

Landesverteidigung und Wehrpolitik

Schla

Die nationalsozialistische Schule im Dienste der Wehrerziehung

Von Hermann Rieglmeyer

Wehrhaftmachung und Jugendertüchtigung stehen in engem Zusammenhang, ja man könnte sagen, sie sind ein und dasselbe. Jede echte und rechte Jugendertüchtigung, nach dem bekannten Wort „vom Kindergarten bis zur Hochschule“, mündet im Soldatentum, ihr Ziel ist also die Wehrerziehung. Veranlassungen der Jugendertüchtigung, Leibesübungen, sportliche Kämpfe sind darum in den Augen der Jugendbetreuer in der ersten Reihe des Führers nie Selbstzweck gewesen. Sie sind Dienst am Volke und sollen den deutschen Knaben und Jüngling für eine höhere und letzte Aufgabe fähigen und vorbereiten, nämlich körperlich, geistig und seelisch einmal die Forderungen des Soldatentums zu erfüllen, die so vorbereiteter Jugend keine Würde bedeuten, sondern Begeisterung, Hingabe und Erfüllung jugendlichen Sehens.

Mit dieser Betrachtung sind auch schon wesentliche Gesichtspunkte für die allgemeinen Aufgaben der nationalsozialistischen Schule im Dienste der Wehrerziehung gewonnen. Um einzelnen wäre für eine geeignete Stoffauswahl in den Fächern des Unterrichts zu sorgen, die für diese Aufgabe der heutigen Schule besonders in Frage kommen, lehren man hier davon ab, daß selbstverständlich allen Unterrichtszweigen und allen Schularien gleichermaßen eine wehrhafte Haltung eigen sein muß, vornehmlich also Deutsch, Geschichte, Erdkunde, Turnen, Musik, Werktätigkeit. Es wären dabei neben den rein wehrzieherischen und militärgeschichtlichen Gesichtspunkten solche wehrpolitische, geopolitische und wehrgeographischer Art zu berücksichtigen und planmäßig aufzustellen. Wege zu zeigen, wie der Wehrgedanke, der sich doch vorzugsweise an die männliche Jugend wendet, auch in unsere neue Mädchenziehung einbauen wäre, bedarf gleichfalls eingehender, sachmännlicher Erörterung.

Alles, was über den vorbereitenden Wehrsport, über Jungenddienst und Lagerleben hinausgeht, wie insbesondere das Schießen, wird die Schule guttun, aus ihrem Programm herauszulassen, weil es Sache der späteren Ausbildungszeit in der Wehrmacht ist. Welcher Lehrer läßt es denn gern, wenn man dahinter und im Kindergarten keine vorfindlichen

Schon sind von Herrn Reichsminister Rust manche Schritte auf diesem Gebiet getan. Als Minister für die Jugend hat er zunächst dieser sein Augenmerk zugewandt. Mehr als bisher wird in den deutschen Schulen für die körperliche Erziehung der deutschen Jugend Sorge getragen. Sei allem solchen geistigen Willen wird infolge der Einführung der dritten Turnstunde und mancher anderen Bestimmungen jede Vernachlässigung der körperlichen Erziehung vermieden werden. In den deutschen Hochschulen werden die jungen Studenten der ersten Semester durch einen Erzieher des Ministers zur Teilnahme an der körperlichen Erziehungspflicht. Zehntausende schulentlassene Kinder gehen durch das Land, und finden dort nicht nur körperliche Kräftigung, sondern auch eine vorbildliche Schule der Disziplin und werden wieder mit dem Landleben vertraut gemacht, das von jeher den besten Erfolg der Wehrmacht hervorgerufen hat. Die deutsche Wehrmacht und die deutsche Führung arbeiten mit reicher Unterstützung des Ministers Hand in Hand an der Lösung der vielen Probleme, die ein „Vereitelt sein ist alles“ erfordert.

