

Der

# Adler

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

HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Der Schöpfer der deutschen  
Luftwaffe, die am 1. März auf  
ein ruhmreiches sechsjähriges  
Bestehen zurückblicken kann,  
im Gespräch mit einem jungen  
Fliegeroffizier an der West-  
front

Aufn. PK Eitel Lange

# Flieger <sup>UND</sup> Soldaten

## Gedanken zum 6. Jahrestag der Luftwaffe am 1. März 1941

Von Generalfeldmarschall Milch

Die Luftwaffe ist die Spitze des deutschen Schwertes. In ihr vereinigen sich die höchsten Werte deutschen Fliegergeistes und deutschen Soldatentums. Die deutsche Luftwaffe ist darüber hinaus nicht nur eine wesentlich nationalsozialistische Schöpfung, sondern so, wie sie ist, ohne die Voraussetzungen des Nationalsozialismus nicht denkbar. Deshalb sind ihr Werden, ihr Einsatz und ihre Siege untrennbar verbunden mit unserm Führer Adolf Hitler und dem Manne, der sie auf seinen Befehl schuf, Reichsmarschall Hermann Göring.

Von dem Tage, da der Hauptmann und letzte Kommandeur des Jagdgeschwaders Richthofen seinen Kameraden inmitten des Zusammenbruchs von 1918 das Versprechen gab, dieses Geschwader wieder erstehen zu lassen, bis zu den wunderbaren Siegen in Polen und vom Nordkap bis zur Biskaya und nun auch im Mittelmeerraum, führt ein geradliniger Weg, dessen einzelne Abschnitte Zeugnis ablegen von einem unbeugsamen Willen und einer einzigartigen schöpferischen Kraft. Nachdem Compiègne und Versailles die deutsche Militärliegerei restlos zerschlagen und die übrige Luftfahrt Deutschlands fast ganz abgewürgt hatten, mußten die Flieger und die Soldaten jeder für sich ihren Weg gehen, und sie taten es in der Zuversicht, daß einmal der Tag kommen werde, an dem ihre Wege wieder zusammenlaufen würden. Beiden wäre es unmöglich gewesen, sich unter den damals bestehenden politischen und weltanschaulichen Verhältnissen darüber Rechenschaft zu geben, woher sie diese Zuversicht nahmen. Sie trugen sie in sich und gingen als Männer der Tat schweigend, zähe und verbissen an die Arbeit. Die Flieger taten sich mit den Männern der Wissenschaft zusammen und schufen den Segelflug; auf diesem Gebiet vollbrachten sie nicht nur alle entscheidenden Erstleistungen, sondern fortlaufend Welthöchstleistungen. Sie standen ununterbrochen und ohne Rücksicht auf die dabei fallenden Opfer an der Spitze des Flugwesens der Welt.

Aus kleinsten Anfängen heraus wurde der deutsche Luftverkehr. Deutsche Verkehrsflugzeuge vollbrachten unter den erschwerenden Verhältnissen der Knebelung der deutschen Luftfahrt durch den Feind Taten, deren geschichtliche Bedeutung später einmal in vollem Umfang erkannt werden wird. Unter oftmals zermürbenden Kämpfen wurde die Einheit des deutschen Luftverkehrs hergestellt, dieser vor jeder Möglichkeit der privaten Spekulation geschützt und somit die Grundlage für das beste und beispielgebende Luftverkehrsunternehmen der Welt, die Deutsche Lufthansa, geschaffen, deren Luftverkehr nicht nur der zuverlässigste, sondern zugleich auch der sicherste war und ist. Einige Flieger des Weltkriegs blieben als Soldaten in der kleinen Reichswehr oder bei der Polizei. Sie gaben sich dort ganz der Erhaltung und Weiterentwicklung jener soldatischen Tugenden hin, die den Deutschen zum ersten Soldaten der Welt machen, und arbeiteten schöpferisch weiter am ewigen Werke deutschen Kriegertums. Als der vom Schicksal erkorene Schöpfer und Führer der nationalsozialistischen Bewegung zum Führer des ganzen deutschen Volkes und Reiches wurde, standen ihm nicht nur seine Flieger, sondern auch

seine Soldaten zur Verfügung, und beider lebendiger Inbegriff, Hermann Göring, wurde damit beauftragt, Deutschland eine Luftwaffe zu schaffen, die jeder anderen Luftwaffe überlegen sein sollte. Nun schmiedete er Fliegergeist und Soldatentum zu einer Einheit zusammen, wie sie in solcher Vollkommenheit kaum jemals zuvor erahnt werden konnte. Die Flieger wurden wieder Soldaten, und die Soldaten wieder Flieger. Am Beispiel des Schöpfers der deutschen Luftwaffe richteten sie sich aus und schufen so den Typus des Soldaten der Luftwaffe, der bis in die letzten Verzweigungen seines Denkens und Empfindens dem Manne entspricht, dem er sein Werden und Sein zu verdanken hat.

Die drei Waffengattungen der deutschen Luftwaffe, Fliegertruppe, Flakartillerie und Luftnachrichtentruppe, sind nicht drei nebeneinander bestehende und lediglich organisatorisch zusammengefaßte Waffengattungen, sondern bilden geistig, materiell, ausbildungsmäßig und im Einsatz eine geschlossene Einheit. Mehr noch: Die deutsche Luftwaffe als Ganzes steht nicht für sich da, sondern ist wiederum Teil jener vollkommenen Einheit, als welche die gesamte deutsche Wehrmacht mit ihren drei Wehrmachtteilen von Sieg zu Sieg eilen konnte. Der nationalsozialistische Grundgedanke „Ge-

meinnutz geht vor Eigennutz“ findet in den bekannten und nicht weniger in den unzähligen unbekanntem Soldaten der Luftwaffe seine schönste tatmäßige Vollendung.

Keine Luftwaffe kann größere fliegerische Leistungen aufweisen als die deutsche. Bei keiner Waffe kann die soldatische Härte größer sein als bei ihr. Nirgend aber sind vor allem Einsatzbereitschaft und Siegeswille stärker als bei ihr. Und die Männer dieser Waffe sind nicht nur zumeist dem Lebensalter nach, sondern immer und unter allen Umständen in ihrem Herzen jung. Wer unseren Besatzungen in die Augen sieht, weiß um die Ewigkeitsgeltung der Siegfriedsgestalt des lachenden Siegers.

Der Soldat der Luftwaffe fühlt sich mit dem Arbeiter der deutschen Luftfahrtindustrie nicht nur deshalb verbunden, weil von dessen Leistung sein Leben und sein Sieg abhängen; der Luftfahrtindustriearbeiter schaffte nicht nur, um den kämpfenden Soldaten das beste Kriegsgut zu geben. Beständen zwischen beiden keine anderen Beziehungen als diese, so wären weder die soldatischen noch die technischen Leistungen so groß, wie sie es waren und sind. Grundlegend und entscheidend ist das zwischen dem Soldaten und dem Arbeiter bestehende Gemeinschaftsgefühl, das sich als

### Luftwaffe auf Wacht

Von Norwegen bis Sizilien steht die deutsche Luftwaffe einsatzbereit, um das Großdeutsche Reich und Europa gegen England zu schützen. Von links nach rechts: Kampfflugzeuge Heinkel He 111 über der Schneelandschaft von Narvik. Hier im Land der Mitternachtssonne ist die Macht Englands für alle Zeiten gebrochen. — Flakartillerie auf der Wacht an der Kanalküste. Immer wieder meldet der deutsche Wehrmachtbericht, daß englische Flieger schon beim Einflug in das besetzte Gebiet von unserer Flakartillerie abgeschossen worden sind. — Seite an Seite mit den italienischen Waffenbrüdern kämpft die deutsche Luftwaffe gegen den gemeinsamen Feind im Mittelmeer. In diesen Tagen erleben viele unserer Flieger zum erstenmal den landschaftlichen Zauber Siziliens



Aufn. Presse-Hoffmann, FK Klapprott, FK Altvater-Presse-Hoffmann, FK Kraus



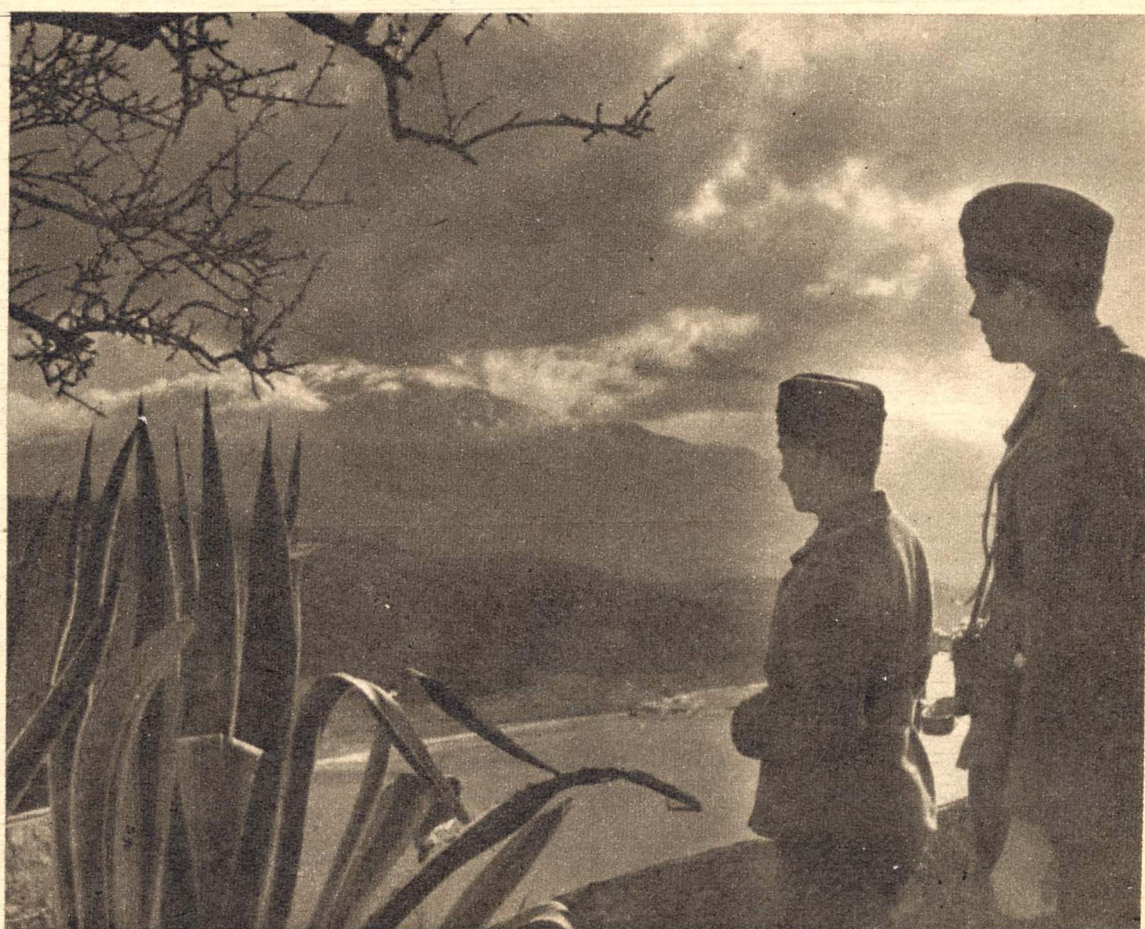
... auf dem Feldflugplatz hat von seinem Kommen gewußt, um so freudiger ist die Überraschung, und überall gibt es lachende Gesichter

der unsere Segelflieger unschlagbare Spitzenleistungen vollbringen ließ, der sie antrieb, sich restlos für das Neue und Kommende einzusetzen, war auch diesen Männern Antrieb. Sie erwiesen sich zugleich als Träger und Vollender des Geistes, der in dem Begriff des Stoßtrupps seinen ganz bestimmten Ausdruck hat. Wie Frankreichs Luftwaffe in kurzer Frist in hartem Kampfe völlig zerschlagen wurde, ist heute bereits Geschichte. Der Kampf gegen England dauert noch an. Und wieder und immer wieder erweist sich jeder einzelne als der von seinem Obersten Befehlshaber erwählte Vollstrecker des Testaments Freiherrn von Richthofens: „Und dann muß der Gegner fallen!“ Das Vertrauen der Führung zum Soldaten kann nicht größer sein als das des Soldaten zur Führung. Dann und wann erfährt die Öffentlichkeit von Großeinsätzen, durch welche Englands Verteidigung wieder einen besonders harten Schlag erleiden mußte, dann und wann von Einzelunternehmungen besonders ausgesuchter Besatzungen, deren fliegerische Leistungen und soldatische Taten etwas Einmaliges darstellen würden, wenn sie nicht in den Augen derer, die sie vollbringen, in gleicher Weise wie für die Führung Selbstverständlichkeiten darstellten. In ununterbrochenem, zähem und hartem Kampfe, durch den der einst starke Gegner immer mehr zermürbt wird und durch den die deutsche Luftwaffe von Tag zu Tag, von Sieg zu Sieg stärker und überlegener wird, schreitet der Untergang einer uns feindlichen Welt fort, mit der es nach ihrem eigenen Willen keine andere Auseinandersetzung mehr geben kann als den Kampf bis zum Letzten und bis zur Vernichtung. Wir wissen, daß hierbei der Sieg uns gehört. Des Reichsmarschalls Wort „Das deutsche Volk muß ein Volk von Fliegern werden“ ist längst im Herzen jedes deutschen Jungen verankert. An den Taten unserer Luftwaffe erkennt er, wessen Geistes Träger auch er einmal zu sein hat, wenn es ihm beschieden ist, sich unter die Waffenträger der Nation einzureihen. Die fernere Zukunft aber wird zeigen, daß diesem Geist nicht nur größte Vernichtungskraft, sondern auch eine ungeheure schöpferische Kraft des Aufbaus innewohnt. Denn Fliegergeist und Soldatentum sind nicht nur höchste sittliche Begriffe, sondern kulturschaffende Werte größten Ausmaßes. Flieger und Soldaten wollen immer mehr sein als scheinen und verlangen von sich immer mehr, als andere ihnen abfordern. Das ist ihr Glaube, ihr Stolz, ihr Glück und ihr stiller selbstverständlicher Dank dem Manne gegenüber, dem sie das alles verdanken. Auch darum ist der Tag der Luftwaffe ein Tag des ganzen deutschen Volkes.

gemeinsamer Siegeswille zeigt. Sie wissen nicht nur, was sie voneinander zu halten haben, sondern fühlen es, daß und wie sehr sie in der gleichen Front stehen und Kameraden sind. Ohne daß sie es nötig hätten, sich der Tatsache bewußt zu sein, beweisen sie so täglich und stündlich die aus dem Nationalsozialismus Adolf Hitlers erwachsene Einheit von Soldatentum und Arbeitertum. Kameradschaft ist freilich etwas, wovon man nicht viel spricht, sondern das man praktisch durch Taten beweist.

