



Mitteldeutsche Reichs-Verlag

Halle/Saale

Das neue Mitteldeutsche Reichs-Verlag G. m. b. H., Halle (S.), Hauptredaktion 1 B. Die „Mitteldeutsche Reichs-Verlag“ ist ein amtlicher Verlagsorgan für alle Verleger der Reichs-Verlag G. m. b. H. in Halle (S.).

Wochenschrift monatlich 2,- DM., jährlich 20 DM. Einzelheft 20 Pf. (einmalig 25 Pf.) (Stammabnehmer) jährlich 20 DM. (einmalig 25 Pf.)

Einzelpreis 10 Pf. 13. Jahrgang Nr. 10

Sonnabend, den 10. Januar 1942

Die Karte des Tages



Im Vorfeld von Singapur.

Auch an der Malayapeninsul geht der Vormarsch der Japaner unentwegt weiter, nachdem die britischen Verbände sich in das bergige Gelände Südmalaya zurückzogen. Kuala Lumpur, Kuantan und Port Swettenham sind gegenwärtig die Brennpunkte der Operationen im Vorfeld von Singapur, an denen die von Flugzeugen und Panzern unterstützten japanischen Truppen den britischen Widerstand brechen. Gleichzeitig sind die Japaner auch in der Malakkastraße sehr aktiv, und in fortgesetzten schweren Bombenangriffen werden Flugplätze und andere militärische Anlagen von Singapur zerschlagen. Kuala Lumpur ist nach Singapur der wichtigste Platz der Malayeninseln, die Hauptstadt der Vereinigten Malayischen Staaten mit 120.000 Einwohnern beherbergt die Urwaldstadt, die über breite Straßen mit teilweise pompösen Gebäuden verfügt. Der im Staate Selangor, an der Mündung des Klang-Flusses, gelegene Hafen Port Swettenham ist ein wichtiger Verschlussplatz für Zinn, Gummi, Kopa und Ananas. Die Hauptnahrung besteht aus Reis, Eisen und Eisenwaren und Textilien. Die Stadt hat etwa 10.000 Einwohner. Sie hat regelmäßige Schiffverbindungen mit Singapur und den dazwischenliegenden Häfen.

Das Eisenlaub aus der Hand des Führers

Ins dem Führerhauptquartier, 9. Jan. Der Führer ermahnt am Freitag Generalleutnant von Eberhard zur Gabelen, Kommandeur einer Infanterie-Division; Oberst Scheldts Kommandeur eines Infanterie-Regiments, und Oberleutnant Schütz Kommandeur eines Panzerregiments, und überreichte diesen Offizieren persönlich das ihnen verdiente Eisenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes.

Mexico wird Durchmarschgebiet (Drahtmeldung unseres Vertreters)

Im Stockholm, 9. Jan. Das mexicanische Parlament hat am Freitag annehmend nach dem U.S.-Zugriff und Streitkräfte anderer amerikanischer Staaten zur Verteidigung der westlichen Halbkugel Mexiko als Durchmarschgebiet benutten können. Die meisten erhalten amerikanischen Kriegsschiffe das Recht sich in mexicanischen Häfen aufzuhalten und dort Reparaturen vorzunehmen.

England affert um Gibraltar (Drahtmeldung unseres Vertreters)

In Rom, 9. Jan. Nach Informationen der italienischen Presse sind die englischen Vorkräften zur Verteidigung Gibraltars gegen Angriffe von der Kanarische Inseln vertrieben worden. Auch auf der Straße, die die britische Felsinsel mit dem iberischen Gebiet verbindet, seien auf einer Länge von 100 Metern 75 Fortifikationen angelegt worden. Die Straße werde auf amerikanische Kosten ausgebaut, die in das Sumppfand hineingebaut worden seien.

Erfolg für die auffälligen Australier in Nordafrika

91 000 Mann afrikanische Hilfsvölker nach Libyen unterwegs (Drahtmeldung unseres Vertreters)

BR. Ankara, 9. Jan. Wie die ägyptische Zeitung „Al-Mokattam“ meldet, haben die Engländer aus ihren afrikanischen Domänen und Protektoraten, darunter Kenia und Uganda, Truppenkontingente in der Höhe von 91 000 Mann an die libysche Front transportiert. Aus anderer Quelle verläutet, daß der Einsatz der britischen Hilfsvölker an der libyschen Front auch auf afrikanischer Ebene angesetzt werden soll. Viele afrikanische Truppenverbände sollen vor allem die Australier ereichen, die allmählich in ihre Heimat zurückgelassen werden. Viele Australier, so verläutet aus Kairo, seien bei der direkten Bekämpfung des Sandes durch den Kriegseintritt Italiens dezimiert worden, doch sei für eine Verwertung an anderen Kriegsschauplätzen nicht in Frage kommen.

