

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Am Preßluftbohrer

Bei Nietarbeiten in einem Flugzeugwerk. Tausende und aber Tausende deutscher Frauen stehen bereits heute in der deutschen Rüstungsindustrie im wahrsten Sinne des Wortes ihren Mann. Weitere Hunderttausende folgen in diesen Tagen im Zeichen der totalen Kriegsführung dem Ruf der Nation

Aufnahme Weltbild

Eingeschlossen...

Ob Soldaten der Luftwaffe oder des Heeres — im gemeinsamen Abwehrkampf des Ostens sind sie sich alle gleich. Zusammengeschweißt zu einem einzigen Willen, kämpfen sie Schulter an Schulter gegen die anbrändenden bolschewistischen Heerhaufen und vollbringen Taten, die einmalig in der Geschichte dastehen



Die zäh gehaltene Ortschaft ist rings vom Feind umschlossen, die nach auswärts führenden Straßen werden von der sowjetischen Artillerie bestrichen. Daraum die warnenden Schilder „Achtung! Feindeinsicht!“

Unten: In den kurzen Kampfpausen suchen die Verteidiger in den Bunkern ein wenig Entspannung. Mancher besitzt sogar die Ruhe zu einem Buch. Gewehr und Pistole hängen griffbereit neben der Lagerstatt



Auch die Männer von der Horstkompanie eines Flugplatzes, vom Schicksal in diese Ortschaft verschlagen, reihen sich in die Abwehrfront ein. In den vordersten Stellungen erwarten sie gelassen das heisere „Hurra“ der angreifenden Bolschewisten



Zähe Abwehr heißt, jede Möglichkeit einer Verteidigung auszuschöpfen. Wo sich ein günstiges Schußfeld bietet, werden Maschinengewehrnester ausgehoben. Für jeden Deutschen zehn und mehr tote Bolschewisten ist die grimmige Losung

PK-Bildbericht Kriegsberichter Pfeiffer (Sch)

Unten: Tagelang tobtt nun schon das verbissene Ringen um die Ortschaft. In wieder stürmen die Sowjets an, aber die Deutschen wanken nicht. Ein feindlicher Panzer stieß bis an den Ortsrand vor — da sprang der Unteroffizier eines Flakkampftrupps das stählerne Ungetüm an und schleuderte ihm eine Sprengladung in den Bauch. Die schwere Kuppel wurde dabei zehn Meter weit durch die Luft geschleudert





durchgebrochen!

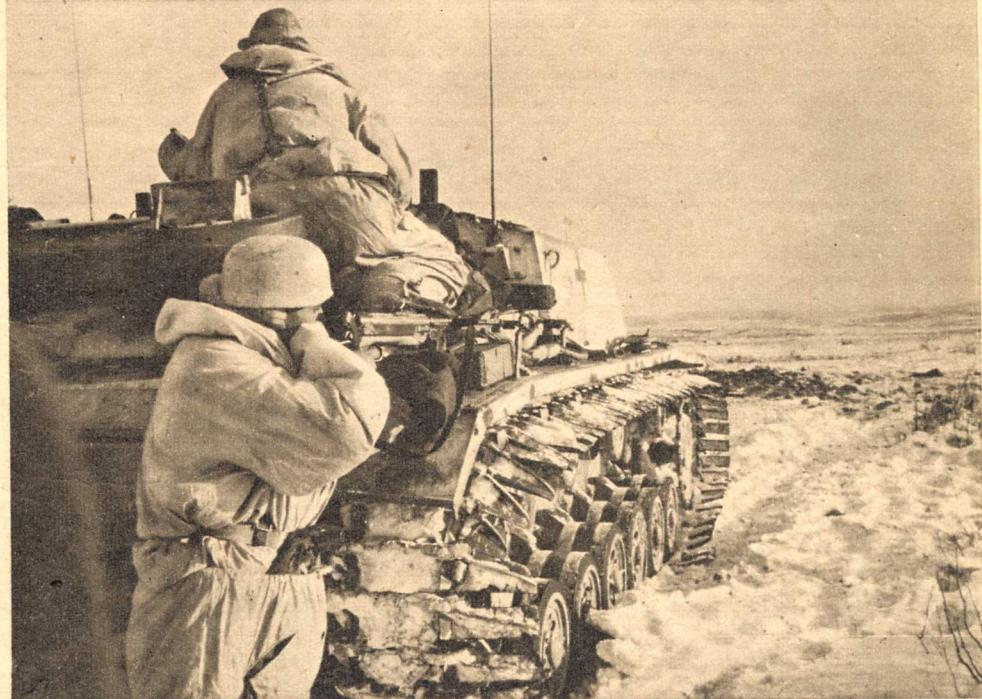
Panzer rollen an! Der Kompaniechef einer Fallschirmjägereinheit sieht die Kolosse als erster und gibt das Zeichen zum entschlossenen Gegenangriff. Wenige Augenblicke nach dieser Aufnahme sank der Oberleutnant schwer verwundet in den Schnee...

Bild unten: Im Schutz eines Sturmgeschützes schlagen Fallschirmjäger wieder einmal sowjetische Bataillone zurück. Im deckungslosen Gelände sind die Kämpfe sehr wechselvoll, aber die Soldaten verfolgen unbeirrt ihr Ziel



Seit Wochen fand er kaum eine Handvoll Schlaf. Trotzdem — den Gegner lässt er nicht aus den Augen. Wenn es um Sein oder Nichtsein geht, wächst der Mensch über sich selbst hinaus

PK-Bildbericht Kriegsberichter Haas (Wb)



Rechts: Sie gaben der deutschen Nation ein heroisches Beispiel letzter Einsatzbereitschaft! Einige jener heldenhaften Kämpfer von Welikije Luki, die 58 Tage von den Bolschewisten täglich mit 37 000 Schuß Artilleriemunition eingedeckt wurden und dennoch den Kampf gegen eine hundertfache Übermacht nicht aufgaben, bis ihnen der Durchbruch gelang

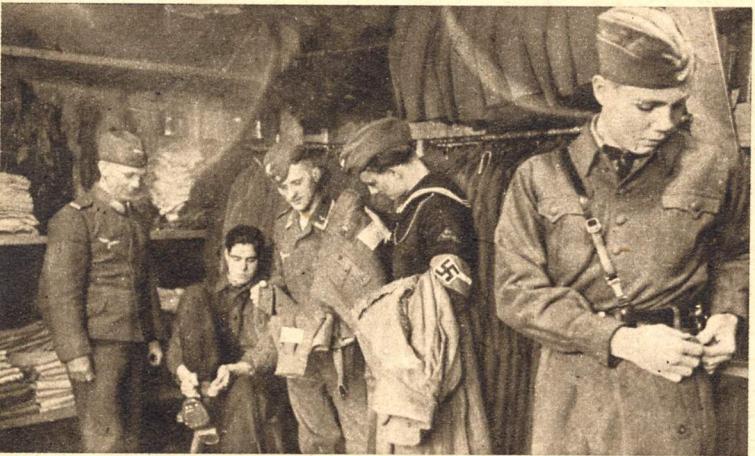
Die Jüngsten im Fliegerblau

Schüler als Helfer bei der Flakartillerie

Sonderbericht für den ADLER von Dr. H. Franz



Links: Der Marsch in ein neues Leben. Begleitet von einem Unteroffizier halten die Hitlerjungen Einzug in eine Flakstellung, in der sie nun Schutzdienst für die Heimat verrichten sollen. Welches Jungenherz klopft da nicht voller Stolz?