Und diese Beweise wechselseitigen Vertrauens, gleichen Willens und gleicher Zucht finden ihre Bestätigung in der erkämpften, erhaltenen und ständig wachsenden Luftüberlegenheit Deutschlands. Unsere Feinde haben das alles nicht für möglich gehalten und wollten es auch dann noch nicht glauben, als sie bereits härteste Schläge hatten hinnehmen müssen. Schon durch den Polenfeldzug hätten sie erkennen müssen, daß die deutsche Luftwaffe in ihrer Verkörperung von Fliegergeist und Soldatentum den Sieg immer und unter allen Umständen in sich trägt. Eine nicht minder

deutliche Sprache sprachen die fliegerischen und soldatischen Leistungen während des Norwegen-Feldzugs. Der Feind hatte weder dem Zusammenklang der drei Waffengattungen der Luftwaffe noch der drei Wehrmachtteile auch nur annähernd Gleichwertiges entgegenzusetzen, sondern hielt schon die fliegerischen Leistungen der deutschen Besatzungen nicht für möglich. Unsere erfahrenen Verkehrsflieger erlebten hier das Glück, sich als fliegerische Lehrmeister der jungen Besatzungen bewährt zu haben. Sie vollbrachten in persönlichem Einsatz als Soldaten bis nach Narvik hinauf Taten, durch welche sie noch über sich selbst hinauswuchsen. Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat nach dem Norwegen-Sieg klar und deutlich ausgesprochen, in welchem Maße die Luftwaffe zum Gelingen des Unternehmens beigetragen hat, und dabei die fliegerischen und vor allem die kämpferischen Leistungen beispielsweise der Transportgruppen besonders hervorgehoben. Damals traten auch erstmalig Fallschirmjäger und die Luftlandtruppe in Erscheinung. Der gleiche Geist,



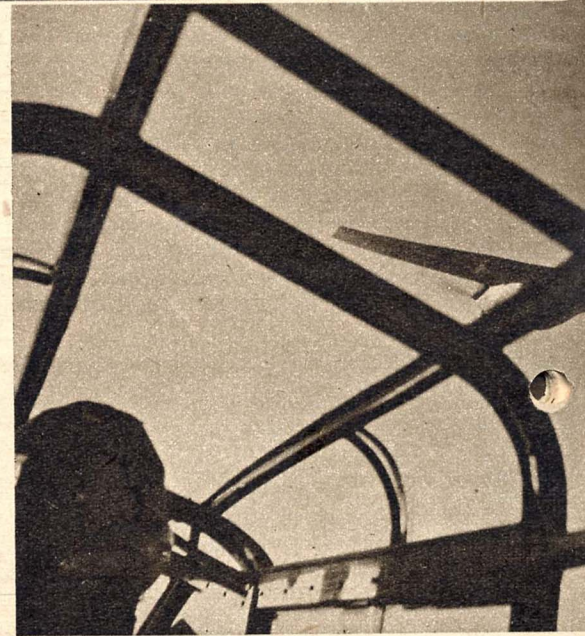
# Zerstörer



Über Palermo, der alten Stadt am Fuße der Conca d'Oro, der „goldenen Muschel“, zieht ein Messerschmitt - Zerstörer Me 110 seine Kreise

Die vorzüglichen Sichtverhältnisse für die Besatzung veranschaulicht dieses im Innern der Kabine aufgenommene Bild (rechts)

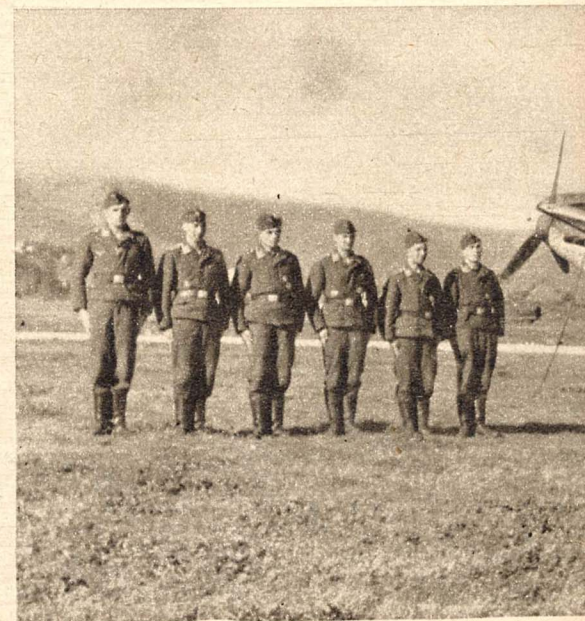
Links: Auf einem Flugplatz in Süditalien. In der Luft scheint allerlei los zu sein, wie die gespannte Aufmerksamkeit der deutschen und italienischen Fliegeroffiziere bekundet. Im Hintergrund ein Messerschmitt - Zerstörer



Zum Bilde links: Zehn Flaschen Orangade warten, gut ausgerichtet, auf die zurückkommenden Zerstörerbesatzungen

Aufnahme Luftwaffe (3),  
PK - Hausmann (1)  
PK - Görlicke (3)

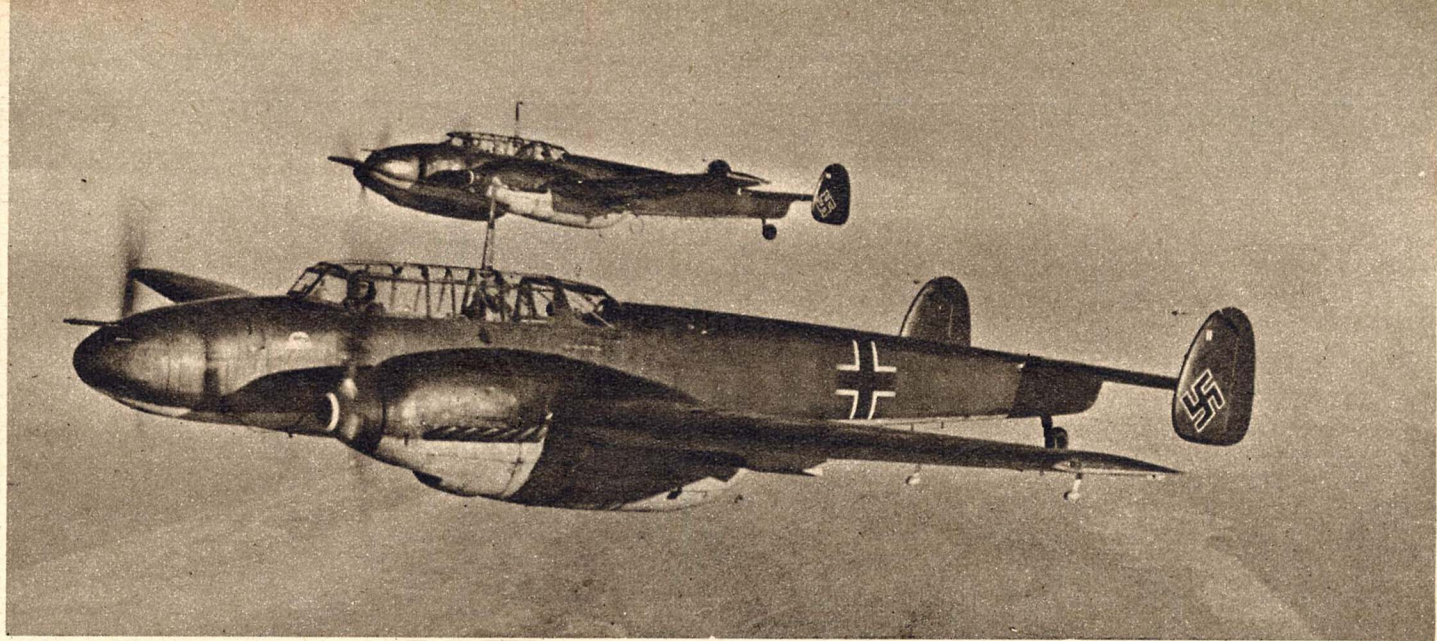
Auch unter südlich blauem Himmel wird der Fußdienst nicht vernachlässigt. Damit die alten Knochen nicht eintrocknen, wird ab und zu ein wenig exerziert. Im Bild rechts sind es Angehörige von Zerstörerbesatzungen, die sich vom Spieß „aufpolieren“ lassen



# am südlichen Himmel

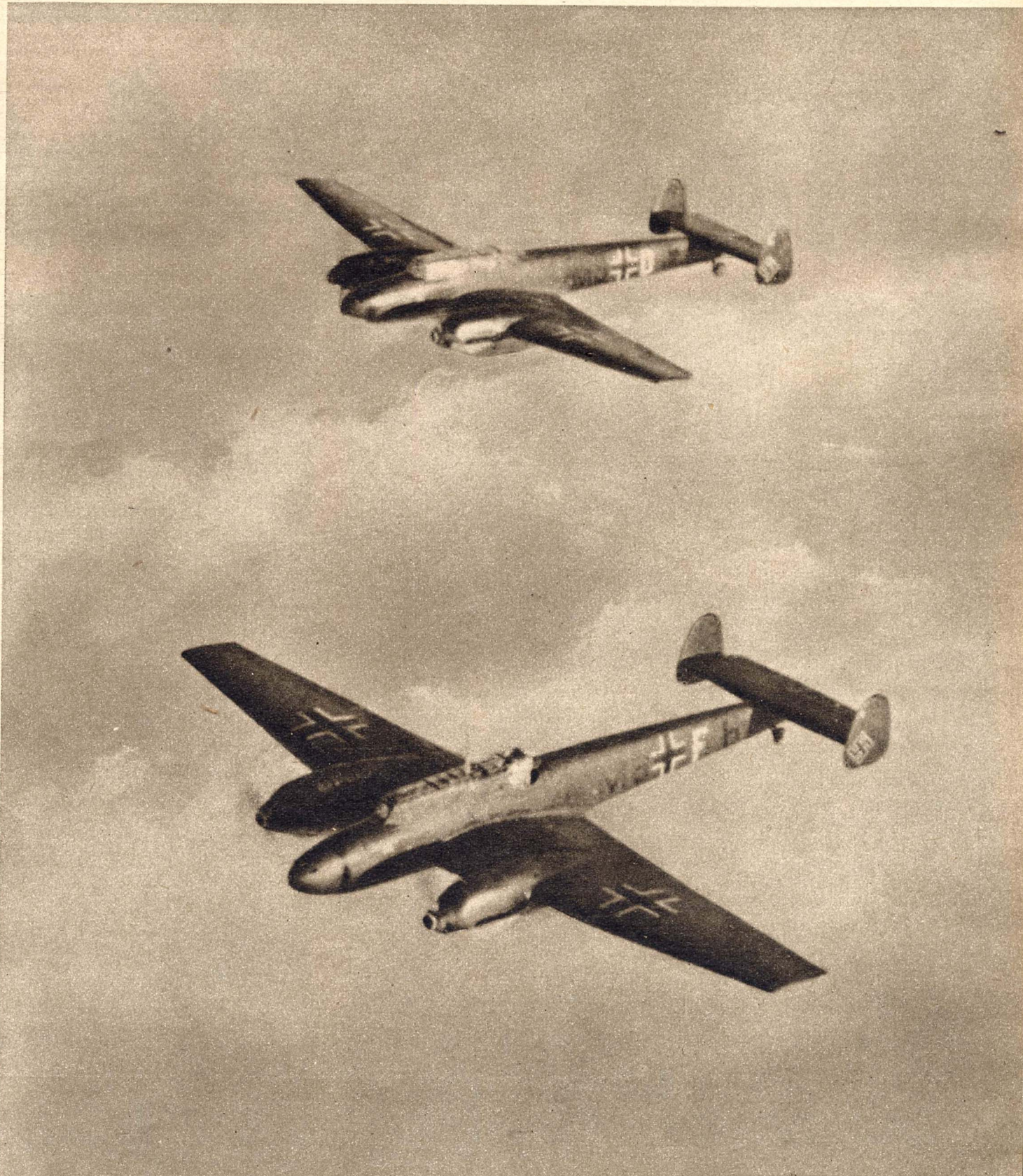
Einsatz der Me 110  
im Mittelmeer

Schon seit geraumer Zeit dringt das Dröhnen deutscher Motoren über dem Mittelmeer den Engländern recht unliebsam in die Ohren. Unter den in Süditalien eingesetzten Einheiten der deutschen Luftwaffe befinden sich nicht nur Kampfflugzeuge; auch Zerstörerverbände breiten ihre Schwingen über dem Mittelmeer. Sie sind für besondere Aufgaben vorgesehen



Die Aufnahme oben gibt ein deutliches Bild vom Aufbau des Zerstörers. Vorn sitzt der Flugzeugführer, mit dem Rücken zu ihm der Fliegerschütze, der Jagdfliegerangriffe von hinten abzuwehren hat

