

HEFT 8 / BERLIN, 13. APRIL 1943

Der



# Adler

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

HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



## Major Hans Philipp

Deutschlands erfolgreichster Jagd-  
flieger, von dem der ADLER in  
diesem Heft einen Erlebnisbericht  
bringt, nach der Rückkehr von einem  
neuen Luftsieg

PK-Aufnahme Kriegsberichter Berger



# ZUM GEBURTSTAG DES FÜHRERS



Nach einer Rötelzeichnung v. Conrad Hommel (Aufn. Dorneth-Sch)

DASS MICH DIE VORSEHUNG AUSERSEHEN HAT, IN EINER  
SO GROSSEN ZEIT DAS DEUTSCHE VOLK FÜHREN ZU  
DÜRFEN, IST MEIN EINZIGER STOLZ. MEINEN NAMEN  
UND MEIN LEBEN WILL ICH BEDINGUNGSLOS VERBINDEN  
MIT SEINEM SCHICKSAL

Aus der Rede des Führers in der Reichstagsatzung vom 26. April 1942



# Es war am Ladogasee

Von Major Hans Philipp

Seit Tagen heult der Sturm um unsere Unterkünfte. Regen tropft von den Maschinen, und immer und immer wieder drücken wir unsere Nasen gegen die Scheiben und schauen über das trostlos aufgeweichte Rollfeld unseres Flugplatzes irgendwo an der Nordfront. Dieses Nichtstun, dieses gelangweilte Warten auf eine Besserung des Wetters zerrt an den Nerven. Doch Geduld ist bei uns Fliegern etwas, das mit der Zeit gelernt und gemeistert werden muß...

Ein neuer, hellerer Morgen bricht an. Die tiefhängenden Regenwolken haben sich geteilt, und durch die Löcher guckt das Himmelsblau. Schon huschen einige schüchterne Sonnenstrahlen über die laufenden Propeller unserer Flugzeuge, über die frischen, aufgeräumten Gesichter der Stukaflieger und Jäger, die gemeinsam vor dem Gefechtsstand die letzten Vereinbarungen für den längst ausgeheckten Plan besprechen.

Die Motoren brüllen, als wenn sie sich mit uns freuen würden, Wasser spritzt nach allen Seiten aus den Pfützen. Wir starten. Wir fliegen zum Ladogasee. Unser Einsatz gilt den sowjetischen Schiffen, die Nachschub für Leningrad über den großen See bringen wollen.

Da sind sie auch schon! Wütend spucken uns Transportkähne und Begleitboote ihre Flakmunition entgegen. Kläffer! Unsere Stukas brummen unbekümmert darüber hinweg. Sie suchen sich die dicksten Pötte aus, unsere schnellen Kampfflugzeuge merken sich die Kähne mit der meisten Flak an Bord, und wir Jäger tummeln uns um den geschlossenen Verband, um etwa angreifenden Sowjetjägern frühzeitig das Handwerk legen zu können.

Jetzt kommt der Befehl zum Angriff! Die Motorschnauzen der Jäger senken sich, Stukas kippen über die Flächen ab. Größer und größer werden die Kähne in Visieren, die glitzernde Fläche des Sees rast uns entgegen. Da knattern auch schon die Bordwaffen, schlingernd fallen die Bomben. Um uns steigen Fontänen von Dampf und Wasser hoch. Splitter und Späne getroffener Frachter schwirren durch die Luft. Schemenhaft huschen die Messerschmittjäger im Tiefflug über die aufgeregte See den totgeweihten Schiffen zu, vor sich die Leuchtspur ihrer Kanonen und Maschinengewehre.

„Heil, heil!“ kreischt es im Funkgerät. „H-i-n-e-i-n!!!!“ Plötzlich: „Achtung! Feindliche Jäger von oben!“ Schweigen für einen Augenblick. Motorschnauzen werden hochgerissen, im steilen Winkel ziehen die Maschinen in den Himmel. Rauchfäden der Bordwaffenmunition bleiben im Raum zurück.

Von allen Seiten stürzen wir uns auf den feindlichen Jagdverband. Der bewegt sich, nervös geworden, nur in Kurven von einem Punkt zum andern. Hellblaue Flugzeugbäuche leuchten auf, glitzernde Propeller wirbeln. Leuchtspurfäden greifen danach. Da trudelt auch schon ein Bolschewik in den See, daß es hoch aufspritzt. „Richtung Heimat!“ tönt es im Funkgerät. Wir müssen zurück, um neue Bomben zu laden. In einer Stunde werden wir wieder zur Stelle sein. Abschüsse sind heute nicht so wesentlich. Schiffe müssen wir versenken, den Nachschub für Leningrad unterbinden.

Rottenweise ziehen die Jäger nach Hause. Die Stukas sind schon längst gelandet. Verlassen pendelt noch ein viereckiger Fallschirm, der Pilot einer abgeschossenen feindlichen Maschine, über dem See, als die letzten Jäger den Kampfplatz verlassen. Schiffstrümmer und Ölflecke schwimmen auf dem Wasser. Noch immer stehen einige Rauchfäden der verschossenen Munition in der Luft, auch ein paar schmutzige Wutebauche der feindlichen Flak sind noch unschlüssig, ob sie zerfließen sollen. Doch der Kampf ist aus. Für eine Stunde wenigstens...



Es ist wieder mal dicke Luft an der Ilmenseefront. Die Sowjets wollen mit einem Masseneinsatz von Menschen und Material einen Durchbruch erzielen. Auf dem Gefechtsstand erhält Major Philipp die Meldung von dem Eingreifen zahlreicher sowjetischer Schlachtflieger und sichernder Jäger. Sofort geben er und sein IA-Offizier die entsprechenden Befehle weiter. Der Himmel über der Ilmenseefront muß reingefegt werden! Die Me 109 des erfolgreichsten deutschen Jagdfliegers steht startbereit. Männer vom Bodenpersonal helfen dem Kommandeur beim Anlegen des Fallschirms (Bild unten)



## MAJOR PHILIPP

Nach seinem 203. Luftsieg an der Spitze der erfolgreichen Jagdflieger

Kampfpause! Nach einem heißen Luftgefecht schmeckt dem über 200fachen Sieger, der am Tage seines 26. Geburtstages vier Sowjetflugzeuge in die Tiefe schickte, eine Zigarette ausgezeichnet

PK-Aufnahmen  
Kriegsberichtiger Berger

Links: Einer von ihnen hat sicher einen guten Witz gemacht. War es Oberstleutnant Trautloft, der Kommandeur eines der erfolgreichsten Jagdgeschwader, oder sein Gruppenkommandeur Major Philipp?





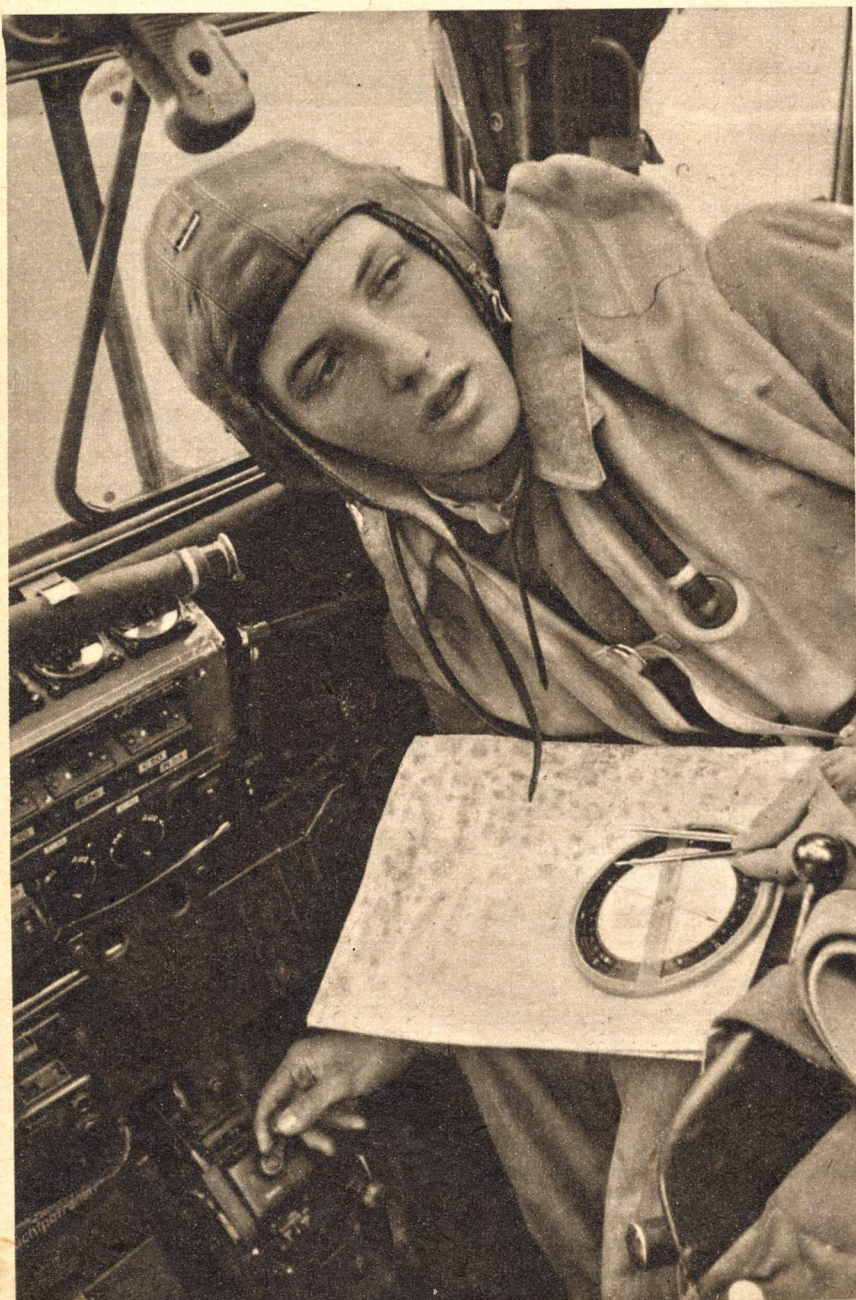
# Achtung! Achtung!

