und wirtschaftlich geradezu ein Gütergeschenk gegenüber dem schmerzlichen Verlust der Philippinen!“ Roosevelt veranlaßte auch umgehend den Abschluß eines Militärabkommens, in dem sich die USA verpflichteten, 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 Generaleutnante Coeler, Döllisch, Spiegel, von Seiden; zu Generalleutnante die Generalmajore Deinhardi, 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 memals Singapur ersetzen kann, weil sein Hafen für die englisch-amerikanischen Flottentrete, die durch 5 schwere und 3 leichte Kreuzer, 7 Zerstörer, 1 Kanonenboot, 12 Torpedobootsboote, 3 Spreewachtkräfte und 1 Zerstörerhegelschiff der Königlich-Australischen Kriegsmarine verstärkt werden, viel zu klein und zu sehr exponiert ist, soll anscheinend später das Hauptquartier der englischen, amerikanischen und sozialistisch-indischen Streitkräfte werden, wenn sich die 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 Bundesvertrages mit den USA nicht nur einen Verrat am englischen Mutterland begangen hat, sondern Kopf und Kragen 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 Malakkastrade 6400 Kilometer und von Port Darwin nach Dutch Harbour (Alaska) 9700 Kilometer! Wie sollen bei diesen riesenhaften Entfernungen Trappentransporte und Kriegsmaterial die Küsten Australiens unbemerkter von den überaus wachsamen Luft- und Seewaffen Japans erreichen? Australien hat sich also als bisher selbständiger Kontinent selbst entthront und in die ostasiatischen Entscheidungen hineingedrängt, wodurch es so oder so bestimmt alles das verlieren wird, wofür es zu kämpfen wähnt.

Dickleine Adler-Fibel

Wenn ein Fischreicher landet . . .

Am Rande der großen Wiese zieht das kleine Gewässer des Grabens langsam und lautlos zu Tal. Hoch über uns kreist ein Fischreicher. Plötzlich verkleinert er um 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 schon 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 Fahrwerk aus.

Es dauerte lange, bevor auch der Mensch seinen Flugzeugen eine so gunstige Lande-einrichtung 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 Fahrgerüste 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 Fahrwerk der Flugzeuge verhältnismäßig viel mehr zu leisten als die Beine der Vögel, wenn sie den Landestof aufnehmen. Das war es auch, weswegen das einziehbare Fahrwerk so lange auf sich warten ließ, denn es ist schwer für den Tech-

Foto: N.F.-Fliegerei

der Natur die Geheimnisse abzulauschen, wurden unsere einziehbaren Fahrgerüste 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 Fahrwerk der Flugzeuge verhältnismäßig viel mehr zu leisten als die Beine der Vögel, wenn sie den Landestof 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.

Diese Frage ist nun längst gelöst. Alle neuzeitlichen Verkehrsflugzeuge lassen nach dem Abflug ihre Räder verschwinden, halten sie in den metallenen Luftrahmen hinter die Motoren oder legen sie fest sauberlich in die Tragflächen, um sie alsdann mit schmalen glatten Blechen zu überdecken. Wie die grauen Zugvögel mit fortgeklappten Beinen durch die Luft schwingen, so stürmen auch wir Menschen ohne Widerstand bießendes Fahrwerk dahin. Wenn beide Vogel- und Flugzeuge ziehen ihr Fahrgestell ein.

Ein Zukunftsbild von damals

Prophetisch hat es schon immer gegeben, aber wenn jemand in den Anfangsjahren der Luftfahrt, da noch die wenigen überhaupt an eine Zukunft des Flugzeugs geglaubt haben, die kommende Luftkriegsführung beinahe so vorausgesagten vermochte, wie sie Jahrzehnte später wirklich eintrat, dann darf man ihn wohl schon der Vergessenheit entrinnen. So lesen wir in einem alten, vergilbten Schmuck aus der Feder eines gewissen Alfred Peuker:

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



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

From the book "Weltpanorama". Vol. 1. Speciale, Number 1.