In der Kleiderkammer vollzieht sich die erste, wenn auch nur äußerliche Umwandlung zum soldatischen Tun und Denken. Die Luftwaffen-helfer erhalten eine eigene Uniform, die nicht nur praktisch, sondern auch sehr kleidsam ist

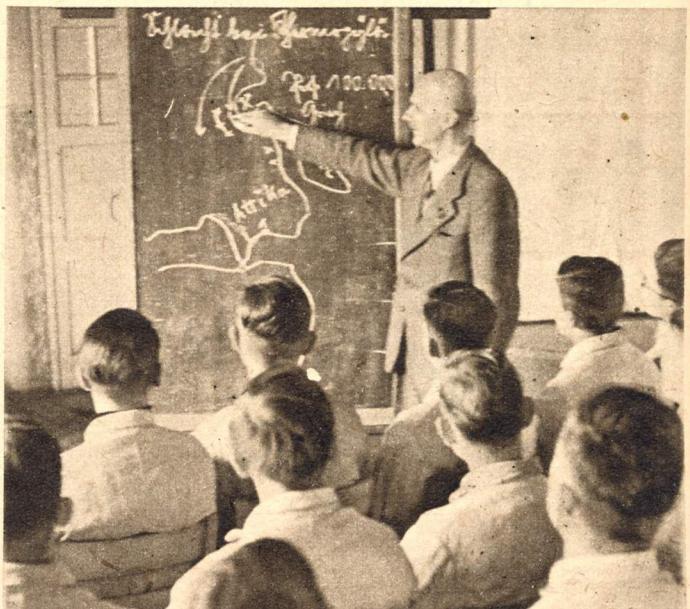
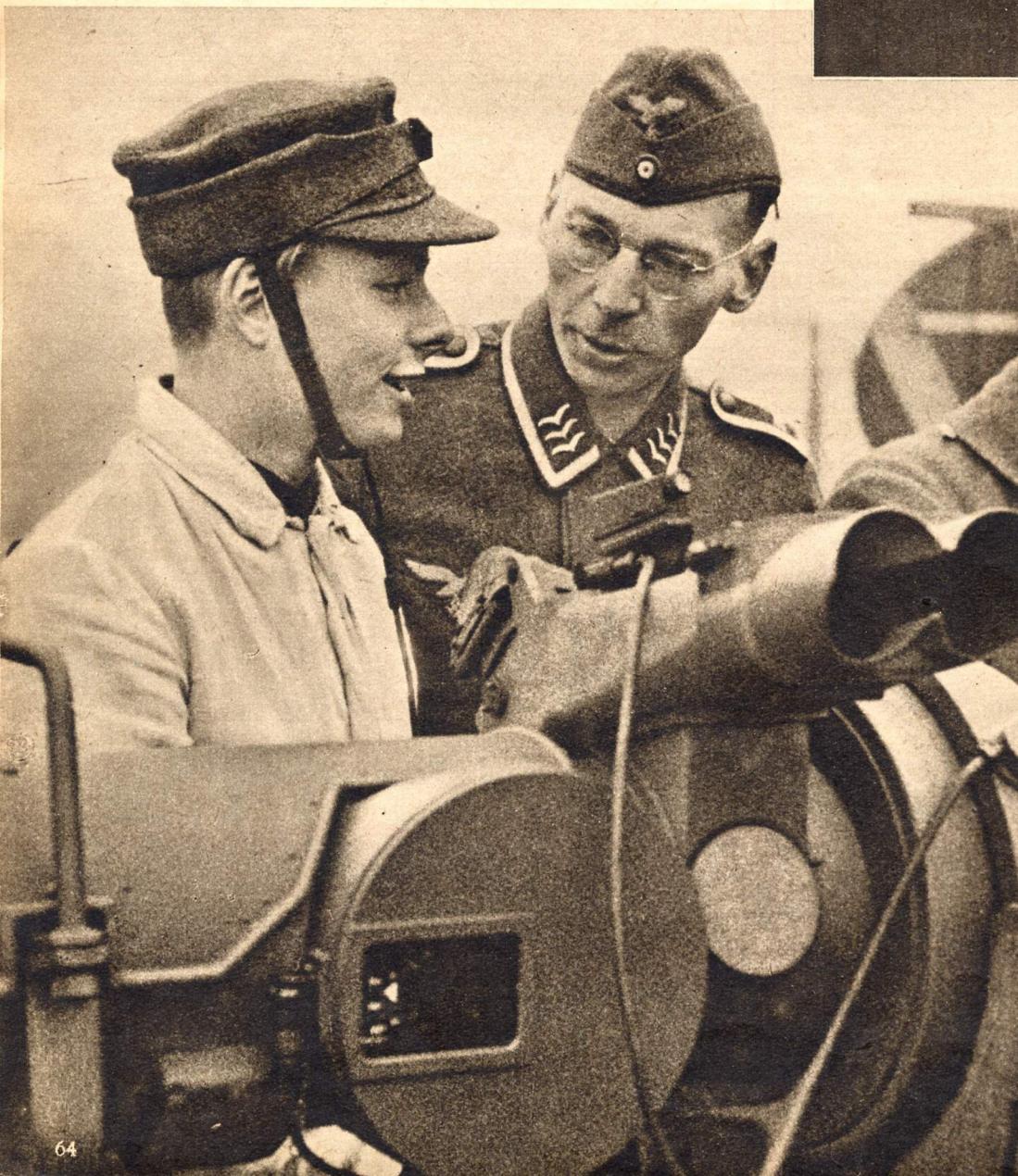
Unten: Der Aufenthalt im Freien in Verbindung mit der vielseitigen körperlichen Betätigung macht tüchtigen Hunger, der durch eine kräftige und schmackhafte Kost gestillt wird. Der reichliche „Schlag“ in den Teller setzt auch den stärksten Hunger schachmatt

Mittagkaff:	Abendkaff:	Morgenkaff:
Schweinbraten 60	Wurstkäse 140	Kaffee 9
Kartoffel 750	Würter 40	
Rotkohl 220	Bratwurst 500	

Jungenkaff:		vs. 38
Wurstkäse 60	Bratwurst 100	Kaffee 9
Kartoffel 750	Würter 40	
Rotkohl 220	Bratwurst 600	



Der totale Krieg hat nun auch die Fünfzehn- und Sechzehnjährigen in die Reihen der Wehrmacht gerufen. Als Luftwaffen-helfer sollen sie Soldaten für den Einsatz im Operationsgebiet frei machen. Man mutet ihnen selbstverständlich keinen körperlich überanstren-genden Dienst zu, weshalb auch die Bedienung der Flakgeschütze selber nicht ihre Sache ist. Aber alle anderen Verrichtungen bei der Flakabwehr werden künftig von den Jüngsten im fliegerblauen Tuch übernommen. Der theoretische Unterricht umfaßt alles für die Flakartillerie erforderliche Wissen, doch wird dabei auch der eigentliche Schulunterricht nicht vernachlässigt



Die Schule allerdings lässt auch die jung'n Luftwaffen-helfer nicht los. Die Klassenlehrer sind pünktlich zur Stelle, unterrichten jedoch nur mit der halben Stundenzahl. Hier erklärt der Geschichtsprofessor gerade die „Schlacht bei den Thermopylen“

Links: Doch noch weit interessanter — mit Verlaub zu sagen — dünkt den angehenden Luftwaffen-helfer die Unterrichtung am Meßgerät der schweren Flakartillerie. Das ist Neuland für die Jungen, und hier winkt eines Tages die praktische Bewährung



Jeden Augenblick kann für diesen Flieger der Einsatzbefehl kommen. Er mag bereits hunderte Male zum Flug gegen den Feind gestartet sein, aber immer wieder erfaßt ihn das seltsame Fieber der Erwartung vor einem großen Ereignis. Wie gut tut da eine Zigarette!

PK Aufnahmen: Kriegsberichter Büschel, Hermann (Atl. 2), Kempe (Wehrbilderdienst), Niermann, Rauchwetter



Einsam im hohen Norden, umtost von wilden Eisstürmen, nichts um sich als die kalte, mitleidlose Einöde der Tundra, so stehen diese Männer eng gedrängt und haben nichts als ihre Zigarette. Ein weißes Stäbchen nur, glimmende Asche — höchster Genuss in mancher Stunde ...



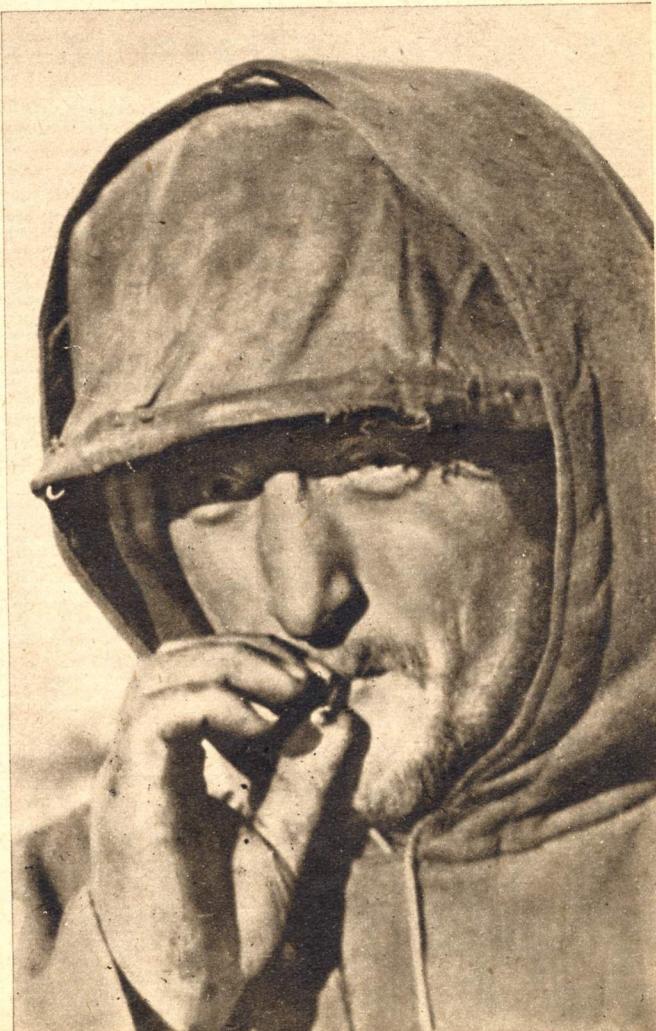
Der heiße Kampf ist vorüber — eine Zigarette, Kamerad! Und wenn das Streichholz fehlt, man weiß sich zu helfen ...



