

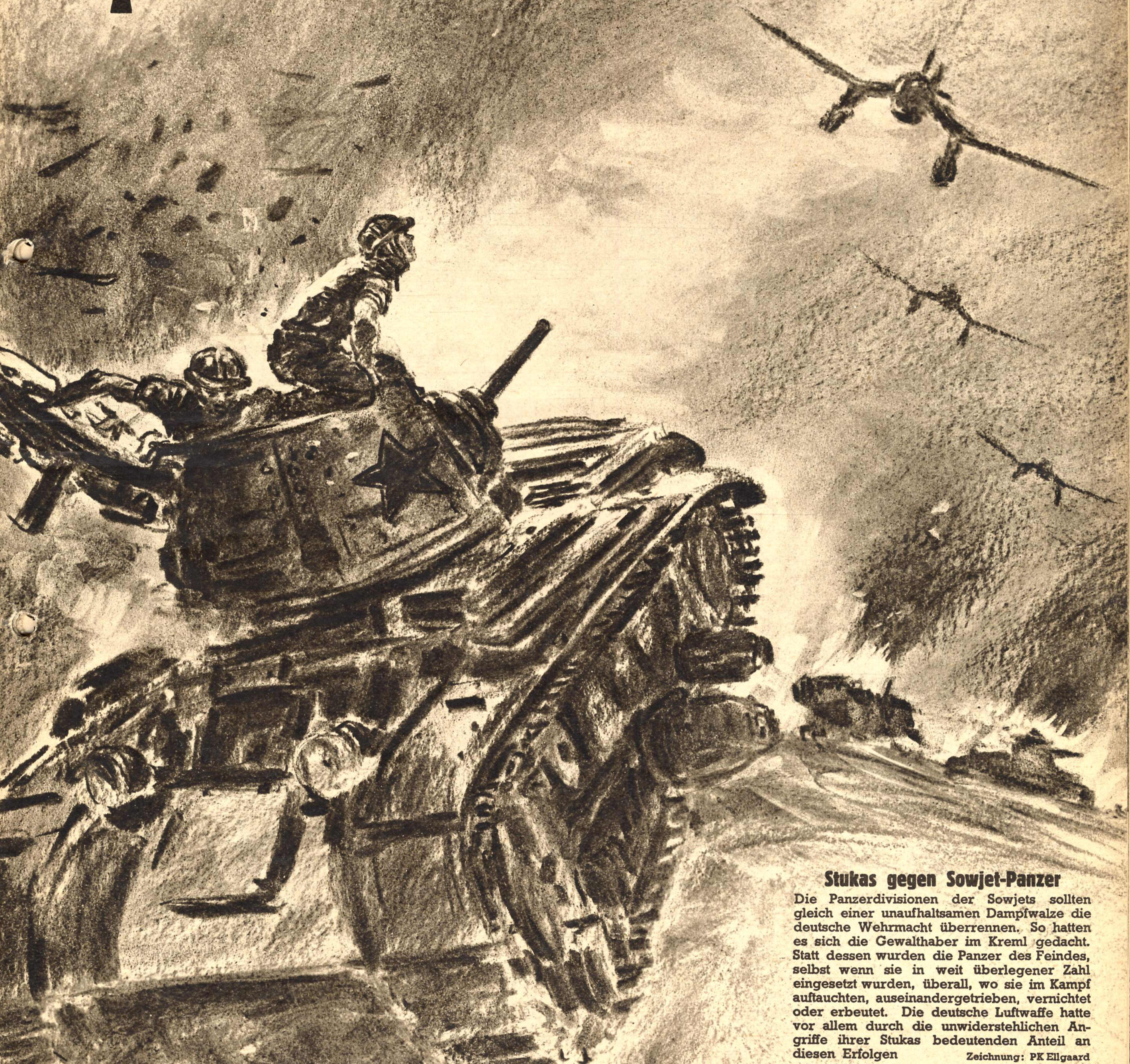
Der

ADLER



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Stukas gegen Sowjet-Panzer

Die Panzerdivisionen der Sowjets sollten gleich einer unaufhaltsamen Dampfwalze die deutsche Wehrmacht überrennen. So hatten es sich die Gewalthaber im Kreml gedacht. Statt dessen wurden die Panzer des Feindes, selbst wenn sie in weit überlegener Zahl eingesetzt wurden, überall, wo sie im Kampf auftauchten, auseinandergetrieben, vernichtet oder erbeutet. Die deutsche Luftwaffe hatte vor allem durch die unwiderstehlichen Angriffe ihrer Stukas bedeutenden Anteil an diesen Erfolgen

Zeichnung: PK Ellgaard

Das Drama hinter der STALIN-Linie

Flakartillerie

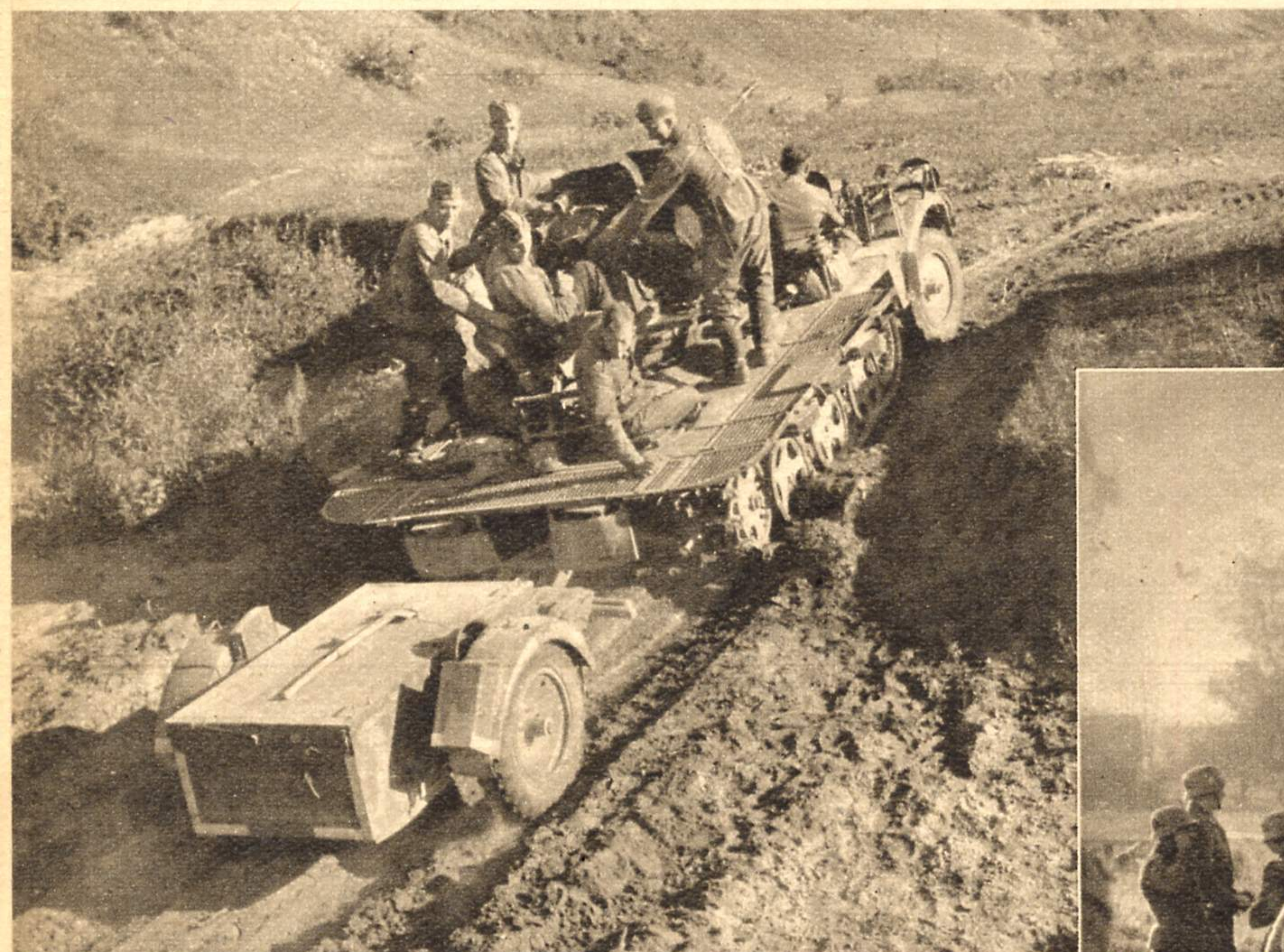
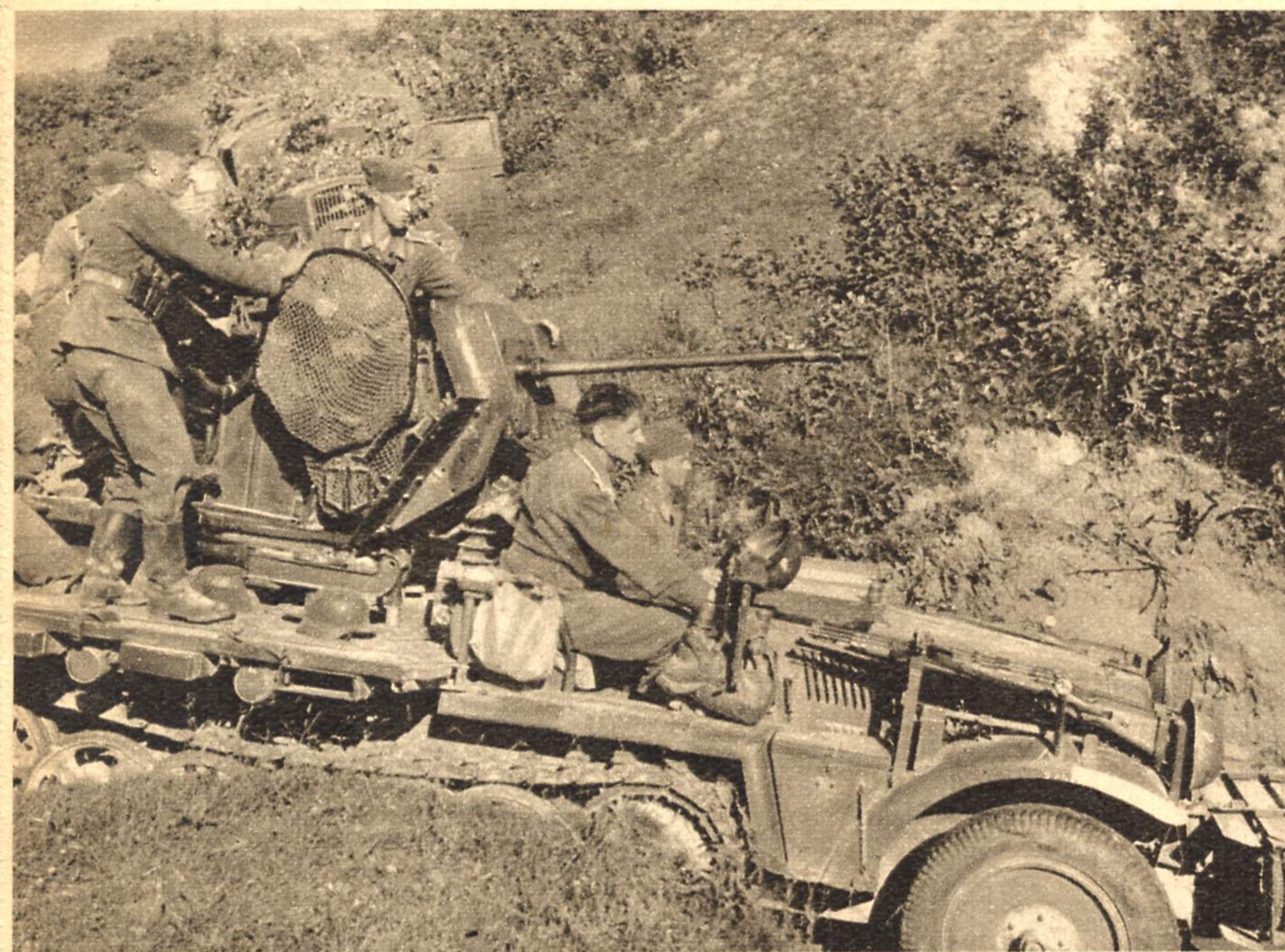
Pausenloser Einsatz im



Ein Anblick, der sich immer wieder einer zum Einsatz vorgezogenen leichten Flakbatterie bot: ein Sammellager von sowjetischen Gefangenen aller Rassen und Völkerschaften



Bald ist es gelungen, den Gegner mit einzelnen Geschützen von beiden Flanken zu umfassen. Er wird so lange mit einem ununterbrochenen Geschosshagel überschüttet, bis er den Widerstand aufgibt. Die Männer mit dem roten Kragenspiegel haben durch kühnes und zielsicheres Eingreifen im letzten Augenblick ihren Kameraden von den Heeresverbänden schon in unzähligen Fällen entscheidende Hilfe gebracht



Zu den Bildern oben: Durch unwegsames Gelände versuchen die Flakkanoniere mit einigen ihrer Geschütze den Gegner zu umgehen und von der Flanke zu fassen. Welche Schwierigkeiten dabei zu überwinden waren, lassen diese beiden Bilder deutlich erkennen



Rechts: Dort hinter dem Wald haben sich sowjetische Streitkräfte festgesetzt und versuchen, die deutschen Operationen immer wieder durch Feuerüberfälle zu stören. Sie werden in kurzer Zeit durch wohlgezieltes Dauerfeuer von den Geschützen

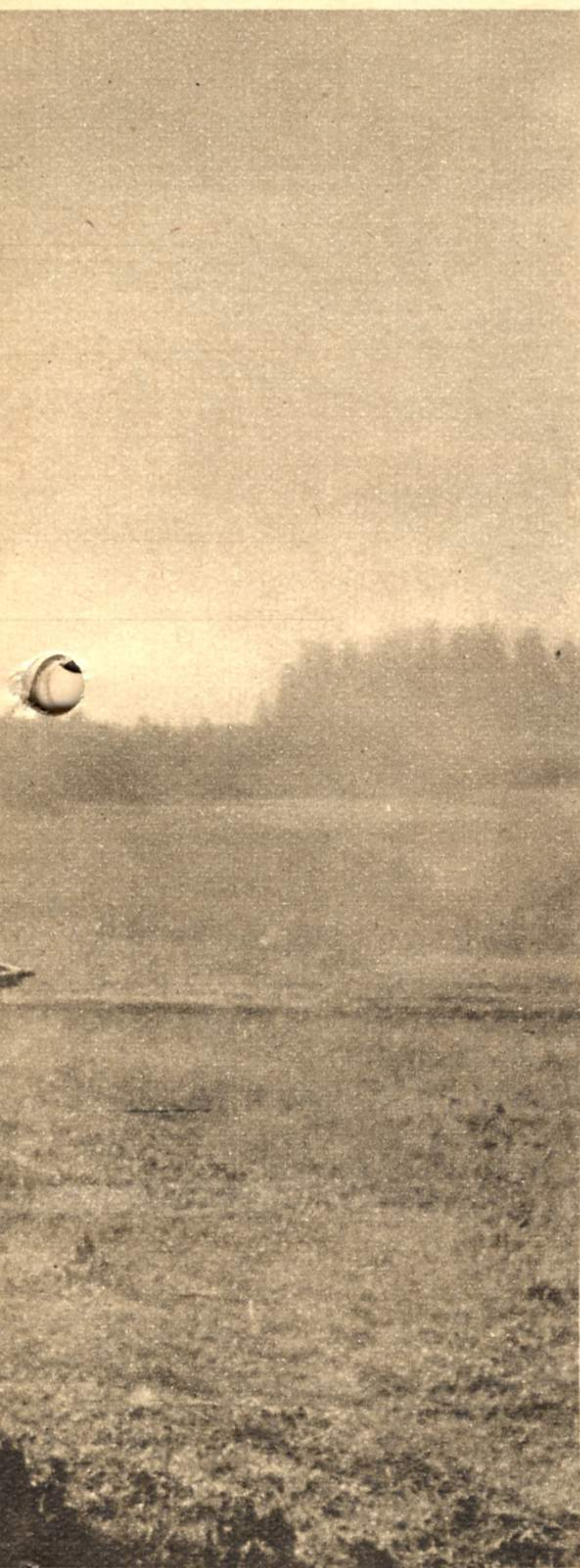
Stürmt vor

Erdkampf gegen die Sowjets

Die deutsche Flakartillerie ist längst über ihren engeren Aufgabenbereich hinausgewachsen und hat sich im wahrsten Sinne des Wortes als eine Offensivwaffe von stärkster Durchschlagskraft bewährt. Das hat der Feldzug im Osten wieder deutlich gezeigt. Die Männer mit dem roten Kragenspiegel waren überall mit den vorrückenden Truppen an der Spitze, und wo es galt, den Widerstand zu brechen, da haben die Geschütze der Flakartillerie stets ganze Arbeit getan. Besonders dort, wo der sowjetische Gegner sich in schwer zugänglichem Gelände verschanzt hatte, wurde er von dieser jungen deutschen Waffe, die sich ruhmvoll in die Annalen des großdeutschen Freiheitskampfes eingeschrieben hat, vernichtet oder vertrieben



Eine der primitiven Bauernkaten, die — von den Granaten der sowjetischen Artillerie getroffen — wie Zunder in Flammen aufgehen



Brennende Bauernhäuser kennzeichnen den Weg, den die sowjetischen Streitkräfte auf ihrem Rückzug vor den deutschen Truppen genommen haben. Wo die leichten Holzbauten einmal Feuer gefangen haben, da lodern schnell riesige Flammen gen Himmel, und in kurzer Zeit bricht das Gebälk knisternd und krachend in sich zusammen

Sämtliche Aufnahmen:
PK Freytag (Presse-Bild-Zentrale)



Links: Die Entscheidung ist gefallen. Unter dem konzentrierten Feuer der Flakbatterie sind die Durchbruchversuche der Sowjets zusammengebrochen. Fluchtartig verlassen sie das Kampffeld. Das Feuer wird eingestellt — und nun kann

Bravourstück NAHAUFKLÄRERS

Deutsche Flieger fürchten
weder Tod noch Teufel



Selten erfährt die Öffentlichkeit von der ebenso aufreibenden wie verantwortungsvollen Arbeit der Nahaufklärer — die oft unter heftigster Feindwirkung die unentbehrlichen Bildunterlagen für die militärischen Operationen mit nach Hause bringen. Welche Gefahren die zweiköpfige Besatzung eines solchen Aufklärerflugzeuges vom Baumuster Henschel Hs 126 zu bestehen hatte und wie sie dennoch ihre Maschine mit der wertvollen Erkundungsausbeute mit nach Hause brachte, geht aus unserem Bildbericht hervor

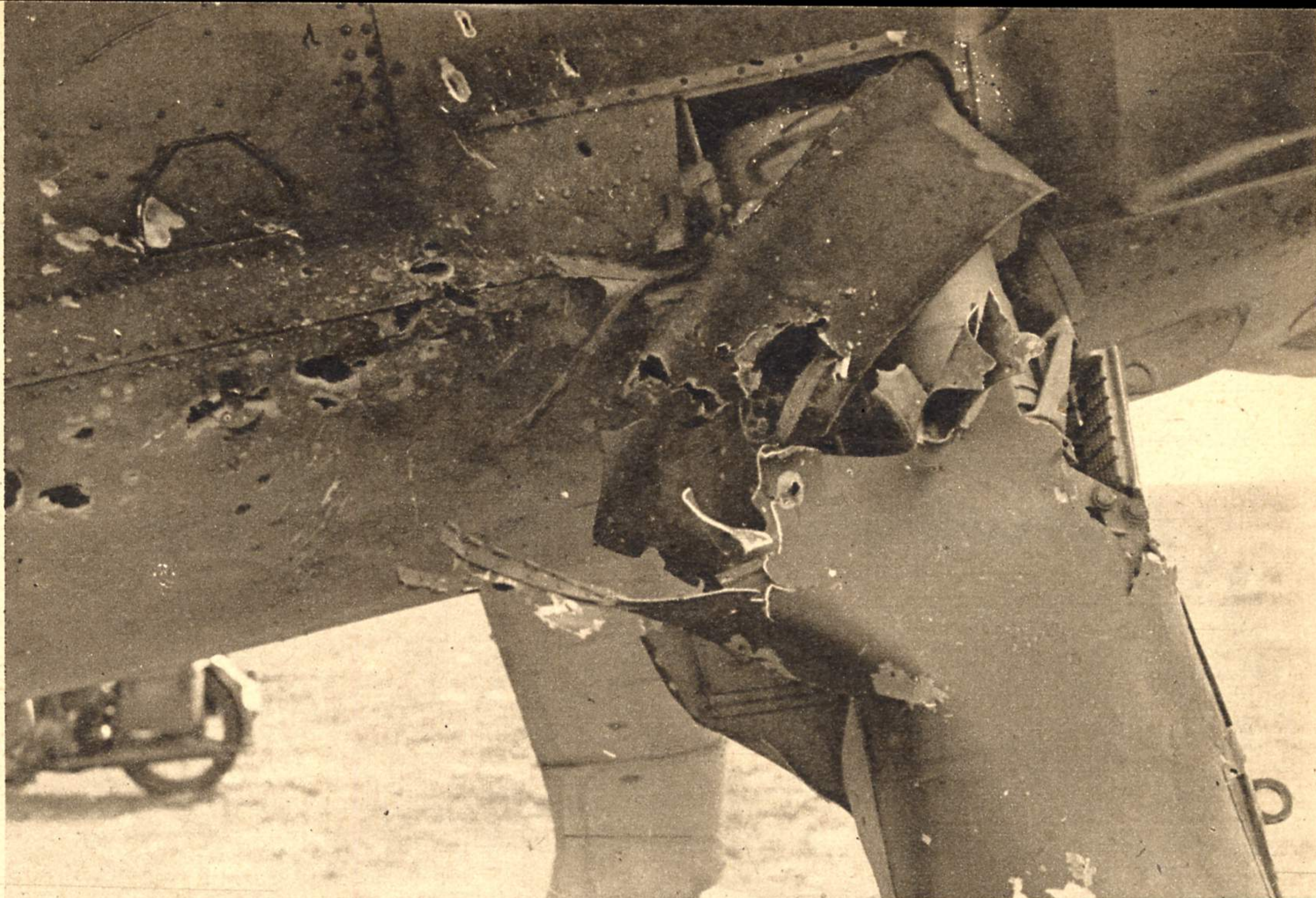
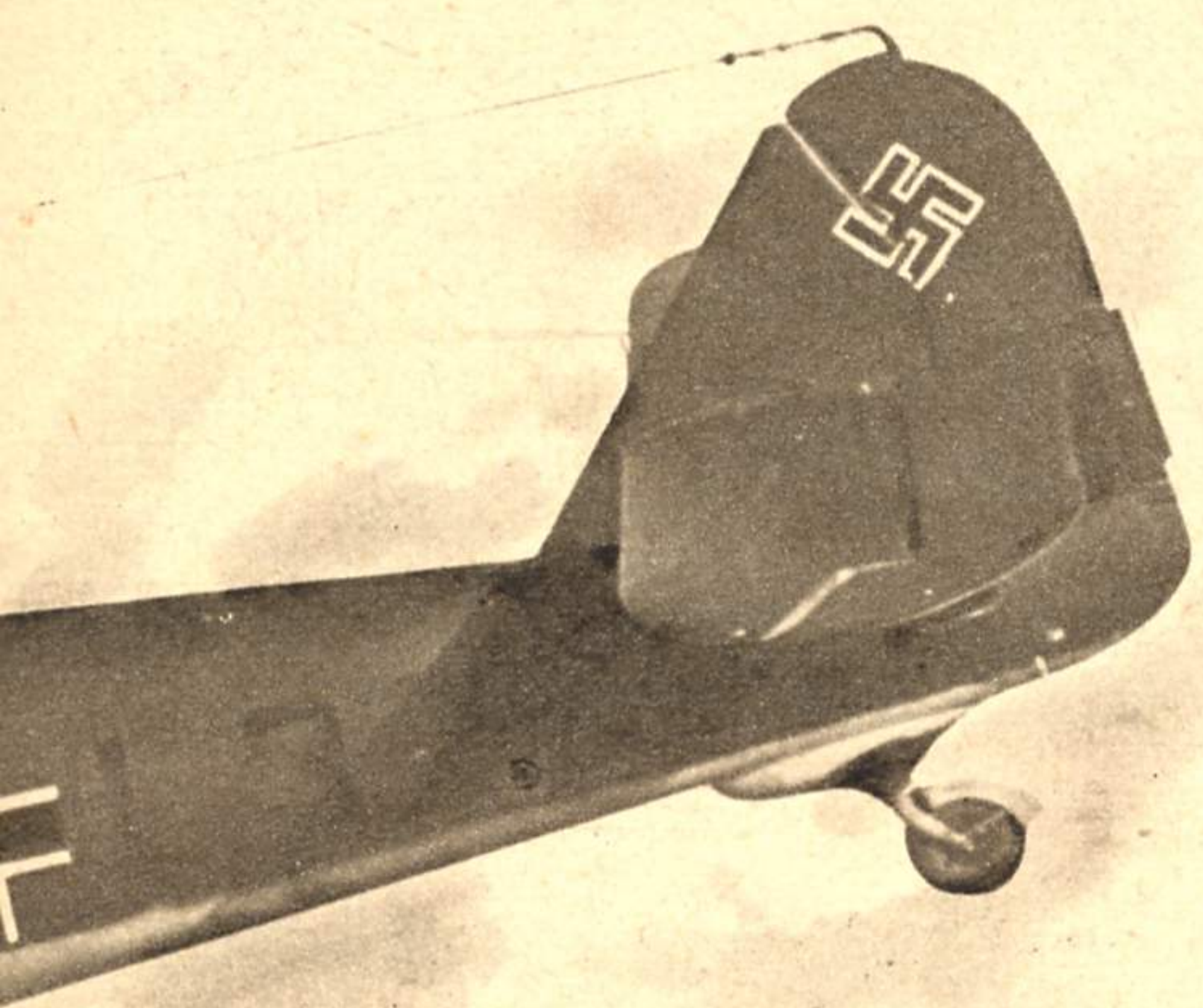