„Besatzung Dora —  
Ausweichhafen anfliegen!  
Schlechtwetter!“

Bei unseren Fliegern im hohen Norden

Was hier in wenigen Bildern geschildert wird, ist nur ein kleiner Ausschnitt aus dem täglichen Geschehen und spannungsvollen Erleben unserer tapferen Flieger im hohen Norden, die weitab von den uns vertrauten Fronten ihre harte Pflicht erfüllen. Ihre Ziele sind Einzelschiffe und Geleitzüge, die durch die Nebel des Eismeeresschleichen, sind Angriffspunkte im weiten sowjetischen Hinterland. In jedem Fall wird den Mannschaften der Kampf schwer gemacht, denn er wird ja nicht nur gegen einen sich zäh zur Wehr setzenden Feind ausgefochten, sondern muß auf ermüdend weiten Flugstrecken und nicht zuletzt gegen plötzliche Witterungsschwankungen bestanden werden, die schon so manchem Flugzeug zum Verhängnis geworden sind

Wieder einmal braut sich an der norwegischen Küste unheilrohend ein Unwetter zusammen, das einem, von erfolgreichem Einsatz gegen einen feindlichen Geleitzug zurückkehrenden, Flugzeug den Heimflug verwehren will. Nun kommt es ganz auf das Können des Flugzeugführers und seiner Besatzung und auf eine genaue Zusammenarbeit zwischen Bodenfunkstelle und Flugzeug an



Links: Blindflug! Der Beobachter hat einen neuen Kurs errechnet und gibt ihn nun durch das Kehlkopfmikrophon dem Flugzeugführer durch. Inzwischen ist man auf etwa 150 km an den Einsatzhafen herangekommen

Rechts: Die Arbeit des Funkers beginnt. Er nimmt die Verbindung mit dem Peiler des Platzes auf. Dieser meldet: „QBI am Platz!“ Das heißt, die Schlechtwettervorschriften sind in Kraft. Einige Minuten später: „Besatzung Dora X — Ausweichhafen anfliegen!“ Ja, gut gemeint, aber eine Landung muß wegen Brennstoffmangel unbedingt sofort erfolgen



Unten: Von diesem unscheinbaren Haus und dessen Insassen hängt das Schicksal der Kampfflieger ab. Es ist die Funkstelle des Flugplatzes, die die ständige Verbindung mit dem in den tiefhängenden Wolken befindlichen Flugzeug aufrechterhält







Der Bordschütze ruft aus der Wanne: „Wir sind über Platz. Sie haben Radieschen geschossen!“ Die Spannung an Bord des Flugzeuges hat ihren Höhepunkt erreicht. Jede Sekunde kann „ZZ“ vom Peiler kommen, das heißt: „Durchstoßen!“

Rechts: Auf der Bodenstelle ist Alarm ausgelöst worden, sämtliche laufenden Motoren sind abgestellt, damit keine anderen Geräusche das Hereinholen der Maschine stören. Das Flugzeug wird durch den Peiler auf den Platz gelotst und über „Wetter über Platz“ auf dem laufenden gehalten. Da — „Motorengeräusch von Westen!“ Sofort wird diese Wahrnehmung vom Flugleiter an den Peiler weitergegeben, der sie wieder dem Flugzeug übermittelt



Enten: Vorläufig fliegt das Flugzeug noch ohne Erdsicht. Die Berggipfel in unmittelbarer Nähe des Platzes können ihm gefährlich werden. Also „Radieschen schießen!“ (Ortungsleuchtzeichen). In Sekunden werden die Signalsterne in den Wolken stehen



„Da hinten muß sie kommen!!“ Aufgeregt ruft es das alarmierte Bodenpersonal. Feuerwehrleute und Sanitäter sind mit ihren Fahrzeugen auf jeden Fall zur Stelle. Jetzt nimmt der Flugzeugführer das Gas weg — und da ist das Flugzeug auch schon durchgestoßen und glücklich gelandet. Na also! Erleichtert atmet alles auf. Wie leicht hätte das „in den Eimer“ gehen können...





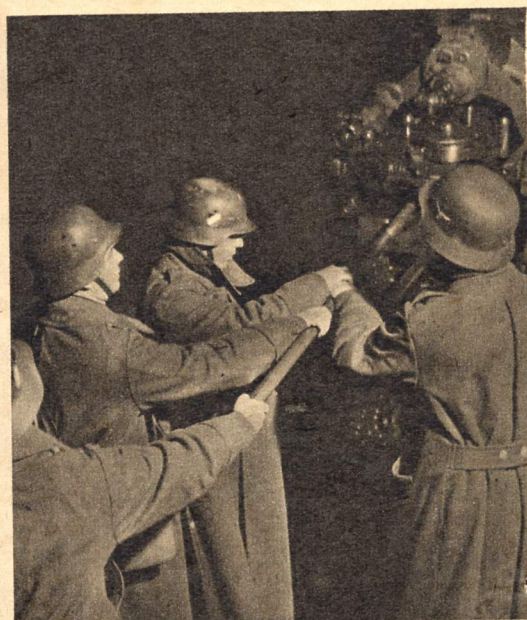
# Luftgefahr!

## Die Aufgaben des Luftschutzwarndienstes

Wenn die Ruhe der Nacht plötzlich von dem Aufheulen der Sirenen zerrissen wird, hat ein bis aufs kleinste ausgeklügelter Organisationsapparat seine Hauptarbeit bereits getan. Denn schon lange bevor die Zivilbevölkerung von dem Herannahen feindlicher Flugzeuge verständigt wird, müssen eine Reihe von Maßnahmen zum Schutz des Verkehrs, der Produktionsstätten und anderer lebensnotwendigen Betriebe und Einrichtungen getroffen werden. Die entsprechenden vorsorgenden Befehle gibt der Luftschutz-Warndienst, eine der Luftwaffe unterstehende Sonderformation.

Die gemeldeten feindlichen Flugzeuge haben die Luftgefahrzone erreicht. In der Befehlszentrale des Luftschutzwarndienstes berechnet eine LSW-Helferin mit dem Geschwindigkeitslineal den ungefähren Standort der Flugzeuge.

Rechts: Die Industriebetriebe sind bereits gewarnt. Hier kommt es vor allem darauf an, Lichterscheinungen auf jeden Fall zu vermeiden. Ein Arbeiter ist gerade dabei, einen Hochofen vorzeitig abzustecken.



Die Sicherung des menschlichen Lebens ist eine der Hauptaufgaben des Luftschutzwarndienstes. Lazarette, Krankenhäuser, Entbindungsanstalten usw. müssen rechtzeitig vor der drohenden Gefahr verständigt werden, da der Transport der Kranken in die Luftschutzräume immerhin einige Zeit beansprucht.



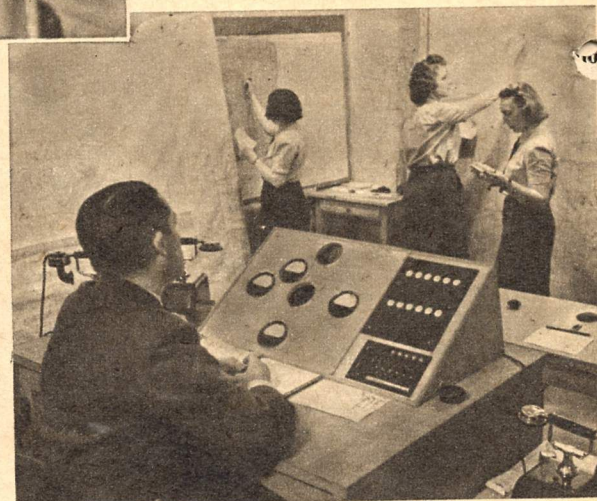
Schon lange vor Meldung der Luftgefahr ist in den Flakstellungen Alarm geschlagen worden. Die Kanoniere stehen vor ihren Geschützen bereit, um in Sekundenarbeit den Gegner durch Beschuss am gezielten Wurf zu hindern oder das von Scheinwerfern erfaßte Flugzeug herunterzuziehen.

Links: Im Gefechtsstand der Nachtjäger ist Hochbetrieb. Meldungen und Befehle reißen nicht mehr ab. Für die Nachtjäger gilt es, den Feind schon im Anflug auf sein Ziel zu fassen.

Unten: In der Befehlszentrale des Luftschutzwarndienstes läuft indessen der Organisationsapparat ruhig und sicher wie ein Uhrwerk ab. Der Warndienst vom Dienst gibt fortlaufend seine Anordnungen, und besonders geschulte Helferinnen machen auf Grund der Flugmeldungen die nötigen Berechnungen und Einzeichnungen.