Für keine tägliche Unterrichtsarbeit in der Schule sieht dem Erzieher umfaßreiches Schrifttum namhafter Verleger zu Gebote. Allerdings muß hier kritisch gekostet werden. Zahlreich sind auch die Lehrmittel,

Anschauungshilfen, Filme, Lichtbilder und sonstigen unterrichtlichen Hilfsmittel, die der neuzeitliche Lehrmittelmarkt für die wehrpolitischen Aufgaben der Schule herausgebracht hat. Wer sich eingehender darüber unterrichten will, sei auf den „Schulwart“, Berichte über neue Lehrmittel, Februar-Heft 1936 (Verlag Kocher und Wolzmar, Leipzig), verweisen, das auch einen Leitartikel „Wehrhaftmachung durch die Schule“ aus der Feder des Verfassers dieser Zeilen enthält.

Wehrwissenschaft und Wehrpolitik lassen sich in einer schulgemäßen Form vereinigen. In einem heeresgeschichtlichen Zusammenhang durch die deutsche Geschichte könnte man schon auf der Oberstufe der Volksschule und in den entsprechenden Altersstufen der Mittel- und höheren Schule auf die immer wieder zu allen Zeiten notwendig gemordene Umstellung der Kampfesweise hinweisen, die auch in ungewissen kommenden Kriegen unausbleiblich ist. Immer wieder wurde einer neuen Taktik der Weg gebahnt. So hart waren die Lehren der großen Kämpfe in deutscher Geschichte, angefangen von den Völkerringen der germanischen Stämme, in den Ritterjähren Heinrichs, in der Ritter- und Landkriegerzeit, in den Feldzügen der großen Schichtenleiter in ritterzeitlicher und napoleonischer Zeit, dann in den Kriegen des wehrpolitisch so aufschlußreichen 19. Jahrhunderts bis hin zum Weltkrieg, der wegen seiner geschichtlichen und menschlichen Nähe auf

die Jugend unserer Tage immer wieder seine besondere Anziehungskraft ausübt und dessen Behandlung auch aus diesem Grunde nicht zu kurz kommen darf. Zahllose Vorträge und Schriften haben allein über den Weltkrieg zur Verfügung, ganz abgesehen davon, daß der Lehrer hier meist aus eigenem Erleben berichten kann, ob von den Kreuzfahrten etwa der ruhmreichen „Emden“ oder von dem tragisch-heldischen Sturm der Kriegsfreiwilligenregimenter in Flandern. Dabei wird der wehrkundliche Unterricht zwanglos in wehrpolitische Erörterungen übergehen und fernab jeder oberflächlichen Schwärmeret die Erfahrungen zu begreifen suchen, die positiven und negativen Erkenntnisse, die in jedem Ringen unserer Geschichte zu Umstellungen im Waffenhandwerk führten. Wie oft hat der Soldat der heutigen Generation umlernen müssen und wird immer wieder umlernen müssen. Aus der Beträglichkeit der Kriegstunke leuchtet hervor das Bild echten, ewigen Soldatentums.

„Der unergänzliche deutsche Soldat entsteigt diesen Sillderungen, bereit, nimmer zu verzagen, in keiner, aber auch gar keiner Lage den Kampf einzufüllen oder einer Übermacht zu weichen. Aus den Augen blüht jener furchtbare Geist, der weitab von allem Egoismus und schämevoller Begeisterung nur unsere Rasse besetzt. Erschauern wir vor einem Hauch uralter Zeiten fühlen wir das im Blut. Es ist des Göttliche, Große in uns Deutschen, das wir selber kaum fassen, das aber unsere Feinde idelich lähmt. Sie nannten es einst — und fürchten es noch heute als den Furor Teutonicus.“

Nicht umsonst hat der Führer des Frontbuch, dem diese mitreißenden Sätze voller Macht entstammen, Hans Jöberleins „Glaube an Deutschland“, der heranwachsenden Jugend und damit auch der Schule als „Lebe der Front“ empfohlen, denn hier marxisiert das deutsche Heer in seiner höchsten Vollendung, die es je erreicht hat.