Die letzten Vorbereitungen vor dem Start. Während der Beobachter schnell noch ein paar Eintragungen in die Karte macht, hat sich der Bordwart auf den Führersitz der Maschine begeben und bremst sie zum letztenmal ab

Aufnahmen:
PK Neubauer (Pressebild-Zentrale) ;
Scherl-Bilderdienst (1)

Rechts: Der Beobachter prüft schließlich noch sein Bordfunkgerät, das ihm unmittelbare Sprech- und Funkverbindung mit seiner Einheit ermöglicht

eines



Und so kehrte die brave Hs 126 zurück. Mit Hunderten von Flaktreffern in Rumpf und Tragfläche trug sie ihre Besatzung nach ausgeführtem Auftrag dennoch sicher zum Feldflugplatz zurück. Dieser Bildausschnitt zeigt, wie stark allein das rechte Fahrgestell mitgenommen worden war



Der Beobachter selber erhielt bei dem heftigen Flakbeschuss durch einen Splitter eine Kopfverletzung. Das hinderte ihn aber nicht, sofort nach der Landung seinem Staffelpaplan die Aufklärungsergebnisse an Hand der Karte zu melden

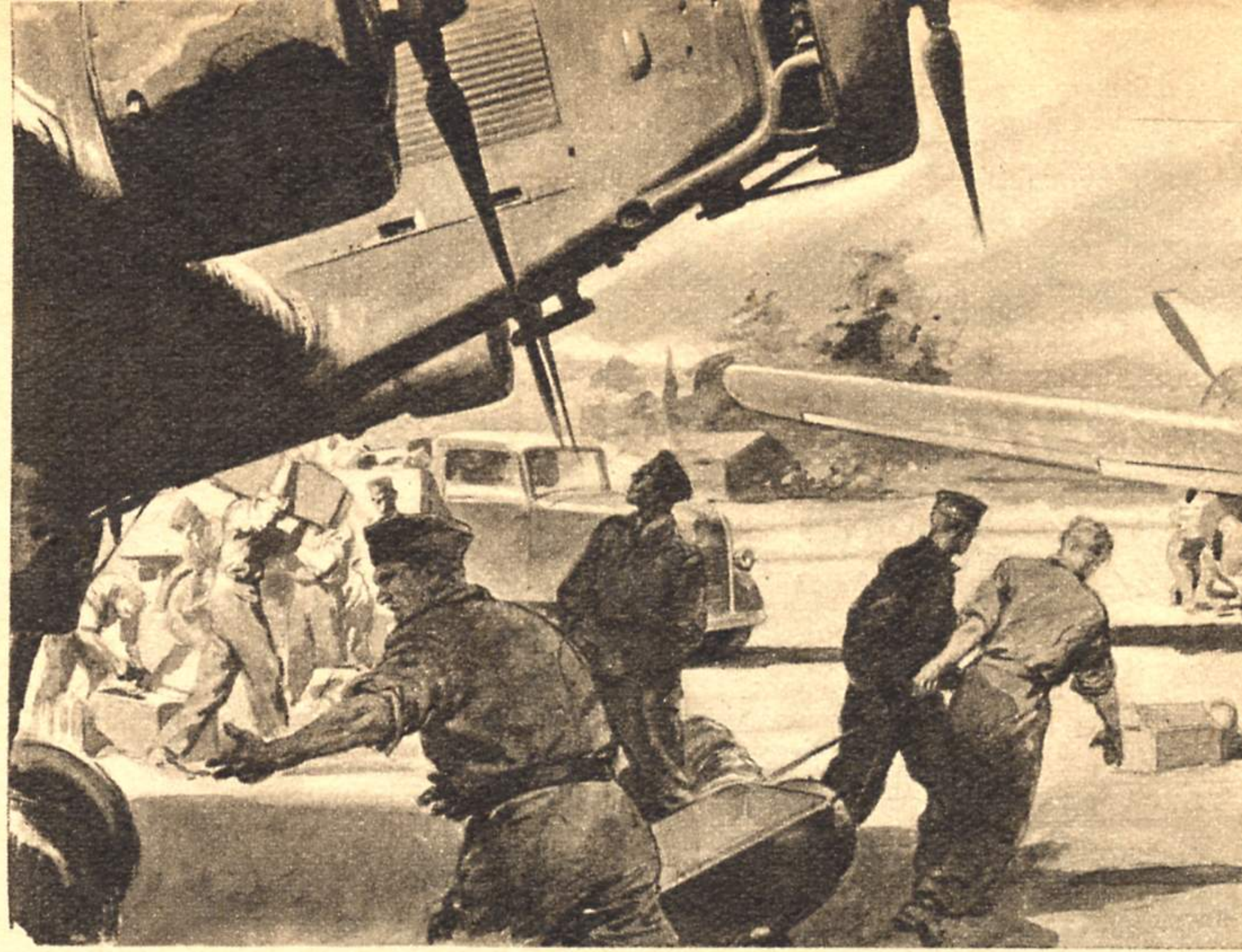


Es ist keine Zeit zu verlieren. — Während der Beobachter die einzelnen Aufklärungsergebnisse noch näher erläutert, wird ihm durch den Staffellarzt die erste Hilfe zuteil



Im Laufschrift wird die Kamera mit der wertvollen Ausbeute der Nahaufklärer zur Bildstelle gebracht, denn (Bild links) die Filme müssen schnellstens entwickelt werden. Das Auge der Kamera ist scharf und unbestechlich, und oft hält es wichtige Punkte im Gelände fest, die der Besatzung während des schnellen Fluges entgangen sind, deren Kenntnis für die Führung der Operationen aber von entscheidender Bedeutung

Munition nach vorn!



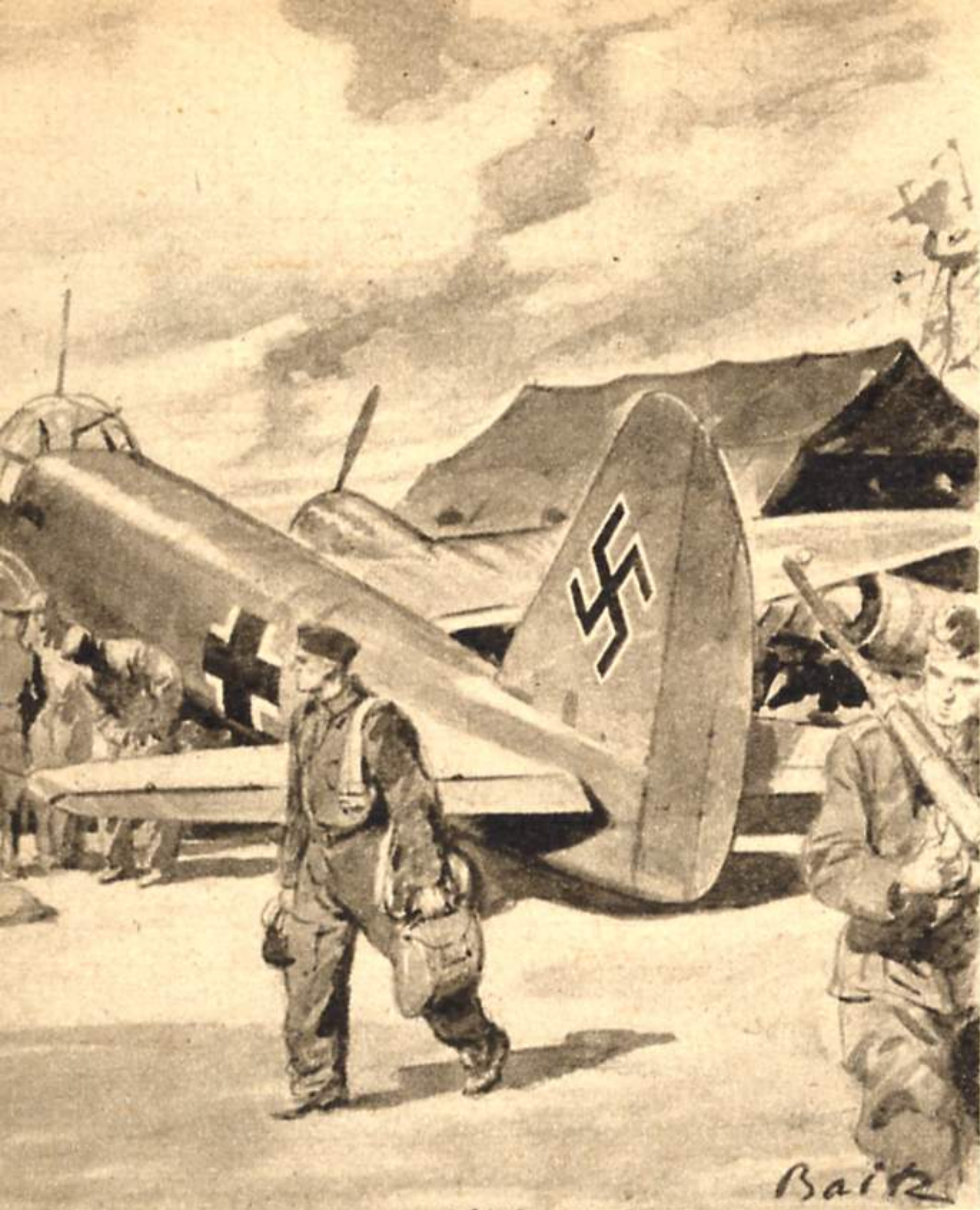
Ju 88 helfen d

Bei einer Kampfgruppe Ju 88 auf einem Feldflughafen im Osten. Weit vorn, mehrere hundert Kilometer gen Osten, ist deutschen Panzern die Munition ausgegangen. Der Nachschub ist durch Funk angefordert worden. Es ist äußerste Eile geboten. Die schnellsten Kampfflugzeuge sind deshalb für die Hilfe gerade gut genug. Wie die obige Zeichnung darstellt, ist soeben auf dem Feldflughafen bei den Besatzungen der Ju 88 die Transportstaffel der Ju 52 gelandet, vollbepackt mit der Munition für die Panzer, die ihre Angriffskette tief in Feindesland vorgetrieben haben. Nun müssen die Männer der Ju 88 den weiteren Transport durchführen. Die Fallschirmbomben mit der Panzermunition werden von den Kampfflugzeugen übernommen. Innerhalb weniger Minuten starten die Maschinen — ostwärts!

Zeichnungen Wilhelm Baitz

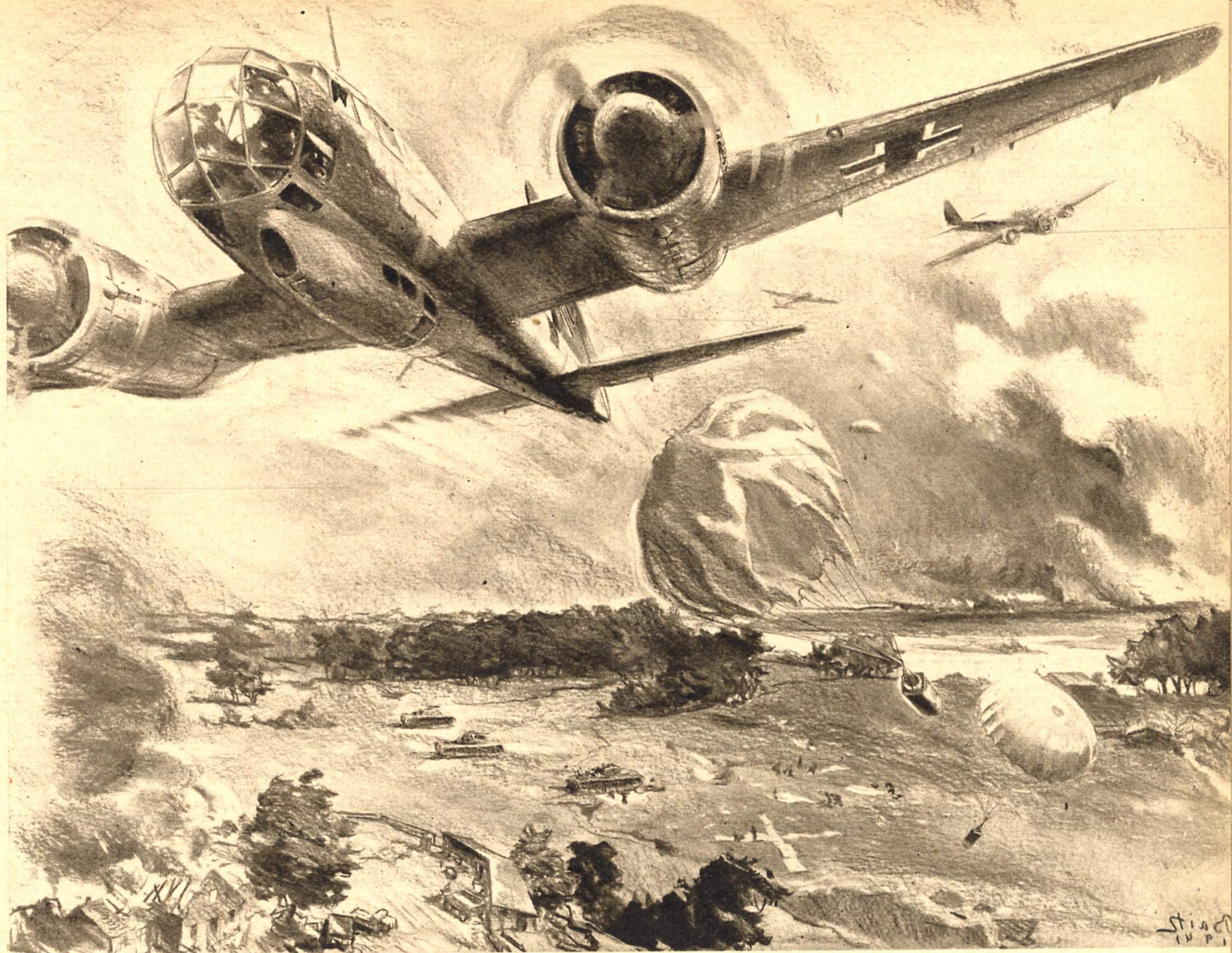


Zur Zeichnung links: Unter sich sehen die Flieger die endlosen Kolonnen der motorisierten Verbände und der marschierenden Infanterie auf den weiten Straßen in Feindesland vorstoßen. Brennende Dörfer und dunkle Rauchschwaden sind schaurige Wegweiser des Krieges. Kradfahrer flitzen an den deutschen Kolonnen vorbei. Die Kampfflugzeuge fliegen so tief, daß die Männer alle Einzelheiten genau erkennen können. Mit unverminderter Kraft geht es weiter ostwärts. Bald muß das Ziel erreicht sein. Mit den Panzerjägern ist zur Erkennung der Abwurfstelle die Auslegung eines



tschen Panzern

Scharf spähen die Augen in die Tiefe. Da — am Ufer eines Sees zwischen Buschwerk und einzelnen Baumgruppen — liegen die Panzerwagen. Das weiße Kreuz ist deutlich sichtbar. In langsamen Kurven schrauben sich die Maschinen tiefer bis auf die befohlene Abwurfhöhe. Diesmal gilt es nicht, den Feind mit der todbringenden Bombenlast zu überschütten. Diesmal gilt es, den Kameraden in vorderster Front Hilfe zu bringen. Die Bomben werden ausgelöst. Langsam fallen die Behälter mit der Panzermunition im Winde hin und her pendelnd zu Boden. Noch ein zweiter Anflug, und dann ist die Last von sämtlichen Flugzeugen abgeworfen



Zur Zeichnung unten: Die Fallschirmbomben haben ihr Ziel erreicht. Bei den Panzerjägern herrscht große Freude. Nun können sie ihren Vormarsch fortsetzen. Im Sturmschritt holen die Männer die abgeworfenen Fallschirmbomben ein. Dankbar winken sie ihren Helfern nach, die wieder mit vollaufenden Motoren ihrem Einsatzhafen zustreben. Sie brausen über die Weite des russischen Landes, über brennende Dörfer und Wälder, die — ein Fanal des Krieges — den Horizont in der Runde bedecken



Wetterleuchten über dem

Roosevelts Griff über den Stillen Ozean

Als der erste Weltumsegler, der portugiesisch-spanische Seefahrer Fernao de Magalhaes, am 28. November 1520 den Großen oder Stillen Ozean erreichte und ihn als erster überquerte, nannte er ihn „mare pacifico“, weil er das Glück hatte, auf seiner Route keinen Sturm zu erleben. Die „Stille“ dieses Giganten unter den Weltmeeren ist aber sowohl in geophysikalischer als auch in geopolitischer Hinsicht trügerisch; denn die hier auftretenden Monsune, Taifune und Erdbeben haben das Leben im pazifischen Raum oft stärker beeinflusst als politische Gesetze. Unter der verheerenden Gewalt der Monsunwirbel sind schon Machtzentren des Pazifik von heute auf morgen vernichtet worden. Erdbeben und Drehstürme (Taifune) haben

Feuersbrünste und Verwüstungen angerichtet, die das Landschaftsbild der Randgebiete veränderten. Erinnern wir uns z. B. an die Riesenbrände von San Franzisko, Valparaiso und Tokio; denken wir daran, daß man in Chile etwa alle neun Jahre mit einem größeren Erdbeben rechnet, Japan sogar 223 Erdbebenkatastrophen in den 1500 Jahren seiner Geschichte erlebte und die Insel Nippon jeden Tag durchschnittlich von vier leichten, kaum noch beachteten Erdstößen geschüttelt wird. Auch ist es nicht zu leugnen, daß der Taifun den russischen Kriegsplan von 1904 scheitern ließ, wie auch der Rückzug der chinesischen Armee aus der Mongolei im Jahre 1921 unter den Wirkungen des pazifischen Drehsturmes ein katastrophales

Ende nahm und der Mongoleneinbruch in japanisches Reichsgebiet einst aus dem gleichen Grunde verhindert worden ist. Küsten und Landflächen haben durch vulkanische Launen des Pazifik ein anderes Gesicht erhalten; so zwang die Flutwelle von Kamakura zur Verlegung der japanischen Hauptstadt nach Tokio, das Kwanto-Erdbeben (1933) veränderte die Form der Sagami-Bucht um Tokio, und das einst viel bestaunte Naturwunder der Sinter-Terrassen von Neuseeland verschwand in einem Vulkanausbruch. Diese aus der Fülle pazifischer Katastrophen herausgegriffenen Beispiele zeigen bereits deutlich, daß der Stille Ozean seinen Namen eigentlich zu Unrecht führt.



Japanische Verteidigungszone
 Verteidigungszone der Vereinigten Staaten

Pazifik

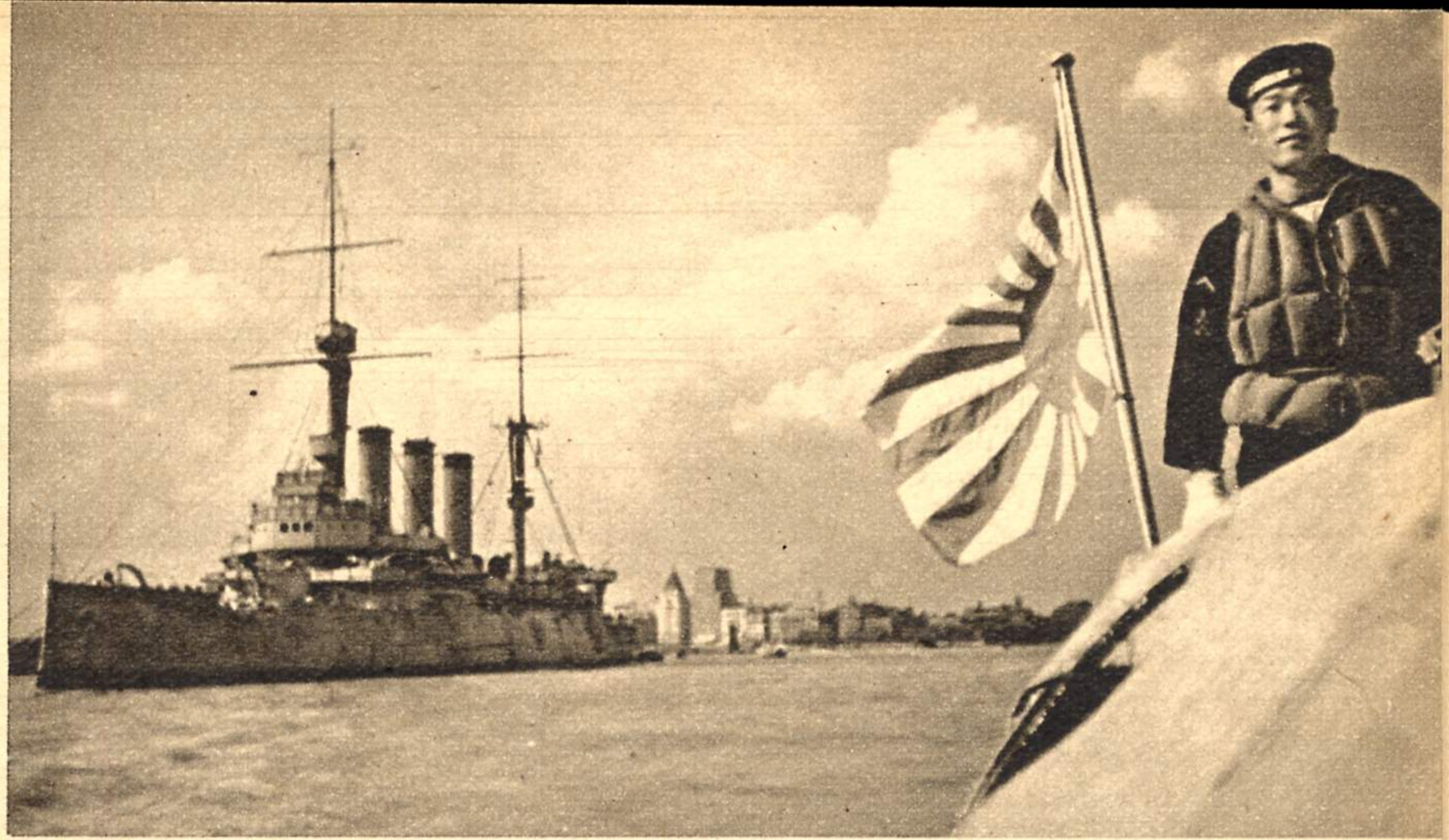
Von Wolf Schmalfluss

Raumgröße als retardierendes Moment

Das gilt auch in politischer Hinsicht: Die Anrainer des Pazifik sind im allgemeinen viel weniger „pazifistisch“ als die Völker, die den Atlantik und den Indischen Ozean umsäumen. Jedoch wirkt die ungeheure Raumgröße des Pazifik als retardierendes Moment. Von der gesamten Wasseroberfläche der Erde (361 Millionen qkm) werden nämlich allein 180 Millionen qkm, d. h. schon die Hälfte, vom Stillen Ozean beansprucht, der damit auch die gesamte Festlandoberfläche der Welt, die nur 149 Mill. qkm der Erdkugel bedeckt, bei weitem übertrifft! Europa mit seinen 10 Millionen Quadratkilometern würde also 17½ mal im Pazifik Platz finden. Die beiden Konkurrenten, der Atlantische Ozean mit 106 qkm und der Indische Ozean mit 75 qkm, erreichen zusammen also erst die Größe des pazifischen Riesen. Diese Größenverhältnisse sind es auch, die das politische Handeln der umgrenzenden Kontinente Asien, Amerika, Australien nebst Neuseeland und Ozeanien — die menschenleere Antarktis scheidet dabei aus — maßgeblich beeinflussen. Bemerkenswert ist, daß sich eigentlich nur die Randgebiete dieser Länder bzw. Kontinente dem Pazifik zuwenden. Die Uferkettengebirge — so ist vor allem der ganze Ostraum des Stillen Ozeans mit einer verkehrsfrendlichen Gebirgsküste garniert — bewirken eine natürliche Verkleinerung der nutzbaren Landflächen auf ein Siebentel der festländischen Weltoberfläche, so daß das Innere der pazifischen Landräume sozusagen dem Großen Ozean den Rücken zeigt. In geopolitischer Hinsicht teilt man dieses Weltmeer in eine Nord- und Südschwelle. Die „Nordschwelle“ reicht von der kanadisch-amerikanischen Grenze über den nördlichen Bogen von Alaska und Nordasien bis zur Tsugaru-Straße im Japanischen Meer. Diese Zone ist zwar von einheitlicher Struktur, jedoch hemmen hier die ungünstigen klimatischen Verhältnisse die wirtschaftliche Entwicklung und die Ansiedlung von Menschen. An diese Nordschwelle schließen sich Uferräume an, die im Westen die älteste Kultur der Erde trugen und im Osten die jüngsten Kulturländer umschließen. Und dort, wo die ältesten Kulturvölker leben, herrscht Überbevölkerung und Raumnot, auf der andern Seite kaum spürbarer Menschendruck und Raumweite. Die sich anschließende „Südschwelle“ wird beeinflußt durch die großen Strömungen des Westwinddriftes und des Kap-Hoorn-Stromes. In dieser Zone liegen Australien—Neuseeland mit der unter dem Sammelbegriff „Ozeanien“ zusammengefaßten Inselwelt und als Abschluß der antarktische Kontinent. Der Randcharakter der australischen Siedlung, die Städteanhäufung an der Küste sowie der unausgenutzte tropische Norden Australiens, sie sind die typischen Merkmale für die Eigenart der durch die gestaltenden Urkräfte des Pazifik bedingten Küstenlandschaft. Auch die besondere Lagerung der Bodenschätze ist auf die starken Natureinflüsse im pazifischen Raum zurückzuführen: Kohle, Öl, Eisen, Kupfer, Zinn und Salpeter sind in den Bereichen des Stillen Ozeans besonders üppig vertreten; aber ihre Vorkommen sind entweder von der Küste aus schwer greifbar oder sie liegen an politisch gefährlichen Schnittflächen der einzelnen Machtsphären. So strömt der amerikanische Kontinent geradezu über an den meisten dieser wichtigen Rohstoffe, während Japan als führende ostasiatische Großmacht an Eisen und Öl sehr arm und nur an Kupfer und Schwefel reich ist.