Bild unten: Zerstörerrotte im Fluge. Die starken Motoren, verbunden mit einer großen Kraftstoffreserve, verleihen diesem Flugzeugmuster eine große Eindringungstiefe



»W im Seeraum Planquadrat XY—«  
Der Kommandant des Fernaufklärers  
bespricht mit den drei Männern seiner  
Besatzung den bevorstehenden Einsatz

Von der engen Kameradschaft an  
Bord eines Fernaufklärers kündigt  
unser Bildbericht. Die untere Reihe  
zeigt die vier Männer der Be-  
satzung. Vor den schicksalsreichen  
Tagen des September 1939 wußte  
keiner der Vier etwas vom anderen.  
Der eine arbeitete als Mechaniker in  
einer Flugzeugfabrik, der zweite tat  
als Angestellter in einem Büro seinen  
Dienst, der dritte war Maschinist, und  
nur der Kommandant war schon vorher  
aktiver Offizier. Der eine kam aus  
Berlin, der andere aus Hamburg, der  
dritte aus Stuttgart, und der vierte aus  
dem Rheinland. Der Krieg hat sie  
zusammengeführt, nein, zusammen-  
geschweißt. Sie sind die Besatzung  
eines Flugzeugs, sie bilden eine Ein-  
heit auf Leben und Tod. Von links  
nach rechts: Der Flugzeugführer, der  
Kommandant und Beobachter, der  
Bordfunker und Bordwart

# Vier auf Leben in





Unterdies lassen die Motorenwarte die Motoren anlaufen, während der Funkwart eine letzte Überprüfung der Antennenanlage vorimmt



„Alles klar, meine Herren?“ „Jawohl, Herr Oberleutnant!“ Bei einer so gut eingespielten Besatzung ist die Einsatzbesprechung von lakonischer Kürze. Auch ohne viele Worte weiß jeder Mann der Besatzung, was er zu tun hat. Meist genügt die Bekanntgabe des Auftrags, dann begibt sich die Besatzung zu ihrer Maschine, deren Motoren bereits warmlaufen

# und Tod



nebeneinander. Die Einstiegsklappe ist geöffnet. Der Beobachter setzt den Kurs auf der Seekarte ab. Sie fliegen das bewährte Flugzeug Do 18, eine Weiterentwicklung der berühmten Dornier-Wale

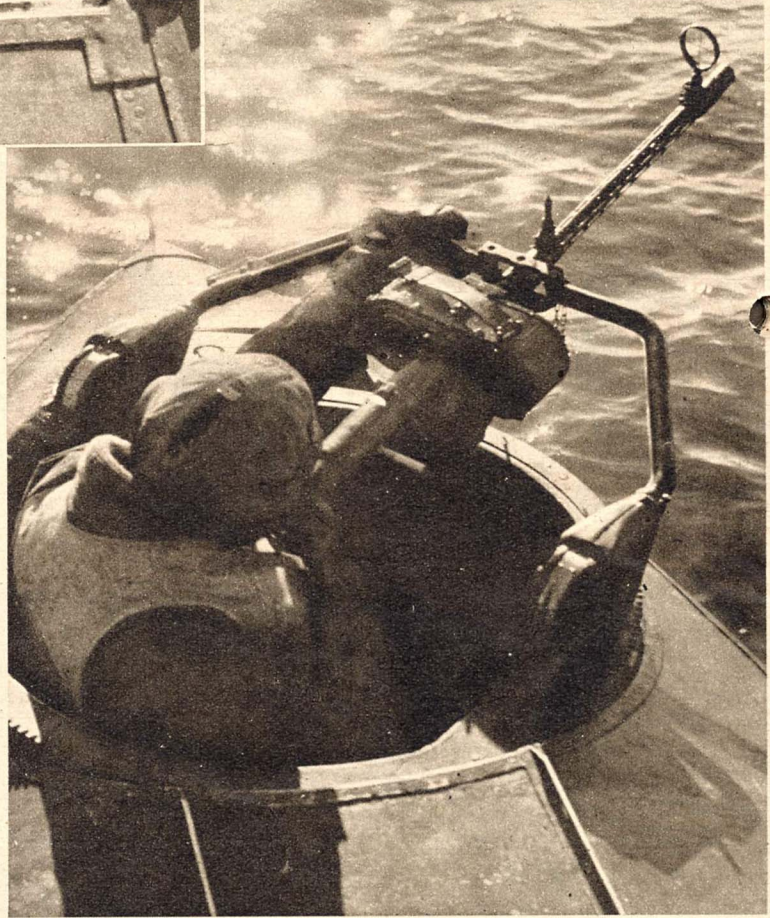
**Aufnahmen**  
A. Schultze-Mauritius (13)

Bild rechts: Für die Vier aber wird jede Rückkehr vom vielstündigen Feindflug neu zum Erlebnis. Wenn das schnittige Flugboot tiefgehend im abendlichen Frieden die Buchten der heimatlichen Gewässer überfliegt, dann ist es den vier Männern, als kehrten sie von langer Reise ins Elternhaus zurück



Bild links: Der Begriff „Bewaffnete Aufklärung“ verbindet mit der eigentlichen Aufgabe des Aufklärers die Waffenwirkung. Sofort nach der Landung werden neue Bomben für den nächsten Einsatz an Bord genommen

Das untere Bild zeigt die treue Freundin der Besatzung, „Bessie“, den Bordhund. Auf allen Flügen begleitet er die Besatzung, und er ist nicht der einzige Fliegerhund, der England aus der Luft gesehen hat



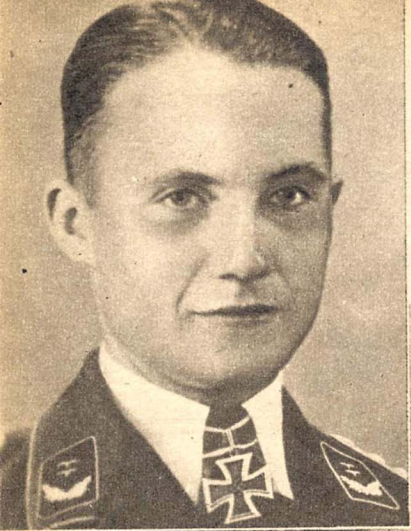
Kommt es zum Angriff auf feindliche Schiffseinheiten oder zum Luftkampf, dann bedient der Beobachter das MG in der vorderen Rumpfkanzel

Kaum ist der Fernaufklärer vom Feindflug zurück, als schon die Männer vom Bodenpersonal daran gehen, ihn neu zu betanken





# Die Flucht des Ober



1

Nachdem Oberleutnant von Werra schon acht Engländer abgeschossen in die Tiefe geschickt hatte, ereilte ihn im Luftkampf über England selbst das Schicksal. Durch einen Treffer in den Motor wurde er zur Notlandung gezwungen. Die britischen Jagdflieger kannten ihn schon, denn er pflegte über der Uniform eine knallrote Jacke zu tragen. Sie hatte allerdings weniger den Sinn, ihren Träger für die Engländer besonders kenntlich zu machen, sie sollte vielmehr die Suche nach ihm erleichtern, falls er einmal in den „Bach“ fallen sollte. Schon als er von seiner braven Me 109 weg in die Gefangenschaft abgeführt wurde, dachte Werra an Flucht und beschloß, jede sich bietende Möglichkeit auszunutzen

1



2

Nachdem von Werra schon zwei Fluchtversuche aus England selbst unternommen hatte, wurde er mit anderen Kameraden auf einem Dampfer nach Kanada geschafft. (Oblt. v. Werra in der Mitte des Bildes.) Bei der ersten Flucht hatte der Oberleutnant versucht, sich auf dem Flughafen Croydon bei London ein Flugzeug zu „entleihen“ und damit zu fliehen. In der Nähe des Flugplatzes wurde er „geschnappt“ und anschließend nach dem Norden der Insel, nach Schottland, geschafft. Hier brach er zum zweitenmal aus und schlug sich bis zur Irischen See durch. Bei dem Versuch, einen Dampfer zu erreichen, wurde er entdeckt und erneut festgenommen. Diese ersten Abenteuer des Oberleutnants v. Werra werden verständlich, wenn man weiß, daß er sich vor dem Kriege bereits in den Vereinigten Staaten aufgehalten hat und geläufig englisch spricht

2

5

Über Ottawa, die Hauptstadt Kanadas, gelangte der Oberleutnant mit dem gleichen Verfahren bis in die Nähe des St.-Lorenz-Stromes. Dieses sehr breite Wasser bildet dort die Grenze zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten. Werra wußte, wenn er erst über dem Strom war, konnte ihm nicht mehr viel geschehen. Aber wie hinüber kommen? Nachdem er eine weite Strecke das Ufer entlang gewandert war, immer in Sorge, er könnte von kanadischen Grenzwächtern gefaßt werden, fand er ein schweres Ruderboot. Das Fahrzeug war zwar ohne Riemen, Werra konnte aber nicht damit rechnen, bei weiterem Suchen in absehbarer Zeit ein zweites Boot mit Riemen zu finden. So schob er das am Ufer eingefrorene Boot unter unsäglichen Mühen ins freie Wasser. Ein Sprung, ein Schwung, und das Boot glitt mit der Strömung flußabwärts. Werra paddelte mit den Händen im eisigen Wasser, aber es sollten noch Stunden vergehen, bis er das Boot an das rettende amerikanische Ufer gebracht hatte



6

6

Da der Oberleutnant keine Karte besaß, war er seiner Sache noch nicht ganz sicher. Er fürchtete die Möglichkeit, daß die Grenze hier vielleicht nicht ganz mit dem Flußlauf übereinstimme und er womöglich doch noch in Kanada war. Seine Sorge stellte sich aber bald als unbegründet heraus. Schon bald nach der Landung stieß er auf einen parkenden Wagen, dessen Nummer ihm verriet, daß er tatsächlich in USA und damit gerettet war. Ganz so schnell, wie er erhofft, sollte die Freiheit aber doch noch nicht winken, denn nachdem der Ausreißer sich zu erkennen gegeben hatte, wurde er festgenommen und dem nächsten Friedensrichter wegen „unerlaubter Einwanderung“ vorgeführt



5

# Leutnant v. Werra



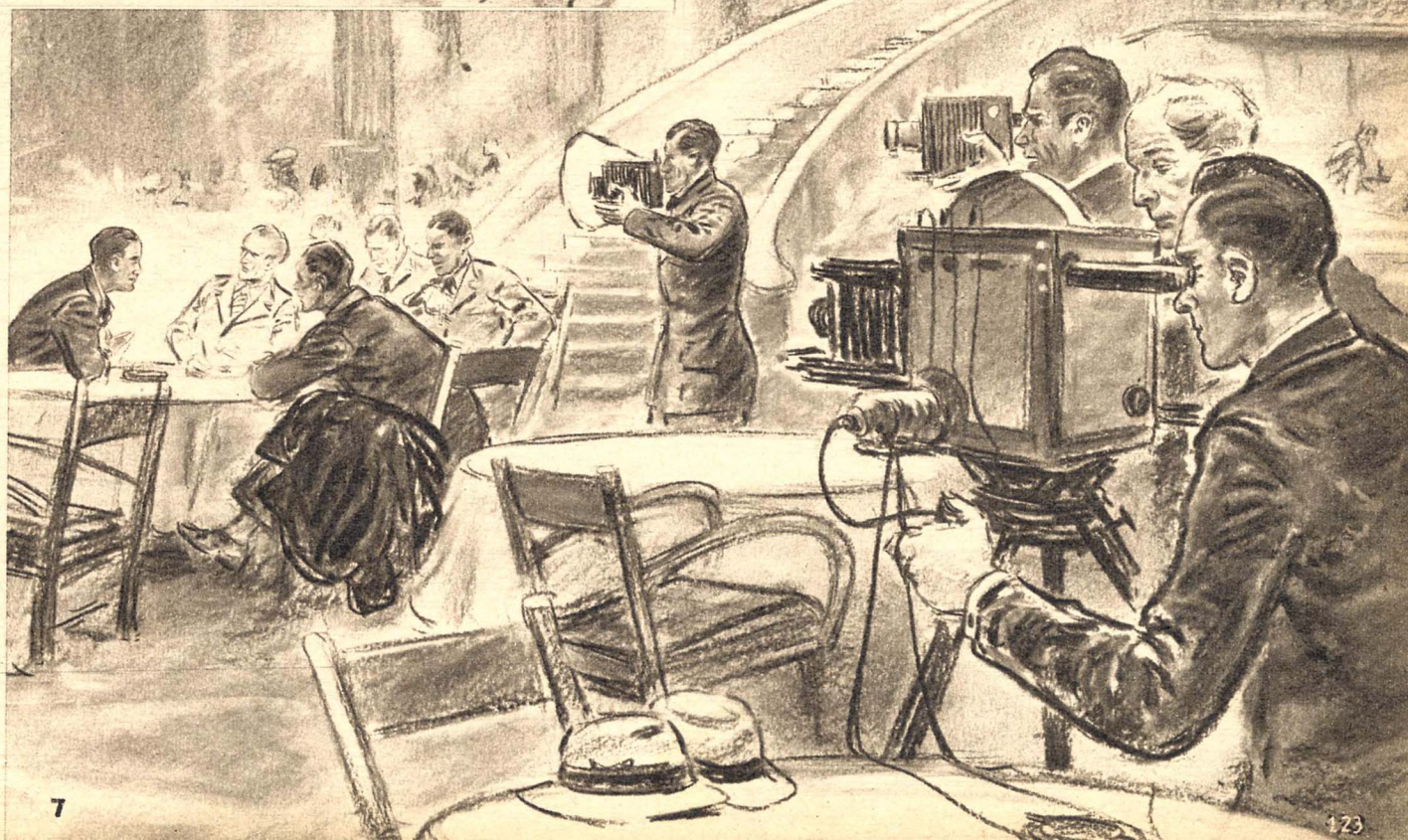
3



4

4  
 Wo er nun war, das wußte der Flüchtling nicht, aber daß im Süden die kanadische Grenze verlief, das war ihm bekannt. Also machte er sich in südlicher Richtung auf den Weg, bis er zu einer Straße kam. Als alter „Amerikaner“ kannte er die moderne Tramp-Methode, sich von vorbeikommenden Wagen ein Stück mitnehmen zu lassen. In französischer Sprache, die Werra ebenfalls beherrscht, gab er sich je nach der Lage als Franzose oder als holländischer Offizier aus