Zar Boris beschäftigt die Kadettenschule in Sofia

Betrachtungen zur abessinischen Bewaffnung

Von unserem militärischen Sachbearbeiter

Die Ereignisse auf dem Kriegsschauplatz in Ostafrika in den Monaten Januar, Februar und März haben bewiesen, daß die Bewaffnung der abessinischen Truppen doch auch nicht im entferntesten soweit durchgeführt werden konnte, um den modernen Waffen des italienischen Expeditionsheeres gewachsen zu sein. Die Waffentransporte, die seit Eröffnung der Feldbelagerungen nach Sudan, von Kenja, von Britisch-Somaliland und von Djibuti aus zu den Truppen des Negus gegangen sind, haben wohl zahlreiche Gewehre, große Mengen von Munition und auch eine Reihe von leichten und schweren Maschinengewehren nach Abessinien gebracht. Doch hat es sich herausgestellt, daß unter den geliefereten Gewehren vielfach ältere Modelle sich befanden, die weit davon entfernt waren, die neuzeitlichen Anforderungen an Feuergeschwindigkeit und Treffsicherheit zu erfüllen. Dasselbe kann von den Maschinengewehren gesagt werden.

Bedeutet schon die mangelhafte Bewaffnung der abessinischen Infanterie eine große Bein-

auf die abessinischen Stellungen die italienischen Infanterie-Regimentgeschütze zum Teil bis auf 100 Meter an die abessinischen Verteidigungsnetze herangebracht werden konnten. Dies ist ein sicheres Zeichen dafür, daß der Unterschied in der Bewaffnung der beiden Gegner ein so außerordentliches war, daß schon dadurch — ganz abgesehen von der zahlenmäßigen Überlegenheit des italienischen Angreifers — ein erfolgreicher abessinischer Widerstand unmöglich war.

Die Italiener haben hervor, daß nach niemals in der Geschichte der Kolonialkriege, die ein europäischer Staat geführt hat, Kampfhandlungen derart zahlreicher Streitkräfte festgestellt haben, wie zurzeit im ostafrikanischen Kriege. Es ist wohl auch noch niemals gegen afrikanische Eingeborene unter so günstigen zahlenmäßigen Bedingungen gekämpft worden. England und Frankreich haben in ihren Kolonialunternehmungen keine, aber höchst bemerklie Heere eingesetzt, die sich einer zahlenmäßig und vielfach noch weit größeren Überlegenheit gegenüber dem Gegner

Bulgariens wehrpolitische Lage



bulgarischen Heereswesen. Als vorzüglich wird auch die Kavallerie infolge des guten Pferde-materials in Bulgarien geschätzt. Eine besondere Parade in Bulgarien zu sehen, ist ein besonderer Genuß. Aber auch hier kann die Qualität nicht darüber hinwegtäuschen, daß die demütige Menge nicht für die Sicherung des Landes genügt. Die bei der heutigen Entwicklung so überaus wichtigen technischen Waffen, wie Tanks, Flugabwehrgeschütze, motorisierte Abteilungen, fehlen gänzlich, und ihr Mangel ist überhaupt die größte Unzulänglichkeit des

107218

Berlin/Madrid - 12 Stunden

Deutsche Flugzeuge siegen

Mit dem Streckenflugzeug der Lufthansa zwischen Deutschland und Spanien

Von unserem Schriftleiter Karl Pfeiffer

Ein heifer Seewind rüttelt an den Maschinen, die im hellen Sonnenlicht auf dem Flugplatz von Marseille auf ihre Startzeichen warten. Neben einigen französischen Militärflugzeugen, die nur zu dem in der Nähe gelegenen Platz ihrer Staffel hinüberwechseln, und einem großen grauen Bréguet, der nach Paris fliegt, sind es eine blaue Fokker-Maschine der Fokker-Holländischen Luftfahrtgesellschaft und eine deutsche Ju 52 mit dem leuchtenden roten Hoheitszeichen am Seitensteuer. Die Motore des blauen Fokker werden zuerst angeworfen. Seine Kabine ist allerdings noch leer, und als die Maschine nach wenigen Minuten sich zum Fluge nach Genf erhebt, ist sie nicht voller geworden. Bei der Ju 52, die in wenigen Augenblicken ebenfalls nach Genf starten soll, wird dagegen gerade noch ein Notitz hineingestellt, um dem Passagier Nr. 17, der noch unbedingt den Flug mitmachen will, seinen Wunsch zu erfüllen.