Anfangs wird die Kriegsführung wohl mehr einem Schachturnier ähneln, denn ein Verstecken, ein Täuschen des Gegners, ein geschickt geleiteter, heimlicher Aufmarsch, der die Kolonnen an den Feind oder gar in dessen Rücken bringt, ohne daß er etwas davon ahnt — das gibt's in Zukunft nicht mehr. Geheime Manöver, ein Anschießen, Deckungsuchen, das sind kleine, mittlerweile beliebte Tricks, die einer längst abgeschlossenen Vergangenheit angehören. Jede, auch die kleinste Truppenbewegung vollzieht sich gewissermaßen angesichts der ganzen Welt, da jede eine Schriftleitung, gibt etwas auf sich hält, dann doch gewiß dafür Sorge trägt, daß ihr Spezial-Kriegsberichterstattung seinen Aeroplano oder das rascheste Blitzluftschiff des Verlages



GRAF VON KAGENECK †

Einer unserer kühnsten und engagiertesten Jagdmänner, Träger des Eichenlaubes zum Ritterkreuz, Ritterkavallerist Graf von Kagenbeck, Gruppenkommandant der 1. Jagdgeschwader, hier in Erteilung seines Soldatenkennzeichens am 12. Januar 1942 den Heidentod gerichtet. Er war ein schwerer Verlust, der er am 28. Dezember 1941 erhalten hatte, in einem Lazarette eingegangenen Oberstabsarzt Dr. Graf von Kagenbeck wurde am 28. Dezember 1941 anlässlich seines 61. Luftjubiläus als 1. Sohn des deutschen Wehrmachts mit dem Eichenlaube zum Ritterkreis des Justus-Jonas-Ordens auszeichnet. Insgesamt hat er 67 Siegen mit Auszeichnungen.

nicht in der Aerostation oder Ballonhalle schimmern läßt Tag und Nacht muß er ihr seine Besichtigungen über alle Vorgänge auf dem Kriegsschauplatz mithilfe drahtloser Telegraphie, Telephonie und Teleskopie, sobald zugehen lassen, damit sie durch Einschaltung der Abschüsse ihrer Absonnen diesen die neuesten Nachrichten von den Schlachtfeldern in optischer und akustischer Naturnäthe stets brühwarm vor Augen und Ohren führen kann.

Und, wie vorhin bereits gesagt, es wird ein flexibles Ringen werden. Doch ist immer auch der Widerstreit der Meinungen über die Zweckdienlichkeit der verschiedenen Flugmaschinentypen endet, und gleichzeitig welche Formen das unantige, kriegstüchtige Luftschiff der Zukunft hat, gleichviel, ob es zu dem starren, halbstarreren oder unstarren System gehört wird, eins steht schon heute fest: die Rolle der modernen Triebriebe, welche in Zukunft den entscheidenden Schlag zu führen bestimmt sind, die werden die Flugmaschinen spielen. Die Herrschaft über das Luftmeere durfte dann noch wichtiger sein, als heutigen Tages die Herrschaft zur See, und wer die Beste Luftschiffe — natürlich im Verbindung mit der entsprechend ausgebildeten Bedienungsmannschaft — besitzt, wird den Sieg am seines Fähige fesseln.

K. G. N.

Unser Büchertisch

Fachkunde für Metallflugzeugbauer Von Hans Wagner Verlag P. M. Teubner Leipzig-Berlin 411 S. 1940 RM 25.— Von dem Buch: „Metallbau der Flugzeuge“ Bemerkungen des RLM für das Luftfahrtministerium