Aufn. Dr. Franz (6), Archiv (3)

Links: „Voralarm!“ Ein Straßenpassant ruft es dem andern zu, denn die Verdunkelungs erleichterung ist aufgehoben worden, alle Lampen sind verlöscht. Eiliger werden die Schritte, und mancher Mensch hält Gewissensforschung: „Ob ich zu Hause auch richtig verdunkelt habe?“ Denn jeder weiß, daß schon der geringste Lichtschein den feindlichen Flugzeugen die Auffindung des Zieles erleichtert.



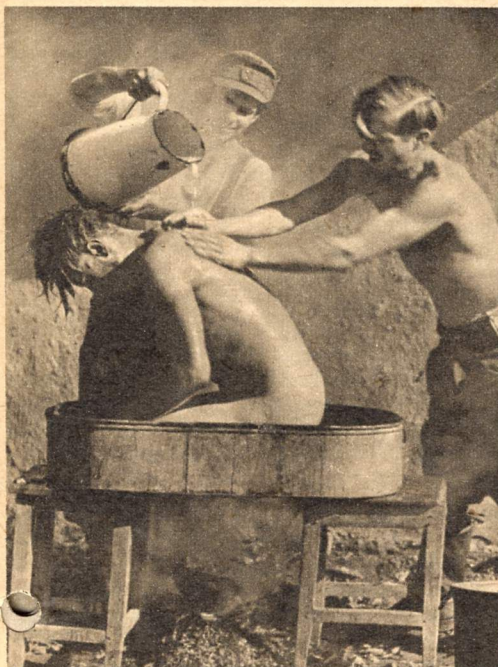
Nun ist es so weit! Der Feind hat in unmittelbarem Anflug auf den Luftschutzort eine bestimmte Entfernung erreicht — ein Druck auf den Knopf — Fliegeralarm! Das Signal wird so frühzeitig gegeben, daß die Zivilbevölkerung noch Zeit hat, ihre eigenen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen und in Ruhe den Luftschutzraum aufzusuchen.





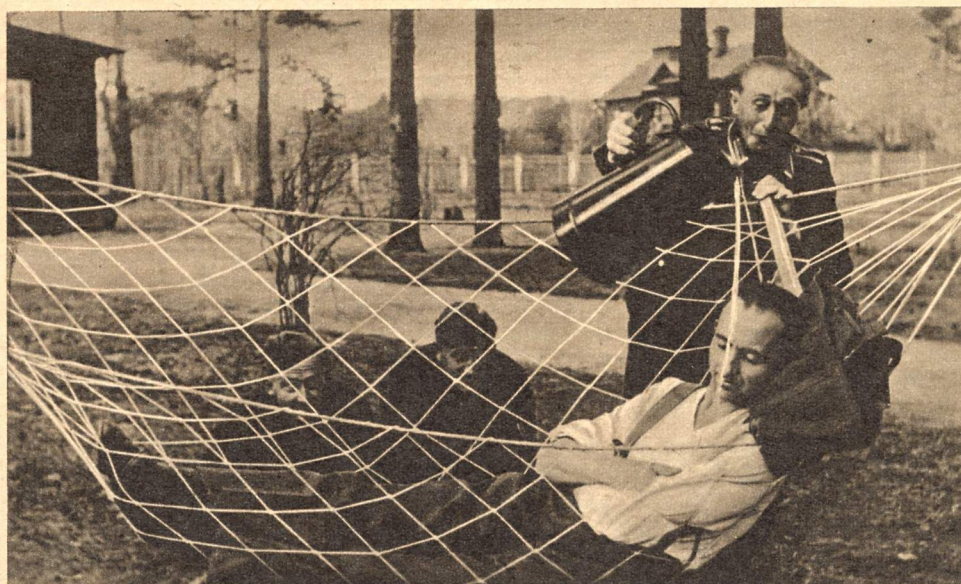
Die Menschheit wird doch immer schlechter  
Der Lebertran war nie Genuß —  
doch schadenfrohes Hohngelächter,  
das ist denn doch zuviel Verdruß!

Raum ist in der kleinsten Wanne  
für zünftigen Soldatendreck.  
Es freut sich hier das Kind im Manne,  
welch Hochgefühl — der Schmutz ist weg!



# Die kleinen Freuden

PK-Aufnahmen Kriegsberichters Andres (PBZ), Etzold, Nusbaumer, Reimers (Sch 3), Langl, Maier (Wb 2).  
Verse Fuatino Bartel



Der Anschlag kündigt Attraktion:  
Ein Kabarett nur für Soldaten!  
Das ist sowas für Vaters Sohn —  
erfrischt den Geist zu neuen Taten

Was es versprach, das hält's Plakat,  
man brachte richt'ge runde Sachen.  
Man bog und krümmt' sich — in der Tat,  
es wackelte der Bauch vor Lachen



Hier hat sich Karl, die  
Stimmungsnudel,  
mal was Besonderes aus-  
gedacht.  
Der Ärmste! — Wie'n  
begoss'ner Pudel  
ist er aus schönstem  
Traum erwacht

Man sagt ja stets: „Wenn  
Kinder spielen,  
dann sind sie ganz be-  
stimmt gesund.  
Man sieht es! Nach dem  
Dienst, dem vielen,  
kommt gern der Landser  
„auf den Hund“





# Weltkampf um Öl

Es war der 21. August 1859, ein Sonntag, an dem der Ruf „Öl! Öl!“ der von da an die Welt durchheilen sollte, zum erstenmal erscholl. Er kam aus dem Munde eines halbwüchsigen Jungen in Titusville in Pennsylvania. Titusville war ein winziger Rastplatz für Holzfäller, und der Junge war der Sohn des Bohrmeisters, der aus purer Langeweile und Neugier — es war ja Sonntag — in das Bohrloch geschaut hatte. Drake, der Besitzer des ersten primitiven Bohrers, kam erst am nächsten Tag zurück; er sah Vater und Sohn an einer schmutzigen Lache Wache halten und erhielt auf seine etwas einfältige Frage, was das wäre, die lakonische Antwort: „Ihr Vermögen!“

Und schon ist das Fieber da. Der Junge rennt in die Mühle, um zu verkünden, daß die monatelange Arbeit des Vaters sich gelohnt habe, die Müllersknechte lassen alles stehen und liegen und kommen mit Fässern und Behältern an, der Müller schwingt sich aufs Pferd, um Land zu kaufen, ein Mann wird gefunden, der einen Wagen, ein Pferd und 28 Fässer hat, und schon ist der erste Abtransport organisiert; unterdessen kaufen die Geldgeber Drakes in New York die Anteile so billig wie möglich wieder in ihre Hand zurück, die Besitzer des Bodens am Oil Creek wissen am nächsten Morgen, was ihr Land plötzlich wert ist. — Hunderte von Malen hat sich in den letzten achtzig Jahren dieser Vorgang fast in der gleichen Form und in der ganzen Welt abgespielt. Es ist wenig bekannt, daß ein Volksdeutscher in den Karpaten schon sechs Jahre zuvor Petroleum gefunden und sogar zu Beleuchtungszwecken verwandt hatte. Der Drohobyczer Bürger Schreiner war im Oktober 1853 in seinem kleinen Häuschen so eingeschneit, daß er zwar Lebensmittel genug, aber kein Öl für seine Lampe mehr hatte. Da entsann er sich an seinen Keller, in dem eine Art Schlammquelle lag, aus der er Stiefelwische zu machen pflegte. Er zog ein paar Fäden aus seiner Baumwollweste, drehte sie zu einem Docht und zündete ihn an. Die erste Petroleumlampe war erfunden!

Und in Rußland? In Baku? Die Kommission, die in den sechziger Jahren von Petersburg aus zur Untersuchung in den Kaukasus geschickt wurde, schrieb wörtlich: „In der Tat fließt hier aus der Erde eine Art Schmutz von dunkler Farbe und üblem Geruch. Ihm einen Wert beizumessen, ist lächerlich, und es ist nur eine nutzlose Geldausgabe, ihn überhaupt weiter zu erforschen. Höchstens kann er dazu verwandt werden, die entsetzlich quietschenden Räder der hiesigen Karren zu schmieren.“

Niemand ahnte damals, daß „der Schmutz von dunkler Farbe und üblem Geruch“ wenige Jahrzehnte später die Börsen aller Länder und die Politik der Großmächte beeinflussen würde. Der Verbrennungsmotor war erfunden, die Technik trat ihren Siegeszug an, der Kapitalismus hatte sich zu seinen extremen Formen entwickelt. Gerade der Kampf um die Ölquellen zeigt

deutlich die Abhängigkeit der Regierungen von den Börsen, den großen Erwerbsgesellschaften. Die Erdölvorkommen lagen zu siebzig v. H. in politisch schwachen und ohnmächtigen Staaten; man brauchte sie gar nicht erst zu erobern, man brauchte nur Geld hinzubringen, man brauchte nur mehr oder minder verschleiert zu bestechen. Lord Fisher, der große Organisator der englischen Flotte, erklärte schon zu Anfang der achtziger Jahre, der Wert einer Flotte könne durch die Verwendung von Erdöl um fünfzig Prozent gesteigert werden. Es ist bezeichnend und läßt mancherlei Schlüsse zu, daß die jetzt ach so eng verbündeten Mächte England und Amerika sofort in eine scharfe Rivalität zueinander traten, als es um Öl ging. Die Rockefeller'sche Standard Oil Company und die von Deterding geführten englisch-holländischen Shell-Konzerne jagten sich die Konzessionen, die Transportmöglichkeiten, die Absatzgebiete ab. Die Engländer waren die Klügeren. Während in USA die Regierung jahrzehntelang im Kampf mit den Petroleumtrusts des eigenen Landes lag, war die englische Regierung so vorgegangen, daß sie sich bei allen internationalen Abmachungen mit englischem Kapital einschob und so eine höchst wirksame Kontrolle auch in den Gebieten gewann, die ihr politisch nicht gehörten. So kam es, daß schon im vorigen Kriege Englands gesamte Erdölindustrie vollständig vom Staate überwacht und verwaltet wurde, und zwar durch die Petroleum Imperial Policy Commission. Churchill hatte 1913 erklärt, die englische Politik ginge darauf aus, die Admiralität — er war damals Erster Lord der Admiralität — zum Eigentümer und unabhängigen Hersteller des von ihr benötigten flüssigen Heizmaterials zu machen.