Ein kleines Zwischenpiel, das wie Zufall anmutet, und doch weit mehr ist, nämlich das Ergebnis einer langjährigen Werbung durch Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zielstrebigkeit deutscher Arbeit und deutschen Planens. Der Passagier Nr. 17 in Marseille — und wie er so viele andere — sitzt nicht zufällig auf dem Notitz in der D-Akys, nicht zufällig landen oder starten Tag für Tag in Berlin 98 fahrplanmäßige Flugzeuge, und nicht zufällig erfährt die Zahl der von der Deutschen Lufthansa im Jahre 1936 geplanten Flugkilometer eine Erhöhung gegenüber 1935 um rund 20 vH. Das mühte alles erarbeitet werden in der Anstrengung langer Jahre, auf denen zum Teil noch das Kriegenotwendige von Versailles lastete, und was wichtiger ist, das muß heute und morgen und täglich neu bewiesen werden.

Ein solcher Beweis ist auch die Verlängerung der Flugstrecke Berlin-Barcelona bis Madrid, die in diesen Tagen mit zwei Presseflügen spanischer Journalisten von Madrid nach Berlin und deutscher Schriftleiter von Berlin nach Madrid vorgenommen worden ist.

Wie oft ist nicht das Erlebnis des Fliegens auf alle Art und in allen möglichen Farben geschildert worden? Und doch wird das Erleben über den Erdboden, das Dahinschweben

jener Ergebnisse, an denen man jahrelang gearbeitet hat, um es heute zu erreichen.

Als uns vor einigen Tagen auf dem Flugplatz in Tempelhof ein Plan in die Hand gedrückt wurde mit der genauen Zeitangabe „Ankunft 18.40 in Madrid“, da hat wohl mancher diese Angaben ein wenig zweifelhaft angesehen. Zwölf Stunden später waren wir eines Besseren belehrt. Wir hatten selbst bei einem Flug, der nicht ohne Schwierigkeiten war, erlebt, daß heute die Mittel zu ihrer Überwindung fast vollkommen geworden sind.

Schon die erste Etappe, die uns in der großen D-Amav nach Stuttgart bringen sollte und von Leipzig bis hinter Würzburg durch eine Zone schlechtesten Wetters führte, gab uns einen Begriff von dem, was deutsche Flugzeuge heute zu leisten vermögen. Nachdem wir eben noch auf die rauchenden Schloten der großen Werke am Bitterfeld herum heruntergelehren hatten, begannen ziehende Wolkenschleier uns die Sicht zu nehmen. In 2000 Meter Höhe ging der Flug zum Teil über den Wolken, zum Teil in dichten Nebelschichten weiter. Die Maschine fliegt wie ein Vogel. Wenn man auf die Tragflächen blickt, sieht man, wie sie sich dauernd heben und senken, um wieder in ihre alte Lage zu kommen. In der Kabine verspürt man von diesem stetigen Einfliegen überhaupt nichts. Gleich, ob wir über weißen Wolkengebirgen fliegen, oder ob es um uns brodelnd und dampfend, unermüdlich fliegen die Motore ihr starkes Lied und reihen unermüdlich die Maschine ihrem Ziel entgegen.

Es kommt einem gar nicht das Gefühl, bei diesem Flug ohne Erdsicht Instrumente anvertraut zu sein, die auch Fehlern unterworfen sein könnten. Die drei Männer, die ganz vorn in ihrer Kabine vor ihrem für uns unbegreiflich großen Armaturenbrett sitzen, arbeiten mit einer Sicherheit, die durch tägliche Übung geschult ist und sich auch auf den letzten Passagier überträgt. Eine halbe Stunde, bevor wir nach dem Flugplan in Stuttgart ankommen sollen, reißt dann die Wolkendecke unter uns auf und gibt unseren Blicken das schwäbische Land frei.

Auf dem Flugplatz Stuttgart-Boßlingen steht schon die neue Maschine, die uns weiterführen soll über Genf-Marseille-Barce-

gegeben wird und unmittelbar darauf die Maschine sich wieder erhebt.