Wer nicht Zigaretten raucht, sei uns nicht böse, weil wir es tun, und schlage diese Seite um. Nun sind wir unter uns, Freunde, und wollen einmal ehrlich zugeben, daß wir erst durch den Stummel, den wir nach einem Feindflug doch noch in einer Tasche entdeckten, erkannt haben, was uns eine Zigarette bedeuten kann. Oft genug haben wir einen ersten Zug bis in die letzten Nervenspitzen gespürt, als ströme neues Leben in uns hinein, oft genug haben wir die letzte Zigarette miteinander geteilt. Wir sind keine Schwächlinge, weil wir einem so kleinen Ding einen so großen Wert beimesse, und wir sind auch nicht unvernünftig, denn Granatsplitter sind noch weniger gesundheitsfördernd und gehören doch auch zu unserem Kriegsaltag. Wir sind Soldaten und haben erfahren, daß es Augenblicke geben kann, in denen Hunger und Durst nichts sind gegenüber dem Verlangen nach einer Zigarette

Links: Zwei Minuten vor dem Angriff! Während der eine Mann sich an der Pfeife seines Kameraden noch rasch eine Zigarette entzündet, geht der Blick des andern über das Niemandsland, das bald vom Schlachtenlärm erfüllt sein wird

Rechts: Ein Zigarettenstummel nur — vielleicht längst erloschen. Mechanisch zieht der Soldat daran, seine Gedanken sind noch immer bei dem Geschehen der letzten Stunden



WENN DIE DEUTSCHEN
ZUSAMMENHALTEN,
SO SCHLAGEN SIE DEN
TEUFEL AUS DER HÖLLE

BISMARCK



Major DRUSCHEL

In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampf um die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer dem Major Alfred Druschel, Gruppenkommandeur in einem Schlachtgeschwader, als 24. Soldaten der deutschen Wehrmacht das

EICHENLAUB MIT SCHWERTERN ZUM RITTERKREUZ DES EISERNE KREUZES

ferner dem Hauptmann Hermann Hogaebach, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, als 192. Soldaten, und dem Hauptmann Helmut Bruck, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, als 193. Soldaten der deutschen Wehrmacht das

EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNE KREUZES



WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN



Hauptmann HACHFELD



Oberleutnant v. WANGELIN



Oberleutnant TAEGER

Hauptmann Belser, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, hat im Westen, im Kampf gegen die Sowjetunion und besonders im nordafrikanischen Raum 36 feindliche Flugzeuge, darunter 24 britische, abgeschossen. Der Flieger setzte dem kämpferischen Leben dieses tapferen Offiziers an der afrikanischen Front ein Ende. — Hauptmann Prinz zu Sayn-Wittgenstein, Staffelkapitän in einem Nachtjagdgeschwader, erzielte in 40 Nächteinsätzen 22 Abschüsse, darunter neun viermotorige Bomber, von denen er drei in einer einzigen Nacht innerhalb 39 Minuten abschoss. — Hauptmann Rudolf Schmidt, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, griff u. a. Mitte August 1942 die am Kaspiischen Meer entlanglaufende, an der Grenze der Reichweite seines Flugzeuges liegende Eisenbahnlinie an und vernichtete trotz dauernder Angriffe sowjetischer Jäger zwei lange Betriebsstoffzüge sowie einen Transportzug. — Hauptmann Pritzel, Staffelkapitän in einer Fernaufklärergruppe, erzielte auf allen Kriegsschauplätzen bedeutsame Erkundungsergebnisse. Besonders hervorgehoben seien die an einem Tage durchgeführte Aufklärung sämtlicher kaukasischer Schwarzmeerdörfer, die ersten Luftbilder von Astrachan, die laufende Überwachung des Stalinalkanals und die Hafenerkundung Leningrads und seiner Werften. — Hauptmann Hachfeld, Gruppenkommandeur in einem Zerstörergeschwader, hat sich vor allem um die kampfmäßige Entwicklung der Jagdbomberwaffe große Verdienste erworben. Er unterstützte die Erdwaffen in mehr als 230 Jagdbombereisen in nachhaltiger, oft kampfentscheidender Weise. Hauptmann Hachfeld starb den Fliegerdort. — Oberleutnant von Wangelin, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, zeichnete sich hervorragend durch seine Zerstörerangriffe auf die Donbrücken aus. Sie waren entscheidend für die Vernichtung starker Feindkräfte. — Oberleutnant Taege, Staffelkapitän in einem Kampfgeschwader, versenkte u. a. zwei Schiffe mit 5000 BRT, zerstörte 13 Batterien, etwa 100 LKW, 9 Eisenbahnen, 2 Betriebsstoffzüge sowie 16 Panzer und sprengte ein Munitionsdepot in die Luft. — Leutnant Burkhardt, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß in zahlreichen Luftkämpfen 83 Flugzeuge ab. — Leutnant Krupinski, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, erreichte die gleiche stolze Abschüszahl. — Leutnant Miethig, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, errang 50 Luftsiege

PK-Aufnahme Kriegsberichter Hempt (Sch), Scherl-OKW (6), Aufn. Tischer (Sch), Roszyk, Privat (4)



Wie die Fangarme

Expansion der PAN AMERICAN AIRWAYS

Im englischen Oberhaus verkündet der ehemalige britische Luftfahrtminister Lord Londonderry: „Die Existenz des britischen Imperiums beruht auf der Stellung, die es in der zivilen Luftfahrt nach dem Kriege einnehmen wird.“ Aus den Debatten des englischen Unterhauses: „Es könnte sein, daß andere Mächte die Befliegung einzelner Empire-Linien, die sie heute aus strategischen Gründen übernommen haben, nach dem Kriege nicht wieder aufgeben werden.“ — „Nicht einmal Churchill kann britisch fliegen!“ — wird formuliert. Führende englische Tageszeitungen und Zeitschriften befassen sich mehr oder minder ausführlich und sachkundig mit der Gestaltung des Weltluftverkehrs in der Nachkriegszeit. Die englische Öffentlichkeit ist mobilisiert. Man ist sich einig darin, daß — wie die „Daily Mail“ jüngst schrieb — die Abwanderung gewaltiger Massen Reisender und Frachten auf den Luftweg ein hervorstehendes Merkmal der Nachkriegszeit sein und daß nach Besetzung der Verkehrsbeschränkungen dieser Vorgang sich so auswirken werde, als ob man plötzlich eine Flasche mit Mineralwasser öffnet. Darin besteht Übereinstimmung an der Themse, aber ebenso einhellig ist auch die Befürchtung, daß England seinen Platz im Wettbewerb um den Bau und die Erhaltung der Luftbrücken über Kontinente und Ozeane nach diesem Krieg verloren und daß es damit einen entscheidenden Faktor seiner Weltmachtstellung eingebüßt haben werde. Verloren an wen? Eingeblüht warum? Hinter den erregten Erörterungen im Hause der Lords wie in den Büros der City stehen die blasse Furcht und der beginnende Katzenjammer, steht die immer mehr um sich greifende Erkenntnis, daß ein Churchill und Eden das britische Empire verspielten, daß man auch in der Rolle des bolschewistischen Handlängers nur zu einem Spielball des USA-Weltimperialismus herabsaß. Machtgierig und skrupellos greifen die Fangarme des nordamerikanischen Luftfahrtolypen um den Erdball. Ob er feindlichen oder „befreundeten“ Besitz ergreift, ist ihm gleich. Er glaubt, die Stunde nützen zu müssen, in der Europa unter deutscher Führung um den Bestand des Abendlandes kämpft.