Rommel ein „hypergetriebener Gegner“

Die Meldungen aus London zeigen, wie feindlich die Briten abfällig geworden sind. General Rommel ist für die Engländer noch nie vor ein „gefährlicherer“ Gegner. In englischen Militärkreisen wird er der „United Front“ zufolge sogar als „hypergetriebener“ bezeichnet. Vor allem befürchtet man, daß er noch eine ungenutzte Überlegenheit im Sinterhalt haben könne. Falls General Rommel größere Verletzungen erleide, könne die Lage für die vorgedehnten britischen Truppen, die ihre Einheiten immer noch nicht stabilisiert hätten, leicht unholdbar werden. Die Nachrichten aus Libyen sind im Grunde enttäuschend, schreibt ein Berichterstatter aus London. Die Engländer hätten damit gerechnet, daß

der Gegner im Agedabia-Abchnitt vollkommen umjagt werde. Dagegen sei Rommel aber wieder ein Ausbruch gelungen. Man wolle nicht einmal, wo er sich gegenwärtig befindet.

„Ich glaube, es hängt erst an“

Befannt wird hier ein Brief eines englischen Panzeroffiziers an einen Freund in London, der nach Meldungen aus Rom im Namen von Agedabia in einem von den Italienern eroberten Panzertruppen gefunden wurde. Darin heißt es wörtlich: „Wenn Du es vermeiden kannst, dich hierher schicken zu lassen, so tue es. Dieser Krieg hier in Afrika ist eine Hölle, die nicht weniger eine Hölle. Die Italiener und die Deutschen kämpfen aus erschütterter und geben keine Ruhe. Wir glauben es sei nun endlich überhand: lebt aber glaube ich, es hängt erst an“

Dieser Brief, der sich auf die jüngsten Kämpfe in der Umgehung von Agedabia bezieht, ist für die Welt für sich selbst. Die italienischen Angriffe der weit überlegenen britischen Streitkräfte waren so hart, daß nach ihrer eigenen Ansicht auch ein Doppel so großes Meer wie die italienischen und deutschen Streitkräfte in der Gegend hätte überhand nehmen müssen. Sie erlitten jedoch eine einzelne Operation des englischen Kommandos trotz feiner Überlegenheit überhand nehmen müssen. Sie erlitten jedoch einen sehr großen Erfolg, verhindert, daß die Truppen der Alliierten geordnet und planmäßig ihre neuen Stellungen bei Agedabia beziehen konnten, die wie eine Mauer von Stahl festhielten.

Flugzeugmuttereschiff „Langley“ versenkt

Heftige Kämpfe an Malaya im Gebiet von Kuala Lumpur

Tokio, 9. Jan. Wie amtlich verläutet, versenkte ein japanisches U-Boot am Donnerstag das U.S.-Flugzeugmuttereschiff „Langley“ südwestlich der Insel Johnston im Pazifik. Das Flugzeugmuttereschiff „Langley“ hatte eine Besatzungsstärke von 11 050 Mann und war beladen mit 460 Mann. Das Schiff verließ über vier 12,7-Zentimeter-Schiffe sowie zwei Wasserflugzeuge und konnte 10 Wasserflugzeuge aufnehmen.

Stellungen etwa 90 Kilometer von Kuala Lumpur entfernt eingenommen haben. Während die Engländer allem Anschein nach noch verhalten, Kuala Lumpur gegen die aus dem Norden vordringenden japanischen Streitkräfte zu verteidigen, sind nach den letzten Berichten ihre räumlichen Verbindungen bereits von weiteren japanischen Streitkräften abgetrennt worden, die von der See her in den Häfen des Feindes gelangt sind.

Der japanische Botschaftsattaché in Washington, Admiral Saito, erklärte in Washington, die Lage auf Malaya sei äußerst ernst. Man müsse den Verlust Singapurs als möglich ansehen. Wenn Singapur fallen sollte, werde die Schlusphase der unentschiedenen Operationen für wohl in Ostien in den benachbarten Inselgruppen abspielen.

England - das „Helgoland der USA“

Schmähliche Wähe im Unterhaus - Betrachterscheife in den Plutokratien

Berlin, 9. Jan. Die erste Sorge weiterer Kreise der englischen Öffentlichkeit über den weiteren Verlauf des Krieges bildete den Sinterzug der letzten Sitzung des britischen Unterhauses. Der stellvertretende Ministerpräsident Attlee, Außenminister Eden und Verteidigungsminister Sinclair haben sich verhalten, in langen Reden der offenen und heimlichen Kritik entgegenzutreten, die anlässlich der letzten Verhandlungen in Ostien und des bis dahin abweisenden Aussehen der britischen Seite des Empire sich breit macht.