Das eindrucksvollste Stück des Fluges hat begonnen, nicht eindrucksvoll wegen der Sicht auf die schneebedeckten Alpenketten, auf die wir uns gestreut hatten, sondern vielmehr gerade deshalb, weil aus dieser Sicht nichts wurde. Starke Gegenwinde zwangen den Piloten, die Maschine in eine Höhe von über 4000 Meter hinaufzuschrauben, um so das große Hindernis der Alpen zu überwinden. Während sich langsam Eisblumen an den Fenstern der Kabine bildeten, lag unter uns statt der weißen Bergspitzen eine unübersehbare, blendend helle Wolkenschicht, auf die die volle Mittagssonne strahlte. In wundervoll ruhigem Fluge nahm das Flugzeug seinen Weg, getreulich begleitet von seinem Schatten, der über die Wolkensäulen mitlief. Trotz der Höhe herrschte eine behagliche Wärme im Flugzeug, die eine Reihe von uns ebenso ermüdete, wie die veränderten Luftverhältnisse.

Es ist erstaunlich, wie ein Erlebnis, das für eine Reihe von Menschen ganz genau das gleiche ist, doch verschiedene Wirkungen auslöst, und selbst nur fünfzehn Menschen in einem Flugzeug auf die Eindrücke des Fluges schon in ganz verschiedener Weise reagieren. Während die einen nicht genug bekommen können vom Sehen, versenken die anderen sich immer wieder in ihre Zeitungen und Zeitschriften, ja schlagen die Zeit tot mit Kriminalromanen, die man in dieser Höhe eigentlich nicht vermutet hätte. Und wieder andere benutzen die Gelegenheit um zu schlafen, vielleicht um manches nachzuholen, vielleicht um sich auf neue Eindrücke vorzubereiten. Es ist eine kleine Welt für sich, diese Flugzeugkabine, in der man sogar Besuche machen kann, vorn in der Raucherkabine oder hinten bei denen, die das Liegepolster besetzt halten.

Zwölf Stunden Flug nach Madrid — man konnte sich nicht ganz vorstellen, wie eine solche Zeit ausgefüllt werden sollte. Jetzt aber geht sie viel zu rasch herum, denn schon senkt die Maschine sich, und unter uns taucht die Provence auf, jene französische Landschaft, die wir mit Spannung erwarten, um dann um so mehr von ihr enttäuscht zu sein. Es ist ein kahles, des Land, dessen Hügel mit Buschwerk und Heidekraut überzogen sind, und in dem man angestrengt suchen muß, um die wenigen Siedlungen zu entdecken. Erst südlich der Durance wird das Bild ein wenig anders, Bäume und Weingärten verkünden das Mittelmeer, dem wir uns nähern, und dann kommt von vorn die Mittelung, sich anzuschließen, weil die Ma-



Marseille, Notre Dame de la Corniche gegen

immer gleiches Lied singen. Es ist so selbstverständlich, daß wir jetzt uns wieder der Küste nähern, der „Graven Küste“, wie sie die Katalanen nennen, so selbstverständlich, daß wir nach einem herrlichen Flug über Barcelona zur Landung ansetzen, und doch ist alles so groß und schön, daß es schwer fällt, die einzelnen Eindrücke überhaupt zu erfassen.

Eben noch lag der Garten Katalonien unter uns mit seinen vielen Siedlungen und altersgrauen Kastellen, mit den Villen am Meer, den Palmen zwischen den Häusern und den kilometerlangen weißen Sandstränden, auf die Fischerboote heraufgezogen waren. Jetzt schon ist alles wieder anders, das Flugzeug fliegt über Agronien und dann über Spaniens Kernlandschaft, über Kastilien. Es ist Abend geworden, und im rötlichen Schein der sinkenden Sonne liegt unter uns ein phantastisches Land, das uns an Silber aus dem großen Kriege erinnert. Stundenweit dehnen sich kahle, nur mit Heidekraut und spärlichem Gras bestandene Hügel und schroffen Krater-gehäuser, die nur selten Raum sehen für

Der Fahrplan Verstärkter Seesdienst Ostpre-

Berlin, 27. April.