Der Träger des nordamerikanischen Luftverkehrs, sofern er die Grenzen der USA überschreitet, waren bei Ausbruch dieses Krieges im September 1939 die Pan American Airways. In dem Dutzend Jahre seit ihrer Gründung war es ihnen bis dahin gelungen, Mittelamerika in ihren Machtbereich einzubeziehen, Südamerika durch Fluglinien an der Ostküste bis Santiago (Chile), an der Westküste bis Buenos Aires (Argentinien) sowie durch den Flug über die Anden vom Atlantik zum Pazifik zu umklammern und hier außerdem einige Strecken in das Landesinnere einzurichten. Schon bei dieser Entwicklung zeigte sich die Vielheit der Spielarten, mit denen Washington seine Machtphäre zu erweitern trachtete. Je nach Bedarf setzte man Propagandisten und Wegbereiter (Mexiko) oder das übermächtige, sich in angeblich „nationalen“ Unternehmungen manifestierende Kapital (Peru, Cuba, Panama usw.) oder die übelsten Verdrängungsmanöver bestehender Organisationen (Columbien) ein. Für den Nordwesten wurden die Pacific Alaska Airways als eine der vielen Tochtergesellschaften dieses Luftverkehrssystems gegründet, und 1935 begannen die Versuchsfüge über den Pazifischen Ozean, die später zu der zunächst mit vielen Mängeln behafteten und ziemlich unregelmäßig betriebenen Linie von San Franzisko über die Hawaii- und andere Inseln nach den Philippinen, Hongkong und China führten, wo eine amerikanisch-chinesische Gesellschaft ins Leben gerufen wurde; im Anschluß an die Pazifikstrecke wurde ab 1937 eine Zweiglinie von Hawaii nach Neu-Seeland (Australien) vorbereitet. Zu dem Luftverkehr über den Nordatlantik, das fliegerisch schwierigste aller Meere, entschlossen sich die Pan American Airways recht spät; ihre ersten Versuchsfüge wurden erst im Sommer 1937 gestartet, nachdem die Deutsche Lufthansa bereits eindeutig bewiesen hatte, daß sie zur Lösung dieser weltwirtschaftlich höchst bedeutungsvollen Aufgabe für den Postdienst uneingeschränkt befähigt war. In den Jahren 1936—1938 führte die Lufthansa fünfzig Flüge über den Nordatlantik nach einem vorher festgelegten Flugplan auf verkehrsmäßiger Grundlage durch, während es die Pan American Airways in dem gleichen Zeitraum auf ganze sechs Flüge brachten. Aber Washington verweigerte der Lufthansa das Recht auf die Beförderung jeglicher Nutzlast, und so mußte man deutscherseits auf die Fortsetzung der flugtechnisch zwar sensationell erfolgreichen, aber wirtschaftlich nicht mehr zu verantwortenden Flüge verzichten. Im Mai 1939 waren dann die Amerikaner endlich so weit, um ihrerseits einen Flugdienst von Neufundland nach Irland aufzunehmen zu können. Auf dem Südatlantik errangen deutsche, italienische und französische Besetzungen den Lorbeer der ersten Pionierflüge im Luftverkehr. Seit dem Februar 1934 wickelte sich der Dienst der Deutschen Lufthansa mit ständig gesteigerter Häufigkeit und Schnelligkeit uhrwerksmäßig pünktlich ab. USA-Flugzeuge waren hier nicht vertreten. So war der Stand des nordamerikanischen zwischenstaatlichen Luftverkehrs bei Kriegsbeginn. Nun, da die europäischen Nationen, die überhaupt erst die Vorstellung eines wahrhaften Weltluftverkehrs geschaffen hatten, zu dem von England entfesselten Schicksalskampf antreten mußten, glaubten die USA in der Handelsluftfahrt ihren Weizen blüh zu sehen. Die erste Phase war die Unterjochung Südamerikas und die Liquidierung der hier bestehenden europäischen Interessen. Nicht als Eroberer waren die deutschen Flieger, Ingenieure, Organisatoren und Kaufleute nach Brasilien, Bolivien, Columbien und anderen Staaten dieses Kontinents gekommen, sondern als ehrliche und treue Helfer für einen wirklichen „nationalen“ Luftverkehr dieser Länder, während die Bezeichnung „National“, welche die Tochtergesellschaften der Pan American Airways mit Vorliebe führten, nur als Hohn auf die politische Selbständigkeit der betroffenen Staaten anmuten konnte. Mit uneigenbürtiger deutscher Unterstützung entstanden beispielsweise die Syndicato Condor Ltda in Brasilien, die „Scadta“ in Columbien, der Lloyd Aero Boliviano — der einzige „Egoismus“ deutscherseits bestand nur darin, diese Staaten als Brückenkopfe einem in erster Linie ihnen selbst nützenden europäisch-südamerikanischen Luftverkehr auf Grund der älteren und größeren Erfahrungen dienstbar zu machen. Systematisch wurden diese Unternehmungen durch die USA vernichtet; die brasilianische Re-

eines Polypen

auf britische Kosten / Von Dr. Heinz Orlovius

gierung wurde gezwungen, das Condor-Syndikat entschädigungslos zu enteignen, Flieger deutscher Nationalität, die Verwundete des Krieges mit Paraguay aus dem Gran Chaco unter Einsatz ihres Lebens gerettet hatten, wanderten in Bolivien ins Gefängnis, aus Columbien und Peru mußten die deutschen Luftfahrer verschwinden — Roosevelt feierte Machtwahnsinntriumphe, aus denen sich bisher allein die größtenteils mit deutschen Junkers-Flugzeugen fliegende argentinische Luftverkehrs-gesellschaft ausnehmen konnte. Die USA-Linien nach und in Südamerika erfuhren eine entsprechende Verdichtung.

Auf dem Pazifik gebot die siegreiche Japanische Wehrmacht dem Luftverkehrs-streben der USA ein deutliches Halt. Hongkong fiel und damit auch die Fluglinie der Pan American Airways, die im Mai 1941 bis Singapur verlängert worden war. In Shonan — wie die ehemalige Zwingburg in Ostasien nun heißt — ist kein ge-eigneter Hafen mehr für den anglo-amerikanischen Luftverkehr. An Stelle der Ver-längerung trat die Verkürzung der Fluglinie bis Honolulu (Hawaii). Inwieweit ein einigermaßen regelmäßiger Luftverkehr von hier nach Australien (Auckland und Sydney) besteht, erscheint ungewiß.

Um so stärker dehnte sich der USA-Flugdienst über den Atlantik aus. Der Nordkurs von New York und Neufundland nach Irland wurde zwar zeitweilig eingestellt und den Briten überlassen, dafür aber der mittlere Kurs über die Bermudas und die Azoren stark verdichtet und der Südkurs von Natal (Brasilien) nach Westafrika (Bolama und Bathurst bzw. Monrovia in der Negerrepublik Liberia) eingerichtet und ständig verstärkt. Hier sind neben den Pan American auch die Export Airways tätig. Das mag auch britischen Herzen einen Stich versetzt haben. Den Dolchstoß der USA auf ihren englischen Bundesgenossen bedeutet aber die Durchdringung des „schwarzen Erdteils“ mit amerikanischen Fluglinien, den USA-Strecken von West-afrika über Lagos — Fort Lamy nach Chartoum und Kairo. Und die Abzapfung britischen Herzblutes wird verkörpert durch die amerikanischen Luftransporte von Ägypten nach Bagdad, dem Persischen Golf und Indien sowie vom Kongo-Gebiet nach Ostafrika und wahrscheinlich nach Australien, wo sich der USA-Luftverkehrs-ring schließt. Inwieweit es sich hier um reine militärische Flugdienste oder um Ver-kehrs vorhaben handelt, ist unerheblich, entscheidend ist, daß hier zur Zeit die nord-amerikanische Flagge zur Luft gezeigt wird, denn noch immer gilt der Spruch für die zukünftige Entwicklung: Der Handel folgt der Flagge!

Das ist die derzeitige Ausdehnung des nordamerikanischen Luftverkehrs, der nicht nur durch seine Organisation und Linienführung britischen Herzen Alpdruck verursacht, sondern fast mehr noch durch die Tatsache, daß es Roosevelt sehr raffiniert verstanden hat, die englische Luftrüstung auf ausschließliche Kriegsbedürfnisse zu lenken, während in den USA am laufenden Band Lufttransporter entstehen, die heute dem anglo-amerikanischen Bündnis zu dienen scheinen, morgen aber die Träger des Machtwillens aus Washington nach den geheiligten Bezirken traditioneller englischer Herrschaft sein sollen.