Es behagte den Engländern gar nicht, daß Deutschland mit dem Bau der Bagdadbahn seine Arme nach den Erdölquellen des Orients ausstreckte, und es war zweifellos der Sinn der englischen Politik, Deutschland ohnmächtig werden zu lassen, um den Rücken freizuhaben für den Ölkrieg gegen Amerika. Zu ihrer eigenen Verwunderung nämlich standen die Amerikaner am Ende des Krieges mit sehr geringen Erdölreserven da — im gleichen Augenblick, da ihr Land zur zweitstärksten Seemacht der Welt aufgerückt war. Die amerikanische Handelsflotte war mit amerikanischem Petroleum allein nicht mehr zu beheizen, während der englische Erdölbankier, Sir Edward Mackay Edgar, 1919 behaupten konnte, England habe alle bekannten, alle möglichen oder wahrscheinlichen Ölfelder außerhalb des Gebietes der USA entweder in Händen oder kontrolliere sie. Unterdessen liefen in Mexiko harmlose Kunstprofessoren und Altertumssammler herum, die in Wirklichkeit außerordentlich gut in der Geologie des Erdöls Bescheid wußten. Die Leute, die angeblich ein altes Standbild des Huitzilipochtli ausgraben wollten, hatten Apparate seltsamer moderner Konstruktion bei sich,

und man bestach einheimische Wüschelrutengänger, angeblich um Arzneipflanzen zu finden. In einem mexikanischen Gesetz des Jahres 1923 heißt es zwar: „Nur Mexikaner von Geburt oder Naturalisierung (!) haben das Recht zur Erwerbung von Land oder zur Erlangung von Konzessionen zu seiner Ausbeutung.“ Aber das Gesetz fährt fort: „Die Nation kann die gleichen Rechte auch an Ausländer verleihen, vorausgesetzt, daß dieselben beim Auswärtigen Amt erklären, daß sie hinsichtlich solchen Eigentums als Mexikaner anzusehen sind!“ Wir wollen nicht verfolgen, wie sich nun ein Kleinkrieg zwischen Mexiko und USA entwickelte; wie der mexikanische Präsident Carranza standhaft blieb, wie sein Nachfolger schwach wurde; interessant ist nur, daß, als im Jahre 1925 der mexikanische Präsident Calles sich wieder stark machte, der amerikanische Staatssekretär Kellogg der mexikanischen Regierung gegenüber erklärte, sie habe sich wegen des ausgesprochenen Verbotes „vor dem Gericht der ganzen Welt zu verantworten“ — eine Ausdrucksweise, die wir zur Genüge kennen...

In Columbien und Venezuela dagegen legten die Engländer die Amerikaner herein: nachdem die USA-Gesellschaften diesen Staaten neunzig Millionen Dollar Anleihen gegeben und weitere sechzig Millionen Dollar dort investiert hatten, schnappte der britische Ober-Yates im Jahre 1927 eine Monopolkonzession, die ihm „die vollständige Prüfung, Erforschung und Ausbeutung der reservierten Gebiete“ sicherte, und Amerika hatte das Nachsehen.

Hätten die großen, gesunden, harten ersten Sultane des Türkenreiches gesehen, wie ein halbes Jahrtausend später im Vorderen Orient um des Öls willen Länder verschachert, gestrichen und neugegründet wurden — sie wären rot geworden vor Scham. König Feisal von Irak hatte schon im Jahre 1922 gelobt, sich nur englischer Ratgeber zu bedienen, und England war es natürlich, das den Scheck bezahlte, womit jener — laut Genfer Abmachung! — die Türken für die Abtretung der Ölfelder in Mossul entschädigte. England erhielt für 25 Jahre das Mandat über sein Königreich, und siehe da, mit einem Schlage war England äußerst großmächtig und stellte die innere und äußere Unabhängigkeit des Königreichs, die vorher nur pro forma bestand, her. Und Rußland? Die Sowjets hatten die Erdölproduktion „nationalisiert“; die Konkurrenz des russischen Öls war schon 1922 auf dem Weltmarkt spürbar. Welch prächtige Gelegenheit, vom Kampf zwischen Engländern und Amerikanern zu profitieren, indem man die Preisunterbot! Als Deterding im Jahre 1927 einen amerikanischen Boykott des russischen Erdöls durchsetzen wollte, hatten die kapitalistischen Gruppen nicht genügend „Gemeinschaftssinn“, seinen Vorschlägen zu folgen. Die heute so treulich Verbündeten lagen einander wechselseitig in den Haaren, und während man sich darum zankte, wer denn nun eigentlich an die osteuropäischen Schätze herandränge, sorgten die Sowjets dafür, daß keiner von beiden Fuß fassen konnte. Im vorigen Kriege stieg die Erdölförderung in den Vereinigten Staaten fast um 50 v. H. Wenn die Geschäftsleute der Wallstreet geglaubt haben, es gäbe in diesem Kriege wieder ein ähnliches Geschäft zu machen, so haben sie sich gründlich getäuscht. Die Förderung ist nur um 4 v. H. gestiegen, und seit 1940 bereits ist in USA ein fühlbarer Ölmangel eingetreten! Fast neun Zehntel des Öls wird nämlich vom amerikanischen Westen und aus Südamerika auf Küstentankern verschifft; unsere Unterseeboote sorgen dafür, daß sich diese Flotte verdammt rasch verkleinert, und von der großen Ölleitung über Land von Texas nach Philadelphia hört man auch nicht mehr viel. Die Förderung in Mexiko und Columbien ist sogar zurückgegangen, Südamerika kann längst nicht mehr in genügendem Maße beliefert werden, und die den Holländern gestohlenen Raffinerien in Curacao sowie die zweitgrößte Raffinerie der Welt in Aruba sind durch unsere U-Boote schon vor mehr als einem Jahre schwer beschädigt worden.

Was aber die Ölförderung in Vorderasien angeht, so kann man sie schlechterdings als katastrophal bezeichnen. Nicht wir, sondern die Amerikaner geben an, daß die Förderung in Irak von 4,1 Mill. Tonnen im







Ein fast unübersehbarer Wald von Bohrtürmen erhebt sich aus dem Petroleumfeld bei Yenangyoung in Burma. Bereits wenige Monate nach dem Beginn der Feindseligkeiten in Ostasien waren die reichen Erdölfelder aus den einstigen britischen, amerikanischen und niederländischen Besitzungen in japanischer Hand. Mit einem Schlag versiegte hier der Quell des „flüssigen Goldes“ für die Feindmächte. Australien muß heute über viele Tausende von Meilen entfernt von San Francisco aus mit dem notwendigen Treibstoff versorgt werden, und auf recht gefährlichen Wegen

Kartenzeichnung Trester, Aufnahme Scherl-Bilderdienst

Jahre 1939 auf 1,4 Millionen im Jahre 1941 zurückgegangen ist. Schuld daran sind die von den Engländern selbst geschaffenen politischen Verhältnisse, schuld daran ist, daß die islamischen Völker sich nicht mehr als Ausbeutungsobjekte einer imperialistischen Politik mißbrauchen lassen. Die Engländer selbst legten in unbegreiflicher Kurzsichtigkeit monatelang den französischen Strang der Pipe Line still, die Raffinerien in Haifa sind verschiedentlich von italienischen und deutschen Flugzeugen beschädigt worden, vor allem aber wurden die durch die Wüste führenden Rohrleitungen immer wieder von den Arabern gesprengt. Auch im Ölgebiet des Iran reißt die Kette von Sabotageakten nicht ab, seitdem gegen den Willen der Bevölkerung die britisch-bolschewistische Besetzung durchgeführt wurde. Hier verschlimmern sich die Zustände von Tag zu Tag, nicht nur für die Sowjets, sondern auch für die Engländer, die zudem die doppelte Anzahl von Schiffen benötigen würden, wenn sie die Reste der mageren Ausbeute um das Kap herum verschifften wollten. Das gilt auch für die englische Förderung am Persischen Golf und auf den Bahrein-Inseln. Und der Ferne Osten? Japan hat in den letzten Jahren vor dem Kriege 5 Mill. Tonnen Erdöl eingeführt, aber nur zwei Drittel davon verbraucht und sich auf diese Weise eine stattliche Ölreserve geschaffen. Diese Reserve brauchte überhaupt nicht angetastet zu werden: denn bereits wenige Monate nach dem Beginn der Feindseligkeiten in Ostasien waren alle ostasiatischen Erdölgebiete in japanischer Hand; sie decken den japanischen Friedensbedarf nicht nur doppelt, sondern dreifach. Australien muß heute von San Francisco aus mit Benzin versorgt werden — weit dafür überhaupt noch eine Tankerflotte zur Verfügung steht.