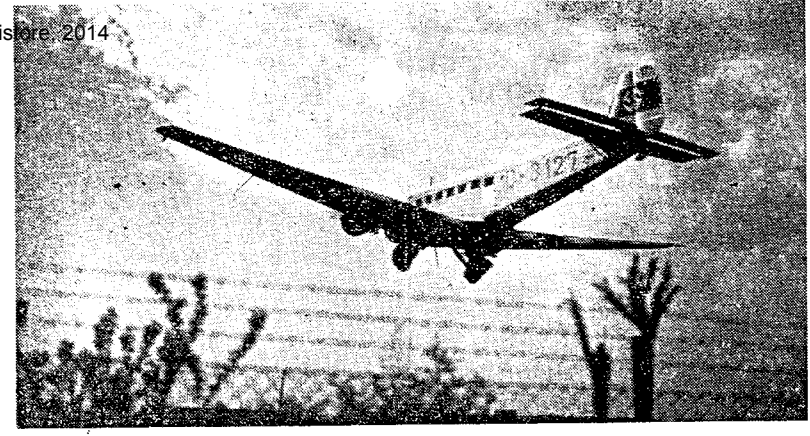
Anfang Mai wird der Seesdienst Ostpreußen in folgendem verstärktem Fahrplan verkehren: Ab Swinemünde ostwärts: Mittwoch, 29. April (S.D.), Freitag, 1. Mai (S.D.), Sonnabend, 2. Mai, Montag, 4. Mai, Mittwoch 6. Mai, Sonnabend, 9. Mai (erstmalig auch ab Kiel), von da ab zweimal wöchentlich, davon einmal ab Kiel, bis am 24. Mai zum Pfingstfest eine wesentliche Verstärkung eintritt.

Die Abfahrten von Willau und Joppot in westlicher Richtung finden zu Anfang Mai an folgenden Tagen statt: Donnerstag, 30. April (S.D.), Sonntag, 3. Mai, Montag, 4. Mai (S.D.), Dienstag, 5. Mai, Donnerstag, 7. Mai (erstmalig bis Kiel), von da ab auch zweimal wöchentlich. Die mit (S.D.) bezeichneten Fahrten führt „Hansestadt Danzig“ aus, alle

„M
Kur
sein
füh
Lan
De
Ven
„
grie
Eru
bist
von
gro
wi
sch
den
und
Bin

Stiftelsen norsk Okkupasjonshistorie 2014

5. febr. 1936
medre del
V.B. Woodcock
14. april 1936



Ju 52 landet

über der Landschaft immer wieder eines der größten und erregendsten Erlebnisse sein. Ein Erlebnis, das uns vielleicht deshalb so besonders stark packt, weil wir in ihm von dem Atem unseres Jahrhunderts besonders scharf gefaßt werden. Diese Überwindung des Raumes in Zeiten, die noch vor wenigen Jahren für unmöglich gehalten worden wären, ist mit der mächtigsten Ausdruck eines Vormarsches, dem unsere Zeit verschrieben ist.

Der Eindruck mag flüchtig sein, dafür erfährt der Blick vom Flugzeug aber auch nur die ganz großen Unterschiede, nur das ganz Wichtige, so z. B. wenn das Flugzeug heute in zwölf Stunden die rund 2200 Kilometer lange Strecke von Berlin nach Madrid bewältigt. Grenzen, die gestern noch unübersteigbar erschienen, die Völkerscheiden genannt wurden, bleiben heute als weislos zurück, und alles ist näher zusammengedrückt durch den Sieg des schaffenden Willens über die Widerstände der Natur.

Das ist der zweite große Eindruck dieses Fluges von Berlin nach Madrid, daß es heute kaum noch ein Ereignis gibt, das dem Flugzeug seinen Weg verlegen könnte. Waren noch vor wenigen Jahren alle Pläne abhängig vom Wind und Wetter und vielen anderen Faktoren, so ist heute der Zeitpunkt gekommen, an dem das Flugzeug als ein Verkehrsmittel gewertet werden muß, das mindestens den gleichen Anspruch auf Zuverlässigkeit und Sicherheit erhebt, wie die übrigen. Regen- und Nebelzonen werden überwunden mit Hilfe des Blindfluggerätes, die Dunkelheit mit Hilfe der Radiowelle und die Stürme mit der Steigfähigkeit der Maschinen. Der Luftverkehr kennt heute einen Flugplan, der genau so mit Minutenangaben rechnet wie der große Eisenbahnverkehr und der genau so eingehalten wird wie jener. Das mag uns selbstverständlich erscheinen auf den deutschen Strecken, daß es auf den europäischen Langstrecken, die über Tausende von Kilometern führen, nicht anders ist, das ist eines