Spannungsknoten erster Ordnung

Alle diese natürlichen Faktoren prägten auch das wehrpolitische Antlitz des Pazifik. Im Gegensatz zum Atlantik zeigt es ruhigere und ausgeglichene Züge, denn die trennende Weite zwischen den im bzw. am pazifischen Raum siedelnden Völkern bewirkt ein sehr weitgehendes realpolitisches Denken. Hinzu kommt, daß längst nicht alle Zonen des pazifischen Bereichs wehrpolitisch aktiv und hochempfindlich sind. So finden wir in der Nordschwelle Gebiete, die aus Mangel an reizvollen Gegensätzen apathisch und passiv in Wehrdingen sind. Dagegen sind andere Räume, so am Westufer des Pazifik, weit empfindlicher. Hier, genauer umrissen im südostasiatischen Inselgürtel, ist ein Spannungsknoten erster Ordnung, weil sich in dieser Zone besonders stark die Machtinteressen von England, USA und Frankreich mit den Lebensrauminteressen Japans kreuzen. Ein Gegenstück hierzu ist der Ärmelkanal am westlichen Ausgang der Nordsee. Und doch welch ein Größenunterschied! Bei einem Radius von Festsetzung auf Seite 450.

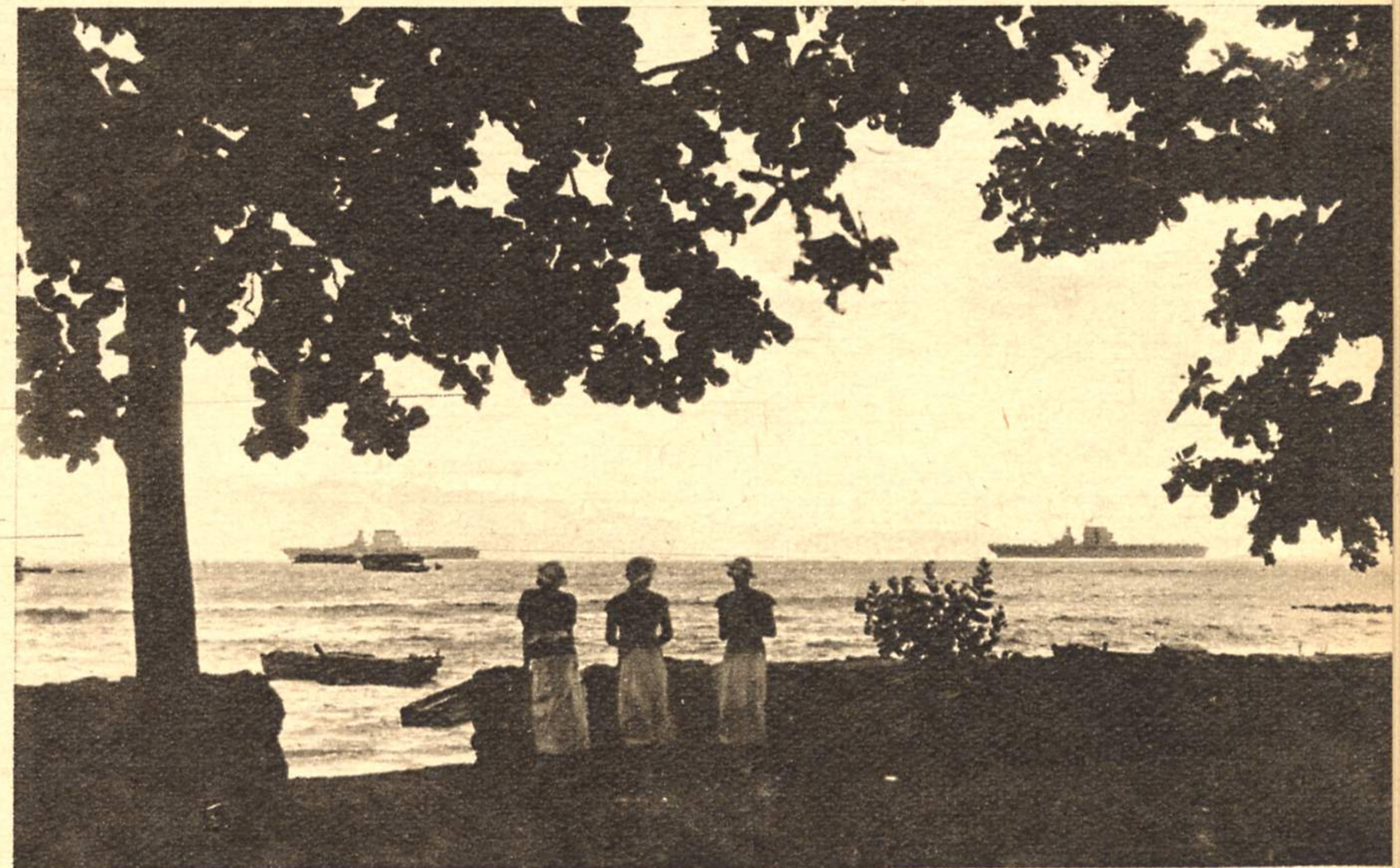


Das japanische Flaggschiff „Izuno“ vor dem Auslaufen. Die Kriegsflotte Nippons ist eine scharfe Waffe gegen jede Bedrohung der japanischen Unabhängigkeit

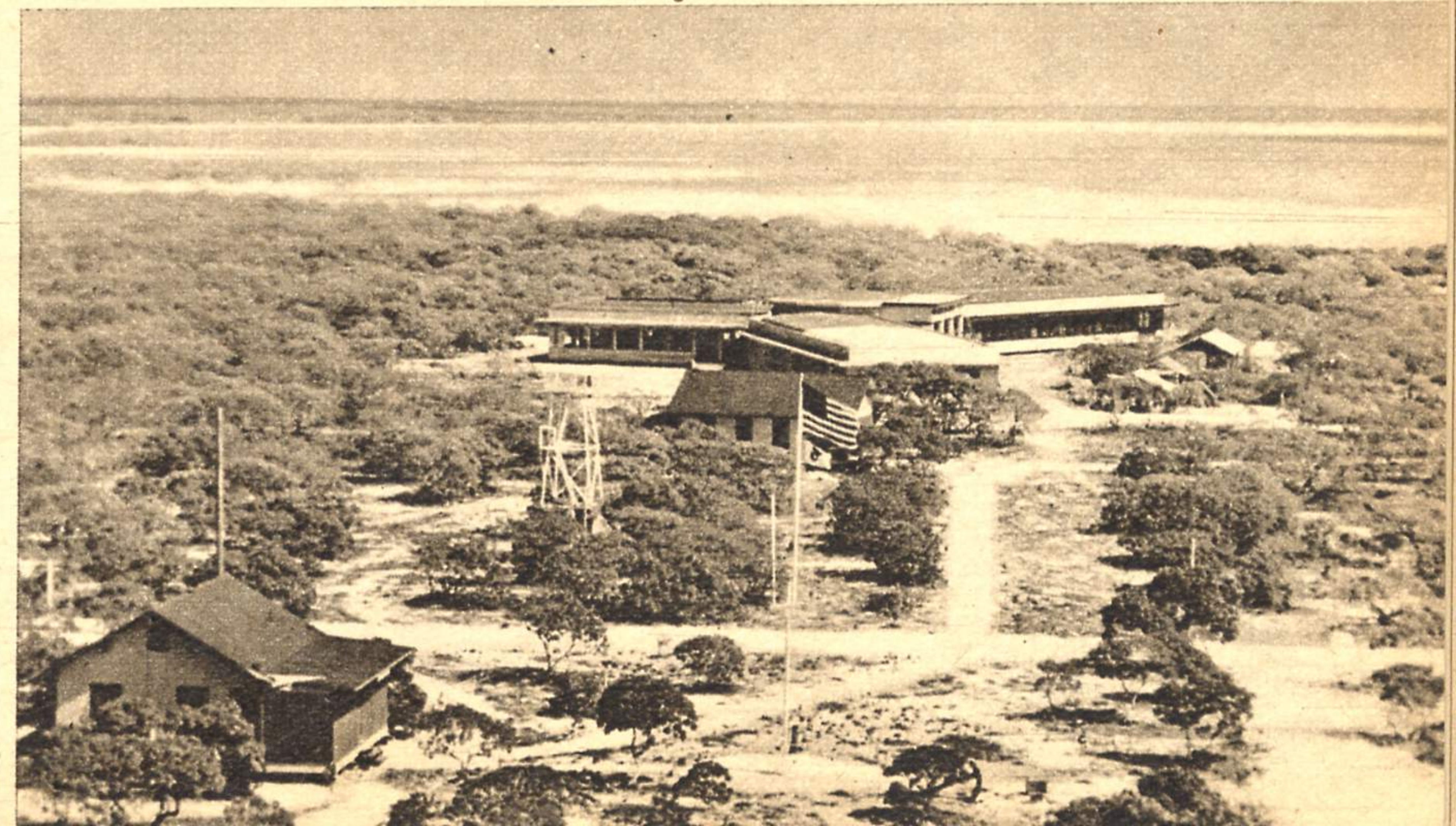


Manila, die Hauptstadt der Philippinen, der am weitesten gegen das ostasiatische Festland vorgeschobenen Inselgruppe der USA

Aufn. Scherl-Bilderdienst (4)



Die beiden USA-Flugzeugträger „Lixington“ und „Saratoga“ bei Manövern der nordamerikanischen Pazifikflotte. Unten: Die Wake-Insel, die ebenso wie Guam von den Vereinigten Staaten mit drohender Wendung gegen Japan stark befestigt worden ist





Das K

Schlauchbootübun

Sonderaufnahmen für den

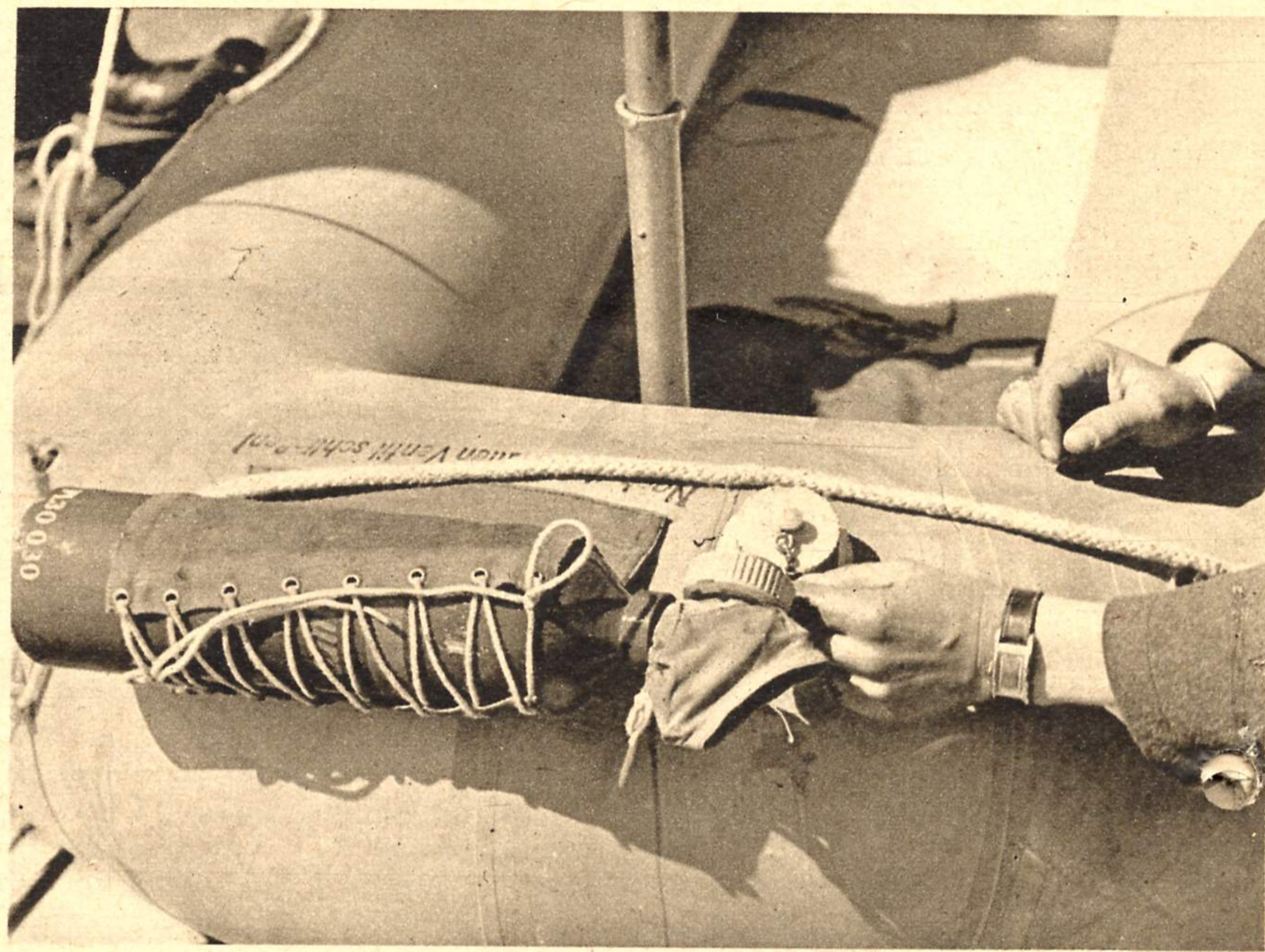
So wie der Flieger auf jedem Flug über See zu seinem Schutz die Schwimmweste trägt, so ist jedes Flugzeug, gleichgültig ob Fernaufklärer oder Kampfflugzeug, Stuka oder Zerstörer, das Strecken über das Meer zu fliegen hat, mit einem Schlauchboot ausgerüstet. Dieses Rettungsboot der Flieger, wie das kleine und leichte Gummiboot mit Recht genannt werden kann, ist zusammengelegt samt vollständiger Ausrüstung nicht größer als ein kleines Paket, das im Seenotfall mit einem Griff auseinandergenommen, aufgeblasen und damit gebrauchsfertig gemacht werden kann. Schon in zahllosen Fällen hat das Schlauchboot der Luftwaffe seine Bewährungsprobe bestanden, und mancher Flieger, der heute wieder einsatzfreudig gegen Englands Bollwerke fliegt, verdankt ihm sein Leben

Soll im Ernstfall das Schlauchboot seinen Zweck erfüllen, muß jedes Besatzungsmitglied die Handhabung dieses Gummirettungsbootes sicher beherrschen. Immer müssen daher unsere Flieger alle Handgriffe üben. Das Schlauchboot wird von der Besatzung ans Wasser gebracht

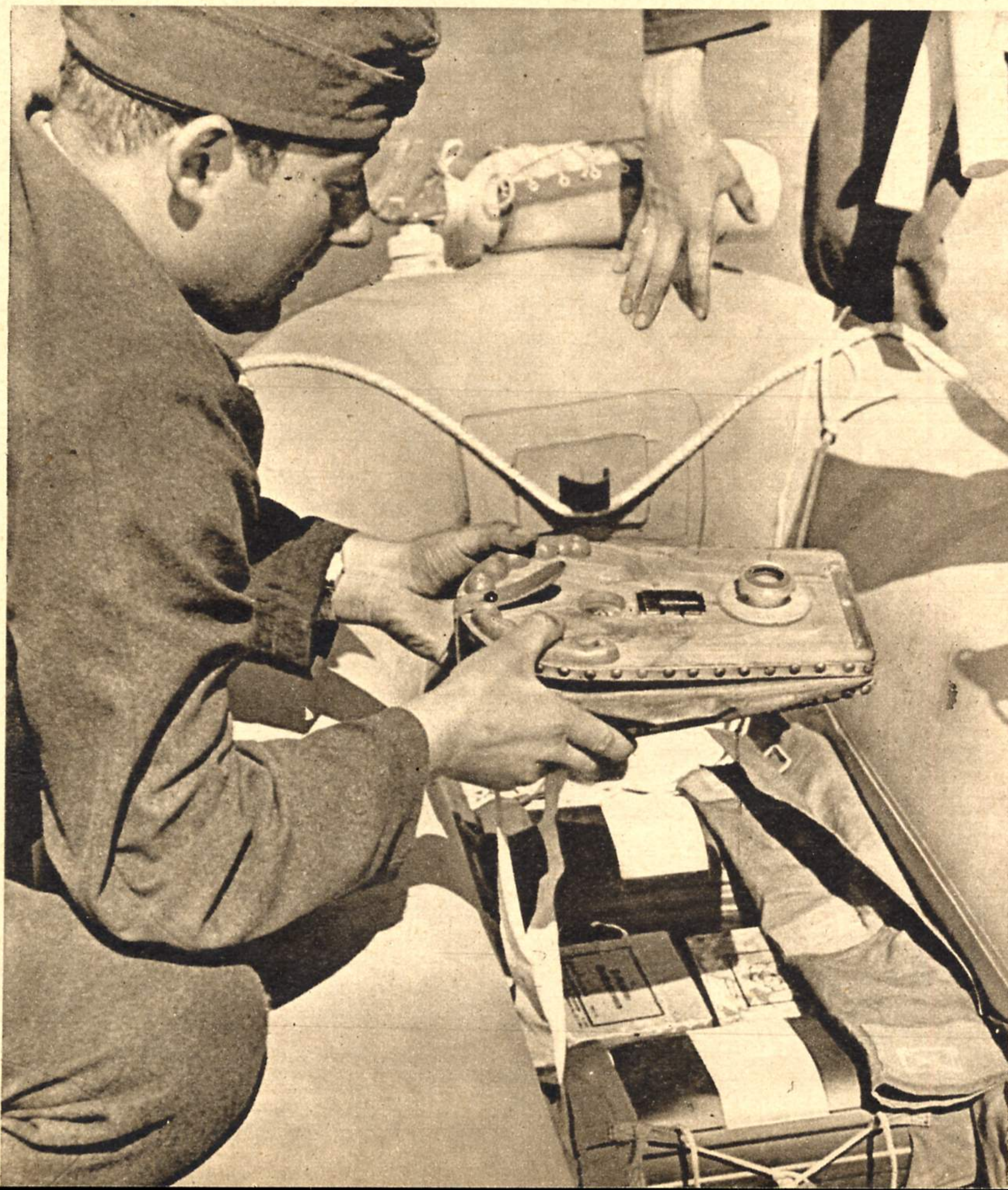


Dieses kleine Paket ist das zusammengelegte, mit einer vollständigen Ausrüstung versehene Schlauchboot der Luftwaffe

Unten: Der Blasebalg, ein Teil der auf dem Boden des Schlauchbootes wasserdicht verpackten Ausrüstung, die die Besatzung instand setzt, selbst tagelang bis zu ihrer Auffindung auszuharren



Durch Anreißen der Reißleine (Bild unten) wird die Kohlensäureflasche in Tätigkeit gesetzt. Allmählich bläst sie das Schlauchboot auf. Ist es prall gefüllt (Bild oben), so wird die Flasche abgenommen und die Öffnung mit Hilfe einer Verschraubung geschlossen



Der Treibanker verhindert das Abtreiben des Schlauchbootes, so daß es im Seenotfall leichter gefunden werden kann

Stützboot der Flieger

en bei der Luftwaffe

DLER von Dr. H. Franz



Künftig soll die Ausrüstung jedes Schlauchbootes durch einen sogenannten Seenotsender ergänzt werden (Bild unten), ein kleines, leichttransportables Gerät mit Schirmantenne, mit dem die Besatzung auch nach Absacken des Flugzeugs Hilfe herbeirufen und ihren Standort angeben kann

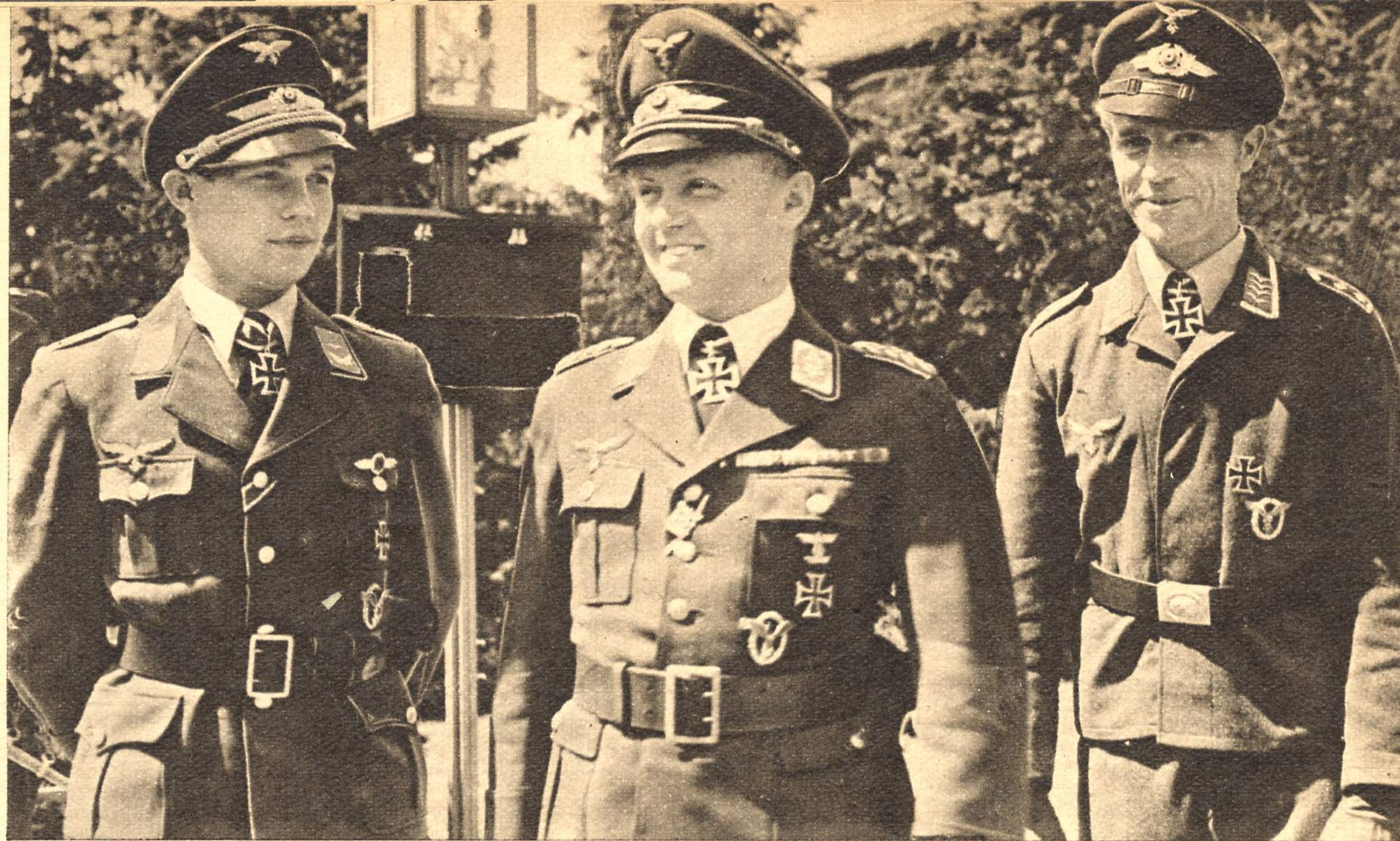


Jedes Schlauchboot ist mit einer vollständigen Segelausrüstung versehen, die es der Besatzung ermöglicht, ohne die Anstrengungen lang andauernden Paddelns verhältnismäßig große Strecken zurückzulegen



Wenn gleich drei paddeln — wobei die Flieger auf dem Schlauchwulst sitzen — macht