Immer wieder taucht das Alarmerücht auf, die Erdölvorräte der Welt könnten in absehbarer Zeit erschöpft sein; man rechnet mit nahen Zeitpunkten, mit 60, mit 30, ja mit 15 Jahren. An sich sind solche Befürchtungen nicht unbegründet. Seltsamerweise ist die Entstehung des Erdöls bis heute noch nicht geklärt, und es ist gut möglich, daß eines Tages der letzte Tropfen aus dem letzten Tank geflossen ist, ohne daß man weiß, was man eigentlich verbraucht. Ganz gleich, ob man annehmen will, daß es pflanzliche oder tierische Reste oder beides sind, die unter mehr oder minder hohem Druck in größeren oder geringeren Tiefen der Erdkruste ganz besondere, langsamere oder schnellere Stadien der Verfaulung oder der chemischen Umsetzung durchlaufen haben — sicher ist, daß dieser komplizierte Vorgang nur unter ganz besonderen Verhältnissen sich an eben nicht sehr zahlreichen Stellen der Erde hat entwickeln können. Aber im allgemeinen hat man die gesamten Vorräte der Erde doch bei weitem unterschätzt. Im Jahre 1914 schätzte man die amerikanischen Vorräte auf sechs Milliarden Faß. Sie waren 1926 verbraucht. Aber das Öl lief weiter, und man schätzte noch einmal auf sechs Milliarden. Von 1926 bis heute wurden aber erneut fünfzehn Milliarden Faß geschöpft, und es ist nicht unmöglich, daß noch große Quellen in bis heute kaum untersuchten Gebieten, zum Beispiel in China, liegen. Gleichwohl kann man annehmen, daß im Bereich der nächsten Generationen eine immer steigende Verknappung des kostbaren Stoffes endgültig eintreten muß. Es mutet wie eine Ironie des Schicksals an, daß gerade in dem Lande, das an dem Ölreichtum der Welt bisher am geringsten beteiligt war, die entscheidenden Erfindungen zur Anwendung dieses Rohstoffes gemacht wurden: der Benzinmotor und der Dieselmotor sind deutsche Erfindungen! Deutsche Forscher sind es aber auch, die zuerst den Weg der synthetischen Mineralölerzeugung und der Kohleverflüssigung beschritten haben. Während die plutokratischen Mächte den Erdball mit Blut und Tränen überzogen haben, um möglichst mühelos den „Schmutz von dunkler Farbe und üblem Geruch“ abschöpfen zu können, hat die deutsche Wissenschaft nach friedlichen Mitteln gesucht, um Treibstoff zu gewinnen. Und während die anderen Staaten jenen ersten Müllersknechten von Titusville gleichen, die sich um die ersten Öleimer raufen, hat das deutsche Volk die friedlichen Möglichkeiten der Ölgewinnung erforscht und erprobt. Und europäisches Öl ist es, mit dem unsere U-Boote und Flieger die Raffinerien unserer Feinde zerstören und ihre Öltransporte auf den Meeresgrund schicken.

## DAS IST DIE HOCHSTE RELIGION, ZU SIEGEN ODER ZU STERBEN FÜR GERECHTIGKEIT UND WÄHRHEIT

ERNST MORITZ ARNDT

In dankbarer Würdigung seines heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer dem Oberleutnant Theodor Nordmann, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, als 214. Soldaten der deutschen Wehrmacht das

EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES



Oberleutnant NORDMANN



Major KUSATZ †

Hauptmann KÖHNE

Hptm. Heinz FISCHER †

Hptm. GRÖZINGER

## WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Major Kusatz, Staffelführer in einer Aufklärungsstaffel, hat auf einem Sondergebiet der Aufklärung bahnbrechend gewirkt. Er starb Ende Oktober 1942 den Fliegertod. — Hauptmann Köhne, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, hat an fast allen Fronten in 200 Einsätzen mit Schneid und Kühnheit die Unterlagen für den Einsatz seines eigenen Geschwaders und anderer Verbände erbracht. — Hauptmann Heinz Fischer, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, hat sich auf 485 Flügen gegen Malta, Kreta und die Sowjetunion immer wieder hervorgetan. Ende Oktober 1942 ist er vor dem Feind geblieben. — Hauptmann Grözing, Staffelführer in einem Kampfgeschwader, richtete u. a. bei 78 Angriffen auf Bahnhöfe an der Sowjetunion große Zerstörungen an. — Hauptmann Putzka, Staffelführer einer Fernaufklärungsstaffel, bewies auf fast allen Kriegsschauplätzen in über 200 Fernaufklärungsfügen ein Höchstmaß an Tapferkeit, Einsatzbereitschaft und fliegerischem Können. — Oberleutnant Goetz, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, bewährte sich besonders bei der Niederhaltung der Inselfestung Malta. In harten Luftkämpfen schoß er 40 feindliche Flugzeuge ab. — Oberleutnant Reusch, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, vernichtete während der harten Winterkämpfe 1942 an der Ostfront drei Batterien und sieben Flakstellungen, zerstörte 17 Panzer und erzielte zahllose Volltreffer in Kolonnen und Stellungen. — Leutnant Weissenberger errang als Flugzeugführer in einem Zerstörerverband 23, als Jagdflieger 15 Luftsiege. — Leutnant Fitzner, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, erzielte in den Kämpfen um Sewastopol und Stalingrad, besonders im Kampf gegen feindliche Panzer, große Erfolge. — Leutnant Brocke, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat im Kampf gegen die Sowjetunion in zahlreichen Luftkämpfen 41 Flugzeuge, darunter elf mehrmotorige Bomber, abgeschossen. Am 15. 9. 1942 fiel er im Luftkampf, nachdem er vorher vier Luftsiege errungen hatte. — Stabsfeldwebel Jauernick, in einem Sturzkampfgeschwader, erzielte bei Durchführung von Sonderaufträgen Erfolge von wichtiger operativer Bedeutung. — Oberfeldwebel Franke, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat in harten Luftkämpfen gegen eine meist zahlenmäßige Überlegenheit 89 Luftsiege errungen. — Oberfeldwebel Lipp, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, erzielte an der Ostfront große Erfolge bei der Bekämpfung von Brücken, Schiffszielen und gegen die feindliche Versorgung, die sich entscheidend auf die Kampfhandlungen auswirkten. — Oberfeldwebel Heiner, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, gelang es u. a., in nächtlichen Luftkämpfen elf feindliche, in der Hauptsache viermotorige Flugzeuge abzuschießen. — Oberfeldwebel Engfer, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß 82 feindliche Flugzeuge ab. — Gefreiter Berner, Richtkanonier in einem Flakregiment, hat sich in den harten Kämpfen der Panzerarmee Nordafrika als besonders tapferer Soldat hervorrangend bewährt.

Aufnahmen Scherl OKW (12), Oit-Albrecht (1), Privat (4)



Hauptmann PUTZKA

Oberleutnant GOETZ



Oberleutnant REUSCH

Leutnant WEISSENBERGER



Leutnant FITZNER

Leutnant BROCKE †



Stabsfw. JAUERNICK

Oberfeldwebel FRANKE



Oberfeldwebel LIPP

Oberfeldwebel HEINER

Feldwebel ENGFER

Gefreiter BERNER



# Landung im „Sack“

## Erlebnisbericht eines Transportfliegers

Von Leutnant KOEDITZ



Leutnant Koeditz

Der Verfasser unseres Berichtes erhielt im Dezember 1942 in Anerkennung seiner großen Leistungen als Transportflieger das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes  
Aufn. Scherl-OKW

**E**insatzbesprechung! Es muß schon etwas Besonderes sein, denn der Kommandeur verzichtet auf die übliche Meldung und legt gleich los. Wir sollen morgen früh in den „Sack“ einfliegen, in dem unsere Kameraden seit einiger Zeit vom Feind eingeschlossen liegen — Munition und Verpflegung müssen hingebracht und Verwundete abgeholt werden. Drei Maschinen! Start morgen früh sieben Uhr. Und der Kommandeur wartet gar nicht erst freiwillige Meldungen zu diesem Einsatz ab. Er bestimmt den und den und den. „Ne, Rückert, Sie waren beim letztenmal dabei. Andere wollen auch mal ran!“ Hauptsache — denke ich mir — du bist dabei! —

Um sechs Uhr früh, eine Stunde vor dem Start, trete ich aus dem Blockhaus und, wie das in solchen Fällen zu gehen pflegt, mir schlägt ein Wetter entgegen, wie ich es mir für meinen Auftrag nicht schlechter und ungünstiger denken kann: der Sturm wirft mir den Schnee wie mit einer Sandstreichschaufel ins Gesicht, und selbst wenn man die Augen krampfhaft dagegen aufreißt, kann man nur feststellen, daß man dennoch nichts sieht. Mühsam stapfe ich bis zu meinem Flugzeug. Unsere braven Männer vom Bodendienst sind eben dabei, die Motore vorzuwärmen, die bei dieser Hundekälte nicht anspringen wollen; der Kommandeur, im Schneetreiben erst nach einiger Zeit zu erkennen, arbeitet mitten unter ihnen und hilft mit, die Motore durchzudrehen.