lona nach Madrid. Das Wetter ist besser geworden und in geringer Höhe geht es deshalb mit einem kräftigen Rückenwind der Schweizer Grenze entgegen. Wie ein Garten liegt das Land in tiefem Frieden unter uns. Die Landstraßen sind von Autos und Fuhrwerken belebt, die gerade noch zu unterscheiden sind, und auf den Ädern wird die letzte Hand an die Bestellung gelegt. Der Schwarzwald liegt westlich unserer Flugrichtung und von seinen Höhen glänzt noch der Schnee, der bei dem letzten Anwitter in ganz Süddeutschland gefallen ist. Von hier oben geht der Blick viele Kilometer voraus, und wenn wir nicht wüßten, daß der grüne Strom dort unter uns der Rhein ist, der Deutschland und die Schweiz trennt, dann würden wir nicht feststellen können, daß wir bereits jenseits der Grenzen des Deutschen Reiches fliegen.

Es ist die gleiche Landschaft im Aaretal, in dem unsere Maschine aufwärts fliegt, wie in Schwaben, das wir eben hinter uns gelassen haben. Blühende Obstgärten und gelbe Wiesen grünen herauf, während zu unserer Rechten Nebelschwaden an den Alpenketten einherziehen. Doch dann beginnt das Bild sich zu ändern. Die Farben werden lichter, und langgestreckte Seen zeigen uns an, daß wir der Westschweiz näherkommen. Der Rückenwind hat uns kräftig vorangeschoben, so sehr, daß wir überrascht sind, als von vorn mitgeteilt wird, daß der See, den wir kreuzen, bereits der Lac Lemán ist. Das Flugzeug geht rasch tiefer, wir unterscheiden hohe Pappeln und grüne Zypressen, dann rückt plötzlich Genf, die Völkerbundstadt, in einer großen Kurve unter uns weg, und schon rollt die Maschine auf dem Genfer Flugplatz aus.

Wir haben nicht lange Zeit, uns an dem warmen Sonnenschein und der milden Luft zu erfreuen, die uns hier umfängt. Es reicht noch gerade dazu, uns mit einigen teuer erstandenen Tafeln Schokolade und belegten Broten zu versetzen, als auch schon das Zeichen zum Einsteigen

Wegen der zwanzig Minuten Aufenthalt, die wir auf dem Flugplatz weit außerhalb der Stadt haben. Ten wir im D... onsgebäude unsere Pässe ... gültigen französischen Durchreisepässe vorzeigen. Als wir zur Maschine zurückkommen, finden wir in den Gepäckstücken eigenartige braune Pakete, von denen sich herausstellt, daß es Schwimmwesten sind. Jetzt wissen wir, daß der Flug nicht an der Küste entlang nach Barcelona führen, sondern daß es quer über den Öwengolf gehen wird. Mit braunen und lila Farben bleibt die Küste mit dem Rhonedelta hinter uns, und in 2000 Meter Höhe geht es weiter nach Barcelona. Der schönste Teil des Fluges hatte begonnen.

Es ist ein eigenartiges Gefühl, rund um sich herum nichts anderes zu sehen als ein unendliches Blau, das nur unterbrochen ist, durch kleine weiße Striche tief unten, von denen Eingeweihte erzählen, daß es Wellen seien. Wie in den Regenzone über Deutschland, wie in 4000 Meter Höhe über der Schweiz, so zieht auch jetzt die Maschine ihre Bahn mit einer Ruhe und Selbstverständlichkeit, die einem nur deshalb schon kaum mehr auffällt, weil man sich so rasch an sie gewöhnt. Es wird tatsächlich alles so selbstverständlich bei diesem Flug — daß man auf die Minute startet, daß ein Zwischenlandeplatz nach dem anderen zur angegebenen Zeit erreicht wird, und daß die Motoren ihr

kleine Säcke haben sich tiefe Kanons in die Landschaft gegraben. So manches aus der politischen Geschichte dieses Landes wird einem klar, wenn man an die Unterschiede denkt, die sich hier auftrun zwischen Katalonien, über dem wir uns noch eben befanden, und diesem Gebiet zwischen Barcelona und Madrid. In 2000 Meter Höhe überwindet die Maschine das letzte Stück ihres langen Weges. Genau nach zwölf Stunden setzt der Pilot an diesem Tage zum letztenmal zu einer hervorragenden Landung an.