IM KAMPFE
BEWÄHRT SICH
DER MANN



LEUTNANT HAHN

GENERALMAJOR KAMMUBER

OBERFELDWEBEL GILDNER

haben sich als erfolgreiche Nachtjäger besonders ausgezeichnet



HAUPTMANN BRÖCKER



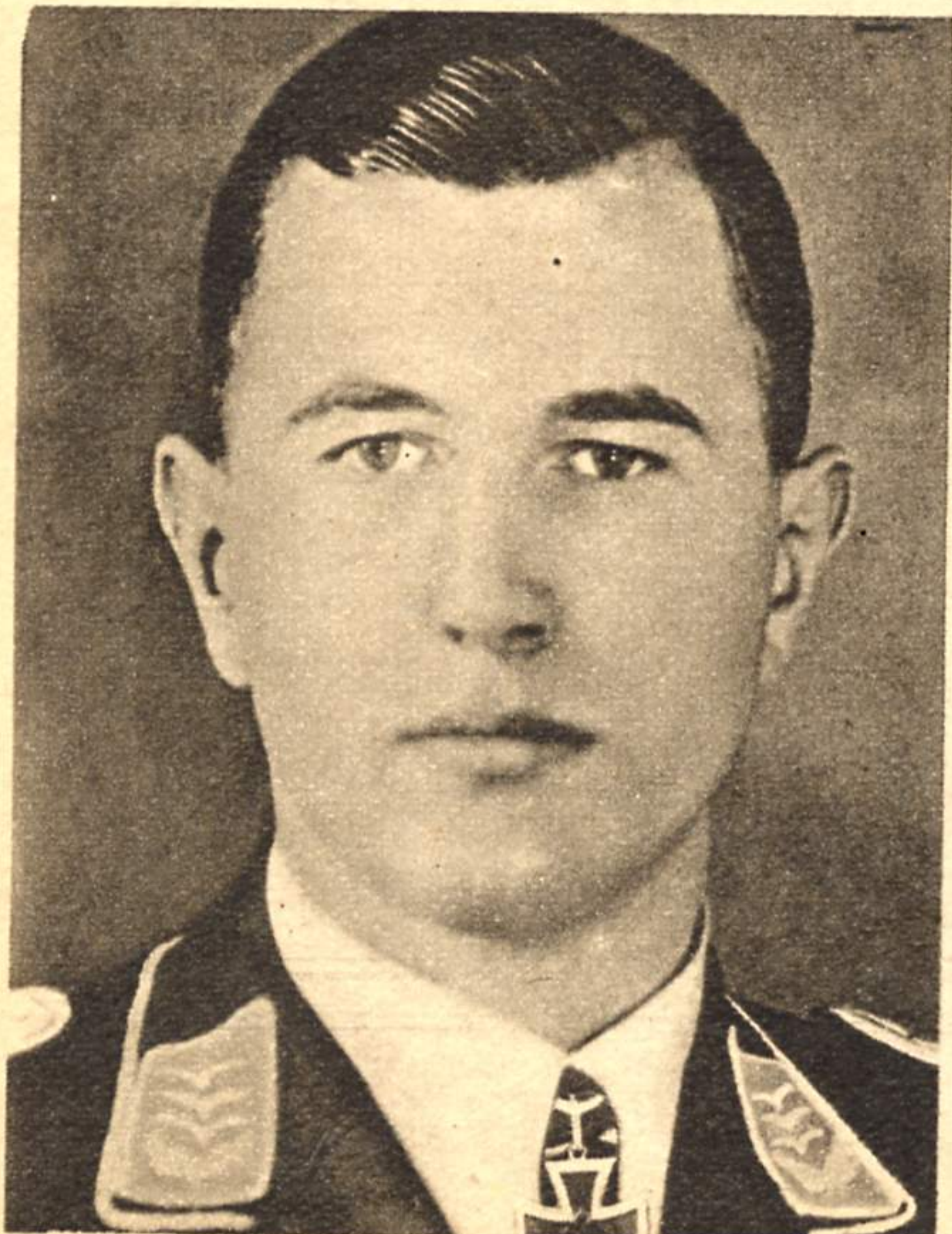
HAUPTMANN FROMM

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Generalmajor Kamhuber, Kommandeur einer Nachtjagddivision, hat bereits im Frankreichfeldzug als Kommandeur eines Kampfgeschwaders viele erfolgreiche Angriffe auf feindliche Flugplätze und sonstige militärische Anlagen durchgeführt. Heute kann man ihn für den besten Kenner und erfolgreichsten Organisator der Nachtjagd ansprechen. — Hauptmann Bröcker, in über hundert Feindeinsätzen auf allen Kriegsschauplätzen bewährt, vernichtete mit seiner Gruppe stärkste Befestigungen am Rupel-Paß. Durch die Niederkämpfung von Batteriestellungen gelang es ihm, die bereits ins Stocken geratenen Panzerangriffe erneut zum Anlauf zu bringen und dadurch einen tiefen Einbruch in die feindlichen Stellungen zu ermöglichen. Seine Gruppe hat etwa 125 000 Tonnen Schiffsraum versenkt. Im Kampf um Kreta gelang es ihm, mit seinen Besatzungen drei englische Zerstörer zu vernichten. — Hauptmann Fromm hat sich vor allem in den Abwehrkämpfen in Nordafrika durch seinen tapferen persönlichen Einsatz hervor getan und mit seiner Abteilung schlachtentscheidende Erfolge errungen. Bei den dreitägigen schweren Kämpfen um Sollum vernichtete er mit seiner Abteilung allein mehr als 80 feindliche Panzer. — Hauptmann Kollwe hat im Kampf um das Mittelmeer seine Gruppe zu entscheidenden Erfolgen geführt. In vorbildlichem persönlichem Einsatz versenkte er mit seiner Gruppe insgesamt 148 000 BRT feindlichen Handelsschiffsraumes und zwei Zerstörer, während 203 500 BRT Handelsschiffsraums, drei Schlachtschiffe, acht schwere Kreuzer, fünf leichte Kreuzer und neun Zerstörer bei diesen Angriffen schwer beschädigt wurden. — Oberleutnant Jäger zeichnete sich als Führer eines 8,8-cm-Flakzuges bei der Bekämpfung eines Festungsmassivs der Metaxas-

linie durch seinen heldenmütigen Einsatz hervorragend aus. Mit seinem Trupp konnte er dreißig Bunker, acht Panzerkuppeln und zwölf sonstige Ziele außer Gefecht setzen. Hierdurch trug er entscheidend zur schnellen Wegnahme dieses gewaltigen Festungsmassivs durch eine Gebirgsjäger-Division bei. — Oberleutnant Neuber hat in über hundertfünfzig Feindeinsätzen durch seine überlegene Führung und mitreißende Tapferkeit hervorragende Erfolge erzielt. Die Vernichtung schwer auffindbarer Befestigungsanlagen am Rupel-Paß ist seinem vorbildlichen Einsatz zuzuschreiben. Auch im Kampf gegen die englische Flotte im östlichen Mittelmeer hat er sich große Verdienste erworben. — Oberleutnant Pekrun hat ebenfalls im Gebiet des Rupel-Passes in wirksamster Weise Bunkerstellungen bekämpft. Im Kampf um Kreta stürzte er im schwersten Flakfeuer bei einem Angriff gegen einen britischen Kriegsschiffsverband so dicht auf den Feind herunter, daß er einen sichtbaren Volltreffer erzielen konnte. — Oberleutnant Rödel hat sich als Staffelpatän in einem Jagdgeschwader ausgezeichnet bewährt und stets höchste Einsatzbereitschaft gezeigt. Neben erfolgreichen Tiefangriffen schoß er im Luftkampf insgesamt zwanzig Feindflugzeuge im Einsatz gegen England ab. — Leutnant Hahn gehört zu den erfolgreichsten Nachtjägern. Mit seiner ganz persönlichen Persönlichkeit setzte er sich auf dem Neuland der Nachtjagd ein und erzielte durch seine zähe Ausdauer bahnbrechende Erfolge. — Auch Oberfeldwebel Gildner gehört zu den hervorragendsten Flugzeugführern eines Nachtgeschwaders. Ihm ist es gelungen, als erster einen Nachtabschuß zu erzielen, wodurch er seine Kameraden zu immer neuem Einsatz mitriß. In einer Nacht gelang es ihm u. a. hintereinander drei Abschüsse zu erzielen.

Aufnahmen Scherl-OKW (7), Presse-Hoffmann (1)



Fliegende Sonderlinge

Von Gerhard Meyer

In einer Zeit, in der Kampfflugzeuge Bombenlasten von Tausenden von Kilo gegen den Feind tragen, sollten die Phantasten ausgestorben sein. Dennoch ist es erst wenige Jahre her — die neue deutsche Luftwaffe regte bereits ihre Schwingen —, als in einem Nebengebäude eines unserer ältesten Flugplätze ein Mann hauste, der mehr als phantastischen Plänen nachging. Während draußen die zweimotorigen Kampfflugzeuge und die schweren Jäger mit flimmernden Luftschraubenkreisen über das Feld rollten, hämmerte dieser Mann im Dämmerlicht und im flirrenden Staub seiner vorsintflutlichen Werkstatt an feinen Leisten, an zarten Sperrholzplatten herum, klebte und nagelte er Papier, Pappe und Holzgestelle zu Gebilden zusammen, die Flugzeuge sein sollten, aber in Wirklichkeit wie grausige Fledermäuse aussahen.

Der Schritt der Zeit ist über diese Werkstatt eines „Zurückgebliebenen“ hinweggegangen. Aber man darf überzeugt sein, daß auch heute noch in manchen stillen Gelassen, fern von den Augen der neugierigen Welt, so mancher Wundervogel ersteht, der allem Wissen, aller Erfahrung Hohn spricht, die die Menschheit sich in dreißig Jahren des Fliegens errungen hat.

Trotzdem wäre es verkehrt, alle Grübler, die auf ungewöhnlichen Gedankengängen zu eigenwilligen Schöpfungen kommen, über einen Kamm zu scheren. Im Gegenteil! Manchmal erfordert es einen ungewöhnlichen Mut, unerschlossene Pfade zu beschreiten und Gedanken in die Wirklichkeit zu übertragen, denen Theorie und Praxis feindlich gegenüberstehen.

Gerade die Flugtechnik ist reich an Nebenwegen, die auch zum Ziel führen. Im Grunde ist auch unser heutiges Flugzeug ein Revolutionär, denn alle natürlichen Flieger, Vögel, Insekten, fliegen anders als das Flugzeug. Es bedurfte also einer energischen Auflehnung gegen die natürlichen Vorbilder, um auch den Menschen unter die Flieger gehen zu lassen. Doch schon nach den ersten Sprüngen war das Ungewöhnliche zur Norm geworden. Das Flugzeug, das heute noch versuchen wollte, mit schwingenden Flügeln über Berge und Täler hinwegzurudern, würde sich hoffnungslos unter die Außenseiter einreihen.

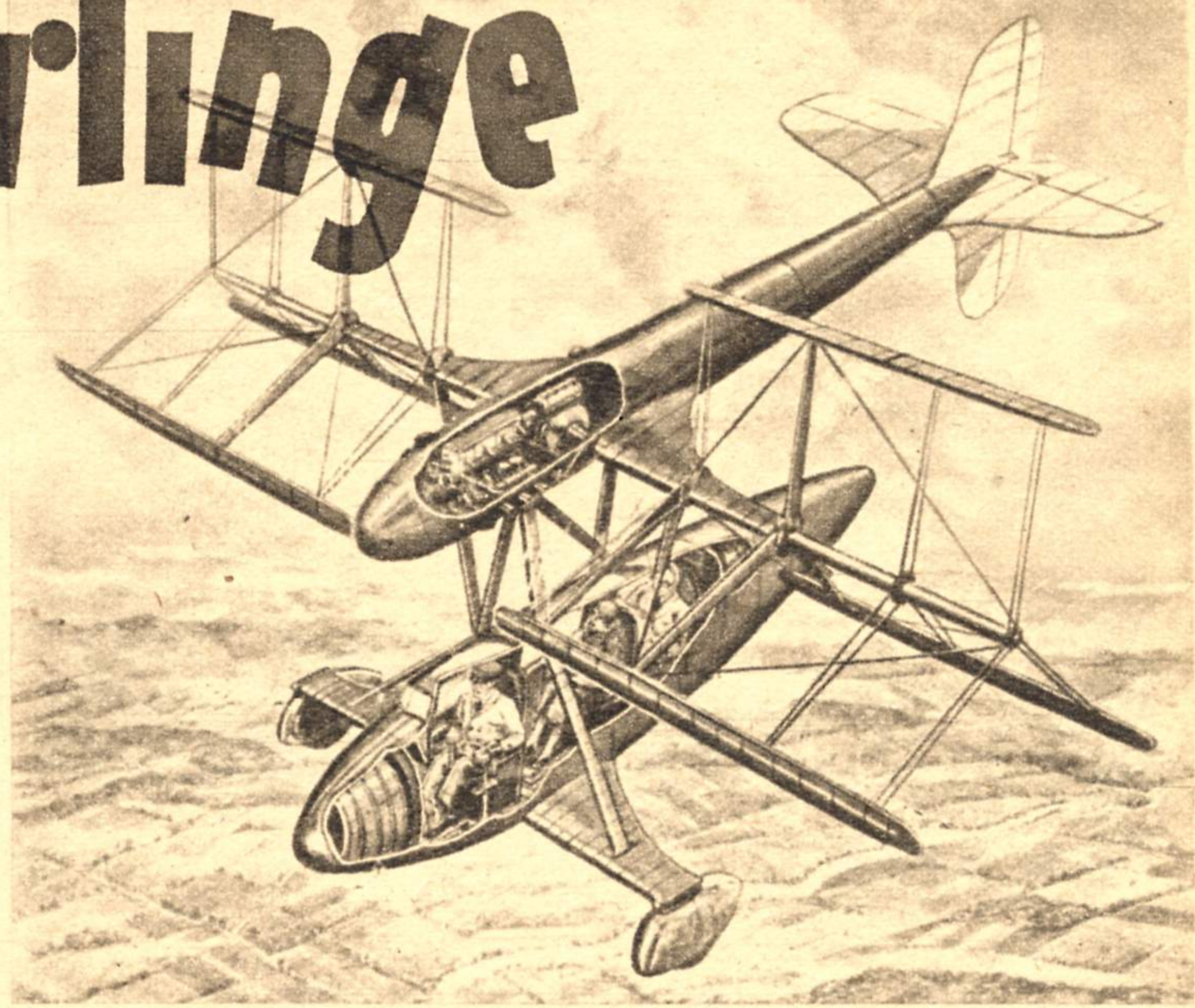
Trotzdem haben durchaus ernst zu nehmende Forscher und Techniker manche Stunde intensiver Gedanken- und Handarbeit an das Schwingenflugzeug gewendet. Der Erfolg ist bis heute leider nicht sehr groß. Wenn aber Modelle von Schwingenflugzeugen fliegen — und das haben verschiedene Konstruktionen mit sehr schönen Flügen bewiesen —, dann ist nicht einzusehen, warum nicht auch eines Tages ein großes Schwingenflugzeug mit mehreren Metern Spannweite einen Menschen in die Luft heben sollte. Ein alter Traum würde damit in Erfüllung gehen, ein Traum, dem eine der ehrwürdigsten Gestalten der Fluggeschichte viele Jahre ihres Lebens gewidmet hat: Gustav Lilienthal, der Bruder des genialen Otto Lilienthal.

Dem großen Wegbereiter des Flugzeugs hatte schon lange vor seinem tragischen Absturz in den Rhinower Bergen der Gedanke vorgeschwebt, einen Motor in sein Flugzeug einzubauen. Freunde, die seine Gedanken kannten, behaupten, daß er dann nicht das heute so überlegene Drachenflugzeug, sondern das Schwingenflugzeug gewählt hätte. Gustav Lilienthal, der schon damals, als die beiden Jungen auf den Wiesen des pommerischen Heimatstädtchens Anklam den Störchen nachschlichen, der treueste und begeisterte Paladin seines Bruders war, machte es sich nach Ottos Tod zur Lebensaufgabe, das Werk des „ersten Fliegers“ zu vollenden und das Schwingenflugzeug zu bauen.

Er fertigte einen gespenstischen Urweltvogel mit zehn Meter langen, geknickten Flügeln an, die sich in massigen Gelenken ungestüm bewegten. Ein Motor von ungefähr sechs PS hob und senkte die plumpen Riesenschwingen, die das ganze Ungetüm mehrmals in groteskem Lauf über den Flugplatz Johannisthal voranbewegten, es aber niemals in die Lüfte hoben. Der unbeirrte Glaube an die Richtigkeit seiner Idee aber verließ den alten Mann nicht, der als ehrwürdiger Kämpfer einer vielleicht doch schon überholten Idee in der öden Halle auf dem Flugplatz Johannisthal aushielt, bis ihm ein barmherziger Tod mitten in der Arbeit die Feile und den Hammer aus der Hand nahm.

Die Idee des Lilienthalschen Schwingenflugzeugs stammt noch aus jenen Tagen des Stürmens und Drängens, in denen fast jedes Flugzeug etwas ganz Neues, kurz, ein „Unikum“ sein mußte, dessen Wert offenbar daran abgeschätzt wurde, wie weit die staunende Mitwelt Mund und Nase aufsperrte. Vierdecker, Fünfecker, Hubschrauber, Tragschrauber schossen wie Pilze aus der Erde. Es war ein Glück, daß fast keiner dieser Unglücksraben seine Räder wirklich vom festen Boden abzuheben wagte. Schon der Dreidecker, mit dem der Deutsche Jatho den ersten Flug oder Luftsprung in Deutschland unternahm, hatte ein für unsere Begriffe erschreckendes Aussehen. Trotzdem: alle Achtung! Er war das erste Flugzeug, das in Deutschland geflogen ist. Jatho baute es, ehe die Wissenschaft die Gesetze des Auftriebs auch nur zu ahnen begann. Es konnte die Hoffnungen seines Erbauers niemals voll erfüllen und ist über ein paar Sprünge nicht hinausgekommen.

Einen geradezu fürchterlichen Mehrdecker baute im Jahre 1910 der Amerikaner E. Zeitz. Die sechs gestaffelten Flächen führten wie eine gewaltige Treppe ein beachtliches Stück in den Himmel hinein. Das Ersteigen dieser „Treppe“ wäre aber auch die einzige Möglichkeit gewesen, um sich mit Hilfe dieses Monstrums, das mehrmals über den Flugplatz Los Angeles



Das Flügelradflugzeug von Rohrbach. Die schnellen Flügel zu beiden Seiten des Rumpfes sausen ähnlich im Kreise herum wie die Schaufeln eines Raddampfers. Während aber der Raddampfer von seinen Schaufeln nur vorwärtsgetrieben wird, muß die sausende Flügelwalze auch noch den zum Fliegen nötigen Auftrieb erzeugen

rollte, einen wenigstens um ein paar Meter erhöhten Standpunkt zu sichern.

Im Grunde waren alle Erbauer von Mehrdeckern bis zur Langeweile konservativ. Sie wollten den Auftrieb für ihre Wundervögel auf durchaus gewöhnliche Weise erzeugen, gedachten ihn aber dadurch zu steigern, daß sie die gleiche Methode vier, fünf und sechsmal hinter- oder besser übereinander anwandten.

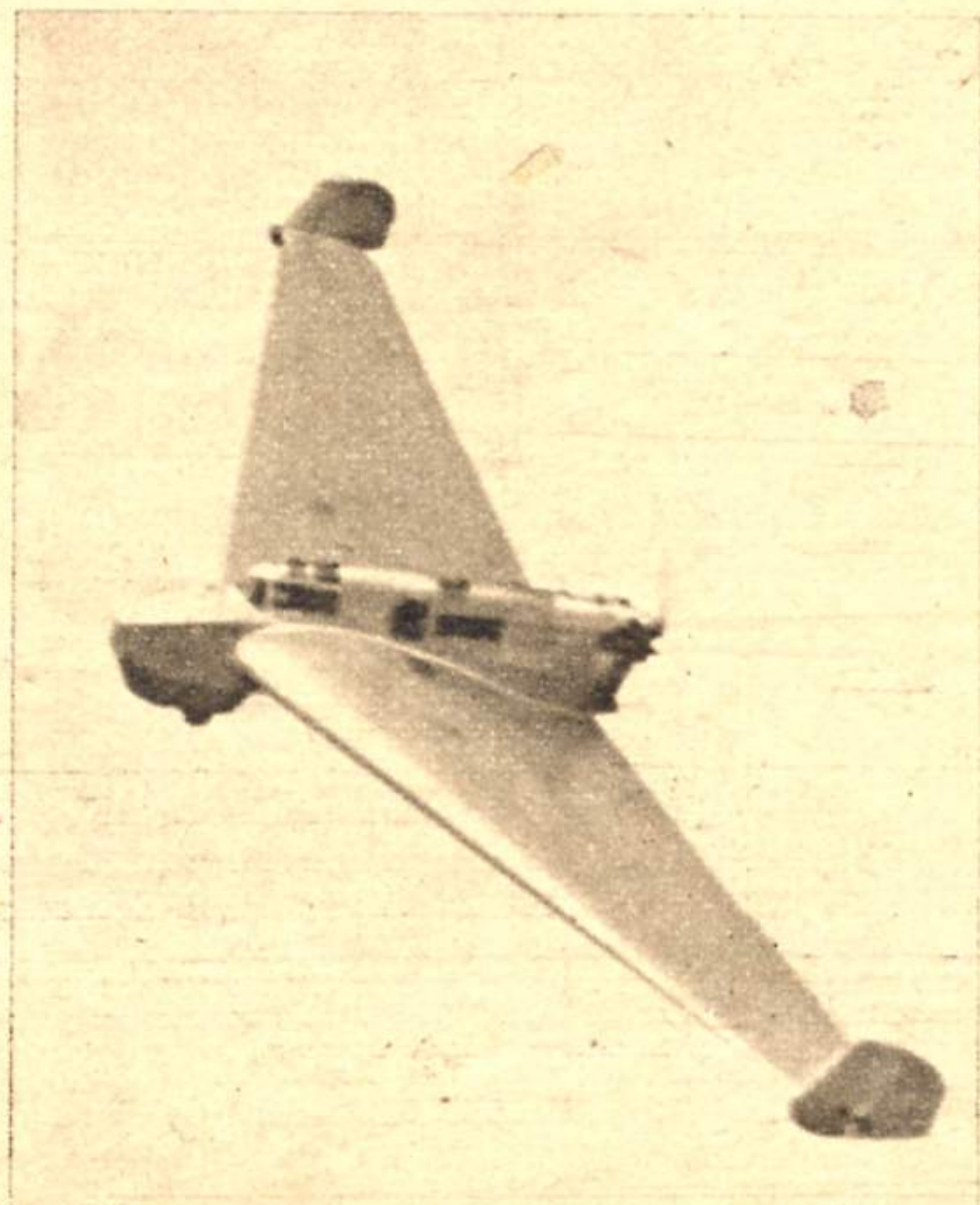
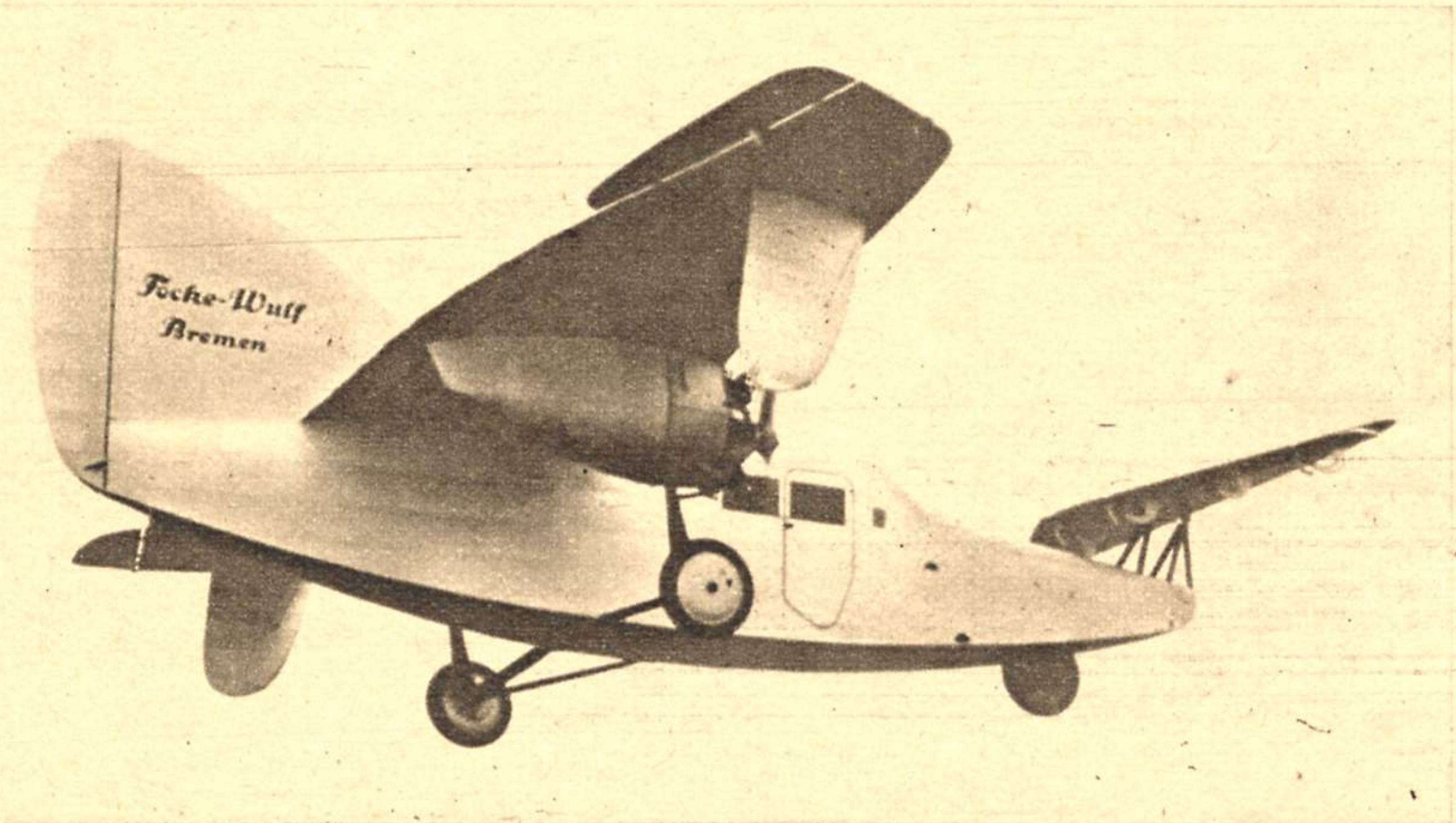
Hätten sie das „Hintereinander“ bevorzugt, so wären sie vielleicht einen Schritt weitergekommen, denn das sogenannte Tandemflugzeug, ein Zweidecker, dessen Flügel in einem Abstand am gleichen Rumpfe hintereinander liegen, hat verschiedentlich dem Doppeldecker Konkurrenz gemacht.