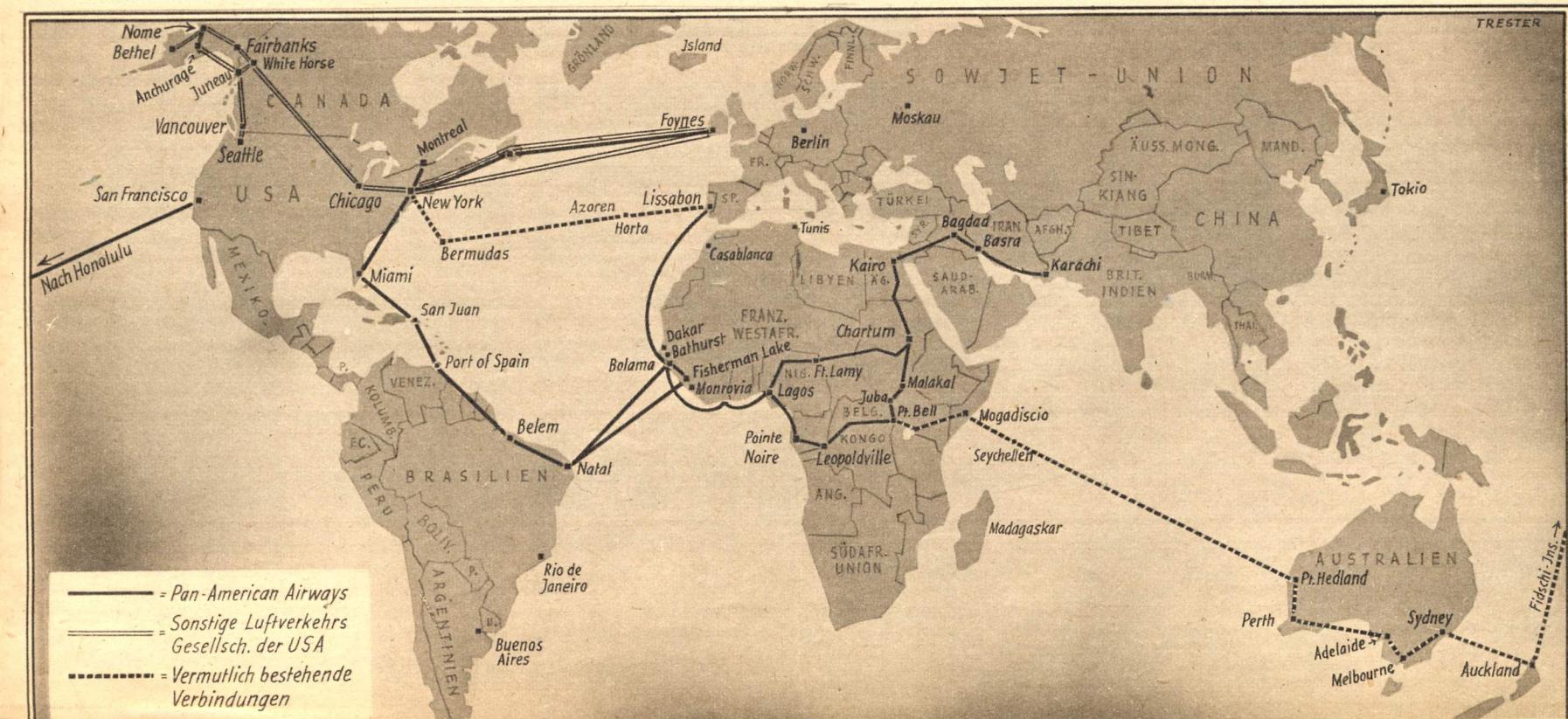
Man begreift, daß man in London heiße Köpfe bei der Erörterung dieser Dinge hat. Man versteht, daß — wenn alles nichts hilft — luftrechtliche Theorien über Luft-raumbesitz und Freiheit der Luft in den Vordergrund gerückt werden. Aber man sieht nicht ein oder will es in den herrschenden plutokratischen Schichten nicht wagen, daß man einen Verrat an der europäischen und auch an der englischen Sache begangen hat, einen Verrat, den nur Deutschland und seine Verbündeten wieder wettmachen können, um Europa seinen Lebensraum auch zur Luft zu er-obern und zu sichern.



Alert! — Alarm!

Krächend bricht sich der Widerhall der warnenden drei Flakschüsse in den Straßen und Gassen von Tunis. Fliegeralarm! Alert! Alarm! Kurz darauf heulen die Sirenen auf. Aus dem Nichts springt plötzlich ein weißer Punkt in den tiefblauen Himmel, wird zu einem scharfen Strich und rast dann mit „Affenfahrt“ dahin — das Feindflugzeug! Die wild bellende Flakartillerie malt Wattebausch neben Wattebausch. Unten aber stehen oder sitzen die neugierigen Tunesier und starren in das sonnige Blau ihrer geliebten weißen Stadt, die so wenig ausgebaut „Abris“ (Luftschutzkeller) besitzt, daß eben ihre Bewohner mit Hauseingängen oder vor-springenden Sims als behelfsmäßigen Deckungen vorliebnehmen müssen. So erklärt sich das merkwürdige Bild, daß während eines Fliegeralarms viele Menschen auf den Straßen vorzufinden sind. Nach wenigen Minuten ist der ganze Spuk wieder vorbei, der Feind vertrieben. Das Leben in Tunis pulsiert weiter...

PK-Bildbericht Kriegsberichter Grosse Sch



— Pan-American Airways

— Sonstige Luftverkehrs
Gesellsch. der USA

— Vermutlich bestehende
Verbindungen

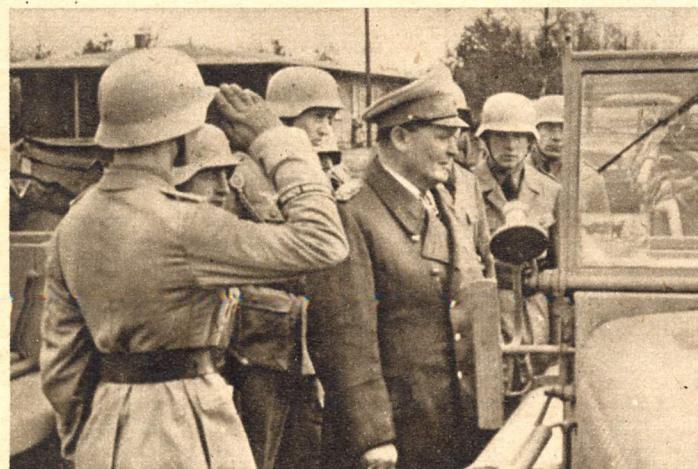
Der Reichsmarschall bei seiner Division



Der Oberbefehlshaber der Luftwaffe besichtigt Einheiten der Division Hermann Göring

Die Division Hermann Göring, vollmotorisiert und vielseitig mit den neuzeitlichsten Waffen ausgerüstet, nimmt in der deutschen Luftwaffe eine hervorragende Stellung ein und wird von der obersten militärischen Führung mit besonderen Aufgaben betraut. In ihren Reihen dienen die Besten der deutschen Jugend als Freiwillige. Naturgemäß steht der Reichsmarschall zu seiner Division in engstem Verhältnis und überzeugt sich immer wieder durch Besichtigungen von dem hohen Ausbildungsstand der Soldaten, die mit Stolz den weißen Spiegel auf der graublauen Fliegeruniform tragen

PK-Aufnahmen Kudicke (3), W. Meyerheim (2)



Der Reichsmarschall lässt sich über alle technischen Einzelheiten und Neuerungen seiner Division auf dem laufenden halten



Rechts: Dem Reichsmarschall liegt das Wohlergehen aller Angehörigen seiner Division bis zum letzten Mann am Herzen. Bei jeder Besichtigung zeigt sich das aufs neue



Der Oberbefehlshaber der Luftwaffe spricht einem Bataillonskommandeur der Division Hermann Göring seine Anerkennung aus

Links: Krad-Schützen-Kompanie der Division Hermann Göring, unterstützt von Panzerspähwagen, rückt zu einer Uebung aus