3  
 Oberleutnant v. Werra fiel den Engländern allmählich auf die Nerven. Dieser gefährliche Ausreißer mußte in sicheren Gewahrsam gebracht werden. Dies war mit der Hauptgrund, weshalb er nach Kanada verfrachtet wurde, von wo aus eine Flucht nach menschlichem Ermessen unmöglich erschien. So dachten die Briten wenigstens. Werra war anderer Meinung. Die Gelegenheit zur dritten und diesmal endgültigen Flucht ergab sich überraschend schon sehr bald nach der Landung in einem ostkanadischen Hafen. Mit den Kameraden wurde er in einem Eisenbahnzug in nördlicher Richtung weitergeschafft. Die gefangenen deutschen Flieger waren dauernd unter schärfster Bewachung durch kanadische Soldaten. Werra aber, der gezeigt hatte, daß für ihn keine Bewachung streng genug sein kann, fand hier die ersuchte Gelegenheit. Als der Zug in einer ansteigenden Kurve die Fahrt verlangsamte, wagte der Oberleutnant den Sprung. Noch bevor seine Bewacher etwas unternehmen konnten, war er in den weiten Waldgebieten, durch welche die Eisenbahnstrecke führt, verschwunden



7

7  
 Obwohl nun wieder der Freiheit beraubt, verschaffte der amerikanische Friedensrichter ihm die Möglichkeit, mit dem deutschen Generalkonsul in Verbindung zu treten, der ihm in kurzer Zeit gegen Erlegung einer Kaution die schwerer kämpfte Freiheit verschaffte. Die kanadisch-britischen Behörden aber wußten sich nicht anders aus der peinlichen Affäre zu ziehen, als den Oberleutnant von Werra wegen Diebstahls eines Bootes unter Anklage zu stellen. In New York war Werra der Held des Tages. Die Zeichnung zeigt den erfolgreichen Flüchtling in einer New-Yorker Hotelhalle im Gespräch mit Vertretern der amerikanischen Presse. Dem jungen Offizier aber bedeuten nicht die von sportlicher Haltung diktierten Lobeshymnen der amerikanischen Presse den schönsten Lohn, sondern die durch Verleihung des Ritterkreuzes ausgedrückte Anerkennung seines Führers und Obersten Befehlshabers

7

123

# Von Seemoos nach Manzell

## Dr. Dornier und sein Werk



Eine der neuesten Konstruktionen Dr. Dorniers: Das Kampfflugzeug Do 215, das auch als Fernaufklärer eingesetzt wird. Große Schnelligkeit und unwiderstehliche Kampfkraft machen die Do 215 zu einem gefürchteten Gegner



Dr. Dornier mit seinen Werkpiloten auf dem Flugplatz. Neue Pläne gehen ihm durch den Kopf, und er läßt sich gern von seinen Mitarbeitern beraten

Bei unserem Flug über dem Bodensee vergessen wir jetzt einmal, daß sich da unten eine der schönsten deutschen Landschaften ausbreitet. Das unvergleichliche Panorama zwischen hochragenden Alpenketten und reichgesegneten Fluren wird uns zum Zeugen eines wichtigen Abschnittes in der Geschichte der Luftfahrt. Gerade überfliegen wir die Stelle, an der sich einst die ersten Luftschiffe des Grafen Zeppelin zu ihren Fahrten erhoben haben. Durch die Vollsichtkanel der Do 215 blicken wir auf die weiträumigen Anlagen der Dornier-Werke von Manzell. Dicht daneben — der Flugzeugführer deutet mit seiner Rechten darauf — liegen ein paar kleinere Gebäude. Das ist die Flugzeugwerft von Seemoos, in der Dr. Claudius Dornier im Januar 1914 mit Unterstützung des Grafen Zeppelin seine Laufbahn als Flugzeugkonstrukteur begann. Für die Geschwindigkeit unserer Maschine ist die Entfernung zwischen diesen beiden Orten zu einem kurzen Augenblick zusammengerückt — und doch versinnbildlicht der Weg von Seemoos nach Manzell ein entscheidendes Kapitel in der Entwicklung des deutschen Flugzeugbaus.

Der Name Dornier ist längst in aller Welt zu einem Begriff geworden, so sehr, daß manche verwundert sind, wenn sie hören, daß es einen lebhaften Dr. Claudius Dornier gibt, der — wie seit Jahrzehnten — an der Verwirklichung von weitgesteckten Plänen arbeitet. An der Spitze eines der größten deutschen Flugzeugwerke, als der Führer einer Gefolgschaft von vielen Tausenden von Ingenieuren, Arbeitern und Angestellten ist Dr. Dornier derselbe geblieben wie 1914, als er in Seemoos in einem für heutige Verhältnisse sehr bescheidenen Rahmen mit dem Bau metallener Riesflugboote begann. Noch heute tritt er nur ungern aus der Zurückgezogenheit seiner Arbeitsstätte heraus. Nach äußerer Geltung und repräsentativem Glanz hat es ihn nie verlangt. Ihm kommt es vor allem darauf an, daß seine Flugzeuge in Krieg und Frieden den hohen Anforderungen entsprechen, die überall mit dem Begriff Dornier verknüpft werden. Dr. Dornier ist stets ein großer Planer gewesen, aber er durfte seine Entwürfe so weit spannen, weil sie auf dem Boden einer fast asketischen Forscherarbeit in strengster Systematik gewachsen sind. Auch heute noch ist er in erster Linie Forscher, und nicht zufällig besitzen die Dornier-Werke wegen ihrer vorbildlichen Forschungseinrichtungen und großzügigen Prüfanlagen eine führende Stellung in der deutschen Flugzeugindustrie.

Dieser Geist zielstrebigem Pioniertums hat vor dem

Während eines Besuches in den Dornier-Werken interessiert sich Generaloberst Udet eingehend für die Herstellung der Flugzeugteile





Unten: Dies ist die Hand, die den weltberühmten „Wal“, das Langstreckenflugboot Do 18, den Fernaufklärer Do 17 und das Kampfflugzeug Do 215 konstruierte

Jede Schraube muß sitzen; dann ist der Erfolg gewiß. Dr. Dornier überprüft auf dem Beobachtersitz neben seinem Chefpiloten Flugkapitän Fath die Geräte



Weltkrieg schon den Grafen Zeppelin mit dem jungen Konstrukteur zusammengeführt, der seine erste Praxis in einer Maschinenfabrik erworben hatte. Beim Zeppelin-Luftschiffbau in Friedrichshafen wurde Dornier damals mit dem Entwurf eines Transozean-Luftschiffes sowie mit dem Entwurf drehbarer Luftschiffhüllen und Verankerungsvorrichtungen für Luftschiffe beauftragt. Das Jahr 1914 brachte in Dr. Dorniers Laufbahn die Wendung vom Luftschiffbau zum Flugzeugbau. Es stellt der großzügigen Denkungsart des alten Zeppelin ein rühmendes Zeugnis aus, daß er nicht starr an seinem Lieblingsplan festhielt, sondern sich nicht der Notwendigkeit verschloß, auch die Entwicklung des Flugzeugs voranzutreiben.

Dr. Dornier ging als einer der ersten von der Erkenntnis aus, daß der Flugzeugbau nur durch eine ingenieurmäßige und wissenschaftlich begründete Bauweise zu höheren Leistungen und größeren Einheiten führen kann. Die großen Erfahrungen, die er als Mitarbeiter Zeppelins in Leichtmetallkonstruktionen gesammelt hatte, bestimmten ihn, sich auch in seinem neuen Arbeitsgebiet auf den Metallbau umzustellen. Wie Dr. Dornier entscheidend dazu beigetragen hat, daß der Zustand des „Bastelns“ in der deutschen Flugzeugherstellung durch technische industrielle Fertigung abgelöst wurde, so hat er sich schon damals zu den Baugrundsätzen bekannt, die heute im Flugzeugbau als Selbstverständlichkeiten gelten.

Bereits im Frühjahr 1915 war das erste Riesenflugboot klar. Aber infolge des Ausbruchs des Weltkriegs mußte diese Entwicklungslinie abgebrochen werden,

Dr. Dornier bei einer Besprechung mit einem seiner ältesten Mitarbeiter, dem Chefkonstrukteur Presser, der als einfacher Schlosser bei ihm angefangen hat





Der Vater hat eine freie Stunde: schon kommen seine Kinder mit Bitten und Neuigkeiten. Vor allem muß er natürlich mitspielen!

verschiedenartigsten Kriegsflugzeuge. Nach dem Kriege nahm Dr. Dornier in zähem Kampf mit allen möglichen innen- und außenpolitischen Schwierigkeiten in der alten hölzernen Zeppelinhalle in Seemoos den Bau von Flugbooten wieder auf. Damals entstand das, was man heute mit „Dornier-Bauweise“ bezeichnet. Besonders bekannt wurde der Dornier-Wal, ein Baumuster, mit dem u. a. Amundsen 1925 seine Nordpolexpedition unternommen hat und mit dem Franco, der Bruder des Caudillo, im Jahre 1926 die erste Überquerung des Südatlantik im Flugzeug durchführen konnte.

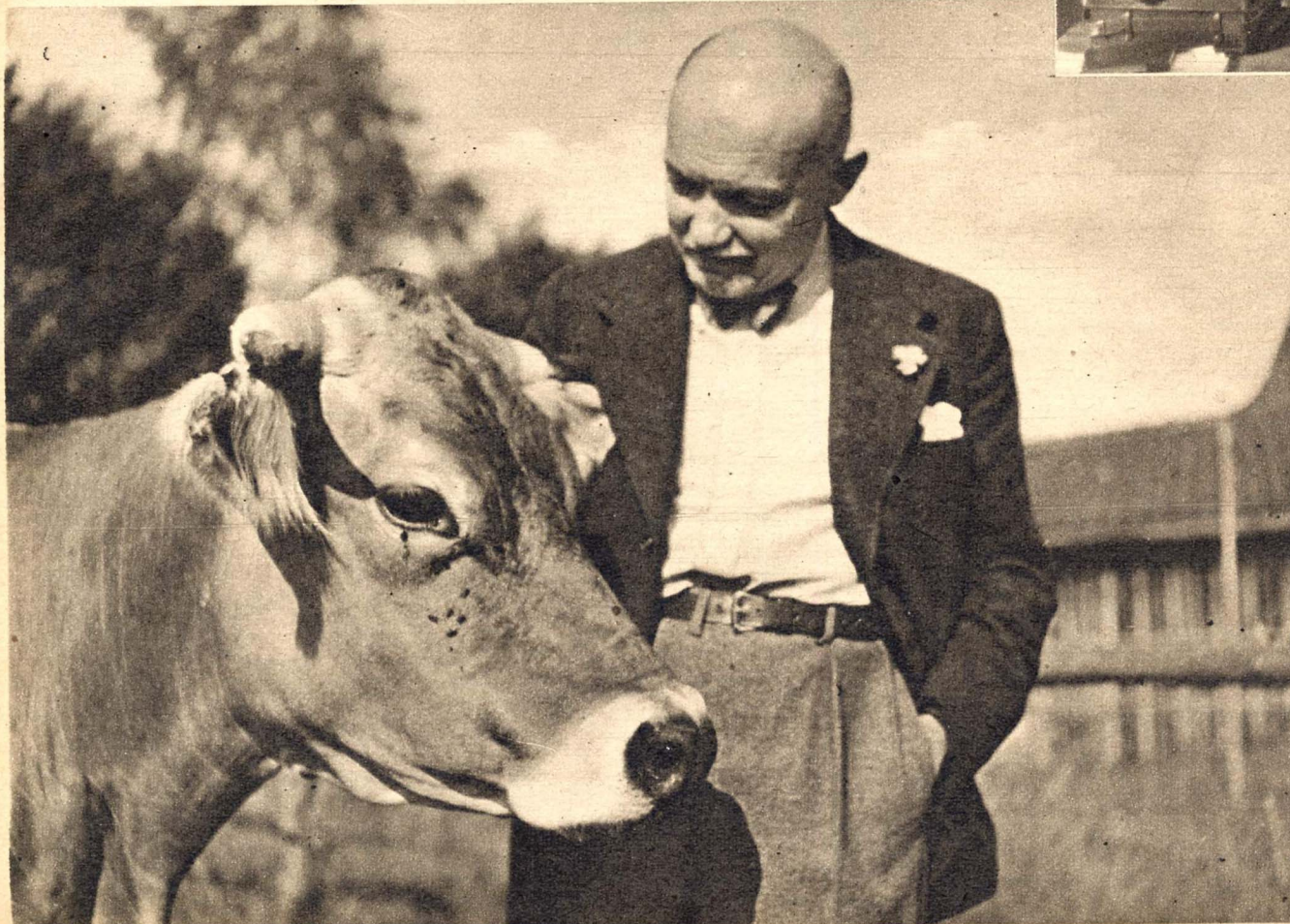
Welches Aufsehen erregte erst der Bau der Do X, eines Flugbootes von ganz ungewöhnlichen Ausmaßen, das der Vorläufer der Großflugboote in aller Welt geworden ist. Dr. Dornier hat dazu selber einmal gesagt: „Es wurde oft behauptet, die Do X sei der Zeit vorausgeeilt. Im Laufe der letzten Jahre haben sich aber die Ansichten über Großflugboote bedeutend geändert. Meine damals ausgesprochenen Gedanken haben sich immermehr durchsetzen können.“ — Daneben entstand eine ganze Reihe von See- und Landverkehrsflugzeugen. Unter ihnen war der Dornier-Merkur das wirtschaftlichste Verkehrsflugzeug seiner Zeit, das allein im Betrieb der Deutschen Lufthansa bis 1932 über 10 Millionen Flugkilometer zurücklegen konnte. — Ein neuer „Schlager“ in der Familie der Dornier-Wale wurde die Do 18, mit der die luftverkehrsmäßige Erschließung des Südatlantik und auch des Nordatlantik durchgeführt wurde und die auch heute noch als Kriegsausführung mit großem Erfolg eingesetzt wird. Das dreimotorige Hochseeflugboot Do 24 und das viermotorige Transozeanflugboot Do 26 sind weitere Etappen in der Entwicklung des Flugbootes.