Das letzte Tandemflugzeug, das nicht wenig von sich reden machte, stieg in Frankreich auf, es war die sogenannte „Himmelslaus“, die „Pou du ciel“, ein Leichtflugzeug, das mit seinem verhältnismäßig schwachen Motor manche beachtliche Flugleistung hinter sich brachte und einige der Eigenschaften hatte, die von einem Volksflugzeug erwartet werden. Dieser handliche kleine Sonderling erwies sich jedoch letzten Endes wenigstens so, wie ihn sich viele Nichtfachleute selbst zusammensammerten — als nicht sehr sturm- und wetterfest, so daß er bald von der Bildfläche verschwand.

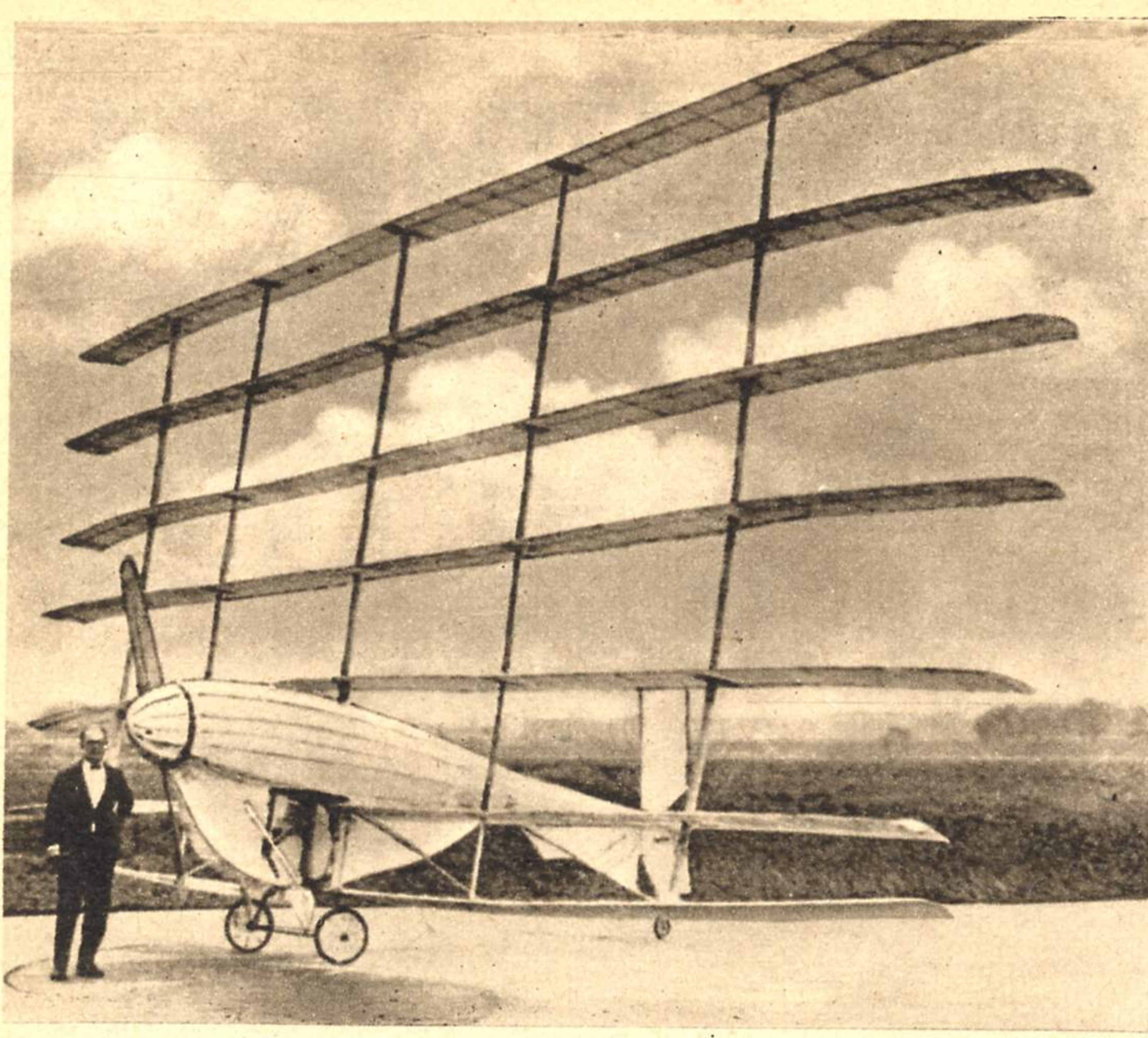
Eine besonders geniale Paarung des antiken Mehrdeckers und des etwas neueren Tandemflugzeugs erriethen sich die italienischen Caproni-Flugzeugwerke. Sie bauten im Jahre 1923 (!) ein gewaltiges Großflugboot, dem schon seinem ganzen Aussehen nach ein besonderes Geschick beschieden sein mußte. Es war ein dreifacher Dreidecker, der aus einem Bootsrumpf bestand, an dem neun zu je dreien hintereinander gebaute Flügel von 25 Meter Spannweite hingen. Das Ganze war sozusagen hinter einem Wald von Streben und Drahtauskreuzungen getarnt und stellte in seiner erfreulichen Gesamtheit einen Rückschritt in das finsterste Mittelalter dar. Der Erfolg ließ auch nicht auf sich warten. Beim ersten Start ging das Riesenflugboot schon während des Rollens auf dem Wasser in Trümmer.

Man muß allerdings den Konstrukteuren Gerechtigkeit widerfahren lassen. Wenn auch vier Jahre Weltkriegserfahrung schon die Entwicklungslinien des Großflugzeugbaus ahnen ließ, so war das große Flugboot damals doch noch mehr ein Kind der Zukunft als der Gegenwart. Ein Fehltritt war also in gewissem Sinne verzeihlich, zumal man aus ihm nur lernen konnte. Die Caproniwerke haben vorzüglich gelernt, denn heute gehören ihre Jäger und Bomber zu den besten und erfolgreichsten Flugzeugen der italienischen Luftwaffe.

Man wird keinen neuen Weg beschreiten, wenn er keine Vorteile verspricht. Das gilt auch für die Flugtechnik. Der Vieldecker wollte durch seine vielen Tragflächen mühelos mehr Auftrieb gewinnen. Das ist ihm nicht gelungen. Das Schwingenflugzeug wollte das erzwingen, was dem Drachenflugzeug nicht möglich ist:



Links: Das von Prof. Henrich Focke erbaute „Entenflugzeug“, das jahrelang als Versuchsflugzeug in der Luft war und auch heute noch flugfähig ist. Daneben das schwanzlose oder Nurflügelflugzeug. Es wurde von dem bekannten deutschen



Mit solchen grotesken Himmelsleitern erreichten die Flugzeugkonstruktoren das genaue Gegenteil. Sie erleichterten das Fliegen nicht, sondern machten es einfach unmöglich

Der gleiche Grundgedanke bricht beim Hubschrauber durch. Aber nur die deutsche Nation hat bisher einen wirklich brauchbaren Hubschrauber hervorgebracht, der von Professor Henrich Focke gebaut wurde. Mit dem „Drehflügel“ kann ein geschickter Konstrukteur übrigens richtige Jongleurkunststücke vollbringen. Es sind geradezu haarsträubende Abwandlungen möglich, die dennoch völlig ernste technische Hintergründe haben. Da ersann ein Franzose namens G. C. Richard eine Maschinerie, die er „Helikoplan“ nannte und die sich den Gedanken des Drehflügels in sehr verblüffender Weise zunutze machte. Das Flugzeug hatte überhaupt keine Flügel, sondern gewissermaßen nur zwei dreiflügelige Luftschrauben, die sich am Bug bzw. Heck des spindelförmigen Rumpfs befanden. Mit diesen Luftschrauben aber hatte es eine besondere Bewandnis.



Gustav Lilienthal, der Bruder des „ersten deutschen Fliegers“, war einer der unentwegtesten Vorkämpfer des Schwingenflugzeugs
Aufn. Scherl-Bilderdienst (3), Adler-Archiv (1), Tobis (1)

Das Paddeln ist ein sehr gesunder und auch für uns nicht uninteressanter Sport. Während ein Blatt der Paddel wuchtig mit der Breitseite durchs Wasser geführt wird, liegt das andere nicht breitseits, sondern flach im Luftraum. Es würde sonst einen zu starken Winddruck erfahren, und das widerstrebt dem auch unter Paddlern weit verbreiteten Hang zur Bequemlichkeit. Das Paddelblatt ändert also seine Lage in ganz bestimmtem Rhythmus. Bald liegt es senkrecht, bald waagrecht zum Boot. Das gleiche machen die beiden Luftschrauben des Helikoplan. Ihre Blätter drehen sich dauernd so, daß sie während einer Umdrehung bald Auftrieb und bald Vortrieb erzeugen. Ein raffinierter Regelmechanismus sorgt für eine gerechte

Arbeitsteilung unter den Blättern, so daß immer ausreichend Auftrieb und Vortrieb vorhanden ist.

Es scheint klar, daß man durch eine solche wissenschaftlich fundierte Paddelübung fliegen kann. Im Jahre 1934 hatte G. C. Richard die Idee ausgebrütet, 1935 begann er ein Modell mit Schrauben von 1,20 m Durchmesser zu bauen, das von einem Elektromotor mit 3 PS Leistung angetrieben wurde. In dem berühmten Windkanal von Chalais Meudon wurde es erprobt. Es soll auch einige Probeflüge hinter sich gebracht haben, ist dann aber sehr schnell im Meer des barmherzigen Vergessens untergetaucht.

Nicht minder kühn, aber doch vertrauenerweckender mutet eine Konstruktion an, die von dem deutschen Flugzeugkonstrukteur Rohrbach angeregt und durchgerechnet wurde, obwohl sie ebenfalls nicht über die papierne Daseinsform hinausgekommen ist. Auch Rohrbach wollte den senkrechten Aufstieg und möglichst auch den Stillstand in der Luft dadurch erreichen, daß er einen Drehflügel benutzte. Allerdings baute er keine waagerechte Schraube, sondern ein richtiges Flügelrad zu beiden Seiten des Rumpfs, ähnlich dem Schaufelrad, mit dem die Raddampfer sich durch das Wasser pflügen. Die Radschaufeln waren aber in diesem Fall sehr lange und schmale Flügel, etwa von der Spannweite gewöhnlicher Tragflächen. Drei dieser Flügel bildeten ein Flügelrad. Sie saßen aber nicht starr an ihrer Achse wie die Schaufeln des Wasserrades, sondern veränderten ihre Lage ähnlich wie die Flügel des Helikoplan während der Umdrehung immer so, daß sie wechselnd Vortrieb und Auftrieb erzeugten.

Und nun konnte die Reise losgehen. Das Flugzeug mußte zweifellos nahezu senkrecht aufsteigen können. Es müßte ihm möglich sein, je nach Wunsch auf der Stelle zu schweben oder mit ziemlich hohen Geschwindigkeiten voranzufiegen. Leider ist es niemals über das „müßte“ und „könnte“ hinausgekommen, wenn man nicht eine französische Ausführung des Flügelradflugzeugs als Verwirklichung der Idee betrachten will. Die Flugzeugwerke von Lioré und Olivier bauten 1933 nach den Plänen Karl Bruno Strandgrens ein solches Flugzeug, das Flügelräder von 6 Meter Durchmesser hatte. Die zehn Einzelflügel waren 2,45 Meter lang, 0,4 Meter breit und 0,038 Meter dick und wogen je fünf Kilogramm. Das riesige Rad drehte sich, von einem 130-PS-Clerget-Motor angetrieben, rauschend mit 120 Umläufen in der Minute und entwickelte dabei auf dem Probestand gefesselt einen Auftrieb von 800 Kilogramm, der zum Fliegen durchaus gereicht hätte, denn das ganze Flugzeug wog nur 600 Kilogramm. Auch dieses Flugzeug wurde das Opfer einer Zeit, die andere, dringendere Bedürfnisse hatte.

Immer wieder taucht der Gedanke der Leistungssteigerung oder der Kraftstoffersparnis auf. Man will wirtschaftlicher fliegen. Ein Weg zu diesem Ziel scheint das „Nurflügelflugzeug“ zu sein, das eine Zeitlang als das Flugzeug der Zukunft galt. Inzwischen sind Erkenntnisse herangereift, die den Weg des Nurflügelflugzeugs zumindest verzögerten. Denn der Rumpf, der dem Nurflügelflugzeug gewissermaßen ein Dorn im Flügel war, gilt heute doch nicht mehr ganz als der nutzlose Ballast, als den man ihn einmal betrachtet hat. Heute nimmt der Rumpf eines Kampfflugzeugs nicht nur den Motor und die Besatzung, sondern einen ganzen Berg von Ausrüstungsgegenständen, Bomben, Rettungsboote, Arzneikästen, Funkgeräte usw. auf, die vielleicht im Flügel allein doch nicht genügend Platz fänden. Hinzukommt die namentlich für schnelle Flugzeuge sehr wichtige Einsicht, daß sehr dicke Flügel für den Schnellflug keineswegs (wie man es eine Zeitlang glaubte) sehr günstig, sondern sogar schädlich sind.

So hat das Nurflügelflugzeug, das Lippisch im Jahre 1928 aus einem Segelflugzeug entwickelte, nur wenig Nachfolger gefunden. Heute fliegt allerdings wieder ein Nurflügelflugzeug, die Horten VI, das seine Laufbahn ebenfalls als Segelflugzeug begann und vielleicht den Keim einer gesunden Nurflügelentwicklung darstellt. Nicht unwesentliche Schwierigkeiten, die die Entwicklung des Nurflügelflugzeugs sehr hemmten, bietet die Steuerung. Nurflügel waren stets sehr wacklige Geschöpfe. Es erforderte ein sehr gutes

fliegerisches Gefühl — übrigens nach Ansicht berühmter Flieger ein Gefühl, das seinen Sitz im Gesäß hat —, um solche eigenwilligen und empfindlichen Wesen durch die Luft zu kutschieren.

In der Luft herrscht eben noch ein noch empfindlicherer Mangel an Balken als auf dem Wasser. So sucht man auch heute noch nach dem absolut zuverlässigen Flugzeug und glaubte eine Zeitlang, es im „Entenflugzeug“ gefunden zu haben, das, wie man von der Straße aus staunend feststellte, „rückwärts“ flog. Es dachte gar nicht daran! Es flog genau so vorwärts wie jedes andere Flugzeug, allerdings lagen seine Steuerflächen nicht hinter, sondern vor dem Flügel, eine Anordnung, die schon die Wrights angewendet hatten. Freilich war ihnen weniger klar als dem heutigen Konstrukteur, warum das Entenflugzeug besser, warum es „trudelsicher“ war. Beim Trudeln stürzt das Flugzeug ab und dreht sich dabei in einer Korkenzieherspirale um sich selbst. Dieser unangenehme und häufig mit einer umfangreichen Kleinholzerzeugung verbundene Zustand tritt ein, wenn der Flügel zu steil in der Luft hängt, so daß sich die Luftströmung über ihm in ein mächtiges Wirbelfeld auflöst. Wenn das Höhenruder nun vor dem eigentlichen Flügel liegt, dann kann man es so anordnen, daß am Höhenruder bereits Wirbel abflattern, während der Flügel selbst noch völlig sicher in der Luft liegt. Dadurch kippt die Nase des Flugzeugs, die von der Auftriebswirkung des Höhenruders erheblich angehoben war, wieder herab, so daß der Flügel niemals zu steil „angestellt“ werden kann.

Auch im Bau des Entenflugzeugs leistete Deutschland die beste Arbeit. Noch unter den Fesseln des Versailler Diktats baute Prof. Henrich Focke ein Entenflugzeug, das jahrelang als Versuchsflugzeug in der Luft war und auch heute noch flugfähig ist. Außerordentlich wertvolle Messungen, die viele wichtige Aufschlüsse über alle möglichen Fragen der Flugzeugsteuerung gaben, wurden an diesem Flugzeug durchgeführt. Wenn heute trotzdem keine Flotte von „Entenflugzeugen“ durch das Luftmeer kreuzt, so liegt das zum Teil wohl daran, daß ausgiebige Untersuchungen auch das normale Flugzeug schon so gut wie trudelsicher gemacht haben.

Auch hier hat also das Flugzeug, das mit torpedoschlankem Rumpf und schmalen, flachen Flügeln über Freund- und Feindesland fegt, den Sieg errungen. Wird es den Platz an der Sonne immer halten können? Die Frage erscheint müßig angesichts einer Entwicklung, die immer wieder von neuen Ideen genährt wird. Wie solche Ideen und die ständig weiter entschleierte Geheimnisse der Natur in den Dienst des Fortschritts gestellt werden, ist letzten Endes gleichgültig. Die Hauptsache ist: „Es geht voran!“

Heldengedenkfeier für die Legion Condor



Am Gedenkstein für die gefallenen Flieger der Legion Condor im Hafen von Pollensa auf Mallorca ist am Heldengedenktag eine Ehrenwache aufgezogen

Rumäniens Luftwaffe im Kampf



Im südlichen Abschnitt der europäischen Front gegen den Bolschewismus kämpft Rumänien, dessen Staatsführer Antonescu sich selbst an die Spitze seiner Truppen gestellt hat, Schulter an Schulter mit der deutschen Wehrmacht erfolgreich gegen den Weltfeind, dem es inzwischen die ihm vor zwei Jahren entrissenen Gebiete wieder abgenommen hat. Tatkräftig werden die Erdtruppen von den rumänischen Fliegerverbänden unterstützt, an deren Ausbildung die deutsche Luftwaffe wesentlichen Anteil hat. Die herzliche Kameradschaft, die sich in den vergangenen Monaten bei dieser Zusammenarbeit gebildet hat, findet nun ihre Bewährung im gemeinsamen Kampf

Kurz vor dem Start gegen die Sowjetunion. Die Besatzung ist bereits eingestiegen, das Bodenpersonal trifft die letzten Vorbereitungen, und in wenigen Sekunden wird das rumänische Kampfflugzeug zum Start rollen

Drei Angehörige der rumänischen Luftwaffe



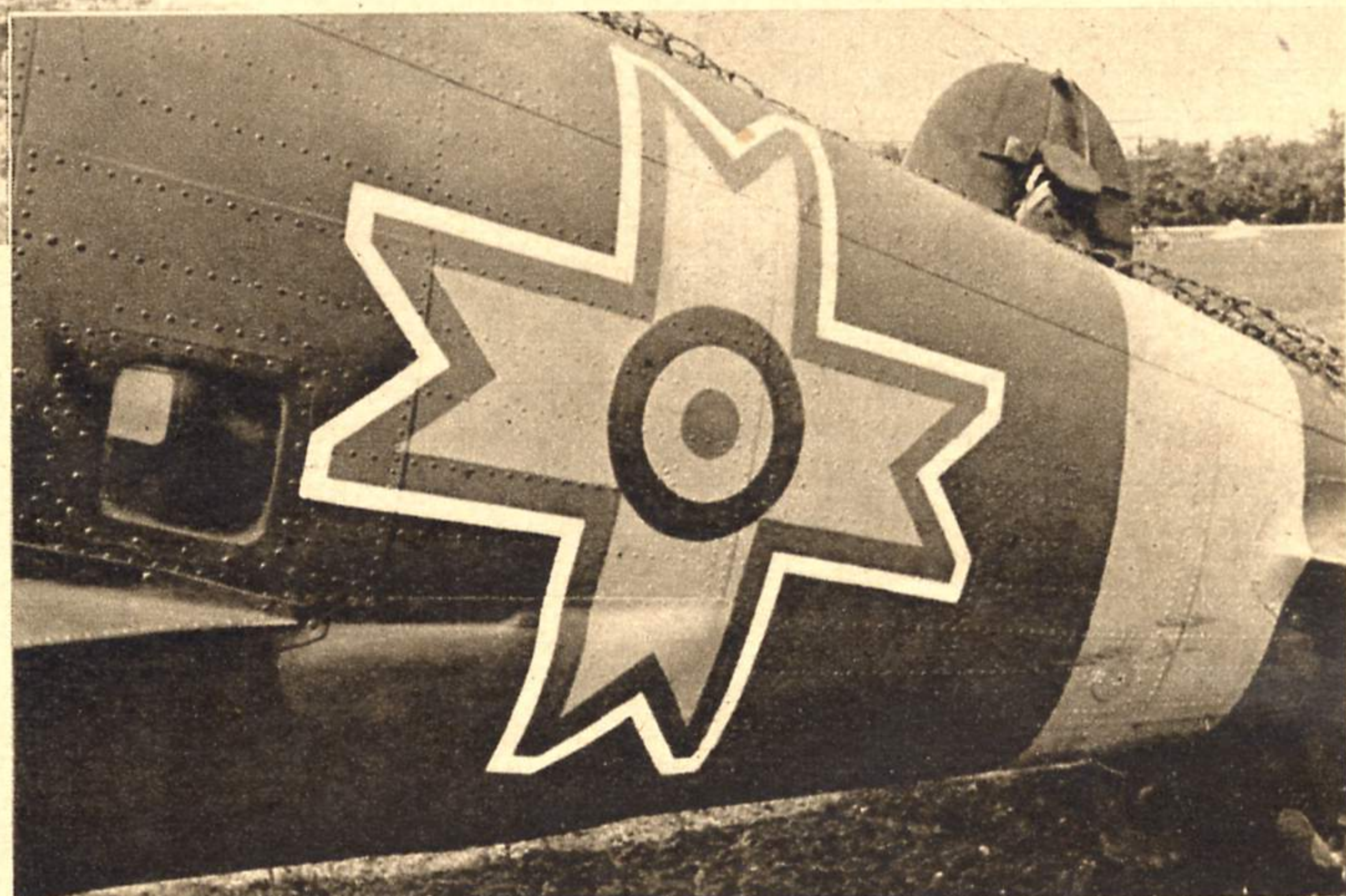
... ein Bordschütze



... und ein Staffelpapitän



... ein Kommandant



Das rumänische Hoheitszeichen auf einem Flugzeugrumpf



Rechts: König Michael an der Bessarabienfront

Aufnahmen:
PK Blaschke (Scherl) ;
PK Brunnengräber (Weltbild) x

Wir knacken dicke Pötte

Ein Bericht von Luftangriffen auf feindliche Geleitzüge

Von Hauptmann Werner Baumbach

Kürzlich war unsere Gruppe zu einem großen Angriff auf Glasgow angesetzt, die Stadt fern oben in Schottland. Ich selbst wurde mit meiner Kette herausgezogen, um Schiffsziele zu bekämpfen. Das hatte seinen guten Grund, denn wir drei Besatzungen hatten uns im Laufe der Zeit den Ruf erworben, große Schiffstötter zu sein. Man nennt uns im Geschwader die „Schiffsexperten“.

Die Gruppe ist gestartet, und wir Zurückgebliebenen sitzen auf dem Gefechtsstand herum und warten, warten auf die Meldungen der jetzt auf dem Wege nach Schottland befindlichen Kameraden. Es ist vereinbart, daß sie sofort durch FT Nachricht geben sollen, wenn sie feindliche Geleitzüge entdecken. Da der Flug der Gruppe an der britischen Ostküste entlang führt, ist damit zu rechnen, daß sie auf Geleitzüge stoßen.

Das Wetter verspricht für einen nächtlichen Einsatz gegen Schiffsziele das Beste. Ein wolkenloser Himmel wölbt sich über dem Flugplatz. Die ersten Sterne treten zaghaft aus dem Dunkel hervor. Wenn der Mond aufgegangen sein wird, muß sogar sehr gute Sicht herrschen. Wir freuen uns für die Kameraden, daß sie sich auf diesem wichtigen Angriffsfluge nicht mit Wolken, Nebel und Sturm herumschlagen müssen.

Um die Zeit totzuschlagen, gehe ich zu den Funkern in ihren stillen Bunker. Es ist nicht anzunehmen, daß schon Meldungen kommen, aber man kann nie wissen, und ich will so schnell wie möglich starten, wenn eine günstige Nachricht eintrifft. Der Funker vom Dienst sitzt an seinem Tisch, den Kopfhörer aufgesetzt, und zeichnet wunderliche Figuren auf den Schreibblock vor sich. Wir rauchen eine Zigarette zusammen. Ich sehe auf die Uhr. Eine Stunde ist seit dem Start der Kameraden vergangen. Da legt plötzlich der Funker die Zigarette weg, blickt mich an und beginnt zu schreiben. Ich schaue ihm über die Schulter. „Nördlich

Humbermündung, 21.30 Uhr, 15—20 Schiffe, stillliegend.“ Aha, denke ich, unsere Minen. Tags zuvor haben wir nämlich die Humbermündung vermint, und der Tommy scheint sich nicht aus seinem Schlupfwinkel zu wagen, bevor nicht die Minen weggeräumt sind. Kurz darauf kommt eine zweite Meldung, die einen Geleitzug von etwa 30 Schiffen auf der Höhe von Great Yarmouth mit Kurs auf die Themsemündung meldet. 30 Schiffe, das wäre kein schlechtes Ziel, und 15 bis 20 hat der andere Geleitzug. Unter so vielen Schiffen sind bestimmt einige größere Pötte, die zu knacken sich lohnen muß. Während wir zu den Maschinen gehen, landen Nachtjäger, die unsere Kameraden ein Stück nordwärts begleitet haben. Sie bestätigen die empfangenen Meldungen.