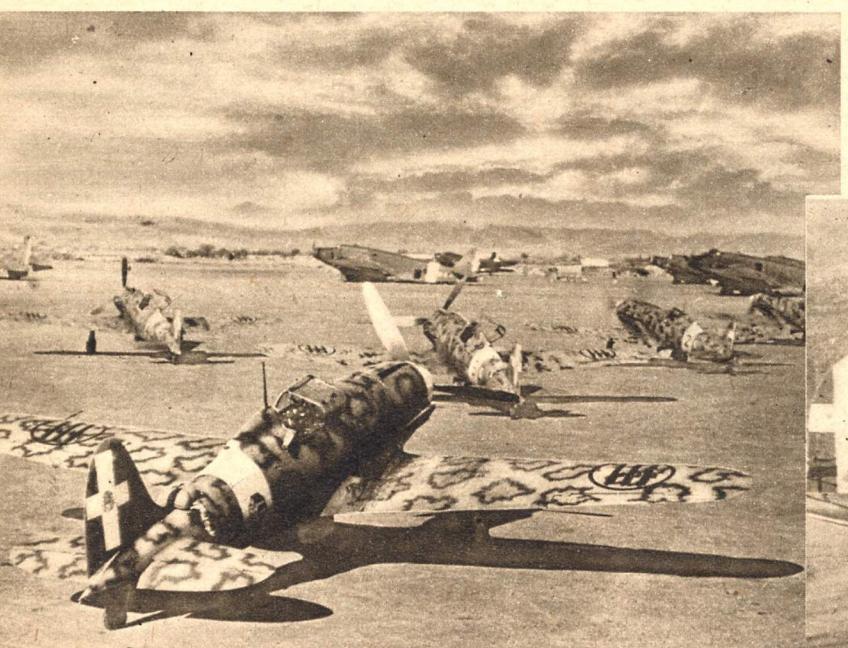
Frische, lachende, sportgestählte Gesichter. Groß ist der Andrang der italienischen Jugend zur Luftwaffe, und nur die Besten aus dem Nachwuchs sind auserlesen, die große Fliegertradition des faschistischen Italien fortzuführen

20 Jahre REGIA AERONAUTICA

Ein stolzer Gedenktag der italienischen Luftwaffe

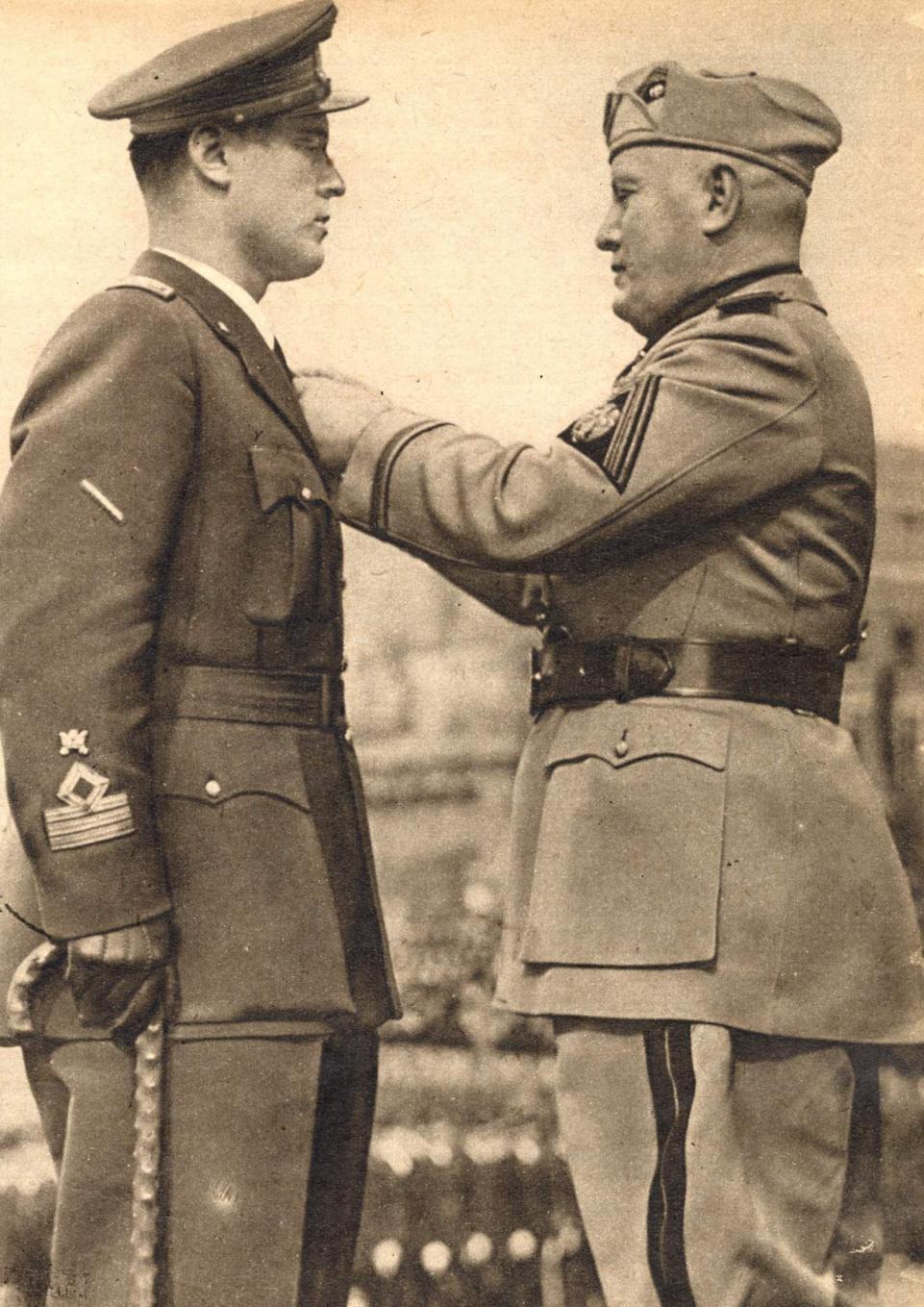


Im schweren Winter des Ostens. Trotz des harten Wechsels zwischen dem sonnigen Klima der Heimat und den Eisstürmen der Ostfront haben sich die italienischen Flieger überall, wo sie eingesetzt wurden, als überlegene und unerschütterliche Kämpfer gezeigt



Auf einem tunesischen Flugplatz. Im Vordergrund die vom Feind gefürchteten italienischen Jäger „Macchi C 202“, die Begleiter der im Hintergrund gelandeten Transportflugzeuge „Savoia Marchetti 82“ auf ihrem Flug über die Straße von Sizilien

Rechts: Italienische Seeflugzeuge auf einem Aufklärungsflug an der sizilischen Küste. Die feindlichen Unterseeboote haben in den „Cant Z 506“ einen gefährlichen Gegner gefunden



Der Duce, selbst ein begeisterter Flieger, der die junge italienische Luftwaffe vom Tag ihrer Gründung an tatkräftig förderte, zeichnet einen in vielen Fronteinsätzen bewährten Fliegeroffizier aus

Am 28. März 1943 begeht die italienische Luftwaffe den 20. Jahrestag ihrer Gründung als selbständiger Wehrmachtsteil. Als Mussolini vor dem Marsch auf Rom eine Inspektion der damaligen italienischen Luftwaffe angeordnet hatte, waren nur wenige Maschinen vorhanden. Mussolinis Entschluß entsprang die Gründung der Kgl. Luftwaffe, und Italien war der erste Staat, der im Jahre 1923 ein Luftfahrtministerium errichtete. Die stürmische Entwicklung der italienischen Luftwaffe, die mit dem Namen Italo Balbo unlosbar verknüpft ist, hat ihren Höhepunkt im gegenwärtigen Krieg erreicht, der die REGIA AERONAUTICA vor allem im Mittelmeerraum im siegreichen Einsatz sieht

Aufnahmen Italienische Luftwaffe



Bandenüberfall vor Station S...

Drei Leuchtkugeln warnen den Transportzug eines Luftwaffen-Baubataillons — Schüsse peitschen durch die Nacht — Vom Feind ist noch nichts zu sehen

Von Major Peter Streck

Der Transportzug steht am Bahnhof bereit. Es ist 23 Uhr, die Abfahrt für 2 Uhr befohlen. In den Mannschaftswagen herrscht reges Leben. In jedem Wagen stehen zwei eiserne Öfen, ausreichende Brennstoffvorräte sind gestapelt, eine Laterne erhellt den Raum, Stroh und Holzwolle sind aufgeschüttet, Pritschen sind in halber Raumhöhe eingebaut, damit alle Mannschaften liegen können. Die Fahrzeuge sind auf den offenen Waggons sorgfältig mit Draht verzurrt. Einige offene Waggons sind als Küchenwagen eingerichtet und mit Brettern verschalt, aus ihnen wird das Bataillon unterwegs mit Essen und Getränken versorgt.

Niemand kennt die Aufgabe, die das Bataillon im Osten erwartet.

Die Kompanien treffen 0,30 Uhr ein; die Verladung ist so vorbereitet, daß sie kaum zwanzig Minuten in Anspruch nimmt. Um 1 Uhr erscheint der Bataillonskommandeur mit seinem Stab, die Kompaniechefs melden die Stärken.