Von den drei eingesetzten Maschinen startete ich als letzter; die Sicht war so schlecht, daß ich, wie ich auf Kurs ging, von den beiden Kameraden überhaupt nichts mehr sah. Im Tiefstflug überflogen wir das sowjetische Land, jeder Bodenerhebung und Vertiefung folgten wir, und wenn im Schneesturm als graues Gespenst ein Baumschatten auf uns zuflog, hoben wir nur die linke oder rechte Tragfläche kurz an und umgingen das Hindernis. Es war kein Spaß, dieses Bodenfliegen bei solchem Wetter, aber wir waren auf diese Weise für die feindlichen Jäger unsichtbar und boten der Bodenabwehr nur auf kürzeste Zeit ein Ziel.

Ein Blick auf die Uhr: Wir fliegen seit einer und drei viertel Stunden und müßten nach meiner Berechnung die sowjetischen Linien bald erreicht haben. Ich spähe angestrengt nach unten, das Wetter klärt sich etwas auf. Und da sehe ich plötzlich links unter mir Stellungen, Gräben, Löcher. Das müssen die Sowjets sein! Ich klemme den Zeiss ans Auge; jawohl, ich kann, wenn auch verschleiert, die Uniformen erkennen. Die Überraschung war also gelungen, kein Schuß ist gefallen, und wir sind schon drüber weg. Und da weiter vorn liegen auch schon unsere eigenen Stellungen im „Sack“. Nun brauchen wir nur noch das Dorf L. zu

entdecken, in dessen Umgebung sich der Landeplatz befinden soll. Aber inzwischen erkenne ich unten die beiden Maschinen der Kameraden, die vor mir gelandet sind.

Aber was ist das? Durch das Glas sehe ich deutlich: die eine Ju liegt auf der Seite und rings um sie springen Schneefontänen hoch; der Feind beschießt also den Platz mit Artillerie. Die andere Ju setzt eben zum Start an und kommt vom Boden frei. Ich drücke nun mein Flugzeug und setze in direktem Anflug zur Landung an, die auch glatt gelingt. Das Flugzeug rollt noch, da springen die Schneefontänen dicht bei meiner Maschine auf; der Feind hat es also jetzt auf mein Flugzeug abgesehen. Um ihm kein gutes Ziel zu geben, rolle ich mit der Maschine weiter und lasse gleichzeitig ausladen. Die Besatzung wirft ab, was die Arme hergeben. Da der Schnee Widerstand leistet, muß ich im Weiterrollen die Motore fast auf Vollgas laufen lassen und erzeuge dadurch eine Schneewolke, die dem Feind die Sicht nimmt. Nun habe ich mit dem Flugzeug den Platz erreicht, wo die Verwundeten eingeladen werden sollen. So schnell wie möglich wird das geschafft, außerdem steigt die Besatzung der zerschossenen Maschine zu; wir haben schwere Überfracht.

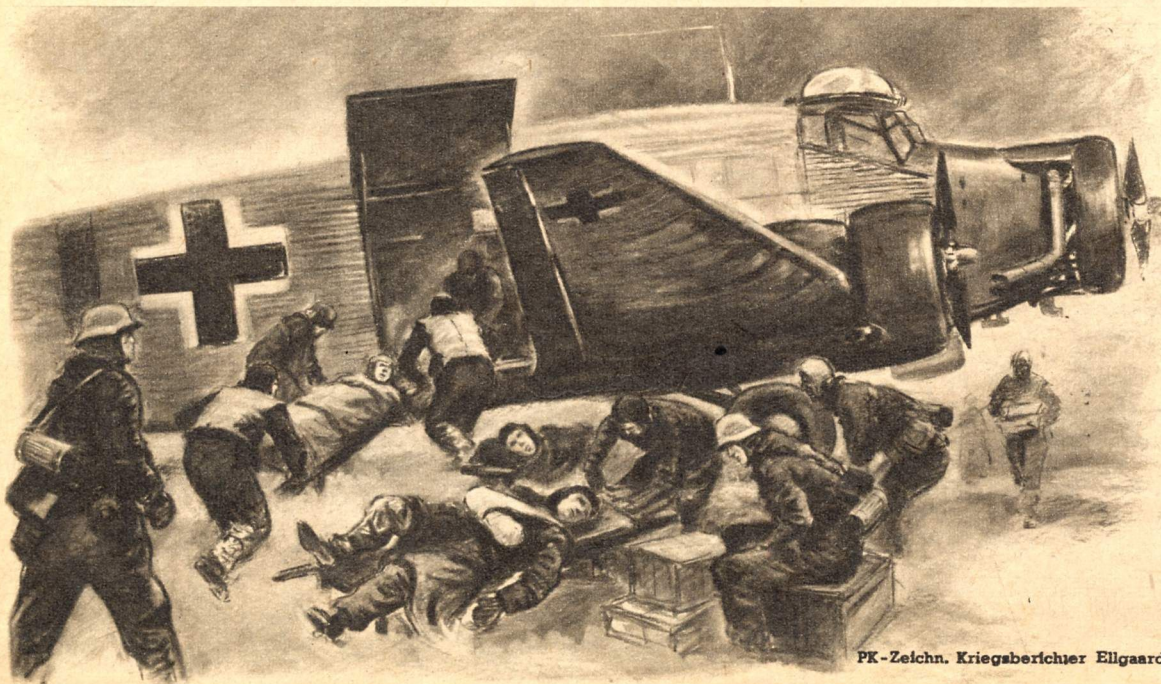
Ich entschlief mich trotzdem zum Start, gebe Vollgas, komme aber infolge des Rückenwinds nicht vom Boden frei. Kurze Wendung. Jetzt muß es gelingen, denn ich stehe nun gegen den Wind. Die Einschläge liegen jetzt wieder ganz nah; schnell die Pule hinein, und mit Vollgas rollt wieder meine überbelastete Ju. Am Ende des Platzes hebt sie gerade ab, und ich denke schon, ich habe es geschafft, da braust eine Schneefontäne vor der Mitte hoch, ein Stoß geht durch die Maschine und sofort sackt sie durch. Ich bekomme Bodenberührung, ein kurzer Ruck, und die Ju liegt wieder unten. Der Aufschlag war schwach, niemandem ist etwas passiert, auch den Verwundeten nicht. Ich steige aus und stelle fest, daß das Flugzeug mit dem Fahrwerk in eine Schneewehe geraten ist. Da das Gelände an dieser Stelle abfiel, waren wir vom Feind nicht mehr eingesehen und wurden daher auch nicht mehr beschossen. Vom Dorf aus hatte man meine Notlandung beobachtet; es kamen Panjerschlitten angefahren, auf denen die Verwundeten zurücktransportiert wurden. Wir selber blieben mit den Besatzungen bei unserer Maschine und wollten versuchen, ob wir sie freibekommen konnten. Bis an den Rumpf steckte sie im Schnee. Mit vereinten Kräften hätten wir sie schon ausbuddeln können, aber was war damit schon geholfen; mit dem Motor, der uns übrigblieb, konnten wir nicht mehr hoch. So setzten wir uns in den Windschatten der zerstörten Maschine, teilten uns brüderlich in das mitgebrachte Frühstück

und machten uns weiter keine Sorgen, denn wir wußten, daß die zurückgefliegenen Kameraden über unsere Lage Bericht erstatten und uns bald herausholen würden. Unterdessen näherten sich wieder zwei Panjerschlitten, die uns ins Dorf holen sollten. Auf dem Weg zum Dorf mußten wir über eine kleine Anhöhe

weg, die vom Feind eingesehen war. Kaum hatten wir die Höhe erreicht, da erhob sich ein wildes Feuer. Flach in die Schlitten gelegt, sausten wir in halsbrecherischer Fahrt dem Dorf zu und erreichten es auch ohne Verluste. An unsere Maschine konnten wir im Lauf des Nachmittags nicht mehr heran, der Feind hielt diesen Abschnitt unter starkem Feuer. Der Abend kam und noch kein Einsatz durch die Kameraden. In der Nacht wurden wir durch Lärm aufgeschreckt; wiederum sollten zwanzig Verwundete in der kleinen Scheune untergebracht werden. Wir rückten so eng wie möglich zusammen, um ihnen Platz zu machen. An Schlaf war natürlich nicht mehr zu denken.

Am nächsten Morgen nahm ich mir einen Panjerschlitten, um mit meiner Besatzung zur Maschine zu fahren. Unterwegs kam ich vom Weg ab; ein Posten hielt mich an. Er erklärte, von hier aus sähen die Sowjets den Platz und das Gelände ein und könnten uns unter Feuer halten. Wir hielten uns in Deckung eines nahen Gestrüpps. Mit Hilfe des Glases konnte ich von hier aus die feindlichen Stellungen gut beobachten. Ich stellte dabei fest, daß, wenn Stukas diese feindlichen Stellungen niederhielten, ein Landen und Starten im „Sack“ leicht möglich war. Dann kehrte ich mit meiner Besatzung um und fand auch bald den Weg von gestern wieder. Unbehelligt kamen wir an unser Flugzeug heran. Aber es war nun völlig zerstört; in der Nacht waren Sowjets hier gewesen. Während wir noch bei dem Wrack standen, hörten wir aus der Luft das vertraute Motorengeräusch einer Ju. „Die Kameraden!“ rief ich, „auf zum Flugplatz!“ Mit dem Schlitten kamen wir gerade noch hin, dann setzte ein tolles Feuer ein, hauptsächlich von Granatwerfern. In kurzen Sprüngen arbeiteten wir uns durch den Schnee der jetzt gelandeten Maschine entgegen. Das feindliche Feuer hatte sich nun auf das Flugzeug zu verlegt. Keuchend, mit letzter Kraft erreichte ich die Maschine zuerst. Die Besatzung war ausgestiegen; man hatte aus dem Dorf die Verwundeten herangebracht, und wir halfen nun alle mit an ihrer Bergung und Unterbringung. Die andere Besatzung mußte zurückbleiben, wir wollten nicht denselben Fehler zum zweitenmal begehen und das Flugzeug überladen. Ich versprach ihnen, sie mit einer anderen Maschine abzuholen. Jetzt war höchste Zeit; das feindliche Feuer näherte sich uns in bedenklicher Weise. Glücklicherweise kamen wir vom Boden frei.