Kurz vor 22 Uhr starten wir einzeln. Meine beiden Kettenhunde habe ich auf den großen Haufen bei Great Yarmouth angesetzt. Ich selbst will mir die Herren in der Humbermündung vorknöpfen. Wir haben gegenseitige Funkverständigung verabredet. Ohne Zwischenfall fliege ich über die Nordsee bis zur Höhe der Humbermündung, kurve auf Land ein und fliege jetzt, von Norden kommend, an der Küste entlang nach Süden. Da meldet der Funker von hinten: „Achtung, Nachtjäger!“ Der Mond ist inzwischen aufgegangen, so daß recht gute Sicht herrscht. Auf den Ruf des Funkers drehe ich eine steile Kurve. Durch die Kurve komme ich ins Dunkle. Jetzt sehe ich den Engländer vor dem Mond vorbeifahren, und zwar so genau, daß man seinen Typ ausmachen kann. Es war eine Defiant. Er ist jetzt so weit weg, daß er uns kaum mehr wiederfinden wird. Ich drehe wieder auf Südkurs ein.

Hier in der Gegend scheint es nicht ganz geheuer zu sein. Der Beobachter stößt mich an, deutet nach oben. Hoch über uns stehen die roten und weißen Sternchen einer Signalpatrone. Sie sind sehr hoch, und es sieht



Anlässlich seiner Auszeichnung mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes wurde Hauptmann Baumbach, der erfolgreiche Sturzkampfflieger, vom Führer v. Obersten Befehlshaber der Wehrmacht im Hauptquartier empfangen

Aufn. Presse-Hoffmann

sehr schön aus. Es ist nett von den Engländern, daß sie uns so freundlich Zeichen geben. Hier treiben Nachtjäger ihr Spiel, und das läßt darauf schließen, daß der Geleitzug, in dessen unmittelbarer Nähe wir schon sein müssen, sehr wertvoll ist. Wir werden uns alle Mühe mit ihm geben. Aber vorläufig haben wir ihn noch nicht. Von der Küste her strahlen plötzlich viele Scheinwerfer auf und suchen in sehr flachem Winkel auf See hinaus. Um nicht in ihre Fangarme zu geraten, kurve ich wieder von Land weg. Daß hier etwas gespielt wird, ist klar, und dieser Betrieb kann sich nur um meinen Geleitzug drehen. Leider steht der Mond noch nicht sehr hoch, so daß die Sicht nach unten zwar recht gut ist, aber in die Ferne noch zu wünschen übrig läßt. Ich gehe tiefer, auf wenige hundert Meter, und suche. Eine Viertelstunde lang kreuzen wir vor der Humbermündung, ohne den verdammten Geleitzug zu finden. Ich überlege schon, ob wir nicht auf Nummer sicher gehen und nach Great Yarmouth abhauen sollen. Ich habe noch nicht ausgedacht, als der Bordgeschütze aus der Wanne ruft: „Unter uns ein großes Schiff!“ Ich drehe eine Linkskurve, um die soeben überflogene Stelle einsehen zu können, und richtig, jetzt sehe ich gegen den Mond einen großen Schatten, ein Schiff, hier noch eins und da zwei — eine ganze Menge ist das, meine Herren! Jetzt haben wir sie. An die zwanzig Schiffe liegen da. Etwa fünfzehn schätze ich auf 2000 bis 3000 Tonnen, vom Rest ist jedes wenigstens 5000 Tonnen groß.

Schön wäre es jetzt, wenn man sehen könnte, ob die Dinger beladen sind, denn mit Vorliebe versenken wir ordentlich beladene Schiffe, aber wir tun es auch mit leergehenden; denn noch wichtiger als die Ladung ist ja die Versenkung des britischen Tonnageraums. Nachts aber ist es schwer, auszumachen, ob ein Schiff beladen ist oder nicht. Ich kurve zum Anflug ein.

„Achtung, wir greifen an, aufpassen auf Nachtjäger!“ Kurz vor dem Schiff muß ich erkennen, daß ich nicht genau genug herankomme. Der Anflug führt über das Heck, so daß vielleicht eine Bombe säße und nicht beide, und die eine auch nur vielleicht. Also neuer Anflug.

Ich kurve wieder ins Dunkle und wundere mich, daß ich noch keine Abwehr bekommen habe, denn wir kurbeln doch schon eine ganze Weile über dem Verein herum. Vielleicht hat sich die britische Abwehr mit Absicht ruhig verhalten, um die Nachtjäger, die zweifellos über uns sind, nicht bei ihrem Handwerk zu stören. In einer weiten Kurve ziehen wir um den Geleitzug herum und versuchen, unsern Dampfer im Auge zu behalten. Jetzt steht der Mond wieder vor mir, und zwischen mir und dieser milden Leuchte muß



Kurz vor zweiundzwanzig Uhr starten wir einzeln.

der Dampfer liegen. Jawohl, da vorn ist er; eine kleine Korrektur mit dem Seitensteuer, und ich fliege genau auf ihn zu. Im Augenblick, da ich abkippen will, kommt doch wieder dieser verfluchte Ruf von hinten: „Jäger rechts hinter uns!“ Hübsche Lage! Vor uns der Dampfer, der auf den Todesstoß wartet, und hinter uns der Jäger, der ihn uns versetzen will. Viel Zeit zum Überlegen ist nicht. Ich liege so schön im Anflug auf den Dampfer, daß ich den Angriff jetzt nicht abbrechen will. Als ich gerade abkippe, zischt eine Leuchtpurpur über uns weg. Wir sind aber schon so tief, daß der Jäger anscheinend nicht nachkommen will. Es ging mit ihm jedenfalls wie mit dem Mann im Märchen: er ward nicht mehr gesehen. Der Beobachter ruft: „Prima, prima, diesmal klappt es!“ Wir kommen genau querschiff auf den Dampfer zu. Ich will ganz sicher gehen und zwei Bomben opfern, eine fünfhundert und eine zweihundertfünzig. Immer noch keine Abwehr. Wahrscheinlich halten die unten auf dem Schiff uns für britische Nachtjäger. Der Beobachter stößt mich unsanft in die Seite. Während ich das Ziel im Visier halte, verfolgt er am Feinhöhenmesser die Höhe, und der Rippenstoß ist das verabredete Zeichen dafür, daß wir auf 40 m angekommen sind. Ich rufe: „Bombenwurf!“ Das gilt dem Bordschützen, der aufpassen muß, wie die Bomben sitzen. Als ich ausgelöst habe, kommt sofort seine Antwort „Bomben fallen“ und augenblicklich darauf der erlösende Ruf „Treffer! Erste Bombe acht Meter zu kurz, zweite Bombe Volltreffer mittschiffs!“ Ein Jubelgeheul tobt durch die Maschine. Ich ziehe sofort hoch, um aus dem Mond herauszukommen. Jetzt sprüht auch unten das Abwehrfeuer hoch. Leichte Flakartillerie und MG-Beschuß. Endlich haben sie gemerkt, was gespielt

1. Als wir aus dem Feuerbereich heraus sind, kurve ich nach links ein, damit wir den Schaden besehen und eine anständige Meldung machen können. Da, wo der Dampfer liegen muß, steht ein heller Feuerschein, aus dem jetzt eine Explosion hochsprüht. Der hat genug. Am liebsten flöge ich noch einmal hin, so wie es den Verbrecher an den Ort der Tat zwingt, aber ich darf Besatzung und Maschine nicht unnötig der jetzt wach gewordenen Abwehr aussetzen. Also ab nach Great Yarmouth. Es ist nicht anzunehmen, daß meine beiden Kettenhunde dort schon alles versenkt haben, was da Richtung Themsemündung schwimmt. Daß unser Geleitzug sich noch in der Gegend dort herumtreibt, wissen wir aus einem Funkspruch einer unserer Kettenhunde, der gemeldet hat, daß der Geleitzug jetzt südlich Great Yarmouth steht und noch den gleichen Kurs hält.

Alles bleibt ruhig. Meine Männer unterhalten sich angeregt über den ersten Erfolg dieser Nacht und freuen sich schon auf den zweiten Geleitzug. „Mensch“, sagt der Erste Wart — er fliegt aushilfsweise als Bordschütze mit und ist zum erstenmal am Feind — „wenn noch so ein Ding erwischen, das wäre eine Sache.“ Der Beobachter neben mir blitzt ab und zu seine Karte an und meldet endlich: „Land voraus, aufpassen auf Sperrballone!“

Das wollen wir und gehen 20 km auf See hinaus. An Land ist ein Mordbetrieb, Scheinwerfer und Leuchtsignale geistern durch die Nacht, daß es nur so eine Art hat. Die haben es sicher auf unsere Kameraden abgesehen, die nach dem Angriff auf Glasgow auf dem Rückflug sein werden.

Wieder nach Süden. Der Mond steht jetzt so hoch, daß wir den Geleitzug schon aus weiter Entfernung ausmachen können. Es sind dreißig kleinere und fünf oder sechs große Pötte. Sie liegen alle auf Südkurs und sind anscheinend schwer beladen. Diesmal klappt es dank der guten Beleuchtung besser als vor der Humbermündung. Aus wenigen hundert Meter Höhe setze ich zum Angriff gegen den größten Kahn an. Ich kriege das in Fahrt befindliche Schiff allerdings nicht querschiff zu fassen, sondern diagonal zur Fahrtrichtung. Wiederwerfe ich zwei Bomben, eine schwere und eine mittlere, und ziehe sofort seitlich hoch. Kurz hintereinander, erhellen zwei Blitze die Kanzel, und fast gleichzeitig dröhnen zwei Donnerschläge herauf. Der Funker schreit: „Volltreffer mittschiffs! Die Leichte lag fünf Meter zu weit.“ Aus der Kurve ins Dunkle hinein schauen wir nach dem Dampfer zurück und sehen einen leichten Feuerschein. Das genügt mir nicht. Notfalls muß er noch eine verpaßt bekommen. Ich fliege die Kurve vollständig aus, um noch einmal über das Schiff zu kommen. Das Feuer ist immer noch nicht größer. Es sieht aus, als ob irgend etwas an Deck Feuer gefangen hätte, und das wäre noch lange kein Grund für einen großen Dampfer,

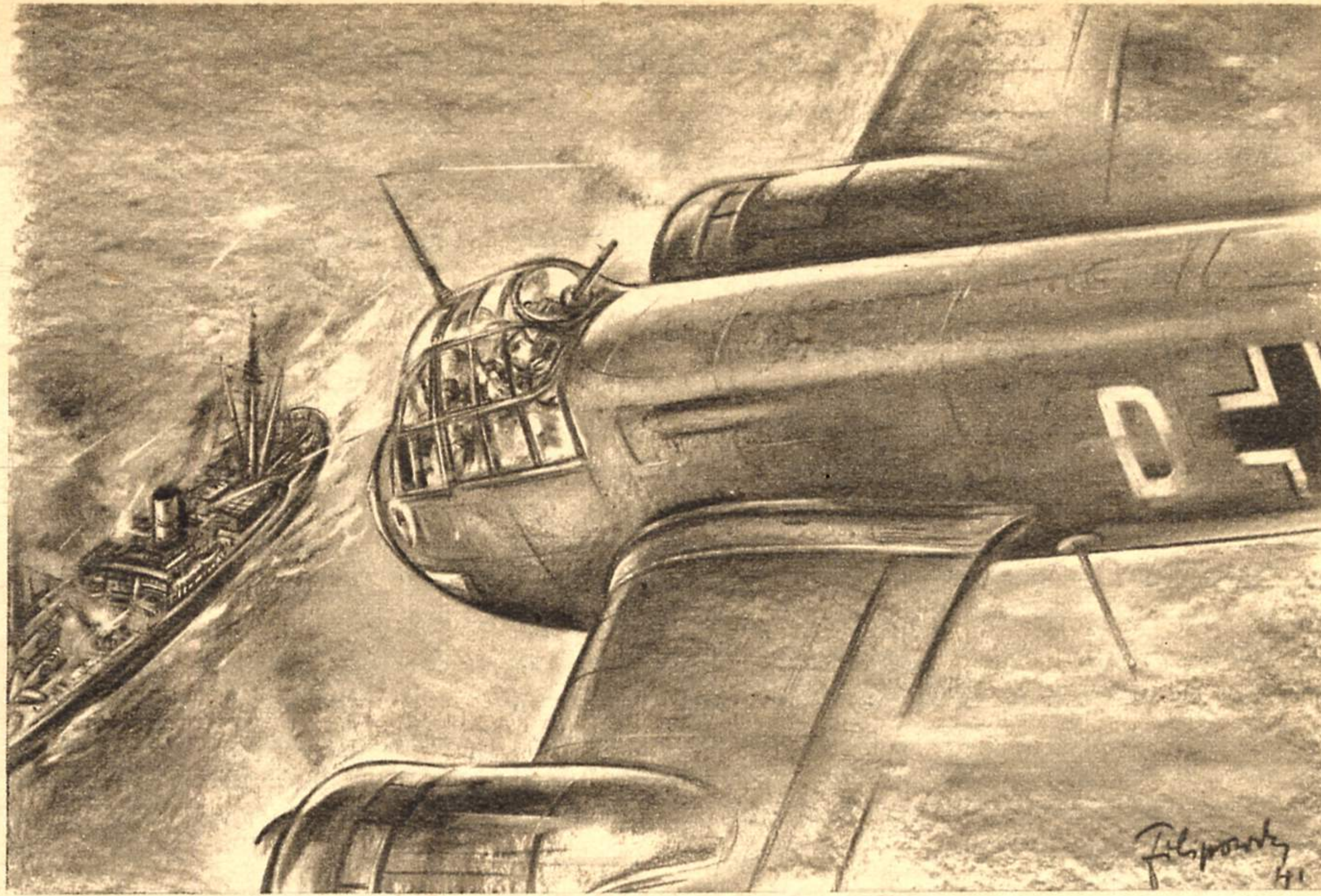
In kaum achtzig Meter Höhe brausen wir über den Kahn hinweg. Im Augenblick des Überfliegens geht die Welt unter. Ein furchtbarer Schlag wirft die Maschine hoch. Es ist, als ob eine Riesenfaust von unten gegen das Flugzeug geschlagen hätte. Ich stoße mir irgendwo den Kopf an. Es wird taghell in der Kabine. Rechts und links schießen schwefelgelbe Feuerstrahlen hoch. Das kann nur ein Flakvolltreffer gewesen sein! Ich wage keinen Blick nach dem Dampfer, fliege ganz vorsichtig geradeaus weiter und versuche die Gängigkeit der Steuerung. Alles funktioniert, wie es soll.

Und sonderbar, niemand ist verwundet. Endlich wage ich eine leichte Kurve, um zu sehen, was unser Schiff macht, und nun haben wir die Erklärung für die furchtbare Erscheinung, die uns im ersten Augenblick als die Katastrophe erscheinen mußte. Welch ein Anblick! Der Dampfer ist explodiert und in der Mitte auseinandergebrochen, und das genau in dem Augenblick, als wir in so geringer Höhe über ihm waren. Er muß Munition geladen haben. Immer noch schießen aus den beiden Hälften, die sich im Sinken fast kapriziös gegeneinander verneigen, neue kleine Explosionen hoch. Und uns ist gar nichts geschehen! Es waren einfach Flammenschein und Luftdruck der Detonation, die uns in die Höhe geworfen und so sehr beeindruckt hatten. Wieder heulen wir wie die Indianer vor Freude, und den größten Spaß hat der wackere Bordschütze, der gleich auf seinem ersten Feindflug so viel erleben darf. Dauernd ist er am Reden. Er meint, alle diese Eindrücke, die wir anderen von vielen Feindflügen längst kennen, wenn auch nicht gerade in der tollen Form wie eben, müsse er uns haarklein erzählen.

Es wird Zeit, nach Hause zu fliegen. Während wir, Kurs Richtung Heimat einschlagend, gemächlich steigen, muß ich eine Feststellung machen, die weniger erfreulich ist. Die Maschine will nicht so recht auf Höhe kommen, und ich weiß bald auch die Erklärung. Der rechte Motor sackt ab. Der Kraftstoffdruck läßt rapide nach. Wahrscheinlich hat der Motor bei der Explosion doch etwas abbekommen. Aber solange der andere so munter weiter schnurrt wie bisher, ist keine Not. Mit einem gesunden Motor schaffen wir es



„Kurz vor dem Schiff muß ich erkennen, daß ich nicht genau genug herankomme. Also neuer Anflug ...“



„Der Beobachter ruft: „Prima, prima, diesmal klappt es!“ Wir kommen genau querschiff auf den Dampfer zu ...“

allemaal gut bis nach Hause. Ich nehme aber das Gas vom rechten Motor fast ganz weg, lasse ihn nur so eben mitlaufen. Auch der Erste Wart teilt meine Ansicht. Es ist kein Grund zur Beunruhigung.

Nach fünfzehn Minuten lasse ich dem Heimathafen den Erfolg melden und die Uhrzeit der voraussichtlichen Landung. Bald kommt das Festland in Sicht. Es ist jetzt 0.30 Uhr. Der Mond steht in voller Pracht am sternbesäten Himmel und ermöglicht uns, sofort die Orientierung aufzunehmen. Vom Überfliegen der Festlandküste an schauen wir alle heimlich und dauernd nach Notlandeplätzen aus, denn der linke Motor muß nun doch, da er die ganze Last allein zu schleppen hat, ziemlich überanstrengt sein. Wenn auch er versagt, dann müssen wir hinunter. Aber gefährlich wäre auch dies nicht, denn wir sind jetzt über eigenem Gebiet. Der brave Motor hält durch.

Wieder strahlt eine Funkmeldung durch den Äther, und wir wissen, wie sehr die Kameraden am Funkgerät auf der Erde sich freuen werden. „Landen in fünf Minuten.“ Es sind seither kaum drei Minuten vergangen, als der Funker mir eine sonderbare Meldung durchsagt: „Luftgefahr. Nicht landen!“ Was ist denn hier los? Ich lösche die roten und grünen Positionslichter und trete etwas seitwärts vom Platz, der kurz voraus unter uns schon zu erkennen ist. Der Funker stellt auf Empfang, fragt zwischendurch aber immer wieder: „Kann ich nicht runter?“ Ich darf nicht mehr lange mit dem einen Motor hier herumkrebsen. Endlich kommt die Frage von unten: „Können Sie glatt landen?“ Wir bejahen. Unten wird die Landebefeuerung angestellt.

Wir schweben ein. Der Wart stellt den Hebel auf Ausfahren des Fahrwerks. Das Fahrwerk kommt nicht. Was ist denn nun wieder los? Ich gebe dem armen, geplagten Motor noch einmal Gas und setze zu einer neuen Platzrunde an. Wir freuen uns alle, daß wir unseren Ersten Wart aushilfsweise als Bordschützen mit haben. Wenn einer das Fahrwerk klar kriegt, dann er bestimmt. Aber schnell hat er herausgefunden, daß die hydraulische Ausfahrvorrichtung versagt aus Gründen, die wir noch nicht kennen. Neue Platzrunde. Neben mir plagen sie sich mit der Handvorrichtung für das Fahrwerk. Endlich ist es heraus. Ich lasse wieder nach unten geben: „Motorstörung, lande!“

Im Einschwenken will ich die Landeklappen ausfahren, muß aber feststellen, daß sie nur auf 10 Grad zu bringen sind. Normalerweise fährt man sie, um die Landegeschwindigkeit zu verringern, auf 50 Grad aus. Ich komme gut in den Platz hinein, setze aber nicht auf der bezeichneten Landebahn auf, sondern daneben, gleich hinter der Platzgrenze. Ich fürchte, daß das Fahrwerk möglicherweise nicht eingerastet ist und unter dem landenden Flugzeug zusammenbricht, und dann läge ein hübscher Bruch genau in der Landebahn, die für den von Glasgow kommenden Verband unbedingt frei gehalten werden muß.

Wir schweben ein, sind noch wenige Meter hoch. Die Platzgrenze huscht, im Mondlicht deutlich erkennbar, unter uns weg. Jetzt den Knüppel an den Bauch und ganz vorsichtig aufsetzen. Nie habe ich eine sanftere Landung gemacht als diese. Wenn am Fahrgestell etwas nicht in Ordnung ist, dann muß es jetzt krachen. Es kracht nicht. Aber wir rollen endlos lang. Das mach

Wetterleuchten über dem Pazifik

Fortsetzung von Seite 441

nur 500 Kilometer berühren sich vom Kanal aus ganz bedeutende Teile von Deutschland, Großbritannien und Frankreich; innerhalb des mit diesem Radius beschriebenen Kreises liegt in Europa das Gebiet der größten Bevölkerungsdichte, der bedeutendsten Industrien, der verkehrsreichsten Häfen und der höchsten Kultur. Bei den pazifischen Maßstäben benötigt man zum Vergleich einen Radius von 2500 Kilometer, wobei der Mittelpunkt des damit geschlagenen Kreises zwischen dem entwerteten Britenstützpunkt Hongkong, der Südspitze der japanischen Insel Formosa und der Nordspitze der von Nordamerika beherrschten Philippinen-Insel Luzon liegen müßte. Man würde dann feststellen, daß die Mittelpunkte der japanischen Industrie von Hongkong 2500 Kilometer und von Singapur, dem mächtigsten Stützpunkt der anglo-amerikanischen Front, sogar 5000 Kilometer entfernt liegen. Der Hafen Manila auf der von den USA am stärksten befestigten Philippineninsel Luzon wird erst nach Überwindung von 3000 Kilometer erreicht. Auch der wichtige japanische Flottenstützpunkt auf Taiwan (Formosa), der südlichsten Insel im Reiche der aufgehenden Sonne, liegt von der Hauptstadt Tokio schon 2500 Kilometer entfernt; von Taiwan bis Hongkong sind es 700, nach Manila 1000 und nach Saigon, der Hauptstadt von Französisch-Indochina, sogar 2100 Kilometer. Dazwischen liegt das Südchinesische Meer, dessen Südausgänge von den britischen Straits Settlements (Singapur) und von Britisch-Nordborneo sowie Niederländisch-Indien beherrscht werden, die aber, was im Kriegsfall für die Operationen und den Nachschub erschwerend ist, nur weit entfernte Außenposten ihrer Mutterländer bzw. Pachtherren (z. B. USA in Singapur) sind, während Japan als geschlossenes Kerngebiet relativ „vor der Tür“ liegt.

Die „strategische Brücke“

Wenn man nun bedenkt, daß der für eine passende Parallele zwischen dem atlantischen und pazifischen Geschehen erforderliche Radius von 2500 Kilometer der Luftlinie von London nach Moskau entspricht, dann wird jedem klar, daß die Weiträumigkeit des Pazifik

für den Verteidiger eine überlegene Waffe ist, während der Angreifer leicht ins Verderben rennen kann. Das wird noch deutlicher, sobald man das südostasiatische Spannungsfeld verläßt und das Lageverhältnis von USA und Australien zu Japan auf den gesamten pazifischen Raum projiziert: Schon die direkte Linie von Jokohama (Tokio) nach San Franzisko (bzw. dem südlich davon gelegenen nordamerikanischen Flottenstützpunkt San Diego) beträgt, ohne in der unermeßlich weiten Wasserwüste auf eine Insel zu stoßen, rund 8000 Kilometer oder ein Fünftel des Erdumfangs! Fast genau so weit ist es von Jokohama nach Sydney, dem angelsächsischen Kraftzentrum Australiens; allerdings führt dieser Weg an zahlreichen anglo-amerikanischen Stützpunkten vorbei. Auch Pearl Harbour und Honolulu, die mächtigen USA-Vorposten auf den Hawaii-Inseln, sind 6000 Kilometer von Jokohama (d. h. viel weiter als die Strecke New York—Liverpool) und immer noch 3700 Kilometer von San Franzisko entfernt. Das gleiche gilt für die in diesen Tagen erst von Präsident Roosevelt amtlich zu Flotten- und Luftstützpunkten erhobenen Midway-Inseln und die Inseln Johnston und Palmyra. Wenn auch die „strategische Brücke“ von Hawaii nach den Philippinen durch die befestigten Stützpunktpfeiler der Inseln Wake und Guam gehörig abgefangen worden ist, so führt doch dieser Anmarschweg der USA-Streitkräfte zu Wasser und in der Luft mitten durch die ebenfalls entsprechend ausgebaute Verteidigungsstellung Japans auf den ehemals deutschen Marianen-, Karolinen- und Marschallinseln.

Welche Chancen hat die USA-Marine?

Admiral Nobumasa Suetsugu, der Vorsitzende der „Gesellschaft zur Unterstützung der kaiserlichen Politik“ und frühere Flottenchef sowie Begründer der japanischen U-Bootwaffe, erklärte bereits im Frühjahr 1941 u. a. hierzu wörtlich: „Ein Angriff der USA-Marine gegen Japan oder seine Vorfeldbesetzungen würde praktisch ihren Untergang bedeuten. Amerika hat zwei Anmarschwege. Von San Franzisko bzw. San Diego über Hawaii und die Inseln Wake, Midway und Guam zu den Philippinen. Dieser Weg führt mitten durch das japanische Verteidigungssystem, das

sich auf einer Länge von 3000 Seemeilen von der Inselkette der Kurilen über das japanische Inselreich nach Formosa und Hainan hinzieht, und das im Südosten durch die japanischen Mandatsinseln geschützt wird. Selbst wenn die anmarschierende amerikanische Flotte ihre Stützpunkte im Westpazifik noch vorfinden sollte, würde sie dabei so vielen Gefahren ausgesetzt sein, daß sie dezimiert und geschwächt, mit erschöpftem Brennstoff- und Munitionsvorrat dem Kern der japanischen Schlachtflotte gegenüber treten müßte. Der kürzere Angriffsweg führt durch die Subarktis, von Dutch Harbour in Alaska längs der amerikanischen Aläuten und der japanischen Kurilen. Ich kenne diese Gewässer aus eigener Erfahrung: Von fünfzehn Tagen Kreuzfahrt hatten wir dreizehn Tage schwersten Polarnebel, der die Bewegung größerer Kampfverbände unmöglich macht. Amerika ist deshalb dabei, sich einen Weg im Süden zu suchen. Aber dort wären die stolzen USA-Geschwader den Angriffen unserer U-Boote, unserer Zerstörer und unserer bewährten Marineflieger ausgesetzt. Sie würden viel schwerer unter der sengenden Tropensonne zu leiden haben als die japanischen Schiffsbesatzungen, die in jahrelangem Training systematisch daran gewöhnt worden sind. Die Erfahrungen des Europakrieges haben weiterhin gezeigt, daß eine Schlachtflotte in engen Gewässern bewegungsunfähig ist... Ich würde als amerikanischer Flottenchef meine Schiffe und Seeleute derartigen Gefahren nicht aussetzen wagen. Im übrigen möchte ich ausdrücklich betonen, daß Japan auch eine „Blauwasserschlacht“ inmitten des Ozeans nicht zu scheuen braucht. Gewiß ist das Tonnageverhältnis Japan—Amerika noch immer 3:5. Aber nur sieben von Amerikas fünfzehn im Dienst befindlichen Schlachtschiffen entsprechen modernen Anforderungen. Unsere Schiffe sind neuer, schneller und teilweise auch schwerer bewaffnet.“ Diese eindeutigen Erklärungen des weltbekannten japanischen Marinefachmanns sprechen für sich. Man darf darüber hinaus auch nicht übersehen, daß der mächtige Partner des Berliner Dreierpaktes es seit der Aufkündigung der Flottenverträge von Washington und London, also seit 1936, meisterhaft verstanden hat, den Umfang und die Art der konzentrierten Flottenausrüstung Japans streng geheimzuhalten, so daß der Überraschungsfaktor für den Gegner hinzukommt.