In einer kleinen Kantine, die zwischen den Gleisen steht, sind noch Unteroffiziere und Mannschaften, die sich von Frauen, Müttern, Bräuten und Schwestern verabschieden. In den Kompanien, die sich aus allen deutschen Stämmen rekrutieren, ist mancher Landser, der in dieser Stadt sein Herz verlor: Sepp, ein hochgewachsener, sehniger Obergefreiter aus dem Berchtesgadener Land steht vor einem blonden Mädel, das durch Tränen zu ihm aufsieht, sie hat die Hände auf seine Schultern gelegt.

„Braucht net woana, Elsa, da Sepp, der werd scho fifti mit die gschwollkopfatz Bolschewiki.“ Er lacht verschmitzt dazu.

Der Verladeoffizier erscheint. „Alles einsteigen!“ Da ist nichts zu machen. Es ist 1 Uhr 30. Kurzer, letzter Abschied. Alle Soldaten verlassen die Kantine und suchen ihre Wagen auf. In den Wagen schlafen die meisten schon, nur die Posten der Zugwache patrouillieren.

Punkt 2 Uhr setzt sich der Zug in Bewegung und wird schnell von der nebelgrauen Nacht verschlungen. In der sechsten Nacht hält der Zug. Der Aufenthalt in der Station K. wird zur Ergänzung der Wasser- und Kohlevorräte benutzt. Der Zug steht auf einem Nebengleise, zu beiden Seiten von streifenden Posten

bewacht. Sepp, der Obergefreite, steht Posten auf der bahnhofswärtigen Seite. Knapp zwei Meter neben dem Zug fällt das Bahngelände mit steiler Böschung in den gefrorenen Steppengrund. Ein scharfer Ostwind treibt Sepp den trockenen Pulverschnee ins Gesicht. Es macht ihm nichts aus, denn auf dem Untersberg bei Berchtesgaden, wo die Lawinen niederrönnern, hat er ganz andere Dinge erlebt. Langsam streift er, das Gewehr unter dem Arm, auf das Ende des langen Zuges zu. Viel sieht er bei dem Schnettreiben nicht, und doch ist ihm, als hätte er am Ende des Zuges für einen Augenblick einen verdächtigen Schatten gesehen. Eine Sekunde nur überlegt er. Dann springt er wie eine Katze mit langen Sätzen bis zum Zugende. Die Tür des letzten gedeckten Güterwagens steht offen. Da sieht er auch schon zwei Gestalten über die Gleise hinweg das Weite suchen. Proviant liegt verstreut am Boden.

„Halt! Wer da?“ dröhnt seine kräftige Stimme durch die Nacht. Die Schatten stehen nicht, hasten weiter. Zwei Schüsse, zwei Männer liegen am Boden. Da stürzt auch schon die Wache aus dem Zug, ebenso der Chef der ersten Kompanie und die Zugführer. Sepp meldet kurz, Leutnant I. läßt von Mannschaften seines Zuges Bahnhof und Gelände absuchen. Die beiden Bolschewiken sind tot, sie hatten wohl beabsichtigt, die gestohlenen Lebensmittel nach Abfahrt des Zuges in Sicherheit zu bringen. Ein Rätsel bleibt es, wie es den Banditen so rasch gelungen war, den mit einem schweren Vorhängeschloß versperrten Wagen zu öffnen. Major S. belobt Sepp vor allen Offizieren. Von den Bolschewiken war einer mitten durchs Herz geschossen, der andere hatte eine Kopfschuß. „Meisterschüsse waren das!“ sagt Major S., reicht Sepp die Hand und sieht ihm lange in seine dunklen Augen, als wolle er ergründen, aus welchen geheimnisvollen Tiefen der menschlichen Natur diese nachtwandlerische Sicherheit stammt.

Major S. spricht mit dem Bahnhofsvorstand. Der meldet ihm, die Bahnleitung M. habe soeben mitgeteilt: „Bis M. erhöhte Minengefahr, Zugsicherung verstärken!“ Aber wie? Der Bahnhofsvorstand empfiehlt, höchstens 20 km je Stunde zu fahren und, obwohl das fahrtechnisch nicht unbedenklich sei, drei leere Rungenwagen vor die Maschine zu setzen. Diese



Zeichnungen Max Ludwig

hätten zusammen 30 m Länge, so daß eine verstärkte Sicherung für den Zug selbst, vor allem für die Maschine, gegeben sei. Major S. ist einverstanden. Inzwischen kommt die Meldung: „Strecke frei!“ Die Eisenbahnpioniere hatten es geschafft.

Nach einem Aufenthalt von drei Stunden setzt der Zug die Fahrt fort. Es ist sechs Uhr. Im Osten liegt ein fahler Lichtstreifen am Horizont, der Morgen dämmert herauf. Die Gleise sind glatt, der Zug fährt knapp 20 Stundenkilometer. Sorgfältig sucht man von den Sicherungswagen aus die Gegend ab. M. wird ohne Zwischenfall erreicht, der Aufenthalt zur Einnahme der warmen Kost ausgenutzt. Auch über M. hinaus ist erhöhte Minengefahr gemeldet. Der Zug kriecht weiter, zu den nächsten 200 km bis O. braucht er zwölf Stunden.

Major S. hat auftragsgemäß den versiegelten Marschbefehl erst nach Abfahrt von W. geöffnet. Er nennt als Marschziel S., wo das Bataillon technisch eingesetzt werden soll. Wenn man nur erst dort wäre.

Bis S. sind es noch 120 km. Am Tag zuvor hatten Banden diese Strecke bis L. durch Sprengungen unterbrochen. Gegen ein Uhr trifft eine Motordraisine von L. ein, die die Freigabe der Strecke meldet. Sie hat auch Befehl, dem Transportzug als Sicherungsfahrzeug vorauszufahren. Von den drei Rungenwagen, die bisher zur Sicherung des Zuges vor der Maschine geschoben worden waren, bleiben zwei zurück. Ein Rungenwagen wird mit Schienen, Kleineisenzeug und Streckeninstandsetzungswerkzeug beladen und zwischen die Maschine und den SMG-Wagen einrangiert. Um 1 Uhr 15 fährt die Motordraisine ab, sie hat einen Anhänger, in dem Mannschaften mit zwei MG-Maschinenpistolen Platz nehmen. Auf der Draisine fahren ein Streckenmeister und Eisenbahnpioniere. Der Zug folgt mit einem Kilometer Abstand, Höchstgeschwindigkeit bis auf weiteres 15 Stundenkilometer. Die Nacht ist nicht allzu dunkel, die hochstehenden Wolken lassen etwas Mondlicht durch, feiner Pulverschnee rieselt nieder, das Thermometer zeigt 12 Grad unter Null. Zu beiden Seiten der Bahn niederes Fichtenunterholz, für Banden also guter Unterschlupf. Um 3 Uhr früh gehen drei rote Leuchtkugeln von der Motordraisine hoch. Der Zug hält sofort. Kurz darauf meldet ein Eisenbahnpionier, daß die Strecke unterbrochen sei. Der Zug hält 50 m hinter der Draisine, die schief steht, mit den rechten Rädern hart am Rand der Böschung. An sechs Schienestößen waren die Laschen gelöst und mit den Laschenbolzen und Schrauben entfernt, sämtliche Schienennägel dieser sechs Stöße ausgezogen. Die Banditen hatten die Schienen lose stehen lassen, der Zug sollte mit voller Geschwindigkeit darauf auffahren und den schmalen Damm hinabstürzen.

Der Befehl zur Sicherung ist kaum erteilt, als auf beiden Seiten aus dem Buschgelände Schüsse fallen, die in die Wagen schlagen. Auch die Lokomotive erhält Feuer. Der Zug bietet auf dem erhöhten Damm ein gutes Ziel, vom Feind ist nichts zu sehen.

Schluß folgt



Beförderungen bei der Luftwaffe

Der Führer hat den Chef einer Luftflotte, Generaloberst Freiherr von Richthofen, zum Generalfeldmarschall befördert. Außerdem beförderte der Führer die Generale der Flieger Ritter von Greim und Loerzer zu Generalobersten.