London in die fortwährende Abhängigkeit von Washington. In diesem Zusammenhang findet sich für England wie ein weitläufig wirkendes Versteck, das es gemindert nur noch ein „Helgoland der U.S.A.“ sein dürfte.

Dove Bellis wollte wissen, weshalb Australien nicht zum Verteidigungsbereich gestellt sei, Attlee wies aus, daß er die Verantwortung für dieses Dominion seit dem 1. Januar der U.S.A. übergeben hat - der 4. wurde schon Kanada - dann hätte man ihn vielleicht nehmen. Und der St. U.S.A. Das amerikanische Verteidigungsministerium macht sich bereits - wie charakteristisch - ein Veranlassen daraus, die Verfügungen zu registrieren, die man in

Wiel mehr interessierte die unerschütterlichen Ängsten jedoch die USA in Ostien die Attlee aus nachstehenden Gründen nur mit wenigen Worten freiste. Attlee hat kleinlaut an, daß Japan den Vorteil der fortwährenden Lage habe - auch in dieser Beziehung hätte man früher das Gewicht der britischen Seite nicht hart genug befestigt und ausgerichtet gewesen seien. Gerade hieran aber verweist die meisten Kritiker der britischen Regierung.

Attlee und Eden setzen es trotz aller Sinterzügen nicht die ziemlich weitgehende Mäßigkeit im Parlament in Optimismus und Vertrauen an Churchill selbstmörderlichem Kurs zu veranlassen.

Wie steht es mit der englischen Rüstung?

Von Major Dr. Stark

Bei einer kritischen Betrachtung der Verwundbarkeit der englischen Rüstungsindustrie fällt die starke Massierung an verhältnismäßig wenigen Plätzen der Insel auf, nämlich entfallen in den Produktionszentren der einschaffenden Industrie, die in den Bergbaubereichen von Kohle und Eisen liegen, oder aber - wie in Süderland (London, Southampton, Plymouth) - an einer der großen überseeischen Zufahrtsstraßen auf, was London an der südlichen Spitze der Insel, wenn man bedenkt, daß England (Großbritannien und Nordirland) nur halb so groß ist wie das verstimelte Deutschland von 1918, und daß seine Rüstungsindustrie auf etwa der Hälfte dieses englischen Raumes liegt, also auf einem Bodenschätze, die ungefähr ein Viertel des Altreichs ausmacht. Dazu kommt die überaus geringe Westostausdehnung der Insel mit 500 km im Höchstfalle, und zwar an nur zwei Stellen, und mit weniger als 50 km an der schmalsten Stelle (zwischen Glasgow am Clyde und Grangemouth am Firth of Forth). Die durchschnittliche Breitenausdehnung beträgt etwa 200 km weiter als 120 km von der Küste entfernt. Das sind fürwahr ideale Gegebenheiten für eine Rüstungsindustrie in Zeiten ungestörter Produktion, die England bei allen seinen ökonomischen Überlegenheiten stets als unerschütterliches Privileg voraussetzte: eingebettet in die Standorte ihrer Hauptlieferanten (Kohle und Eisen) und stets in der Nähe eines der großen Einfuhrorte für überseeische Rohstoffe. Nachdem jedoch die modernen Waffen Erstaunliches Festungsgürtel das Wasser, unwirksam gemacht haben, ist heute „die schmale Taille der Dame England“ ein ebenso großer Nachteil geworden, wie sie in früheren Zeiten ein Vorteil war.

Ein weiterer, gleichfalls im wesentlichen unabhängiger Faktor leichter Verwundbarkeit ist die Einfuhrabhängigkeit Großbritannien. Sie zeigt sich in jedem einzelnen Industriezweig, wenn man ihn von seinen Produktionsgrundlagen bis zur letzten Verarbeitungsstufe verfolgt. Das gilt sogar für Kohle, das waldarmste Land Europas. Mit der Verjagung der Briten vom Kontinent wurde England mit einem Male von seinen europäischen Bezugsquellen (Finnland, Rußland, Frankreich) abgeschnitten, und Kanada, das bisher ausschließlich für Grubenholzeinfuhr beigetragen hatte, mußte plötzlich als Hauptlieferant herangezogen werden. - Die britischen Eisenerz- und Edelmetallversorgung erlitt eine empfindliche Einbuße, als mit der Schließung des Ostseeraumes Schweden und Norwegen als Lieferanten fortfielen. Edelmetalle und sämtliche Stahlveredler müssen nun vollständig aus der dauernd gestörten überseeischen Einfuhr beschaffen werden. - Der Verbrauch an Buntmetallen ist gleichfalls fast restlos einfuhrabhängig. In der Aluminiumversorgung besteht eine 100prozentige Einfuhrabhängigkeit, da England über Bauxiterde im eigenen Lande nicht verfügt. Mit der Gegenblockade durch den Kontinent fielen für England aber auch die Lieferanten von Rohaluminium, Norwegen und die Schweiz, fort. England kann also auch in der Rohstoffbasis für seine Schlüsselindustrien nicht auf eigenen Füßen stehen und muß unter dem Zwang der bestmöglichen Ausnutzung seiner laudend verknappten Überbesetzung nur Halb- oder noch besser Fertigfabrikate um jeden Preis beziehen, also an Stelle von Eisenerzen bzw. Rohblechen oder wenigstens Geschloßblechen; statt Bauxiterde, bzw. Rohaluminium wenigstens Flugzeugteile, am liebsten die fertigen Flugzeuge aus U.S.A. Es versteht sich, daß dieser ganze Prozeß der Arbeitsverlagerung die entsprechenden Rückwirkungen auf den heimischen Arbeitsmarkt hat.