Der „Storch“ zwingt sie zur Umkehr

Bei der Belagerung der Insel Samothraki im Ägäischen Meer ver-
suchten zwei griechische Schiffe zu fliehen. Da unsere Truppen den
Schiffsraum selbst gut gebrauchen können, startet der „Storch“ -
der bekanntlich überall starten und landen kann - vom Hafenkai
aus und zwingt die Schiffe, umgehend zum Hafen zurückzukehren.



Der „Storch“ ist eine Schöpfung der

GERHARD FIESELER WERKE G. M. B. H. KASSEL

T A B A K - T R A D I T I O N

Mitte des letzten Jahrhunderts führte



einer Zigarrenfabrik um, und auch dessen

ein fortschrittlich gesinnter Landwirt des

H N

Söhne haben sich wiederum dem neuesten

Namens NEUERBURG in der Mosel-



Rauchmittel, der Zigarette, zugewandt.

gend den Tabakbau ein und gab damit

So entstand im Jahre 1908 die Zigaretten-

einem seiner sechs Söhne die Anregung

fabrik HAUS NEUERBURG zu Trier an

zur Gründung einer Rauchtobakfabrik.

der Mosel und ihre Tabak-Tradition, die

Dieser wandelte, mit der Zeit gehend, in

zu betonen und hochzuhalten bis heute

den 70er Jahren die Rauchtobakfabrik zu



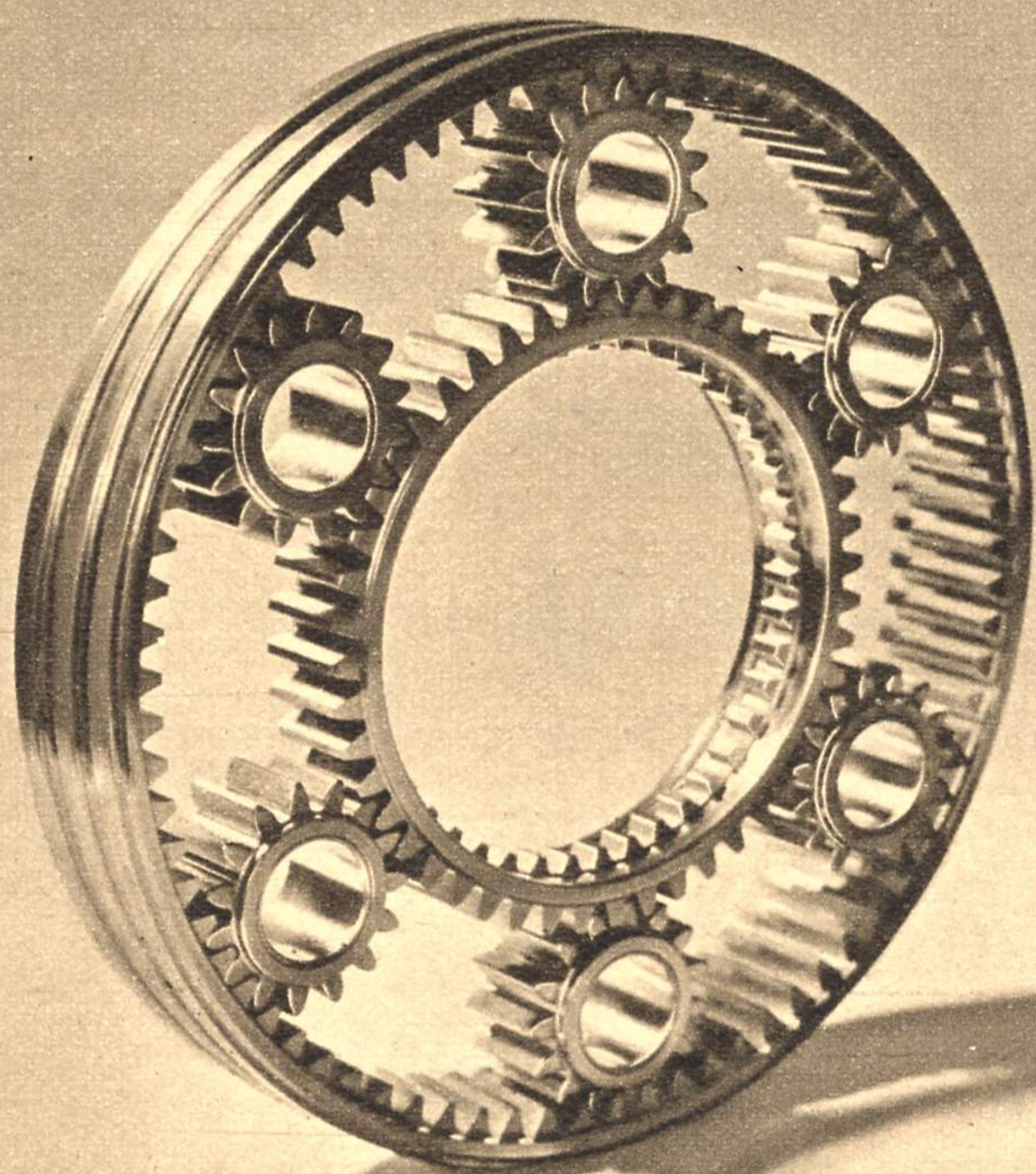
das Streben ihrer Inhaber gewesen ist.

GULDENRING mit Mundstück 4 Pfg. HAUS NEUERBURG OVERSTOLZ ohne Mundstück 4 1/2 Pfg.

BEIDE MARKEN WIEDER IN DER FUGENDICHTEN FRISCHHALTEPACKUNG

HADANK

KÖLLMANN-ZAHNRÄDER



BRENDEL

KÖLLMANN GETRIEBEBAU G. M. B. H. LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG

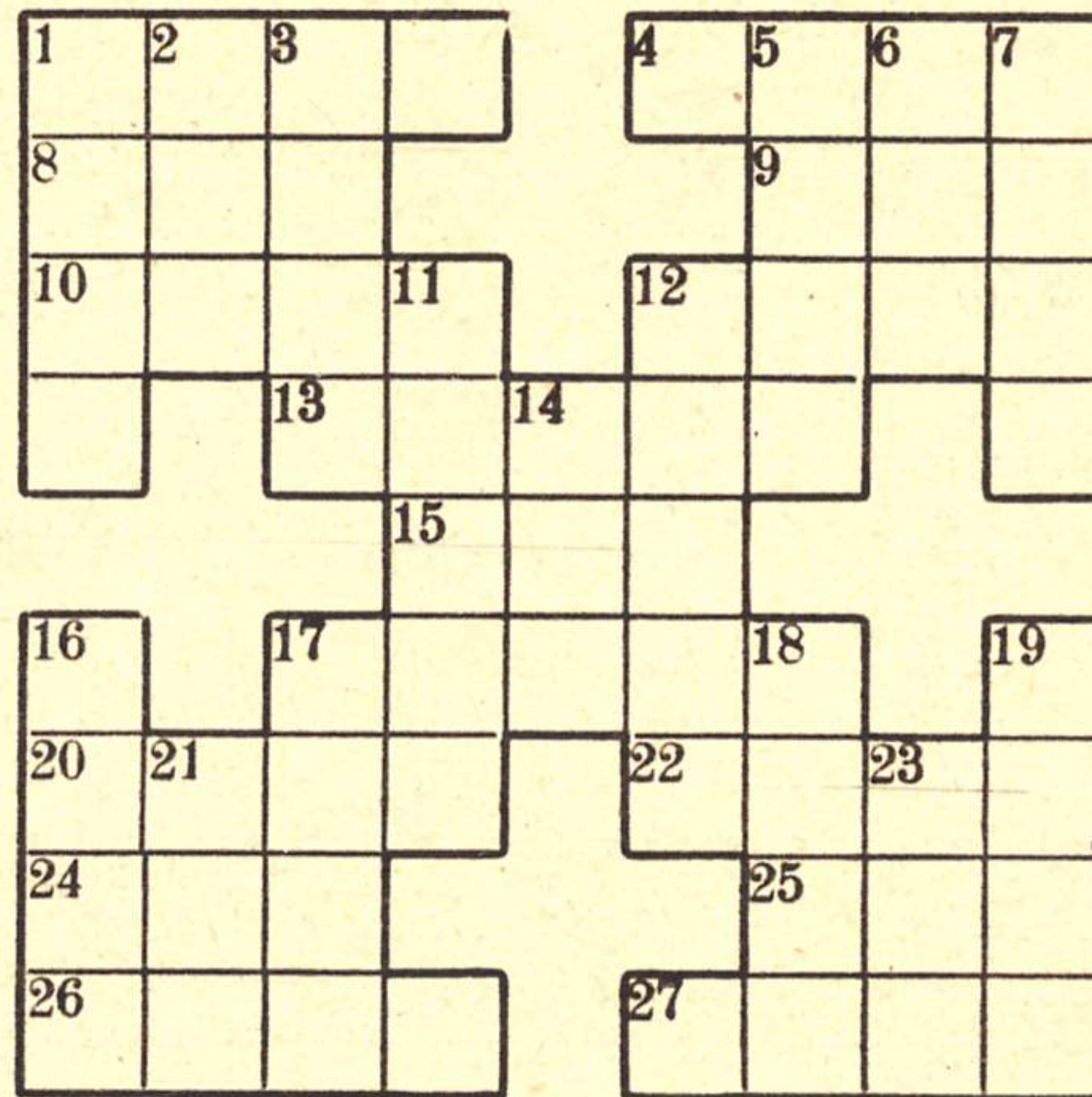
RIEMER



Ein Begriff für photographische Wertarbeit

Denken und Raten

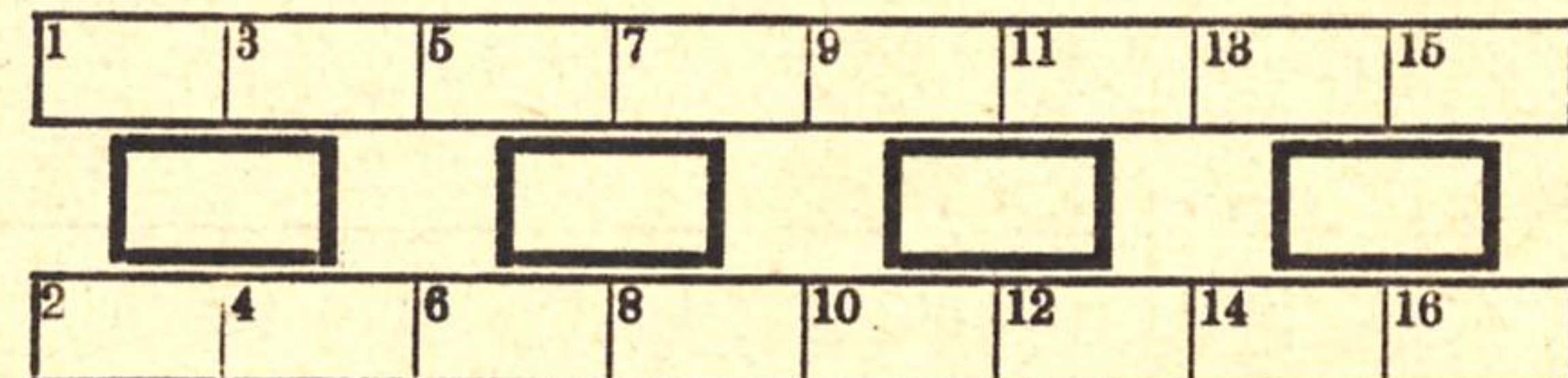
Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter:
 a) von links nach rechts: 1 helles Feuer, 4 Tierhaut, 8 Grußwort, 9 Rohfutter, 10 Wortlaut, 12 griechische Göttin, 13 Hülsenfrucht, 15 Verwesendes, 17 altes Weinmaß, 20 Tischlermaterial, 22 römischer Herrscher, 24 Vorfahr, 25 ländliches Besitztum, 26 Getränk, 27 Wertsachenbehälter;
 b) von oben nach unten: 1 Teil mancher Kleidungsstücke, 2 Dichtung, 3 Märchengestalt, 5 sittlicher Begriff, 6 Schieferfelsen am Rhein, 7 Empfindung, 11 unwirkliches Erlebnis, 12 Stadt im Rheinland, 14 Erfrischung, 16 spröde Masse, 17 kleiner Vogel, 18 Fluß in Pommern, 19 Überbringer, 21 Lebensbund, 23 Leumund.

53602

Silbenband



al — ber — de — ge — gen — ha — haus — hol — in — ko — ko — le — lip —
 pen — ra — ro — sa — stift — trep — wart

Vorstehende Silben sind derart in die Felder der Figur einzutragen, daß man von oben nach unten Wörter erhält, von denen je zwei die Mittelsilbe (im stark umrahmten Feld) gemeinsam haben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1—2 Kunststil, 3—4 Weingeist, 5—6 des Hauses, 7—8 Toilettenartikel für Damen, 9—10 afrikanische Wüste, 11—12 Besitzer, 13—14 Erzählung, 15—16 Zeitpunkt.

Bei richtiger Lösung nennen die Mittelsilben, von links nach rechts gelesen, eine europäische Hauptstadt.

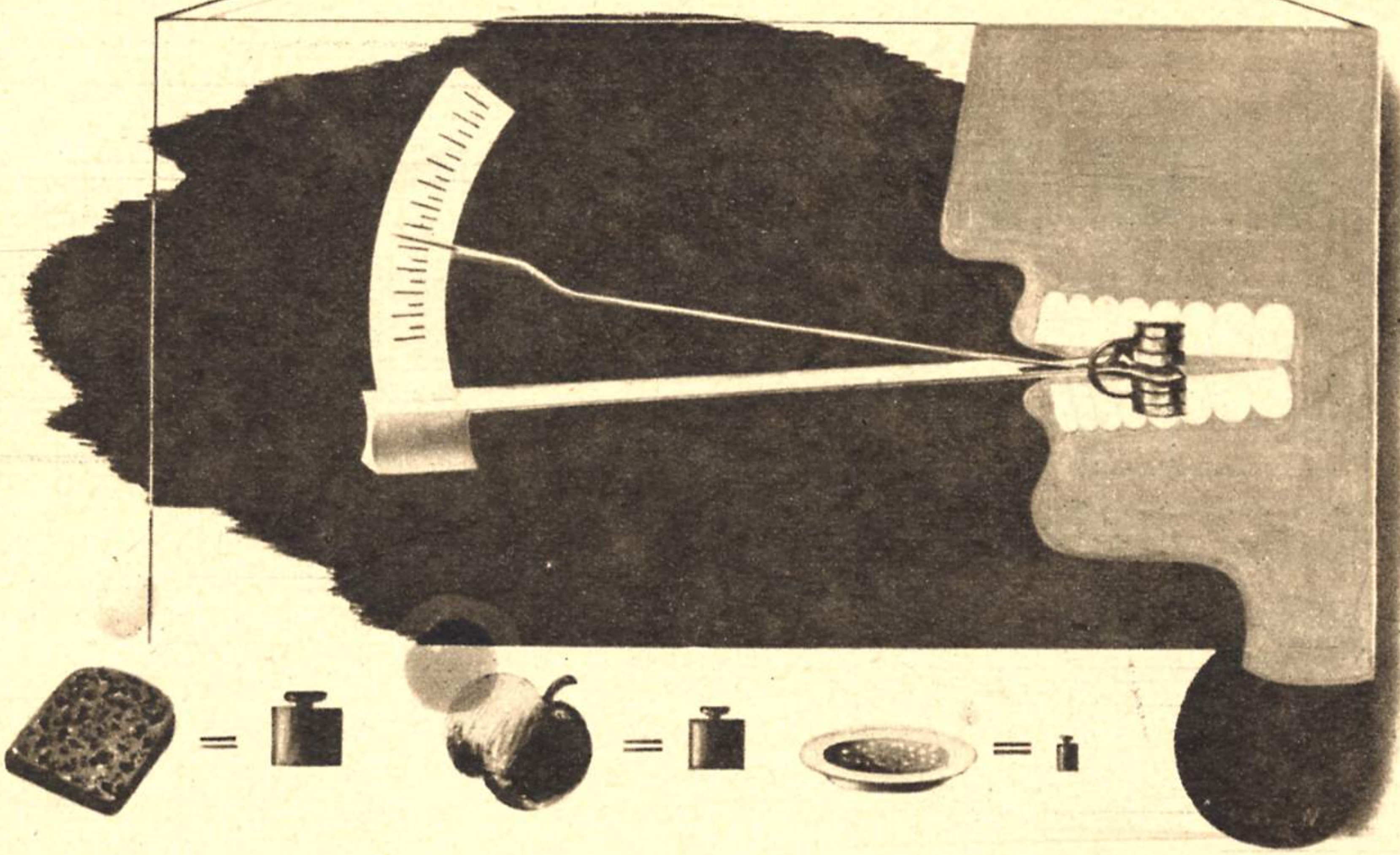
53634

Auflösungen aus Heft 16

Kreuzspruchrätsel: Wer Freunde sucht, ist sie zu finden wert. — 1—3 Walze, 2—4 Zeus, 4—5 See, 5—6 Erfurt, 6—7 Tier, 7—8 Riß, 8—9 Fasan, 10—12 Brot, 11—13 Rotunde, 13—14 Eisbaer, 14—16 Rubin, 15—18 Inka, 17—19 Kante, 20—22 Windhose, 21—22 Hose, 23—26 Neckar, 24—26 Kar, 25—27 Ares, 27—28 Stute.

Umstellrätsel: Arno, Neige, Geleit, Rabe, Ilse, Flut, Feler. — Angriff.

Buchstabenumstellrätsel: Das naechste Ziel mit Lust und Freude und aller Kraft zu verfolgen, ist der einzige Weg, das fernste zu erreichen.



Von der erstaunlichen Kraft des Kaudrucks

Was dürfen wir unseren Zähnen zumuten?

Es ist ein großer Unterschied, ob wir eine Scheibe Vollkornbrot, ein Stück Kuchen, eine rohe Mohrrübe oder Pudding kauen. Ein paar Tage altes Vollkornbrot — frisch sollte man es nie verzehren — erfordert eine größere Kauarbeit als Kuchen oder Pudding.

Leider werden aber oft der Kauarbeit wegen gesunde Nahrungsmittel verschmäht. Man fürchtet um das Wohl der Zähne und wähnt, daß ein Zahn ausbrechen könnte, wenn man fest und gründlich zubeißt.

Dabei ist das Kauen das Element der Zähne! Wer die Organe, die uns die Natur gab, schont, wer glaubt, sie dadurch länger zu erhalten, der irrt. Denn die Organe tun nur dann lange und zuverlässig ihren Dienst, wenn sie ständig so benutzt werden, wie die Natur es vorsah. — Raubbau an den Zähnen zu treiben, ist natürlich nicht minder gefährlich als übertriebene Schonung. —

Die Wissenschaft hat versucht, den Kaudruck, d. h. jenen Druck zu messen, den die Zähne oder Zahngruppen beim Kauen ausüben können. Sie hat festgestellt, daß der Gesamtkaudruck der Zähne bei gesunden Erwachsenen zwischen 80 und 120 kg liegt. Wenn uns eine solche Kraft gegeben ist, so müssen wir sie auch entsprechend nutzen. Deshalb ist es ratsam, immer wieder solche Nahrungsmittel auf den Speisezettel zu setzen, die wirklich zum gründlichen Kauen zwingen.

Bei richtiger Beobachtung erkennt man, daß gerade die gesündesten Nahrungsmittel die höchste Kauarbeit erfordern. Denken wir nur an Vollkornbrot, Mohrrüben, Obst und Nüsse.

Richtig gekaute, gesunde Kost dient nicht nur dem ganzen Körper, sie erhält auch unsere Zähne gesund! Die Behauptung, daß die Zahnschmerzen aussterben würden, wenn wir uns die Forderungen der richtigen Zahnpflege durch die Tat zu eigen machen, ist nicht übertrieben.

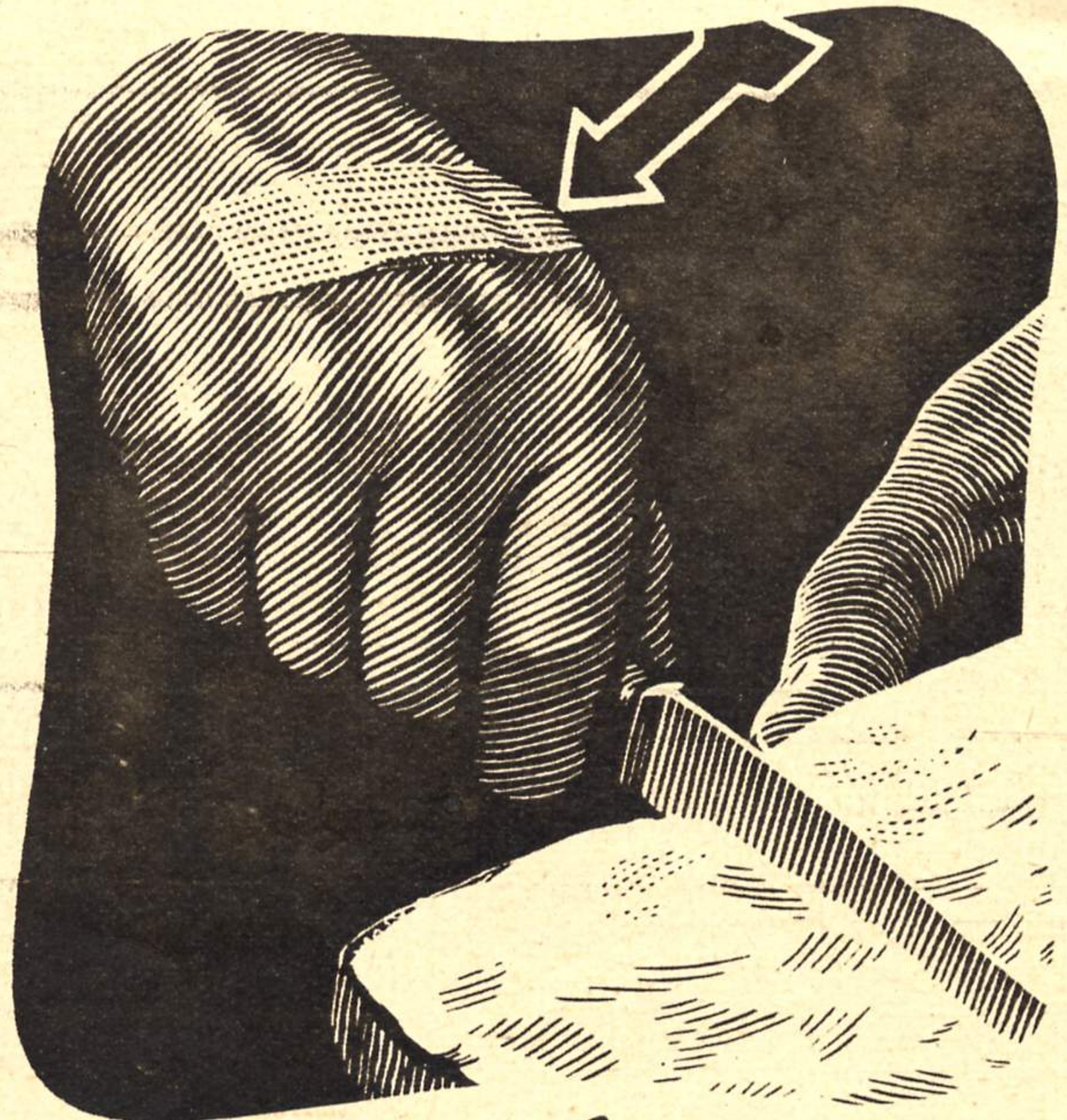
Richtige Zahnpflege bedeutet:

1. Gesunde Nahrungsmittel gründlich kauen!
2. Abends und morgens mit der eigenen Zahnbürste und Chlorodont die Zähne von allen Belägen und Speiseresten befreien!
3. Die Zähne jährlich zweimal untersuchen lassen!

Wenn man diese Ratschläge befolgt, ist es leicht, die Zähne gesund zu erhalten.