Im Fliegerhorst machte ich sofort dem Kommandeur Meldung und bat mir die Maschine des Feldwebels X. aus, um die zurückgelassenen Kameraden zu holen; der Feldwebel aber wollte diesen Flug selbst ausführen. Ich erklärte dem Kommandeur die Lage und bat ihn, Stuka anzufordern, die die mir bekannte sowjetische Stellung niederhalten sollten. Unter diesen Umständen glaubte ich für den Erfolg einstehen zu können; ich selber wollte als Beobachter und Einweiser mitfliegen. Eine Stunde später starteten wir bereits mit zwei Maschinen, um aus dem Dorf L. die noch übrigen Verwundeten und unsere zurückgebliebene Besatzung herauszuholen. An die feindlichen Stellungen kamen wir gut heran und mein Plan gelang ausgezeichnet. Während die Stukas den Feind niederhielten, landeten wir, ohne beschossen zu werden, im „Sack“. Die Verwundeten wurden eingeladen, die zurückgelassene Besatzung stieg ein, der Start ging glatt vonstatten, und nach zweistündigem Flug erreichten wir den Einsatzhafen. Es war wieder einmal Grund zu „feiern“.



PK-Zeichn. Kriegsberichtler Ellgaard

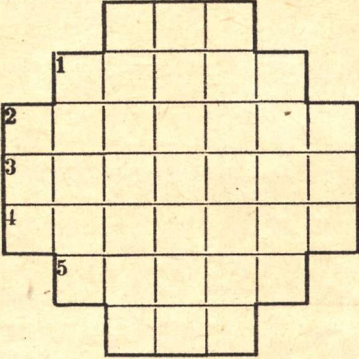


# Kopfzerbrechen *zum* Zeitvertreib

## Der Obstgarten

In einem Aufsatz über seinen Garten schrieb der kleine Fritz: Hinter unserem Haus haben wir unseren Obstgarten. Darin stehen Kirschbäume, Apfelbäume und Pflaumenbäume. Wir haben doppelt so viel Kirschbäume wie Apfelbäume und 3 Pflaumenbäume weniger als Kirschbäume. Im letzten Winter ist uns ein Baum erfroren, sonst hätten wir gleich viel Apfel- und Pflaumenbäume. Wieviel Bäume jeder Art stehen im Garten, und was für ein Baum ist erfroren? 56271

## Magische Figur



a a, b b b b b, c, e e e e e e e, g, i i, k k,  
m, n n n n n n, o o, r r, t t t t

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, waagrecht und senkrecht die gleichen Wörter folgender Bedeutung: 1 italienischer Kurort, 2 Zierpflanze, 3 Berg in Mitteldeutschland, 4 Festmahl, 5 Fehlschlag. 55349

## Silbenrätsel

a — be — be — che — del — en — ge — hau — heid  
— i — ich — lach — lan — ler — marck — mon —  
neh — neu — rung — se — sis — tau — te — tros  
Aus vorstehenden 24 Silben sind 10 Wörter zu bilden,  
deren erste und dritte Buchstaben, beide von oben  
nach unten gelesen, einen Pionier der Luftfahrt und

einen Kampfflieger des ersten Weltkrieges nennen.  
1 Singvogel, 2 ägyptische Göttin, 3 Hühnervogel,  
4 Schleichkatze, 5 Schwimmvogel, 6 Landschaftsform,  
7 starkes Tau, 8 Getreide, 9 weiblicher Vorname, 10 Ort  
in Westflandern.

## Morsezeichenrätsel

$$\begin{array}{ccccccc} - & . & g & . / . - & r / n .. - & . r - & . g . n / . - - , r / \\ & & g . - - / . - / n .. / - . / - & . g . n / \end{array}$$

. bedeutet einen Vokal, — einen Konsonanten.  
Zur Erleichterung sind g, n und r bereits eingesetzt. An  
Konsonanten sind noch enthalten:

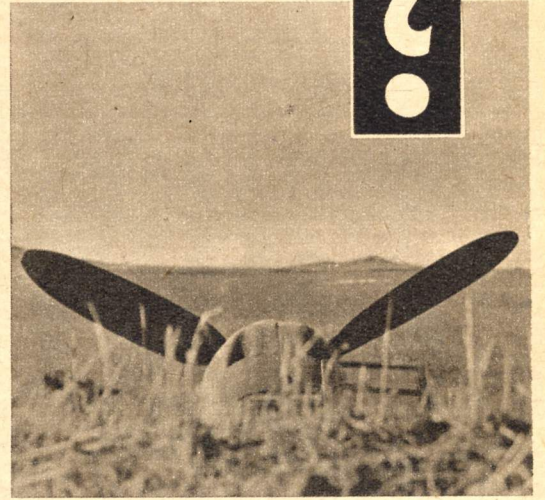
d d, l l, m m, s s, t, w, z

Richtig ergänzt nennen die Buchstaben, in gegebener Reihenfolge gelesen, ein Wort von Dehmel. 56058

## Auflösungen

**Magische Figur:** 1 Meran, 2 Begonie, 3 Brocken, 4 Bankett, 4 Apfel- und 5 Pflaumenbaumseim.  
**Silbenteile:** 1 Lerche, 2 Irls, 3 Lachtaube, 4 Lehnemum, 5 Rute, 6 Nehrung, 7 Trosse, 8 Haler, 9 Adelheid, 10 Lange-mack, — Lilienthal; Richefouen.  
**Morosechischteil:** Siege oder Niederlagen: Immer gilt es, neu zu wagen.  
**Erstarrteil:** Mutter, Linte, Olive, Olive, Olive, Olive, Olive, Olive, Olive, Mutter, Kraft, — Tiesangit.  
**Gerdich, Helde, Wurt, Kraft, — Tiesangit.**

*das*



PK-Aufnahme Kriegsberichterstatter Jütte (Wb)

Eine Heuschrecke im Gras? — Ein unbekanntes Fabelwesen aus den weiten Steppen des Orients? — Nein, sondern ganz einfach das Gesicht einer Me 109, die zum Schutz gegen Splitterwirkung in eine Erdgrube gestellt wurde und nur noch mit zwei Blättern der Luftschraube und der „Schwanz“ über die Grabstirnleuchte

## Ersatzrätsel

Muster — Linse — Oliva — Haft — Spitz — Tresse —  
Orkan — Gesicht — Herde — Wurm — Kraut

Vorstehende Wörter sind durch Änderung je eines Buchstabens in Wörter anderer Bedeutung zu verwandeln. Die neuen Buchstaben bedeuten, aneinander gereiht, eine fliegerische Maßnahme. 56017



## Wann sind die Zähne am meisten gefährdet?

In der Kindheit beim Milchgebiss, zur Zeit der Geschlechtsreife bis zum 20. Lebensjahr, während der Schwangerschaft und in den Wechseljahren. Die Zähne sind also immer dann besonders anfällig, wenn sich im Körper große Umwandlungen vollziehen. Verlangen Sie kostenlos die Aufklärungsschrift „Gesundheit ist kein Zufall“ von der Chlorodont-Fabrik, Dresden N 6.



## Kleiner Mann - was tun?

Wenn's mal „danebengeht“, weiß er: H a n s a plast-elastisch verbindet im Nu blutstillend und hochbakterizid. Und die Q-u-e-r-elastizität hält Wundränder klammerartig zusammen.

# *hansaplast* hilft heilen!



**Jeder weiß,  worauf es jetzt ankommt**

und da muß es im Haushalt zunächst ohne Dr. Thompson's Schwan-Pulver und ohne das Bohnerwachs SeiFIX gehen, durch sorgfältigeres Einweichen der Wäsche und häufigeres Aufwischen der Fußböden.

Ihre Schuhe können Sie weiter in gewohnter Weise mit Pilo pflegen. Pilo gibt Glanz und lange Lebensdauer. Hauchdünn genügt.

# Steckbrief

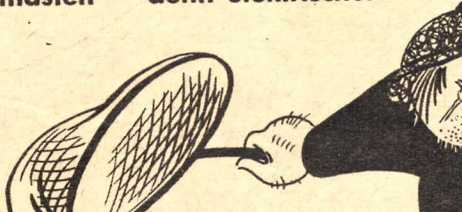


Ein Bösewicht, auf den jeder besonders scharf achten muß, ist

## Kohlenklau

Überall, wo wertvolle Kohle, Strom und Gas vergeudet werden, hat er die Hände im Spiel. Indem er unsere Gedankenlosigkeit und Nachlässigkeit ausnützt, gefährdet er die Kriegswirtschaft, z. B. den Bau von Kriegsschiffen zum Kampf gegen England und Amerika.