Trotz der unvermeidlichen Freisetzung und Umschichtung von Arbeitskräften besteht gerade auf dem Arbeitsmarkt ein weiterer Engpaß der Facharbeitermangel, der sich in diesem Kriege nicht mehr wesentlich mildern läßt. Durch das Fehlen einer genügenden Anzahl geschulter Arbeitskräfte wird die Rüstungsproduktion erheblich beeinträchtigt. Man hat zwar

DIE SONDE

Start ohne Reifen

Arbeiter, die im eigenen Auto zur Fabrik fahren, Hausfrauen, die selbst die kleinsten Einkäufe im Wagen erledigen, Schlangen parkender Autos vor jedem Geschäft, luxuriöse Tankstellen an jeder Straßenkreuzung, ausgedehnte Autofriedhöfe an den häßlichen Rändern der Städte — das waren unter den Einwirkungen, die ein Bekehrtes Verdinglichtn Staßen gewann, ein paar der überraschendsten. Daß die USA das Land des Kraftfahrers waren, merkte er Tag für Tag; daß das gesamte öffentliche Leben sich auf diesen Umstand wie auf eine Basis stützte, sah er bald ein. Daß auch der Arbeiter — der nämlich, dem es gelungen war, sich von der Masse der Namenlosen durch den Rang eines Besser- bezahlten Facharbeiters zu unterscheiden — häufig zwei Wagen besaß, einen für die Wochen- und einen für die Sonntage, erschien ihm bis zuletzt als Ausfluß eines künstlich erzeugten Bedürfnisses; aber daß in diesem Lande der großen Entfernungen und des völlig ungeplanten und ungelenteten Städtebaus das Auto zur Fahrt in die Fabrik notwendig war, leuchtete ihm schließlich ein. Kam er dann landeinwärts ins Gebiet der großen Farmen, so wurde ihm bald klar, daß deren Besitzer gar nicht anders als mit dem Auto in die nächste Stadt gelangen konnten. So lernte er die Bedeutung des Kraftwagens in diesem Lande verstehen und war nicht überrascht, wenn er eines Tages erfuhr, daß fast drei Viertel aller Autos der Welt in den Vereinigten Staaten liefen.

Heute nun hört er, daß in diesem Lande, dessen Verkehr so auf Gedeih und Verderb mit dem Kraftwagen verbunden ist, der Verkauf von Privatwagen verboten wurde und Autofahren nicht mehr zu haben sind. „Die feinen Gewohnheiten der Verbraucher wird man mit roher Hand zerbrechen müssen“, erklärt jetzt im amerikanischen Rundfunk dessen Sprecher R. G. Swing und fügt erläutern hinzu, die Erzeugung von Autos werde sich bald völlig eingestellt werden und Autofahren werde es nicht mehr geben. Nun ist ja die Automobilherstellung der USA bereits im letzten Jahr fortlaufend eingeschränkt worden und z. B. im Dezember 1941 auf 204 000 gegenüber 396 000 im Dezember 1940 gesunken. Daß deshalb der wachsende Rüstungsbedarf eines Präsidenten, der mit immer rascheren Schritten dem Kriege nachzieht, die Erzeugung ziviler Konsumgüter aufzehrt. Jetzt aber wird der Privatbedarf ganz unterdrückt und wenn es auch trotzdem heißt, mit der Zeit werde ein auf höchstens 20 v. H. der bisherigen Menge beschränkter Autverkauf wieder zugelassen werden, so ist das nichts als Zukunftsmusik in einer düsteren Gegenwart. Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre sind in den USA ungefähr 83 v. H. aller neuverkauften Wagen zum Ersatz gebräuchlicher Wagen verwendet worden. Dieser Ersatz fällt nun eben weg wie die Erweiterung der vorhandenen Bestände. Von „feinen Gewohnheiten der Verbraucher“ spricht Swing; der Kenner amerikanischer Verhältnisse aber weiß, daß es sich um mehr als das, nämlich um eine sehr reale Grundlage des amerikanischen Lebens handelt, an die so kurz nach dem Ausbruch des Roosevelt'schen Krieges bereits gerührt wird. F. M.