Kopfzerbrechen *zum* Zeitvertreib

Kreuzworträtsel

1	2	3			4	5	6	7
8				9				
10						11		
12					13			

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Erfrischung, 4 Gewichtsmaß, 8 weiblicher Vorname, 9 Angehöriger eines europäischen Volkes, 10 Schiffsgerät, 11 Gestalt aus den „Meistersingern“, 12 Umnahrt an Stoffen, 13 Lanzenreiter; b) von oben nach unten: 1 Erdformation, 2 weiblicher Vorname, 3 Hafenstadt am Kaspischen Meer, 5 Stacheltier, 6 vulkanisches Gestein, 7 nordafrikanische Hafenstadt, 9 ausgestorbenes Wildrind. 54981

54931

Silbenrätsel

a — ba — bu — ce — da — di — du — e — e — e —
ei — ell — en — er — feu — flug — gal — ge — gen —
gie — i — in — in — ka — ka — lut — na — nais —
ni — nir — nung — on — pe — ra — re — re — ri —
ri — ro — run — sa — san — sand — spi — ta — tar —
u — to — ton — tum — tum — tur — u — um —
ven — wa — zi

Aus vorstehenden 57 Silben sind 21 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Karl Julius Weber ergeben. 55872

55872

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 nähere Angabe über ein Ereignis, 2 Tondichtung Beethovens, 3 Gestell, 4 Erscheinung in der Wüste, 5 Charaktereigenschaft, 6 vorhandener Besitz, 7 grammatischer Begriff, 8 Pflanze, 9 militärischer Gruß, 10 männlicher und weiblicher Vorname, 11 Berufsvereinigung, 12 ge-

enlichen

Der unheimliche Fremde auf der Wendeltreppe

Hannelore, Schulzens älteste von drei Töchtern, stürzte aufgelöst in die Wohnung. Sie rang nach Fassung. „Auf der Wendeltreppe... Ein fremder Mann! Flauschmantel! Schlapphutkrempe tief im Gesicht! Ein Verbrecher! In der Hand...! — das Mädchen erschauerte „etwas Blitzendes. Sicher ein Messer!“

Ein paar Tage später hatte Hedwig das gleiche Schreckgesicht und bald darauf auch Klärchen immer auf der Wendeltreppe zu Waschküche. Gefahr im Verzug! Polizei!

Schupo! Wichtige Fragen stellte er. Plötzlich ein Geräusch auf der Treppe. Aha, es klappte! Furchtlos ergriff der Polizist seine Maß

nahmen. Hin zur Wendeltreppe
In respektvoller Entfernung dräng-
ten die Frauen nach

„Halt!“ Der Schupo hob seine Schußwaffe gegen den überrumpelten Fremden. „Messer wegwerfen! Folgen Sie mir!“

werfen! Folgen Sie mir! Der Fremde entfaltete den Mantel. Kein Messer, eine Aktentasche mit blitzender Nickelleiste hielt er in der Hand. Er kam die Treppe herab. Vor Schulzens offener Tür ... „Dort ist der Verbrecher! Halten ihn!“ Der Fremde strebte in die Wohnung, zum Badezimmer. Doch der Schupo setzte ihm ein Bein. „Kennen wir, Fluchtversuch!“

„Schade!“ sagte der Fremde. „Bei nahe hätte ich den Verbrecher erwischt.“

„In unserer Wo-hnung?“ Die vier Frauen kämpften gegen eine Ohnmachtsserie.

„Jawohl!“, sagte der Fremde. „Ich bin Detektiv Styx!“ Der Schupo legte die Hand grüßend an den Tschako. „Übermäßiger Wasser- verbrauch in diesem Hause! Haus- wirt übertrug mir Nachforschun- gen. Was finde ich? Familie Schulz nimmt täglich fünf Voll- bäder. Der Gasbadeofen krümmt sich vor Dauerhitze! Welche Ver- gedung! Kennen Sie den Ver- brecher? Kohlenkla u heißt er. Wo Kohle, Gas oder Strom vergeudet werden, sitzt Kohlen- kla daneben und feixt. Baden Sie wöchentlich je einmal, damit verpassen Sie dem Halunken die Reinigung, die ihm gebührt!“



*Wir freuen uns
mit unseren Jahrzehntelangen Erfahrun-
gen und unserem Einsatz für
Qualität den uns heute gestellten
Aufgaben bei der Bedarfslenkung
dienen zu können.*

Winkelhausen

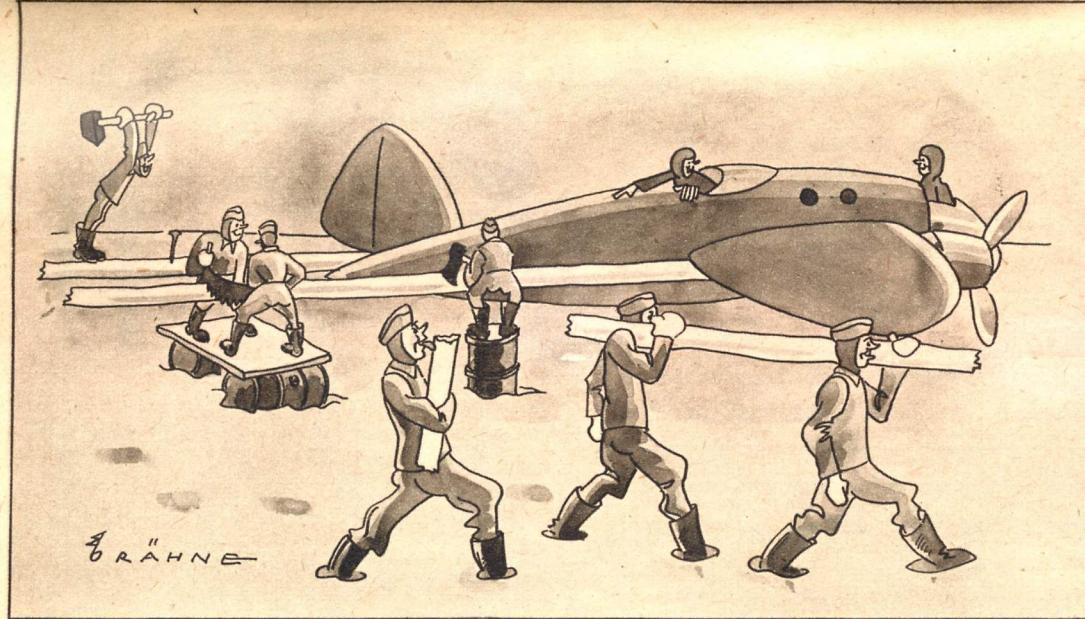


Das Bad am Wochenende.

vorsorglich bei feuchtem
Wetter genommen, schützen
die Atemorgane und be-
wahren vor Erkältungen

In Apotheken und Drogerien
G. P. 1. RM. 52. 6.

ist eine Freude für alle Beteiligten. Je höher die Wogen schäumen, desto schöner. Keine trüben Putzgedanken, liebe Hausfrau! Gönnen Sie den Kindern das Vergnügen: mit etwas **ATA** ist das Badezimmer schnell wieder sauber, die Wanne blank, die Fliesen glatt und schön.



„Nu guck dir das an — bei der Saukälte sind sogar die Kondensstreifen gefroren!“

Eis-Bonbons

Zeichnungen Martin (4),
Leihberg, Brähne



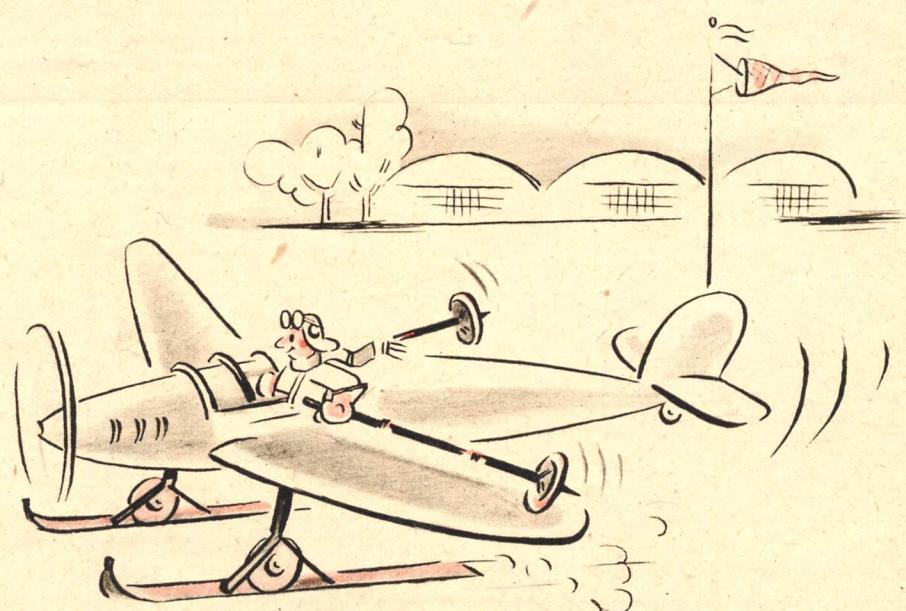
„Nun stell doch schon endlich die Enteisungsanlage an!“



„Probier's doch mal, Hänschen; schau, es ist gar nicht so schwer!“



„Moment noch, Kamerad, gleich kannst du wassern!“



Ein alter Schihase beim Start