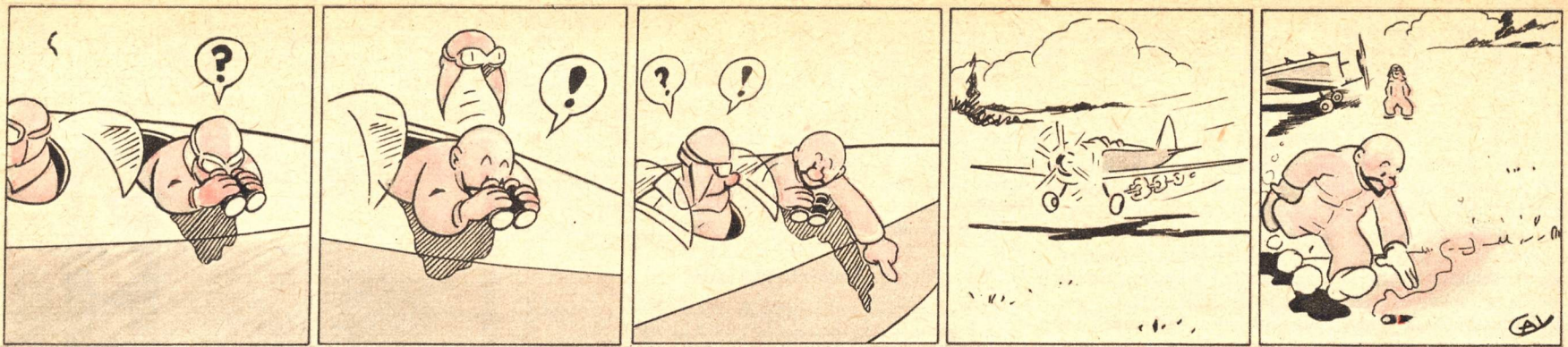
**Wenn nur jeder fünfundachtzigste stromversorgte Haushalt während der sechs Heizmonate täglich eine Stunde lang einen elektrischen Strahl-  
ofen von 1000 Watt ohne dringendste Notwendigkeit benützt, so ergibt  
das einen Gesamt-Stromverbrauch von rund 50 Millionen Kilowatt-  
stunden. Da kann „Kohlenklau“ sich mästen — denn elektrischer  
Strom wird meist mit Kohle erzeugt.  
Die verlorene Kohlenmenge würde  
ausreichen, um der deutschen  
Kriegsflotte einen neuen Kreuzer  
zu liefern! Darum paßt auf und  
denkt daran:**



*Faßt „Kohlenklau“,  
wo ihr ihn findet!*

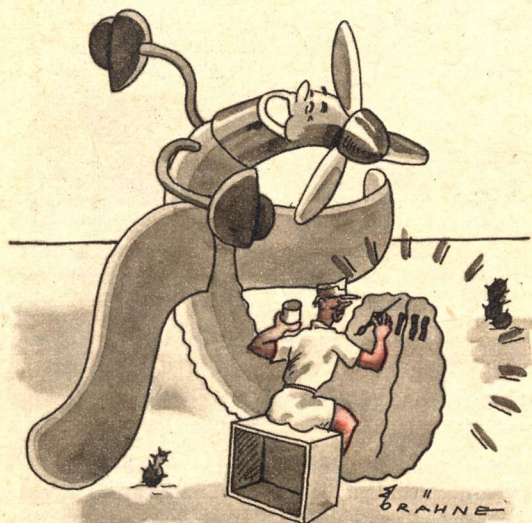






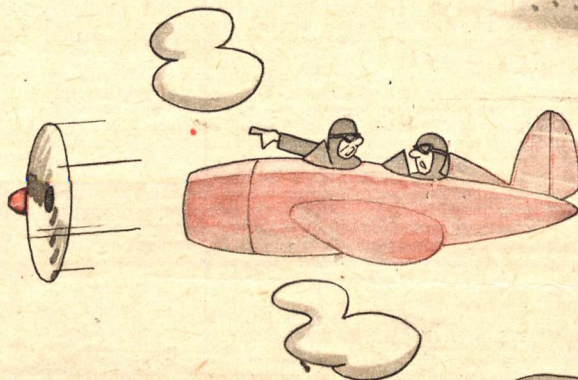
ADOLARS LUFTIGE ABENTEUER: Der Zigarrenstummel

# MIXED PICKLES

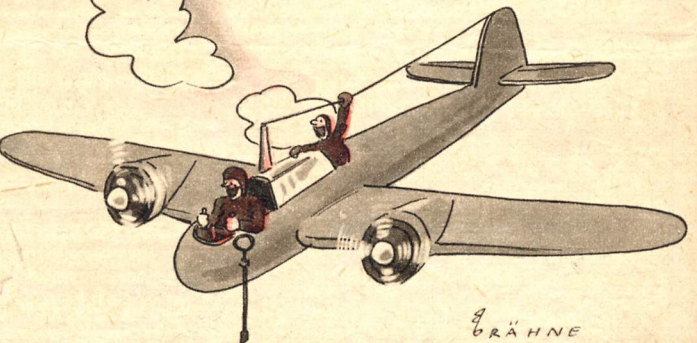


„Wenn das Luder bloß nicht so kitzlig wäre...“

Zeichnungen Brähne (3),  
Jeannin (3), Martin (Kannenberg)



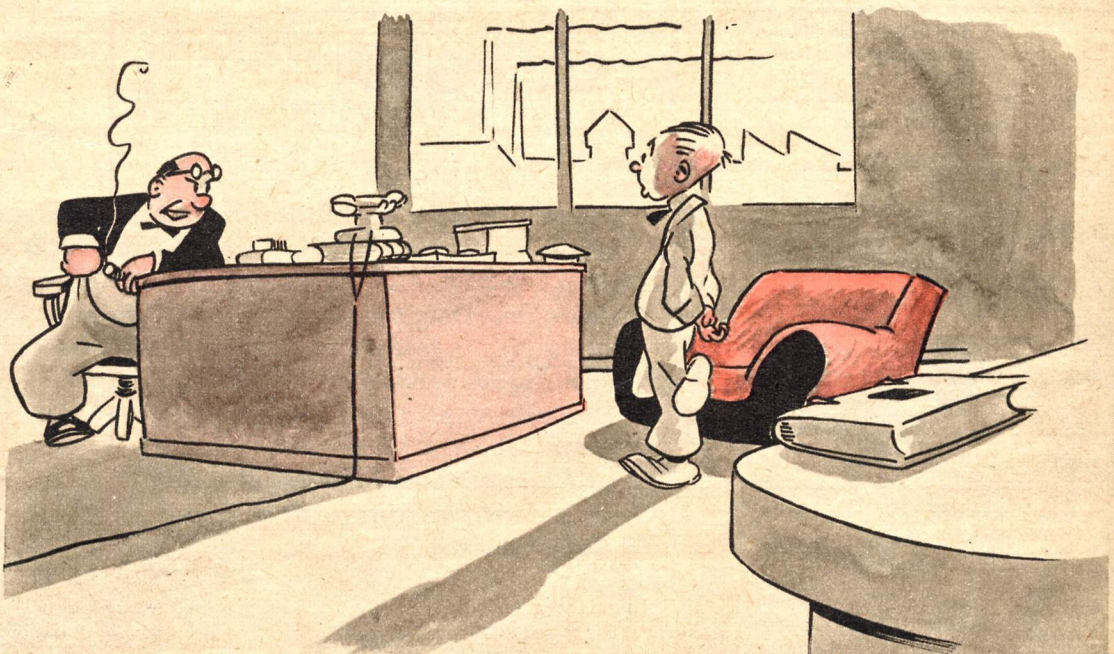
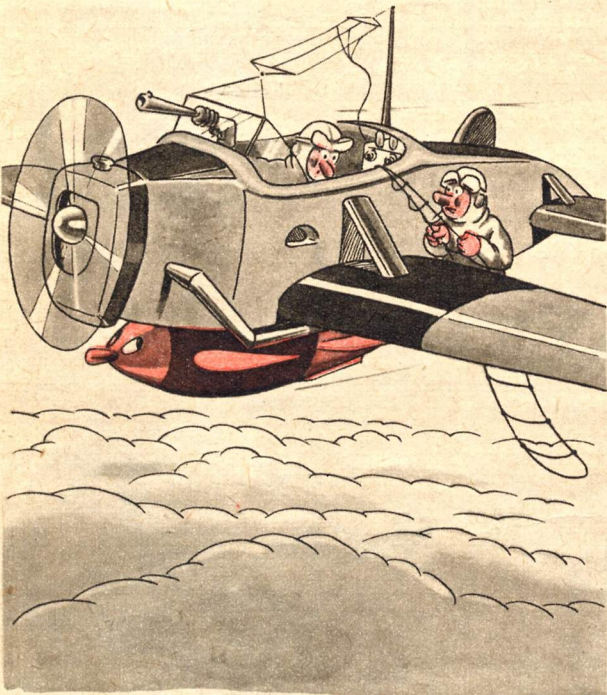
„Siehste, jetzt haste zuviel Gas gegeben!“



Die Besatzung war früher bei der Straßenbahn...

Die Bombe. „Kein Wunder, daß der Apparat so schwer ist, man hat uns unten etwas angehängt!“

Unten: „Sie wollen morgen frei haben? Sicher ist etwas mit Ihrer Großmutter passiert, nicht wahr?“ — „Ja — äh — sie macht morgen ihren ersten Fallschirmabsprung!“



Der ADLER erscheint 14tägig. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 2 bzw. 3 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren. Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, z. Zt. Wehrmacht. Stellvertreter Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Preisliste 14. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammelnummer Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 2 809 74

... und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front