Japanische Musik

Im Gefüge des deutsch-japanischen Kulturabkommens wird der über den Rundfunk erfolgende Musikaustausch dem deutschen Hörer eine völlig andere Gesinnung als die bisherige Klangerscheinung vermitteln. Die beste Vorbereitung auf den „inneren“ Empfang bleibt jene Einstellung, die sich auf das sachliche Wissen um den grundsätzlichen Sinn der uns fremden Musik stützt. Einige Hinweise wollen die japanische Musik kurz kennzeichnen.

Die europäische, vor allem die deutsche Musik, ist in hervorragendem Maße Gefühlsausdruck. Der Komponist sagt in ihre also seelische Empfindungen wie Schmerz und Freude aus, und der Hörer empfindet, je nach Aufgeschlossenheit und Wissen mehr oder weniger stark, ein gleiches. Die japanische Musik dagegen ist reine Verstandesangelegenheit, und rein verstandesmäßig will sie erfaßt sein. Entgegen unserer aus acht Tönen, aus Ganz- und zwei Halbtonen gebildeten Dur-Tonleiter, zu der also auch die Moll-Tonleiter tritt, beruht die japanische Musik auf der halbtönenlosen Fünftstufigkeit. Wir haben in C-Dur, um ein Beispiel anzuführen, die Töne C, D, E, F, G, A, H, C. Die fünfstufige Ganztonreihe des Ostens besteht aus E, F, G, A, H. Innerhalb dieser fünf Töne haben sich bestimmte stehende Melodiefiguren ausgebildet, von denen jede etwas ganz bestimmtes versinnbildlicht. Im strengeren Sinne ist diese Musik eine rein kultisch-zeremonielle. Der japanische Gesang zielt nicht auf Schönheit in unserer Auffassung, sondern auf eine schmuckreiche Klangverbrämung. Die Töne erreichen geschluckt und geprellt und in allen möglichen seltsamen Ausdrucksveränderungen, die zu erlernen eine nicht geringe Mühe verursacht hat bis uns etwa der Koloraturgesang. Vier Hauptinstrumente sind zu nennen: die „Koto“, eine festsitzige, auf der Erde liegende Harle von drei Meter Länge, dann das Lieblingsinstrument der

Geißas „Shamisen“, eine Art Laute mit drei Saiten, ferner die vierstimmige geigenartige „Kokyū“ und die Langflöte. Charakteristisch für das japanische Orchester ist der Schlagzeugapparat mit seinen Gongs und Trommeln. Die japanische Musik hat, wenn auch vorerst nur vereinzelt, bereits einigen europäischen Komponisten wirksame Anregungen gegeben. In seiner „Japanischen Festmusik“, komponiert zur 2600-Jahr-Feier des japanischen Kaisertums, hat Richard Strauß abgeleitete Gongs verwendet. Bei der vor kurzem in Berlin erfolgten Aufführung wurde durch das Trauorchester, das wir im nächsten Städtischen Sinfonieorchester in Halle hören, auf elektrisch-akustischen Wege die originalen Gongtöne brauchbar nachgeahmt. Der bekannte Filmkomponist Herbert Windt hat in seinen, jetzt im Rundfunk gebrachten, dem japanischen Olympia-Sieger im Maratrlauf gewidmeten „Marathon-Lauf“ japanische Motive verarbeitet. Wir erinnern noch an die Opern „Madame Butterfly“, in die Puccini so reizvoll die japanische Kirschblütenfestimmung hineinbauchte, und den Weg, sondern auch der Händelchen Bereicherung unserer Musik durch die japanische zu erweisen. Die japanische Musikpflege berücksichtigt ja bekanntlich schon lange das deutsche Musikschaffen, vor allem das fernöstliche eines Bach und Beethoven. Der japanische Dirigent Graf Hidemaro Konoyo ist den deutschen Konzertsälen schon geraume Zeit als eine rühmliche Persönlichkeit bekannt, die wir auch als einen der aktivsten Förderer der westlichen Verständigung zweier großer Musikulturen schätzen. Das Dessauer Streichquartett hat sich in seinem Einsatz für zeitgenössische japanische Kammermusik schnell starke Beachtung gesichert. Der Rundfunkverständnis wird in weitesten Kreisen jenes Verständnis rügen, dem bisher die Pionierarbeit einzelner dienete. wh.