Wunder der Metallfliegzeuge, sehr auch auf die allgemeinen Grundlagen der Metallbearbeitung statthaft, so hat er dies Verfahren so ausführlich dargestellt, daß es neue Handbücher was ihm geworden ist. Die Masse ist sehr groß, aber die Arbeitsergebnisse haben können ihre Werke leicht herstellen mit dem erzielten besten Erfolg handhaben, wenn ihnen auch das Wissen der Arbeitsergebnisse und die Bauteile leicht verständlich ist. Der Preis ist sehr hoch, aber es ist ein sehr gutes Buch. Hans Wagner dient dieser Aufgabe, da er über das Fachwissen und die Erfahrung seiner Werkstoffe erstaunlich knapp und sachlich ihre Eigenschaften und beschreibt dann die heute im Flugzeugbau entwickelten Arbeitsverfahren, vom Blechschneiden bis zum Schweißen, und auch die Bemerkungen, die auf dem Markt befindlich, sondern auch dem erfahrenen Fachberater sehr wertvoller Ratgeber sein wird.

Psychologie des Jagdfliegers Berühmte Flieger von Welt Krone, Von Paul Robert Skawran, Verlag Berlin und Danzig 1938, 218 S. brosch. RM 10.

Hier ist der Versuch unternommen worden, aus dem historischen Material, das über die berühmtesten Flieger des Kriegs und Friedens, die über die Welt geflogen sind, eine Typologie auf Grund des beständigen Fortschritts zu erarbeiten. Wenn man gegen die Gleitergeräte selber nicht machen kann, so empfiehlt sich das Buch allein schon durch die Fälle des vereinfachten Stoffes. Die kriegerische Psychologie der Jagdflieger und die Luftschiffkampftechnik der Flieger hat die Arbeit von Professor Skawran gelehrt.



Geringe Betriebskosten

und erstaunlich geringe Kosten machen den Ford Leistungswagen mit Generator-Antriebe aus. Er wird wahlweise mit dem kleinen, schnellen V8 131-140 PS oder mit dem robusten 4-Zylinder-Motor 100-110 PS ausgestattet.

Mit einer Radauslastung von 2 m ist er das passigste Viertelzweck Fahrzeug für Nah- und Fernverkehr. Die 30%ige Erhöhung der Nutzlast gegenüber früheren Modellen erhöht die Wertigkeit des Ford Leistungswagens erheblich.

Der Ford Leistungswagen mit Generator-Antrieb ist ein wirtschaftlicher Transporter für Ihren Betrieb.

Auskunft und Beratung über die Beschaffungsmöglichkeiten durch die Vertriebspartner.

FORD-WERKE AG KÜLN/RH.



Seit anno tabak

berühmt ist Raulino-Tabak, denn unser Bamberg 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

Hersteller in den Werken Bamberg - Köln - St. Joachimsthal - Laumannstadt

Bleibe Perianer

tratz beschränkt

Liefermöglichkeit

PERI

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

Dr. Korthaus

Dr. Korthaus & Frankfurt a.M.

HEINE
PROPELLER
BERLIN O 34

TELEGRAMME:
HEINEPROPELLER
BERLIN



... und immer wieder

Toussaint-Langenscheidt

zum Sprachenlernen!

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

Unsere Sprachwerke sind durch jede Buchhandlung zu beziehen
Langenscheidtsche Verlagsbuchhandlung (Professor Dr. Langenscheidt) K. H., Berlin-Schöneberg

GLEITSCHUTZKETTEN



NORDLAND

KLARSICHTSCHEIBEN

zeitbedingt lieferbar

Agfa

Ein Begriff für photographische Wertarbeit

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Der Nibelungenring

Ahnlich wie Siegfrieds Tarnkappe denjenigen, der sie aufsetzte, unsichtbar machte, wirkt auch die Nibelungering. 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 des Schwarzkunstlers 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 Papier-scheibe 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 Zug-vorhänge u. dgl. verwendet werden, ihr Durchmesser soll etwa der eines Zwei- oder Fünfmarkstucks sein. Im

Notfall können auch zwei Hützenzettel verwendet werden — beide Ringe müssen gleich groß sein. Einer dieser Ringe wird an einer Seite ringsum mit Syndetikum oder einem ähnlichen Klebstoff bestrichen und dann auf ein Blatt nicht zu dunnen 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 kartonartigen Papiers, dessen Seitenlänge gleich dem Durchmesser der Ringe 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 verschwinden 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 als beklebt zu sehen ist. Um die Zuschauer abzulenken macht man mit dem ganzen Gebilde eine Vierteldrehung nach rechts — weil das „unbedingt notwendig“ ist. Nunmehr 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 Wiederscheinheiten legt man das Kartonblatt wieder auf den beschwerten Ring und darüber den harmlosen Ring. Zur Ablenkung der Zuschauer macht man jetzt mit dem Ganzen eine Vierteldrehung nach links, fährt 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.