Daß darüber die Landflugzeuge nicht zu kurz gekommen sind, hat der Krieg bewiesen. Die Do 17 und die Do 215, die „Fliegenden Bleistifte“, gehören zu den volkstümlichsten Kriegsflugzeugen der deutschen Luftwaffe. Und dabei hat Dr. Dornier noch längst nicht alle Pfeile aus seinem Köcher verschossen. Dieser zurückhaltende, ja verschlossene Forscher und Ingenieur hat der deutschen Wehrkraft mit seinem Werk ein Schwert von größter Schlagkraft geschaffen.

G. B.



Trotz seines anstrengenden Berufes hat Dr. Dornier doch noch Zeit, die Schulaufgaben seines Sohnes durchzusehen. An diesem Schreibtisch hat schon sein Großvater gearbeitet

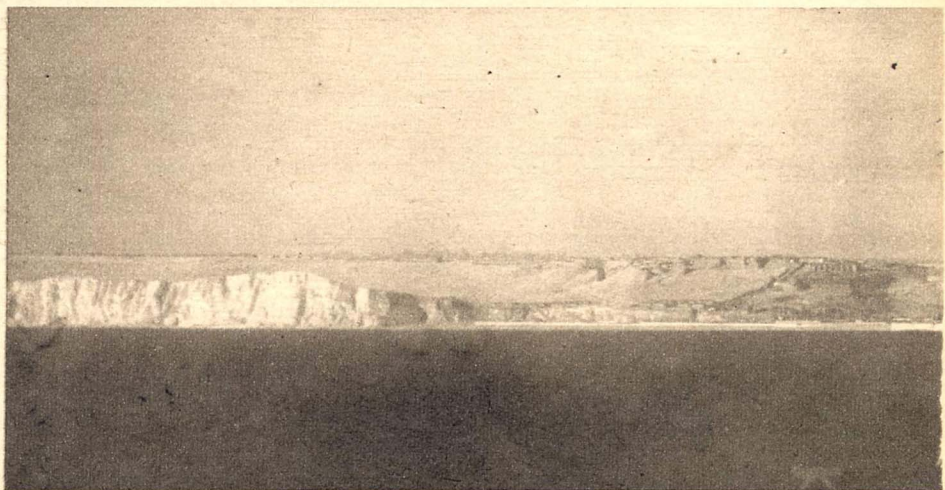
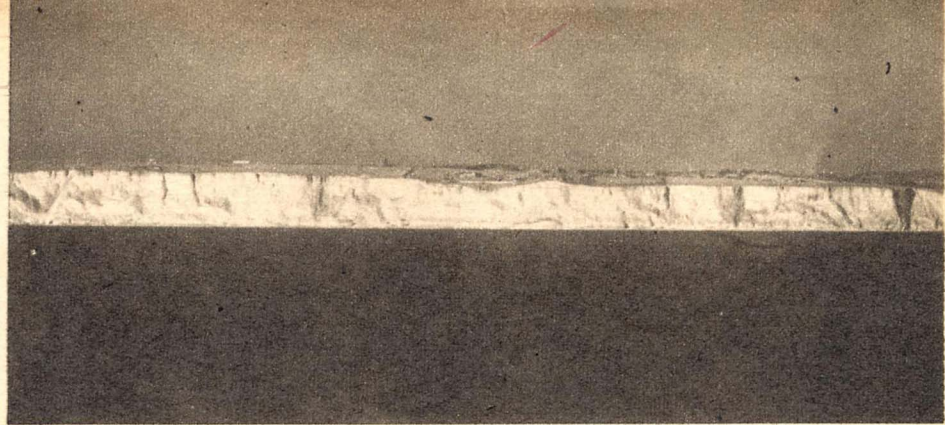


Aufnahmen  
Hartmann-Mauritius (6)  
Werkaufnahmen Dornier (3)

Zum Bilde links: Für solch prachtvolles Tier kann sich Dr. Dornier begeistern. Täglich inspiziert er Haus und Hof auf seinem Besitz in Seemoos. Der erfolgreiche Konstrukteur, ein Sohn der Allgäuer Berge, ist zugleich ein passionierter Landwirt

# Das Wunder der „Fernkampf- Kamera“

Es liegt nahe, die neugeschaffene Fernkamera der Kriegsbereiterkompanien zu den Fernkampfgeschützen des Heeres in Beziehung zu setzen. Beide sind gebaut, um große Entfernungen zu überbrücken, und beide wirken zur Zeit über den Kanal hinweg. — Die Fernkamera ist ein Kleinbildapparat, der Aufnahmen in der Größe  $24 \times 36$  mm erzeugt. Ihr Geheimnis liegt in der überdimensionierten Brennweite, d. h. in einem sehr weiten Abstand des Punktes, in dem sich die Strahlen im Objektiv schneiden, von der Bildebene. Mit anderen Worten: Die Fernkamera ist ein Lichtbildgerät, das an ein im Verhältnis zur Bildgröße riesiges Fernrohrsystem angeschlossen ist. Hierdurch ist — in Verbindung mit einer weiteren photographischen Neuerung, der Infrarotphotographie — die Möglichkeit gegeben, über Entfernungen zu photographieren, wie sie mit dem Lichtbild bisher nicht überbrückt werden konnten



Das obere Bild zeigt die Steilküste zwischen Dover und Deal (Kingsdown); auf dem mittleren ist das westliche Vorgelände von Dover wiedergegeben, während die untere Aufnahme Dover selbst zeigt. Besonders deutlich tritt die Hafensemole mit der Einfahrt in Erscheinung. Zahlreiche Sperrballone sollen Dover gegen Tiefangriffe deutscher Flieger schützen. Beim Betrachten dieser seltenen Bilder muß man sich immer wieder vor Augen halten, daß sie über eine Entfernung von fast 40 km aufgenommen sind. Aufn. PK Kuhn (5)



# Porträt eines Geleitzuges

Mit welcher Genauigkeit jeder britische Geleitzug festgestellt und verfolgt wird, zeigt diese Aufklärermeldung, von der rechts ein Ausschnitt und unten die ganze Ausdehnung gezeigt wird. Es gibt kaum einen Geleitzug, der nicht von unseren Fernaufklärern entdeckt wird, und dies nicht erst beim Eintritt in die britischen Gewässer, sondern schon weit draußen im Atlantik. Ohne Unterbrechung liegt die weite Wasserwüste unter der Überwachung der deutschen Aufklärer. Ist ein Geleitzug gesichtet, dann wird er sofort durch Funk allen beteiligten Stellen gemeldet. Bei dem engen Zusammenwirken aller Wehrmachtteile, das für die deutsche Kriegführung sprichwörtlich wurde, ist es selbstverständlich, daß diese erste und alle folgenden Meldungen nicht nur für die Waffenwirkung der Luftwaffe allein ausgenutzt werden. Sie gehen gleichzeitig an die Kriegsmarine, die dann je nach der Lage ihre Über- oder Unterwasserstreitkräfte oder beide ansetzt. Vom ersten Inblickkommen an bleibt der Geleitzug unter Überwachung. Aufklärer halten stets Fühlung mit dem großen Schiffsverband, um den Kampfeinheiten der Luftwaffe und der Kriegsmarine jederzeit den Standort melden zu können. Der hier abgebildete Geleitzug ist am 9. Januar 1941 auf der Höhe von Clacton on Sea aufgenommen worden. Das Bild erlaubt einen außerordentlich interessanten Rückschluß auf die geringen Möglichkeiten, die die Briten noch haben, um ihre Geleitzüge zu sichern. Diesem immerhin grossen und wertvollen Schiffsverband von etwa fünfzig Einheiten konnten sie keine stärkere Sicherung mitgeben als drei Zerstörer. Das unausbleibliche Ende und die Frucht einer so sorgfältigen Aufklärerarbeit zeigt das kleine, von einem Fernkampfbomber aufgenommene Bild des Handelsdampfers „Langleegorse“ (4525 BRT), den ein Bombentreffer in der Mitte auseinanderriß. All dies war aber erst ein Vorspiel. Mit dem vom Führer in seiner letzten Rede angekündigten Beginn des wirklichen U-Bootkriegs werden die Briten noch ihr blaues Wunder erleben

Aufnahmen Luftwaffe





# Höhe von CLACTON on SEA

Fahrend in Richtung Themsemündung. Maßstab

Anfang etwa 5 km SOUTHEAD on SEA.

etwa: 1:14500

Ende etwa 25 km O JPSWICH

- 1, 3 Zerstörer
- 2, 36 Frachter insges etwa 30 000 BRT.
- 3, 9 Tanker insges etwa 6 000 BRT.
- 4, Küstenfahrzeuge
- 5, 1 Wachtboot
- 6, ansch. 1. Beleitboot



Fahrtrichtung

## Höhe von CLACTON on SEA

Fahrend in Richtung Themsemündung. Maßstab

Anfang etwa 5 km SOUTHEAD on SEA

etwa: 1:14500

Ende etwa 25 km O JPSWICH

- 1, 3 Zerstörer
- 2, 36 Frachter insges etwa 30 000 BRT.
- 3, 9 Tanker insges etwa 6 000 BRT.
- 4, Küstenfahrzeuge
- 5, 1 Wachtboot
- 6, ansch. 1. Beleitboot



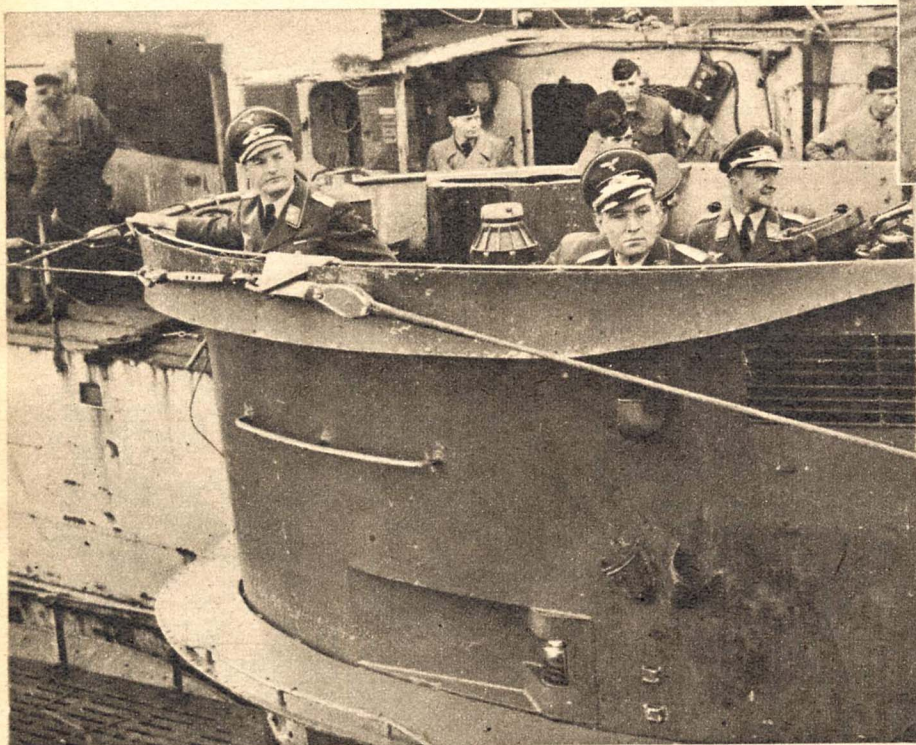
Fahrtrichtung

# Fliegerbesuch im U-Stützpunkt

Es ist nicht das erstmal, daß sich Angehörige verschiedener Waffengattungen der deutschen Wehrmacht besuchen, um Leben und Kampf der anderen kennenzulernen. Diesmal waren es Offiziere der Luftwaffe, deren Besuch einem U-Boot galt. Unser rechtes Bild zeigt zwei Offiziere, die beide — jeder in seinem Element — im Kampf gegen England das E. K. I erworben haben. Anschaulich schildert der Seemann dem Fliegerkameraden seine Erlebnisse auf einer erfolgreichen Feindfahrt