Wir lauschen wieder

Wer schon einmal in stockfinsterner Nacht durch einen dichten Wald gewandert ist, der weiß, wie alle Sinne angespannt sind, um nicht über den Weg, sondern auch der Händelchen Bereicherung unserer Musik durch die japanische zu erweisen. Die japanische Musikpflege berücksichtigt ja bekanntlich schon lange das deutsche Musikschaffen, vor allem das fernöstliche eines Bach und Beethoven. Der japanische Dirigent Graf Hidemaro Konoyo ist den deutschen Konzertsälen schon geraume Zeit als eine rühmliche Persönlichkeit bekannt, die wir auch als einen der aktivsten Förderer der westlichen Verständigung zweier großer Musikulturen schätzen. Das Dessauer Streichquartett hat sich in seinem Einsatz für zeitgenössische japanische Kammermusik schnell starke Beachtung gesichert. Der Rundfunkverständnis wird in weitesten Kreisen jenes Verständnis rügen, dem bisher die Pionierarbeit einzelner dienete. wh.

Wir Großstädter von gestern hatten es verlernt, unsere Sinne in der Natur zu schulen, vor allem aber wurde unser Gehör im Brausen der Autos und Straßenbahnen und im Lärm der Stadt in erschreckender Weise abgestumpft. Wir gehen ein und mehr zu Angenienern geworden, denn praktisch gab es in den Städten keine Dunkelheit mehr, in der wir auch unsere Ohren besonders hätten einsetzen müssen, um etwaigen Gefahren rechtzeitig zu begegnen. Aber auch in diesem Zusammenhang muß der Krieg einen Wandel. Die Verdunkelung zwingt uns wieder, alle unsere Sinne zu schärfen, wenn wir nichts die Straßen der Stadt benutzen. Unserem Gehör kommt dabei eine besonders wichtige Rolle zu. Wir lauschen wieder auf die Geräusche der Nacht, wir horchen auf die entgegenkommende Straßenbahn, auf die Schritte anderer, mit denen wir nicht gern zusammentreffen möchten, und oft tun uns unsere Hände in die Finsternis, wenn wir eine vorspringende Hausecke oder ein anderes Hindernis vermuten. Und somit brachte uns der Krieg einen Schritt weiter auf dem Wege zurück zur Natur. —rn.

Das stählerne Herz des Flugzeugs

Wie ein Flugmotor entsteht - Wunderwerke höchster Präzision

Von unserem in ein Flugzeugwerk entsandten Sonderberichterstatler

Man kann alles aus dem Boden stampfen — nur keine Flugmotoren und keine Flugmotorenwerke. — Die Befähigung für diesen Grundbau ergibt sich aus dem Grundgesetz der Welt: Die Welt ist ein Werk der Natur, die aus Millionen von Teilchen besteht, die sich zu immer neuen Schöpfungen fügen und das deutsche Flugzeugwerk liefert im Ausmaß wie in der Qualität ständig noch weiter verbessert.

25 000 verschiedene Vorrichtungen

Wer von Flugzeugen spricht, denkt zunächst nur an die Zellen, Heinkel-Bomber, Junkers-Zwüns, Messerschmitt-Jäger, Zerstörer, Bomber, die heute über die Welt fliegen. Der Motor aber, das stählerne Herz dieser Maschinen, ist in der Öffentlichkeit meist eher weniger bekannt geblieben. Und doch ist er der Schlüssel zur Entwicklung des Flugwesens an sich wie auch die Leistungen unserer Flugzeuge im wesentlichen bestimmt.

Unvorstellbar ist die zur Entwicklung eines neuen Flugmotorenwerkes angebrachte Mühe. Sie umfaßt einen Zeitraum von etwa fünf Jahren. Mehrere hunderttausend Ingenieurstunden müssen allein der Vorstellungsarbeit gewidmet werden, die der reinen Konstruktions- und Fertigungsvorbereitung über der wertmäßigsten Verarbeitung von etwa 16 500 Einzelteilen, aus denen sich ein moderner Flugzeugmotor zusammensetzt, mit der Erprobung auf dem Prüfstand wie im Flugzeug verstreut Monate und Monate. Wenn aber dann nach Durchführung der immer wieder notwendig werdenden Verbesserungen endlich das erste Modell geschaffen ist, soll es die sehr umfangreiche Vorarbeiten zu organisieren. An die 25 000 verschiedene Vorrichtungen müssen geschaffen werden, um die Herstellung der einzelnen Teile so weit zu automatisieren, daß im weitesten Umfang auch ungenügende Arbeiter beschäftigt werden können. Und erst, wenn das alles geschehen ist, kann mit der Serienherstellung eines neuen Flugzeugmotors begonnen werden. Hebelkräfte für diese komplizierte Vorkonstruktion, in welcher nur die Ingenieure vorwiegend, sondern der Flugmotorenbau die Spitze des Maschinenbaus überhaupt darstellt.