Ein außerordentliches Erlebnis, reich an Eindrücken, die erst geordnet sein wollen, liegt hinter uns. Am Morgen Start bei ungewissem Wetter und trüber Sonne in Berlin, am Abend im letzten Sonnenschein Landung in Madrid, und dazwischen ein Flug über halb Europa, das heute zerrissener denn je erscheint, und das doch immer kleiner und damit immer mehr zu einer Einheit wird. Aber das sind alles Dinge, die uns an diesem Abend noch kaum klar sind, über die wir bei dem Rückflug von Madrid nach Berlin nachgedacht haben, und die sich jetzt klären. Beherrscht aber werden wir vorläufig von anderen Empfindungen, nämlich denen der Bewunderung für die Leistungen deutscher Zeugnisse und der Männer, die sie meistern, und des Stolzes, an diesen Leistungen teilhaben zu können.

Heimkehr aus Abessinien

Obwohl diese Heimkehr sehr aktuell ist, ist sie wiederum nicht so aktuell, wie man nach der aktuellen Überschrift annehmen könnte und annehmen wird. Ich weiß übrigens gar nicht einmal genau, ob es sich hierbei tatsächlich um eine Heimkehr gerade aus Abessinien handelt. Aber die Wahrscheinlichkeit liegt nahe, daß unser Job Zimmermann in Addis Abeba dem Heimkehrer Grüße an Deutschland aufgetragen hat. Sie liegt nahe. Aber lassen Sie mich erzählen:

Der Motor brummt. Sonne lag über der Landschaft. Und Felder und Wälder und Wiesen schwebten an den Fenstern des Wagens vorüber. Wir hatten gerade das freundliche Liebenwerda hinter uns und führen in hügeliges Gelände erwartungsvoll hinein, als plötzlich...

„Ein Storch! Ein Storch!“

Mit müden Schwingen strich er über uns hin, dem nahen Dorfe zu. Wir führen ihm nach. Als wir das Dorf erreichten, hielten wir dort, von wo aus wir die niederen Giebel der Häuser und Scheunen übersehen konnten, abwartend an. Lieber A vor-

berettet hing das große Rad an einem nicht allzufernen Giebel. Langsam senkte sich der Storch nieder, umkreiste einige Male den Giebel und ließ sich dann auf dem Rad nieder.

Das ganze Dorf aber nahm an der Ankunft seines Orientreisenden herzlichsten Anteil.

Wer weiß, woher er kam, ob aus Ägypten von den Ufern des Nil, ob aus dem abessinischen Hochland, vielleicht von noch weiter her, vielleicht vom Tanganjika oder her von den Seen zu Füßen des Kilimandscharo. Niemand fragte danach. Freund Abeba war wieder da, wieder in der Heimat, und seine Heimkehr wurde für alle zu einem Freudenfest.

Und wie dieser eine Storch, so ziehen nun überall über die deutschen Gauen diese Heimkehrer. Die Sonne Afrikas und der Glanz des Mittelmeeres hängen noch an ihren Schwingen. Wir alle denken daran, wieviel Grüße sie wohl von Deutschen aus dem Auslande mit herüberbringen mögen!

W. S. F.

berg“
am 4. M
11. Mai
verkauft,
fähig.

Deutsch
Der Athle

In An
des Ausl
des Staat
wird, wie
von Athen
auf der D
bau der D

Ra

Am 1. A
lner Reich
schaftsaben
finden. M
feierliche
Reichsbahr
tors der
müller,
Arbeitsfro
tung wird
Gefang- u
In dem fe
eine große
einer Tom
ten zur U
Uhr wird
dann durch
Arbeitsfro

Durch P
behörden v
polizeie
einbruch
Nacht zum
deportier
32 000 kin
rund 36 00
die Hände.
Es wird
nach Deut
Hamd Sach
dem Anfa
werden. G
mit Platin
1000 ohne
„Solita“ u
die Täter