Chlorodont

weist den Weg zur richtigen Zahnpflege



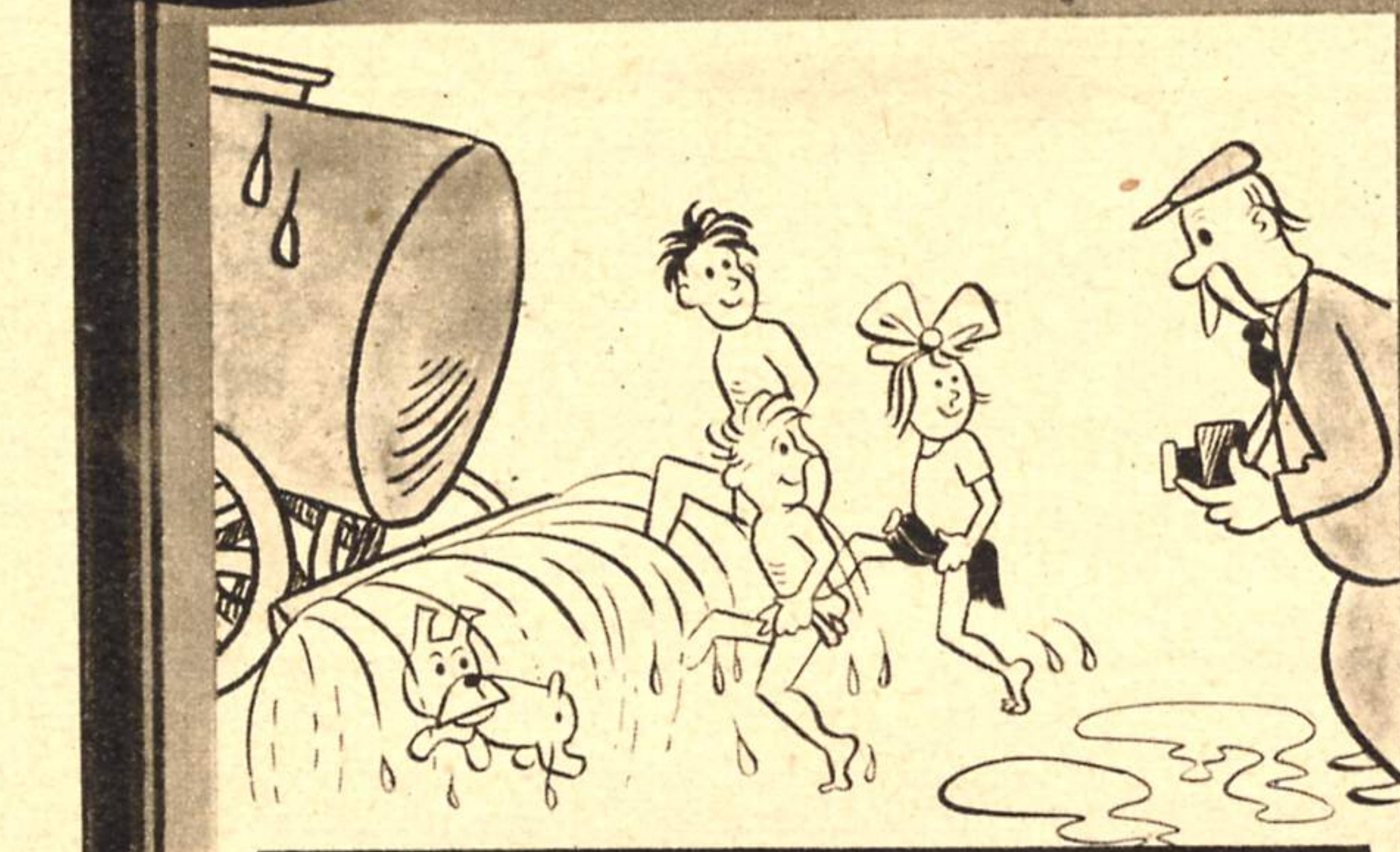
Fest und doch bewegungsfähig!

Der Schnellverband „Hansaplast elastisch“ hat einen besonderen Vorzug: er ist **querelastisch**. Das ermöglicht ihm, allen Bewegungen der Muskeln zu folgen, ohne dabei zu zerrern oder zu behindern. Außerdem zieht er — leicht gedehnt aufgelegt — die Wunde zusammen und beschleunigt dadurch den Heilungsvorgang. Also für kleine Verletzungen diesen blutstillenden und keimtötenden Schnellverband. Achten Sie auf den Namen „Hansaplast“, denn „Hansaplast elastisch“ ist **querelastisch**, und **darauf** kommt es an!

Hansaplast-elastisch



Dr. Schleussner der Welt älteste fotochemische Fabrik



Die Heimat knipst...



... die Front freut sich

Der modernste Film



der welt-ältesten fotochemischen Fabrik

Don Generation zu Generation



ist Böninger Tabak beliebter geworden

Arnold Böninger Tabakfabriken, Duisburg-Andernach



...eine erfreuliche Angelegenheit

das Entkorken einer Flasche Weinbrand heute mehr denn je! Leider läßt es sich nicht vermeiden, daß man auf eine Flasche Dujardin etwas länger warten muß. Doch ist man mal an der Reihe, so weiß man wenigstens, daß sich das Warten gelohnt hat, schon das feine, weinige Aroma sagt es jedem:



Dujardin

ist der alte geblieben!



In jedem Betrieb -

bei jeder Arbeit hilft

DEXTRO ENERGEN

Die natürlichen Energiespender



*Ist es auch ein
»Bayer«-Arzneimittel?*

Nur das »Bayer«-Kreuz auf einer Heilmittelpackung kennzeichnet unverwechselbar alle »Bayer«-Arzneimittel. Es ist ein Sinnbild wissenschaftlicher Verantwortung. »Bayer«-Arzneimittel haben sich millionenfach in der ganzen Welt bewährt. Überall gilt das »Bayer«-Kreuz als Zeichen des Vertrauens.

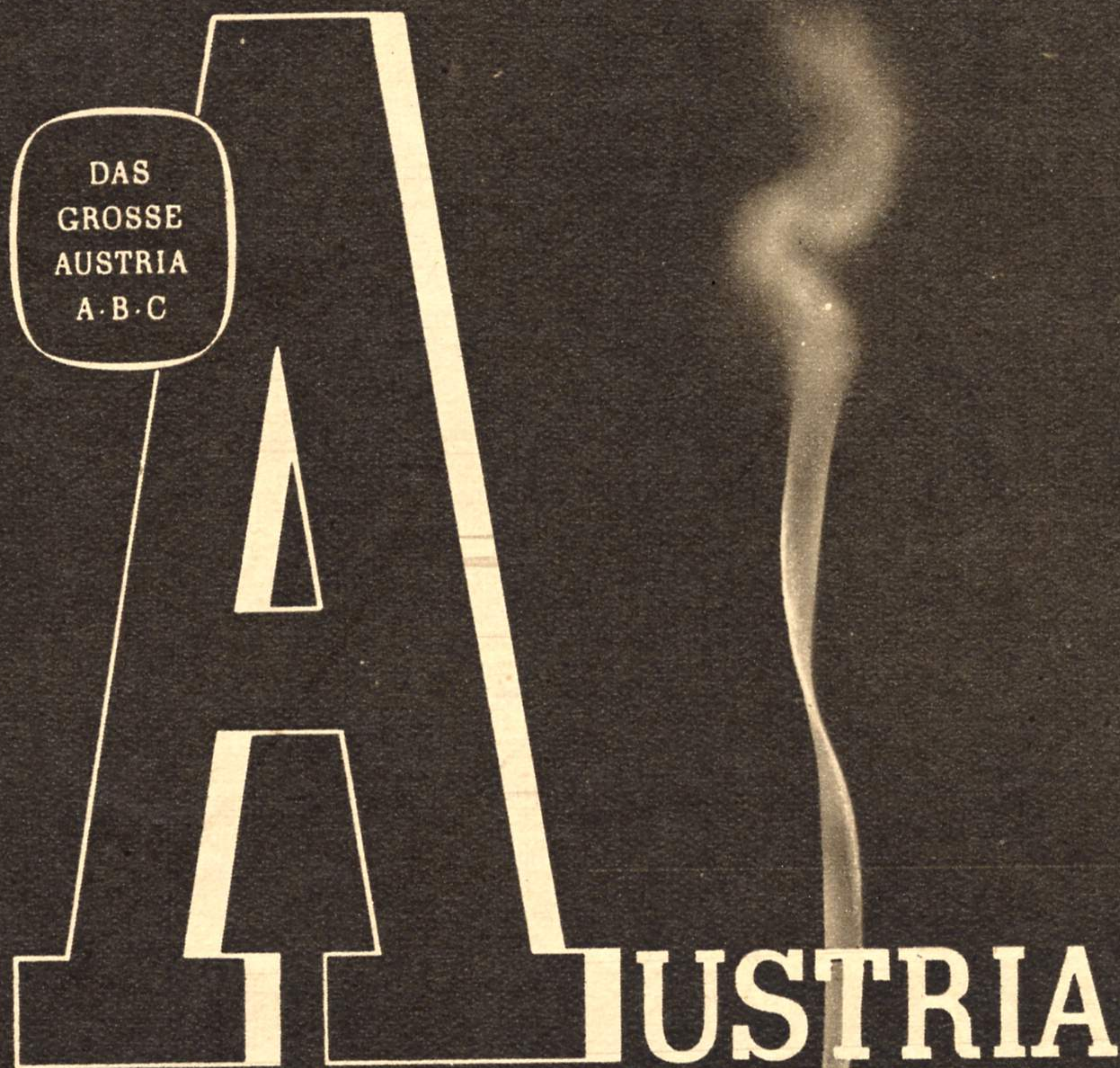


Eucalyptus-Zweig
Sein Extrakt besitzt eine
anerkannt hohe antiseptische
und erfrischende
Wirkung.

TUBE RM -75

**Zähne und
Mund gesund**

Dr. Korthaus



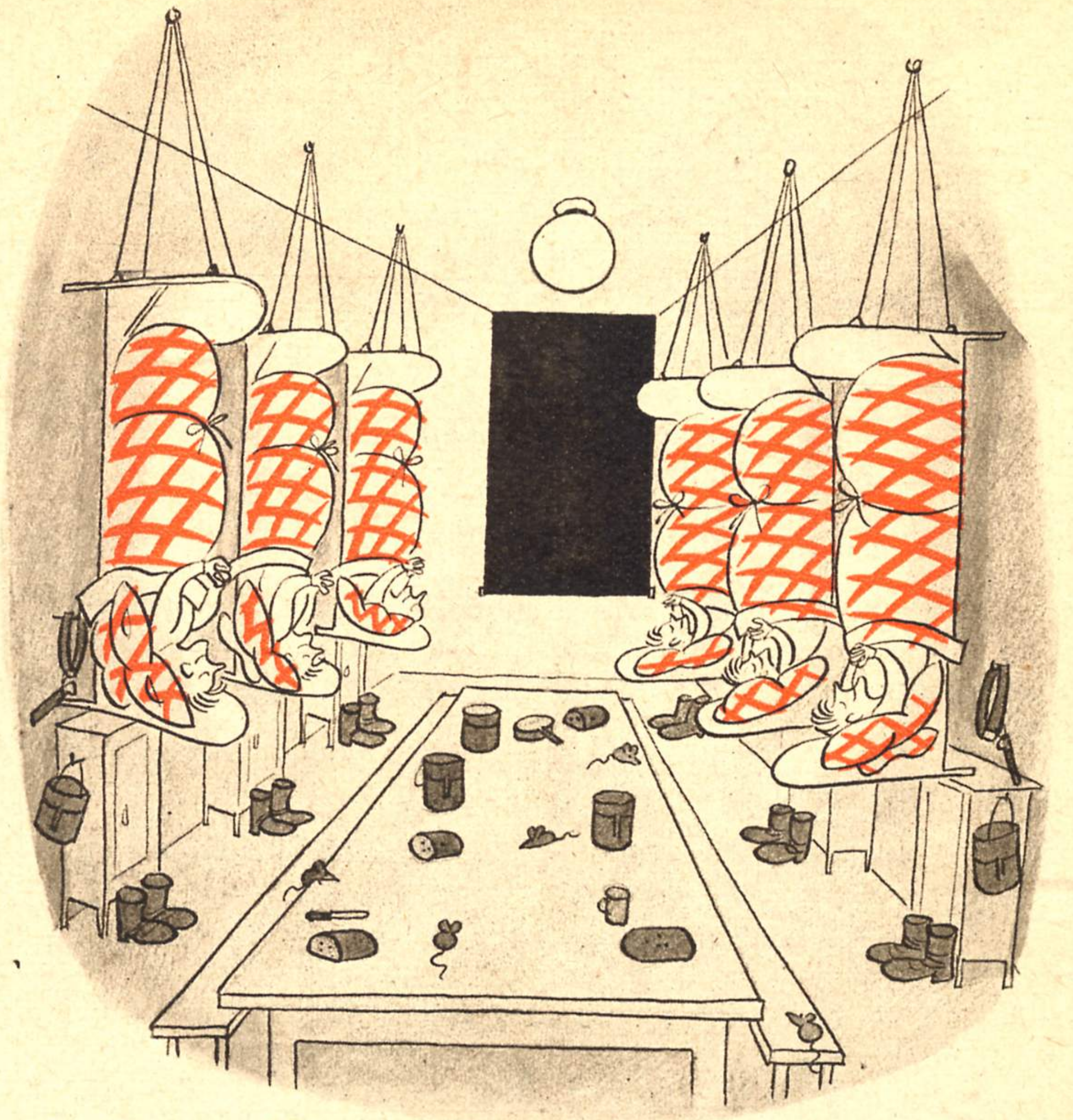
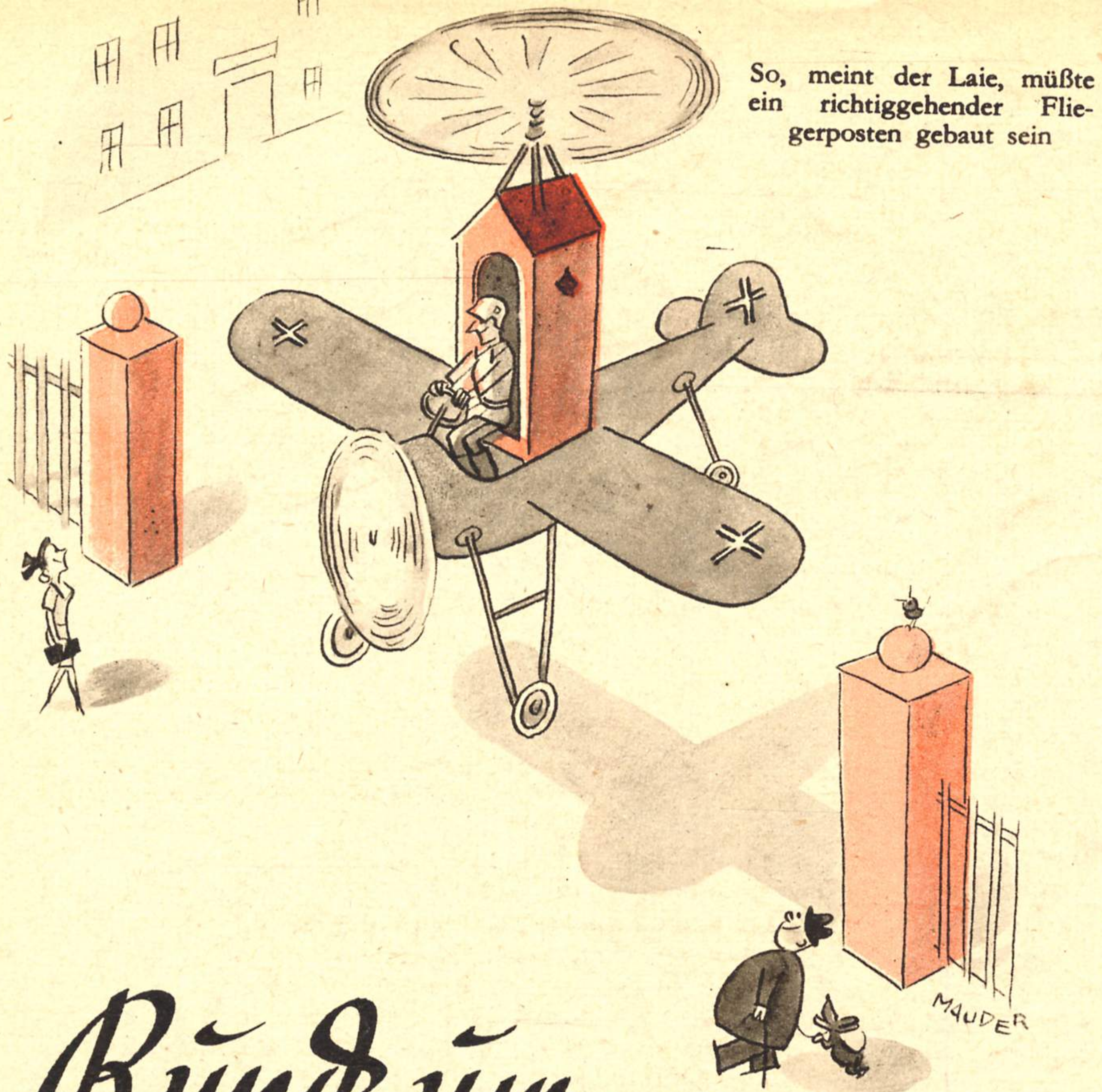
Das große Austria ABC...

so heißt die neue Reihe der Bildanzeigen für unsere „Austria-Zigaretten“. Aus der Großzahl der Besonderheiten, die den Ruf und Namen unserer Erzeugnisse begründen, stellen sich im Rhythmus ABC zunächst gerade jene vor, die Träger unserer weitbekanntesten Qualität geworden sind.

Mit „Austria“, dem Namen unseres Unternehmens, beginnt es, und jeder Raucher weiß es:

Austria Zigaretten
sind gut und ein besonderer Genuß von A-Z

MILDE SORTE 4 Pf. MEMPHIS 4 Pf. III. SORTE 5 Pf. NIL 6 Pf.

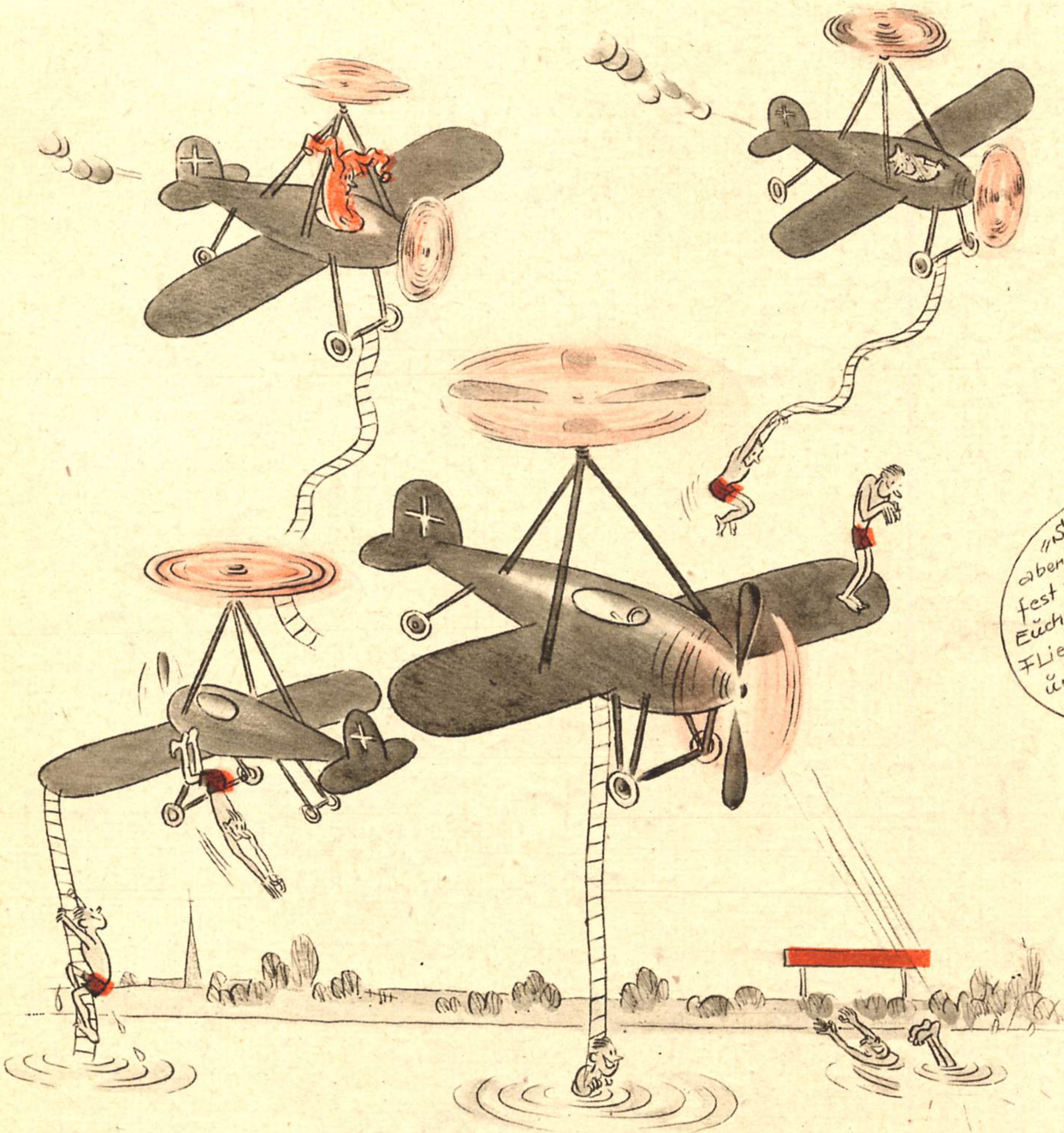


Daß zukünftige Stukaflieger mit dem Kopf nach unten schlafen, kann nur ein blutiger Anfänger meinen

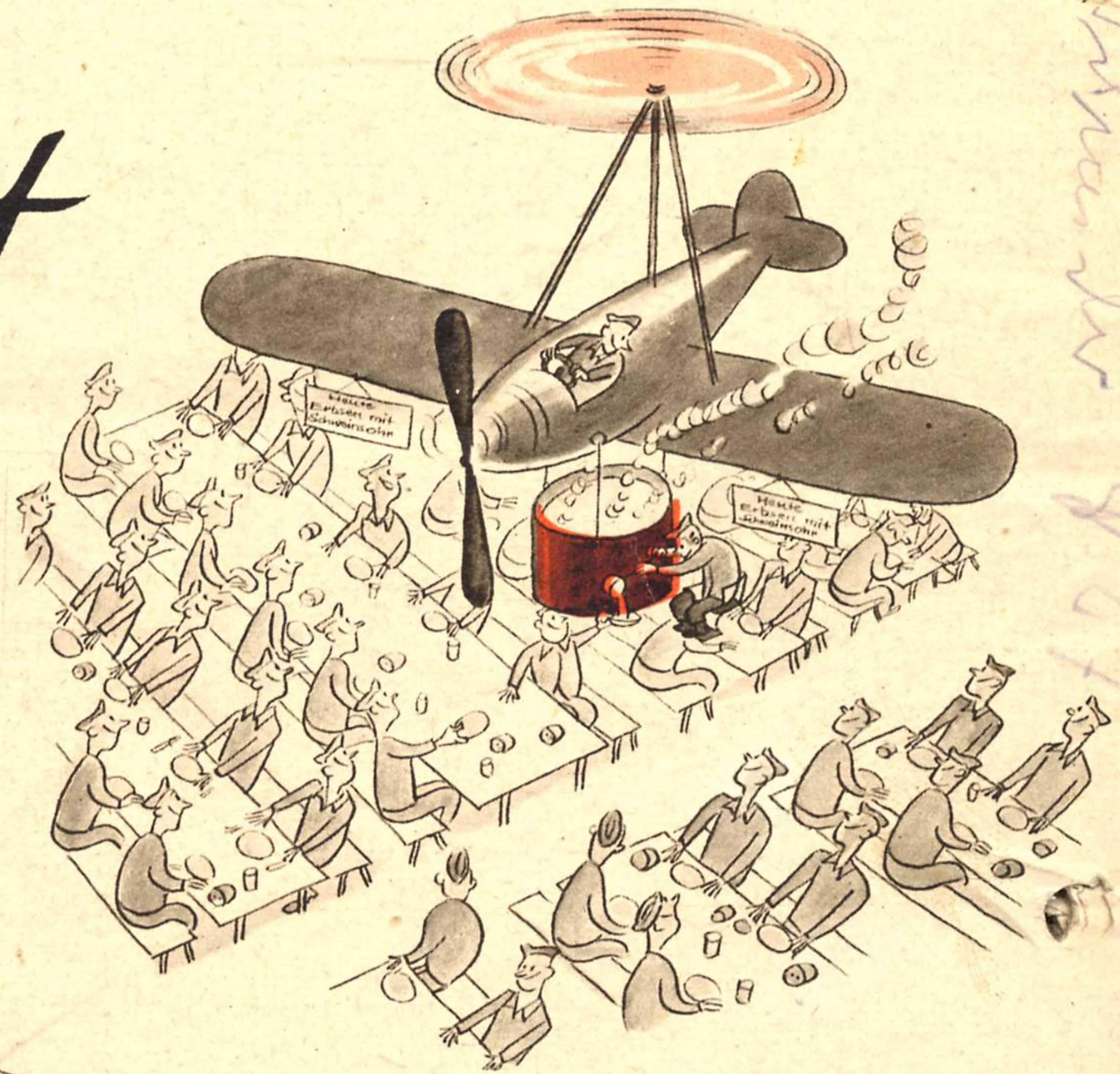
Rund um

Zeichnungen
Josef Mauder

den Fliegerhorst



Einen Badetag bei den Fliegern denkt er sich ganz besonders pfundig



Den Essenempfang im Fliegerhorst hat sich der Laie ganz fliegerisch gedacht



Aber die rauhe Wirklichkeit ist, wie überall, auch im Fliegerhorst ganz anders