Einzelteile unter Glaslocken

In Hallen von gigantischen Ausmaßen erleben wir bei unserem BMW-Besuch das Werden der Motoren. Moderne Arbeitsverfahren und ein kontinuierliches, das jeden Einzelteil immer wieder in Prüfungen einwickelt, liefern die höchste Präzision der Ausführung. Spezialmaschinen übernehmen die kompliziertesten Fertigungsarbeiten. Wir sehen Bohrwerke, die 140 zum Teil veränderten Durchmesser auf einmal bohren. Wir waren an einem Arbeitsplatz Tausende von 800 Maschinen, die mit der Genauigkeit von einem tausendstel Millimeter in 30 Minuten durchgeführt wurden. Wir sahen, wie aus einem 40 Kilogramm schweren Rohling in 110 Arbeitsstunden eine Pleuelnabe im Gewicht von 16 Kilogramm wurde.

In der Endmontage fanden wir dann auf Transportschienen die einzelnen Aggregate wieder, die nun zum Motor zusammengebaut wurden. Der Köpfe es vor Zusammenbau. Sein Stäubchen darf sich nicht festlegen. Jumeit liegen die Einzelteile unter großen Glaslocken. Andere, die zum Zusammenbau benötigt werden, sind ebenfalls gereinigt. Und dann werden auf den großen Zylinder der Motoren. In die eigentlichen Motorblöcke, die in Gruppen eingebaut sind, werden die Gerätereiher eingebaut. An genau festgelegten Stellen erlebte hier beschäftigte Arbeiter seine Handdrille.

Der stärkste Motor

Endlich ist dann alles getan, der Motor ist fertig. Nun kommt er dem Prüfstand, um hier 6 bis 8 Stunden einzulagern. Ingenieure überwachen genau seine Funktion. Aber selbst, wenn der Probelauf voll befriedigt verläuft, verläßt der Motor noch immer nicht das Werk. Er wird vielmehr noch einmal sorgfältig auseinandergenommen. Jedes Teilchen wird untersucht. Und erst, wenn der komplizierte Mechanismus wieder zusammengebaut und der Motor erneut auf dem Prüfstand vollst. befriedigt, kommt er zur Abnahme. Am fertigen Flugzeug erfährt er dann aber noch keine Erprobung in der Luft.

Neben dem BMW-Motor 132 A, der in eine ganze Reihe unserer Flugzeugtypen, wie zum Beispiel der Heinkel He 111, der Heinkel He 114 und He 115, der Ju 52 usw., eingebaut wird, sehen wir aber auch noch ein ganz neues Motorenmodell von BMW, den 18-Zylinder-Doppelsternmotor in der Serienfabrikation. Er übertrifft an Leistung alle ausfindiggestellten Motoren der Heinkel-Werke, der von der deutschen Luftfahrtindustrie gebaut wird.

Häresie Leistungsprobe

Von feiner Leistung erziehen wir bei einem Flug in einer Erprobungsmaschine das beste Bild. Bei dem betreffenden Flugzeug handelte es sich ebenfalls um eine Konstruktion, die demnach an der Front in großer Zahl zum Einsatz kommen wird. Es ist Aufgabe der Erprobungsabteilung, die aus der Standentwicklung kommenden Motoren in den verschiedenen Flugzeugbauprüfungen unter allen für den Flug ergebenden Bedingungen zu untersuchen. Dazu ist es notwendig, die Maschine zu einem sitzenden Laboratorium zu machen. Auf einem großen Instrumentenbrett sind die Messgeräte untergebracht. Während die Motoren anlaufen, führt uns der Zuerst über die mannigfaltigen Aufgaben auf, denen sie dienen. Von großer Bedeutung sind die Verbrauchsmessungen. Dann interessieren vor allem die Zylindertemperaturen und die Temperatur des Schalls, das heißt den Abgasgrad der Abflucht im Motor können abgelesen werden, ebenso der Winddruck, der auf dem Motor liegt. Und so gibt es noch eine ganze Reihe von unterschiedlichen Messungen, deren Ermittlung von großem Interesse ist.