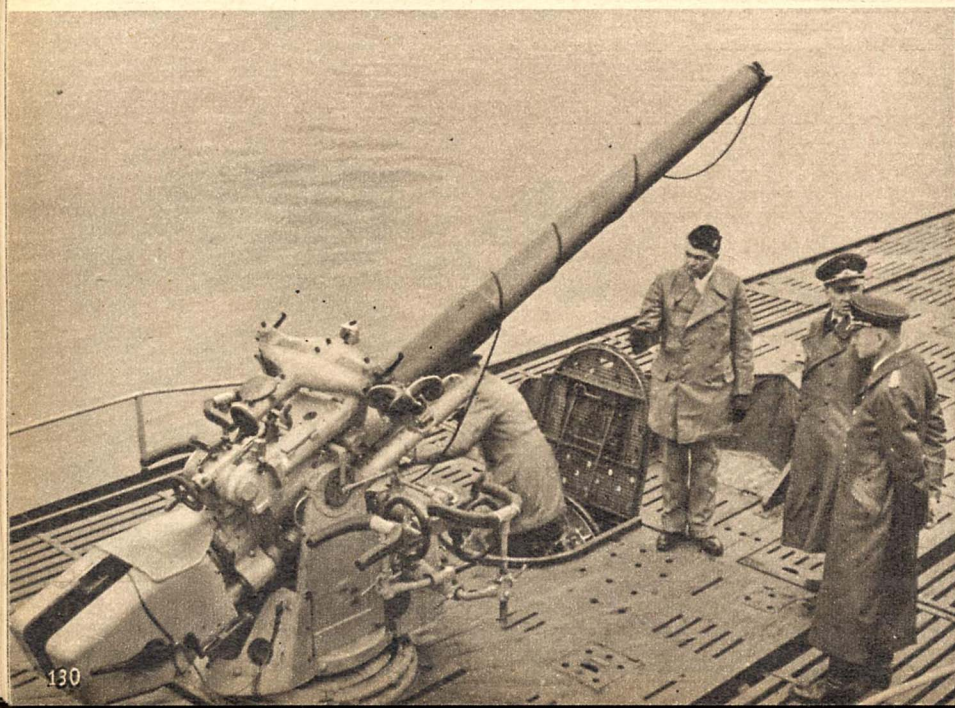
Aufnahmen: PK Tölle-Presse-Hoffmann (4)



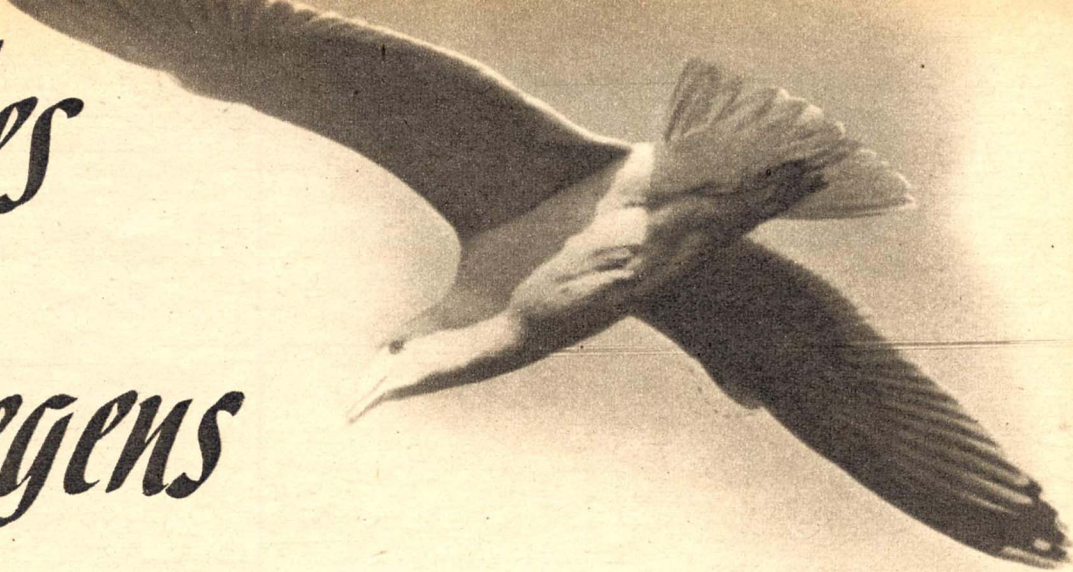
Von hier aus wurde schon manch feindlicher Geleitzug gesichtet. Die Besucher haben den Turm des U-Bootes erstiegen und lassen sich in alle Einzelheiten der komplizierten technischen Ausrüstung einweihen. — Bild unten: Mit Interesse folgen Kameraden der Luftwaffe den Erklärungen des U-Boot-Offiziers



Der Kommandant geleitet seine Gäste von der Luftwaffe auf das U-Boot, um ihnen durch die unmittelbare Anschauung einen Begriff vom Einsatz dieser Waffe zu geben



# Die Kunst des Langsamfliegens



## Schwierigkeiten beim Landen und wie sie überwunden werden

Von **Gerhard Meyer**

Bei den Kämpfen im Westen hatte ein englischer Jagdflieger ein Erlebnis, das ihm einen heilsamen Respekt vor den Fähigkeiten deutscher Flugzeuge einbrachte. Der Engländer entdeckte tief unter sich ein Flugzeug mit den deutschen Hoheitsabzeichen, das ihm als willkommenes Opfer sicher schien. Er setzte die „Spitfire“ zum Sturzflug an und raste auf den ahnungslosen Gegner los. Im Augenblick jedoch, in dem er gerade auf die Knöpfe drücken wollte, um dem Feinde die tödliche Salve in den Leib zu jagen, geschah etwas, das den braven Tommy in panischen Schrecken versetzte. Das deutsche Flugzeug, dieser harmlose graue Himmelspilger, blieb plötzlich mitten in der Luft stehen, als sei es gegen eine Wand gerannt. Die Salve, aus den acht feuerspeienden Rohren der Spitfire mit sauberer Vorhaltung gelöst, prasselte ins Leere, und das Flugzeug selbst stieß heulend weit über das Ziel hinaus und mußte brausend wieder in weitem Bogen von der Erde wegsteigen, während der so unfreundlich begrüßte deutsche Hochdecker ruhig weiterzockelte. Ehe die Spitfire den Angriff wiederholen konnte, hatte sich das deutsche Flugzeug in ein enges Tal geflüchtet, in das der Jäger ihm mit seiner hohen Fahrt und seinen großen Kurvenradien nicht folgen konnte. Der Tommy hatte das Nachsehen. Zu Hause stellte er fest, daß das deutsche Flugzeug kein Gespenst, sondern das berühmte Verbindungsflugzeug der deutschen Luftwaffe, der Rieseler Storch, gewesen war.

Der Tommy hat noch Glück gehabt. Denn wie leicht hätte es passieren können, daß oben eine Me 109 gewartet hätte, so daß ihm unmittelbar nach der Begegnung mit dem langsamsten Flugzeug nun das schnellste Flugzeug der Welt in den Nacken gesprungen

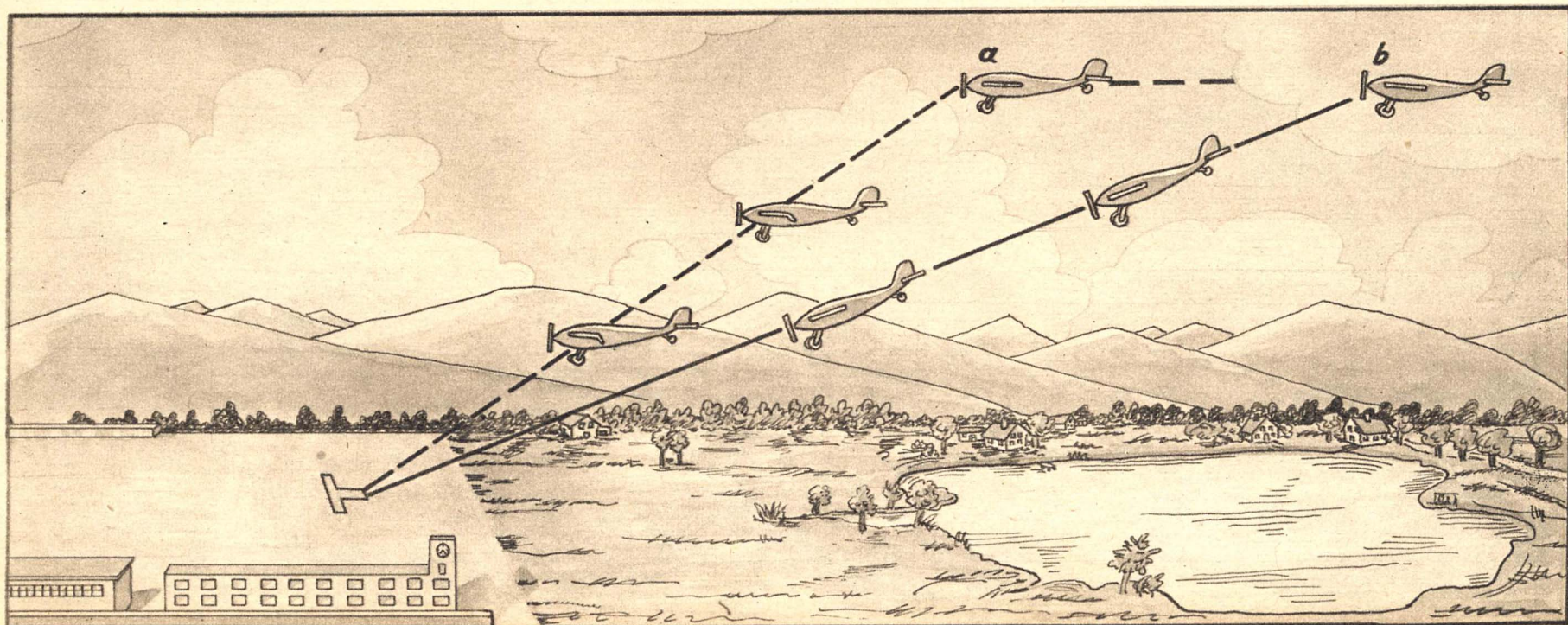
wäre. Tatsächlich stehen in den Reihen der deutschen Luftwaffe das schnellste und das langsamste Flugzeug bereit, und die deutsche Flugtechnik ist auf das eine nicht weniger stolz als auf das andere, denn beide Flugzeuge verdanken ihr Entstehen und ihre Fähigkeiten der geschickten Anwendung ein und derselben Errungenschaft der neuzeitlichen Flugtechnik, der Klappe und dem Vorflügel.

Das Jagdflugzeug, das in Sekundenschnelle das Himmelszelt von einem Ende des Horizonts bis zum anderen durchmißt, scheint der unumschränkte Herr der Geschwindigkeit zu sein. In Wirklichkeit ist es jedoch ihr Sklave. Denn der Auftrieb, jene starke, an den Flügeln angreifende Kraft, die das Flugzeug in die Lüfte hebt, kann nur entstehen, wenn der Flügel mindestens mit einer bestimmten Geschwindigkeit durch die Luft vorangerissen wird. Sowie das Flugzeug diese Geschwindigkeit unterschreitet, wird es ein Opfer unerbittlicher Naturgesetze. Es bedarf hier keiner langwierigen Erörterungen über die letzten Ursachen der Auftriebsentstehung. Es genügt zu wissen, daß die Luft sich beim Vorüberströmen wie ein brausender

Wasserschwall dicht an den Flügel schmiegt und dabei an der Flügeloberseite einen starken Unterdruck weckt, der das eigentliche Geheimnis des Fliegens ist. Seine saugende Kraft, die von dem Druck der an der Flügelunterseite aufprallenden Luftmassen unterstützt wird, ist es, welche den Flügel unwiderstehlich in die Höhe reißt.

Nun kann sich der Unterdruck an der Flügeloberseite aber nur bilden, solange die Luft sich innig und wirbelfrei um den Flügel schmiegt. Sobald die glatte Luftströmung sich von der Flügeloberseite ablöst — und das tritt bei der sogenannten „kritischen Geschwindigkeit“ ein — und statt ihrer ein haltloses, wildbewegtes Feld von Wirbeln über dem Flügel tost, ist das Flugzeug verloren. Die „kritische Geschwindigkeit“ ist also die langsamste Fluggeschwindigkeit, die das Flugzeug überhaupt einhalten kann. Solange die Tausendpferdigen markig dröhnen und das Kampfflugzeug oder den Jäger mit voller Reisegeschwindigkeit der feindlichen Küste entgegenziehen, entfalten auch die Luftkräfte ihre unverminderte Wirksamkeit, denn dann schließt sich auch der brausende Luftschwall dicht um den Flügel.

Bei der Landung will der Flugzeugführer möglichst hoch über den Dächern der Randgebäude in den Platz einschweben. Er wünscht sich also einen möglichst steilen Gleitflug. Ein Schnellflugzeug ohne Klappen (b) muß jedoch stets so geflogen werden, daß seine Längsachse sich fast mit der Flugrichtung deckt, die Flügel dürfen keinen zu großen „Anstellwinkel“ haben. Beim Landegleitflug müßte es, um den erwünschten steilen Gleitwinkel zu erreichen, sturzflugartig, also mit der Nase in Flugrichtung, an den Boden herangehen, würde viel Fahrt aufholen und zu weit ausschweben. Bei flachem Gleitflug käme es zu dicht an die Hallen heran. Mit Landehilfen (a) kann der Flugzeugführer die Nase des Flugzeugs jedoch leicht anheben, indem er etwas Höhenruder gibt, und das Flugzeug „sackt“ nun langsam durch und kann in dem erwünschten steileren Gleitwinkel und trotzdem mit kleinster Geschwindigkeit einschweben. — Was der Mensch auf langen Umwegen in der Technik erst entwickeln mußte, war in der Natur von Anfang an vorhanden. Beispielsweise bedient sich auch die Möwe, wie auf dem Bild rechts oben zu sehen ist, eines „Vorflügels“. Beim langsamen Schweben über Strand und Düne schnellte sie an der Flügelvorderkante ein paar Federn heraus, die (siehe punktierte Linien) die gleiche Aufgabe erfüllen wie der Vorflügel beim Flugzeug





Der Fieseler „Storch“, das bewährte Langsamflugzeug der deutschen Luftwaffe, kurz nach dem Start, der in einem besonders steilen Winkel erfolgen kann