Erdkundliches Silberrätsel

a — aar — bin den dort e — e — gäu-

gai — ku — lei — me — mel — mund — ne — ne —

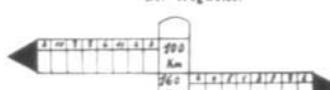
oerz — ra — rho — ri — sy — tal — tre —

Aus vorstehenden 24 Silben sind 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 im Frankreich, 8. Stadt auf Sizilien, 9. Land in Westafrika, 10. Kanton in der Schweiz.

Wörterrätsel aus Heft 2

Der Wegweiser



Essend-fallende Schlußse-
wörter zu suchen

1 2 3 4 5 — Sundainsel

6 7 8 9 — Ange-
höriger der einge-
tragenen Bevölkerung
Vorderindiens

10 5 7 11 — Fluß in
Nordfrankreich

Tragt man die Buch-
staben in die entsprechenden
Zahlenfelder der
Figur ein, so erhält man
die auf dem Wegweiser
angegebenen Städte

Schütterrätsel

Ein Wort wird oft begangen werden

Auf Erden

Dann sei geschüttet es bereit

Zur Zeit

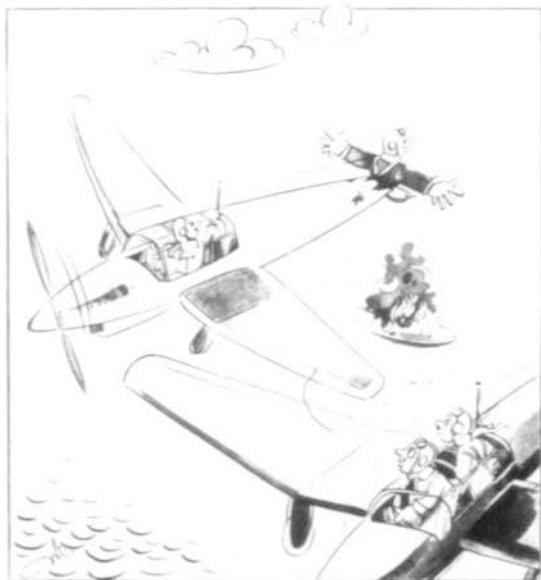
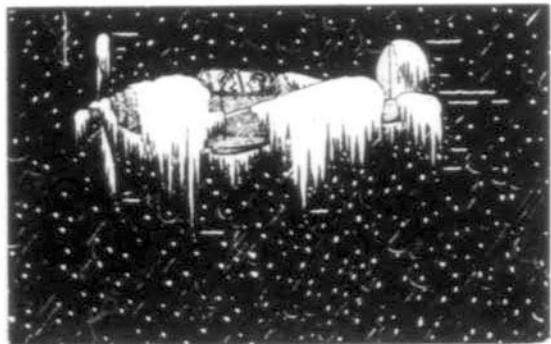
1428

Auflösungen aus Heft 2

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



Kapriolen



Ein Flaktreffer im Leitwerk: „Die Jungs wissen sich zu helfen, da kommen dem Wollens seine großen Flammen mal nichts zur Geltung.“



Skijöring am Polarkreis



Zeichnungen:
Bartha (3), Craig, Dondo, Martin

Unten: „Noch mehr nehmst ich den Maxi bei Vollmond mit. Immer schlüpft er mir dann ein und macht seine Deckpromenade!“