Die Maschine sagt über die Startbahn. Ganz kurz ist der Anlauf, dann hat sie sich vom Boden abgehoben und zieht hell in die Höhe. Im Weiterflug umkreisen die Motoren, die Motoren krähen die Motoren. Dann fliehet der Höhenmesser erneut, und als unter Wind für einige Minuten den Sportplatz und die Erde abwärts, fliehet die letztere plötzlich auf uns zu, der Motor montiert leucht die Aufmerksamkeit auf den Höhenmesser, dessen Nadel zitternd und ruckend fällt. Sturzflug. Die Ohren schmerzen. Eine Siedlung, die unter uns liegt, wächst. Wir scheinen mitten in sie hineinzufliegen. Dann wird der Hörer zurückgebracht, der Flugzeugführer hat die Maschine abgelenkt und schon geht es wieder aufwärts. Auch im Flug mit nur einem Motor beweist die Maschine ihre volle Motorverfügbarkeit. Und als wir nach geraumer Zeit zur Landung ansetzen, liegt ein Erlebnis hinter uns, das mit Stolz und Bewunderung erfüllt.

Die Maschine „denkt“ mit

Die leitenden Ingenieure von BMW, machen uns dann noch mit einem neuartigen Zentralsteuerungsmodell vertraut, das die Bedienung des Flugzeuges außerordentlich vereinfacht. Dieses Instrument, das mit dem Gaspedal direkt verknüpft ist, regelt automatisch eine ganze Reihe von Funktionen, wie z. B. die Drehzahl, die Bodenabstimmung, die Luftdruckverteilung usw. Erklärt die Maschine ein, einen Gefährdungszustand, so schaltet das Gerät selbstständig auf Kampflaute, fällt der Leistung infolge eines Treibers in die Delleitung, so wird der Motor darauf abschaltet, das noch die fähigste Flugbauer geben. ih.

Neben der erfolgreichen Entwicklungsarbeit steht das gewaltige Produktionsvermögen des Werkes. Und so wird es in den nächsten Jahren Fabriken, die tagaus, tagein die kühleren Herzen für unsere Flugzeuge bauen. Dazu gefellen sich immer neue Werke, die die gigantische Mühsamkeit des Meides weiter steigern. In engerer Rube arbeitet Deutschland für seinen Entlohn. H. R.

Köpfe zur Zeit:

Der Mann des „fair play“

Der plötzliche Tod des Präsidenten des Internationalen Olympischen Komitees, Graf Henry de Baillet-Latour, der in Brüssel einem Herzschlag erlag, hat auch in Deutschland Trauer hervorgerufen. Sie gilt dem Sachwalter des Gedankens der olympischen Spiele und dem Menschen, in dem sich das Ethos des modernen Sports mit dem kulturellen Stil des Abkömmlings eines alten Adelgeschlechtes verband. Graf Baillet-Latour gehört jener Generation an, die in Deutschland ein durch Graf Dietrich von Hagen vertreten — um die Jahrhundertwende den Versuch unternahm, der überall sich wachsenden Sportbewegung ein gemeinsames Ideal und ein verbindliches Regelwerk zu geben. Diese Ideal fand damals mit dem Wort vom „fair play“ eine zwar allzu elastische, aber doch wirksame Umschreibung, die den Begriff der „Fairness“ über die fachliche Begrenzung auch in andere Bezirke des Lebens trage. In ihm leben sowohl die Achtung vor dem Gegner wie der Wille zur persönlichen Untadeligkeit und die Tendenz, im friedlichen Weltstreit über die Grenzen hinweg einander die Hände zu reichen. Die Wirklichkeit dieses „fair play“ in einer großen Demonstration zu zeigen, war auch eins der Ziele der in

den neueren Jahren wiederbegründeten Olympischen Spiele. Beide haben sich seit dem manche Vergeßlichkeit gefallen lassen müssen. Denn weder zum Ideal des „fair play“ noch zu der olympischen Friedensidee wollen die Pluten von Egoismus und Stahlgewittern passen, die seitdem über die Erde gelegt sind. Schuld der Männer, denen der olympische Gedanke Lebenslust war, ist dies nicht gewesen. Namentlich der verstorbene Präsident hat sich allezeit mutig für das wäherverbreitete Ethos des Sports eingesetzt. In dankbarer Erinnerung haben wir Deutsche behalten, daß er sich 1935 nach einem Besuch beim Führer und des im Entschieden begriffenen Reichsparteifeldes energisch gegen die amerikanischen Boykottversuche der Berliner Olympiade wandte. Ein letztes Mal mit Erfolg! Daß die für 1940 geplanten Spiele durch den Krieges werden, mag ihm manchen Zweifel an Sinn seines Lebenswerkes eingegeben haben. Daß seine Arbeit jedoch weitergeführt wird, daß seine Gedanken bereits an der Arbeit sind, in einem neuen Europa die olympische Fackel wieder aufzunehmen und weiterzuführen, diese Hoffnung mag auch ihm ein letzter, tröstlicher Gedanke gewesen sein.

Aufn.: Scherl