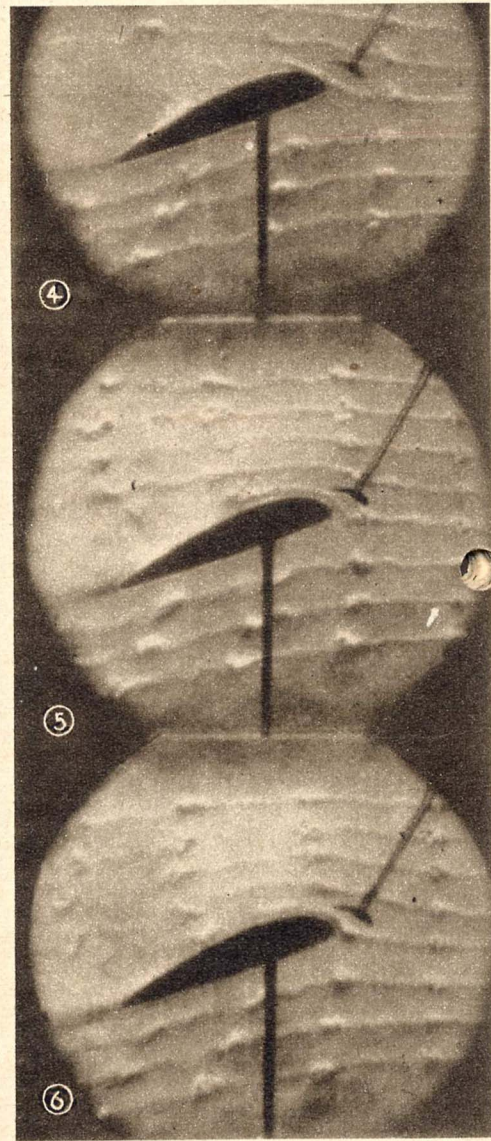
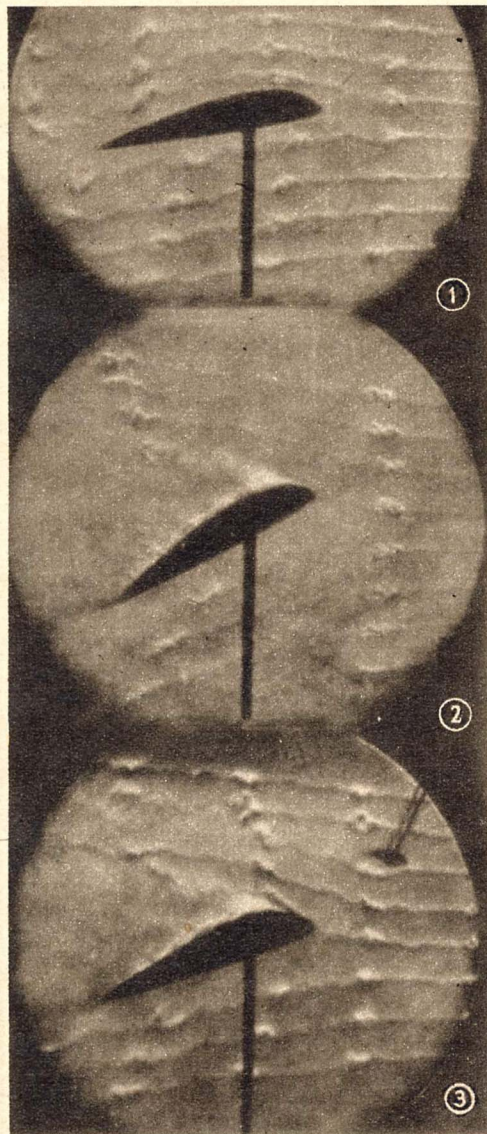
Bei der Landung jedoch soll das Flugzeug so langsam wie irgend möglich in den Platz einschweben. Der Flugzeugführer drosselt die Motoren. Er fliegt den braven Vogel nun so, daß seine „Fahrt“ noch ein gutes Stück von jener gefährlichen Geschwindigkeit entfernt ist, bei der die pfeifende um den Flügel streichende Luftströmung sich über dem Flügel in das wildbewegte Wirbelfeld verwandelt.

Es ist nun eine verhängnisvolle Verstrickung der Auftriebsgesetze, daß ein Flügel seinen höchsten Auftrieb, bei dem also am langsamsten geflogen werden kann, gerade in dem Augenblick hergibt, der dem Abreißen der Strömung von der Flügeloberseite unmittelbar vorangeht. Der Flugzeugführer muß sich daher abergläubisch hüten, dieser Grenze zu nahe zu kommen. Denn wenn das Flugzeug dann noch eine Idee langsamer wird oder der Flieger das Höhenruder auch nur um einen Bruchteil zu scharf anzieht, wird die Maschine aus dem Zustand des Höchstauftriebs in den Zustand der abgerissenen Strömung übergegangen sein und in sausender Trudelspirale in die Tiefe stürzen. Zwingt die äußerste Not den Flieger doch einmal dicht an diese furchtbare Grenze heran, an deren einer Seite der langsamste Flug und die längste Gleitstrecke lockt, während an der anderen Seite der Tod lauert, dann spürt er manchmal am haltlosen Schwanken des matten Vogels, an der laschen Weichheit in den Rudern, wie nahe die Katastrophe ist.

Jahrelang kannte der Konstrukteur keine dringendere Aufgabe, als den Kampf gegen den Auftriebs- und Geschwindigkeitsverlust. Wenn er diesen tückischen Feind der Luftfahrt nicht restlos bezwingen konnte, dann wollte er ihn zumindest in Gebiete abdrängen, die ein Flugzeug unter normalen Bedingungen nur selten streift. Und so entstand der Vorflügel.

Die Luft ist unsichtbar. Kein Auge vermag die Wirbel und Böen, die Stromschnellen und die stillen Strudel zu erkennen, mit denen sie über die Erde zieht. Wie sollte man da den Weg der Strömungen aufspüren, die im schnellen Flug über den Flügel dahinzischen?

Der heutigen Luftfahrtforschung ist es jedoch gelungen, dem stauenden Auge jede Phase der Strömung mit einem ausgezeichneten Hilfsgerät sichtbar zu machen, dem Rauchwindkanal. Aus einer Düsenreihe werden mit einem starken Luftstrom zugleich Rauchfäden gegen einen Modellflügel geblasen. Was das Flugzeug im freien Luftraum erlebte, rollt nun vor dem Auge des Forschers wie ein Film im kleinen ab.



Unsichtbare Vorgänge sichtbar gemacht. Die Luftströmung um einen Flügel wird hier nicht durch Rauchfäden wie im Rauchwindkanal, sondern durch die sogenannte Schlierenphotographie sichtbar gemacht. Der Luftstrom des Windkanals wird an einzelnen Stellen durch Funkenentladungen erwärmt. Die erwärmte Luft hat ein anderes Lichtbrechungsvermögen als die kalte, sodaß diese erwärmten Fäden durch ein Linsensystem sichtbar gemacht und photographiert werden können.

1. Ein Flügelschnitt schwebt in der Luftströmung, die sich wirbelfrei an die Kontur von Flügelober- und Unterseite schmiegt und dabei schwach herabgedrückt wird.
2. Die Vorderkante des Flügelschnitts wurde zu stark gehoben, der „Anstellwinkel“ zwischen Luftströmung und Verbindungslinie von Flügelvorder- und Hinterkante wurde zu groß, und der gefährlichste Augenblick im Leben von Flieger und Flugzeug ist eingetreten: Die Luftströmung an der Flügeloberseite reißt ab. Ein tosendes Wirbelfeld, das keinen Auftrieb mehr erzeugen kann, strudelt jetzt über den Flügel.
3. Ein seltsames Gebilde nähert sich der Flügelvorderkante schräg von oben, ein Flügelchen, dessen Unterseite genau so gewölbt ist wie die Nase des Hauptflügels.
4. Der kleine Vorflügel schiebt sich immer dichter an die Flügelvorderkante heran. Schon schwenkt der auf die Flügel Nase treffende Stromfaden etwas sanfter in die Flügelwölbung ein.
5. Bis zum ersten Drittel der Flügeloberseite gleitet die Luftströmung schon wieder innig angeschmiegt über den Flügelschnitt.
6. Nur noch ein schmaler Spalt bleibt zwischen Vorflügel und Hauptflügel offen. Die Luft schießt mit strahlartiger Wucht durch diese schmale Öffnung und reißt in schnellem Schwunge die zuvor abflatternde Luftströmung wieder an den Flügel heran. Der Flügel entwickelt wieder Auftrieb. Das Flugzeug kann nun getrost mit großem Anstellwinkel und daher sehr langsam fliegen

Aufnahmen: Fieseler-Werke (2); JFM (1), Archiv ZWB (1) Wilh. Schenk (1), Zeichnung: Ciesielski

durch die Meßstrecke ziehen, um den Flügelherumstreichen, dessen Vorderkante langsam angehoben wird. Genau das gleiche macht der Flieger, wenn er langsamer fliegen will: Er hebt die Flügelvorderkante etwas an, indem er schwach Höhenruder gibt. Der nun schräger oder mit größerem „Anstellwinkel“ in der Luft hängende Flügel liefert dann auch bei kleineren Geschwindigkeiten den notwendigen Auftrieb. Immer stärker müssen die Rauchfäden aus ihrer ursprünglichen geraden Richtung abschwenken, wenn sie noch weiter der schräg geneigten Flügeloberfläche folgen wollen, bis plötzlich die Katastrophe eintritt. Bei einem bestimmten Anstellwinkel verweigern die Rauchfäden den Gehorsam. Sie reißen sich von der bannenden Flügeloberseite los und wehen zerflatternd und verwirbelnd in den leeren Raum hinaus, während über dem Flügel ein Feld von Strudeln aufkocht. Das also ist der Augenblick, in dem auch dem erfahrensten Flieger der Herzschlag stocken kann. Die Strömung ist abgerissen, der Auftrieb verschwunden. Keine Macht der Welt könnte das Flugzeug noch retten. Langwierige Forschungen führten jedoch zu der Entdeckung, daß die abgerissene Strömung sich auch wieder anlegen läßt. Man braucht nur ein kleines Flügelchen, dessen Unterseite sich genau dem Verlauf der Flügel Nase anpaßt, in kurzem Abstand vor dem Hauptflügel anzubringen. Dann entsteht ein schmaler Spalt, durch den die Luft mit verstärkter Geschwindigkeit pfeift, um mit ihrer strahlartig hervorbrechenden Wucht die abgerissene Strömung wieder an die Flügeloberseite heranzuzwingen.

Damit war also der Vorflügel entdeckt. Mit seiner Hilfe kann der Flieger den braven Vogel auch noch bei hohen Geschwindigkeiten sicher in der Luft halten, bei denen sonst die Strömung längst abreißen würde. Das wirkt sich nun praktisch so aus, wie es der Fieseler Storch der überraschten Spitfire vorführte. Der deutsche Flieger in seinem leicht bewaffneten Fieseler Storch wartete kaltblütig, bis der Feind auf Schußweite herangepfiffen war, und nutzte dann blitzschnell Vorflügel und Klappen gleichzeitig aus. Der Storch hatte damit seine Geschwindigkeit geradezu gespenstisch verlangsamt, und die Spitfire stieß ins Leere. Es wäre nun falsch, zu vermuten, daß Vorflügel und Klappe ein Vorrecht der langsamen Flugzeuge sind. Auch die schnellsten Jagdflugzeuge legen größten Wert darauf, recht langsam zu sein. Das allerdings nur in den wenigen aber entscheidenden Minuten der Landung.

Es ist klar, daß es ein halsbrecherisches und ziemlich unmögliches Kunststück ist, ein Flugzeug mit 250 bis 300 km/h Geschwindigkeit in das enge Landefeld einzufliegen. Nun müssen aber Schnellflugzeuge im Vergleich zu ihrem Gewicht außerordentlich kleine, schwach oder womöglich gar nicht gewölbte Flügel haben, weil solche Flügel die kleinsten Luftwiderstände wecken. Und das ist in diesem atemraubenden Wettlauf um die Höchstgeschwindigkeit entscheidend. Nun entwickeln solche Flügel aber nur einen verhältnismäßig schwachen Auftrieb, und außerdem reißt die Strömung an ihnen schon bei ziemlich hohen Geschwindigkeiten ab, so daß sie tatsächlich niemals langsamer als vielleicht mit 250 bis 300 km/h fliegen könnten. Jede Landung mit einem solchen Teufelsflugzeug wäre daher ein Spiel mit dem Tode. Aus diesem Grunde wurden die Geschwindigkeitsrekorde jahrelang von den aerodynamisch viel ungünstigeren Wasserflugzeugen gehalten. Nur auf riesigen Wasserflächen konnten Flugzeuge mit so wahnwitzigen Mindestgeschwindigkeiten einigermaßen sicher gelandet werden. Es galt also, aus den Flügeln von Schnellflugzeugen auch zumindest im Augenblick der Landung einen größeren Auftrieb herauszuholen. Ein Mittel dazu kennen wir, den Vorflügel. Der Konstrukteur kann jedoch noch andere Wege beschreiten. Auch größere Flügel entwickeln mehr Auftrieb als kleine. Und auch mit stärker gewölbten Flügeln lassen sich höhere Auftriebsbeiwerte erzielen.

#### Sturzflugbremse an der Ju 87

Die Sturzflugbremse, ein Grenzfall der Landeklappe. Im Normalflug liegt die Sturzflugbremse flach unter dem Flügel, beim Sturz steht sie steil abgespreizt im Luftstrom. Sie bremst, kann aber keinen Auftrieb erzeugen wie die Landeklappe. Aber auch die Klappe würde jenseits eines bestimmten günstigsten Ausschlags ihre Fähigkeit, Auftrieb zu erzeugen, immer mehr verlieren, während ihre Bremswirkung dann zunähme. Stände die Klappe schließlich senkrecht vom Flügel ab, dann würde sie auch nur noch bremsen. Aus der Klappe wäre die Sturzflugbremse geworden. Landeklappen werden daher im allgemeinen nicht weiter als bis 60 Grad ausgeschlagen

geklappt wird, dann hat das eine auf die ersten Blick einleuchtende Wirkung. Eine solche Klappe muß wie eine Bremsfläche wirken, die plötzlich in den Luftstrom hineingestellt wird. Die sausende Geschwindigkeit eines Schnellflugzeugs muß also, sowie die Klappe in den Luftstrom ausgeschlagen wird, schnell abnehmen. Schon das ist eine sehr erwünschte Wirkung, von der zum Beispiel bei Sturzflugbremsen, die nicht unbedingt an der Flügelvorderkante, sondern auch an der Hinterkante liegen können, Gebrauch gemacht wird. Außerdem aber gewinnt der Flügel durch diese schräg nach unten gezogene Hinterkante eine ganz neue Gestalt. Praktisch ist er jetzt stärker gewölbt. Die angestrebte Wandlung vom auftriebsarmen schnellen Flügel zum stärker gewölbten, auftriebsreichen und daher langsamen Flügel ist damit vollzogen.

Es gibt heute eine ganze Reihe von Klappenausführungen, von der „Spaltklappe“ über die gleichzeitig flächenvergrößernde „Fowlerklappe“ bis zum Junkerschen Hilfsflügel. Sie alle verfolgen und erreichen im wesentlichen das gleiche Ziel: Auftriebssteigerung und Bremsung.

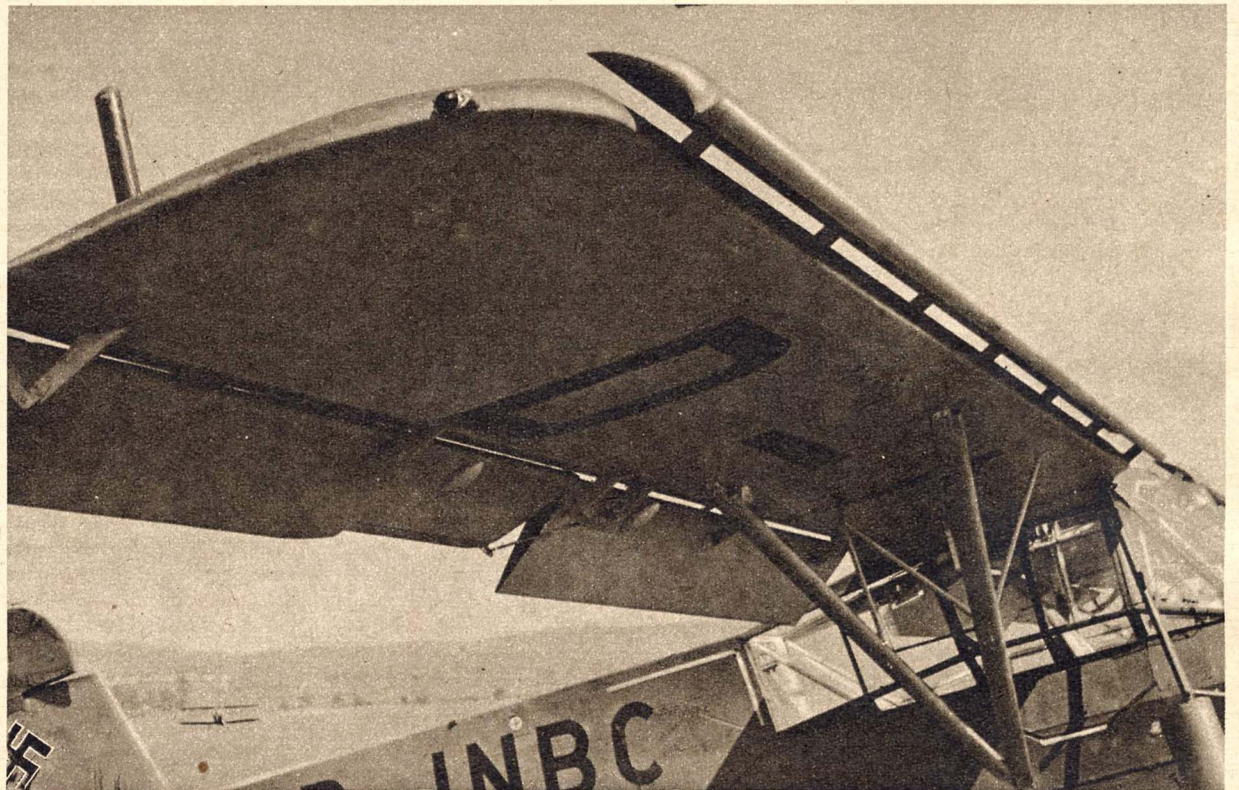
Bei geschickter Kombination aller dieser Möglichkeiten von Klappen und Vorflügel lassen sich dann so verblüffende Erfolge erzielen, wie sie der Fieseler Storch verzeichnet, der bei 180 km/h Höchstgeschwindigkeit nur 40 km/h Landegeschwindigkeit aufweist.

Jagd- und Kampfflugzeuge begnügen sich meist mit einfachen Wölbungsclappen, da sie nicht nach der

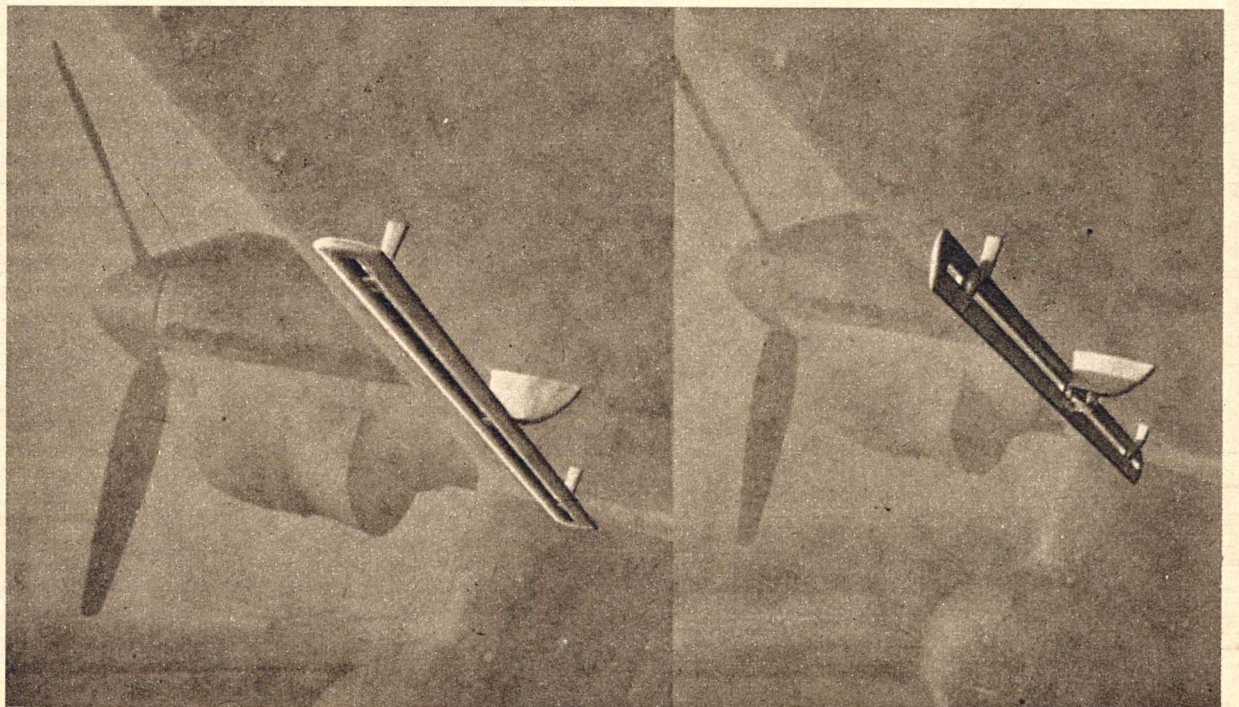
ben, sondern lediglich bis auf die sichere Landegeschwindigkeit verlangsamt werden wollen, die noch immer über 100 km/h liegt.

Es hat Jahrzehnte gedauert, ehe die Erkenntnisse über Klappe und Vorflügel fliegerisches Allgemeingut geworden sind. Das ist um so erstaunlicher, als die Natur dem Menschen auch hier ein unübertreffliches Vorbild im Vogelflug vor Augen gestellt hat. Leider ist das menschliche Auge nicht fähig, dem blitzschnellen Flügelspiel der Vögel zu folgen. Erst die seelenlose Linse der Kamera konnte die Kunstgriffe erkennen, mit denen die Vögel sich zu unvergleichlichen Meistern der Lüfte aufgeschwungen haben. Und da zeigten Flugbilder von Möwen, daß auch diese edlen Segler in Wind und Wolken um das Geheimnis des Vorflügels wissen, denn wenn sie im langsamen Segelflug über die Dünen streichen oder den schnellen Sturzflug abbremsend für einen Augenblick reglos über der futterspendenden Hand schweben, dann schnellen sie über der Flügelvorderkante ein paar Federn heraus, die keine andere Aufgabe haben als der Vorflügel beim Flugzeug, sie sollen das Abreißen der Strömung verhüten.

So rundet sich das Bild der Entwicklung, und man erkennt staunend, daß, wieweit die Forschungen und Entdeckungen des Menschengenies auch von den Wegen der Natur abzuweichen scheinen, letzten Endes jede technische Schöpfung doch wieder in die Bahn der unvergleichlichen Lehrmeisterin einmündet, der ewigen Natur.



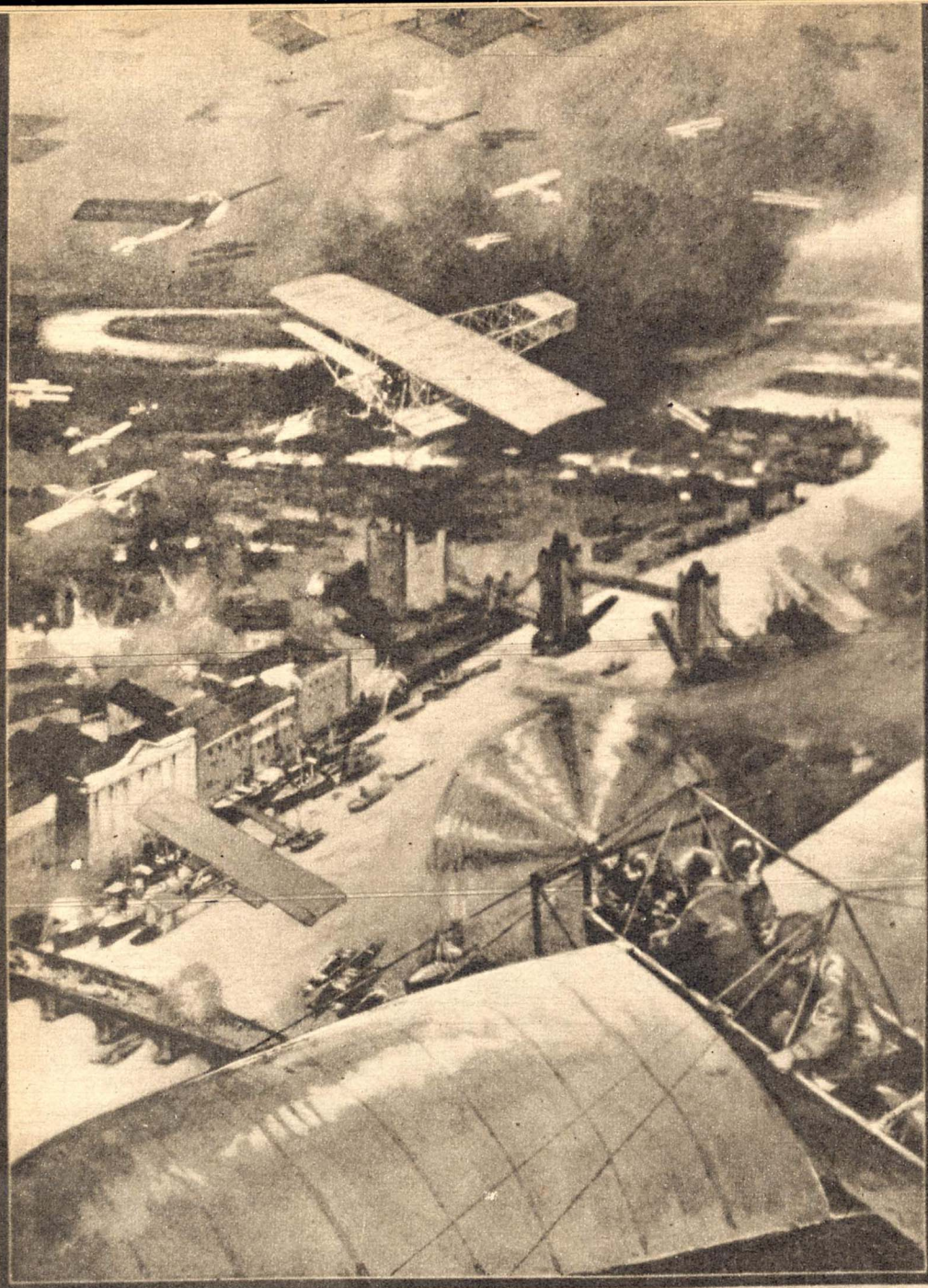
Dieser Teilausschnitt eines Bildes vom Fieseler „Storch“ zeigt deutlich Klappe und Vorflügel. Der Flügel eines neuzeitlichen Flugzeugs hat sich den Vogelschwüngen angeglichen; er ist nicht mehr starr, sondern beweglich. Der Flieger kann ihn im Fluge mit einem Griff so verwandeln, daß er größte und kleinste Fluggeschwindigkeiten mit gleicher Sicherheit beherrscht. Der Vorflügel an der Vorderkante wird meist selbsttätig ausgefahren. Beim Fieseler „Storch“ ist er unbeweglich eingebaut, also praktisch immer ausgefahren. Die Landeklappe liegt an der Hinterkante innen, während die äußere bewegliche Fläche hinten das Querruder ist



# Einst Phant heute Wirklich

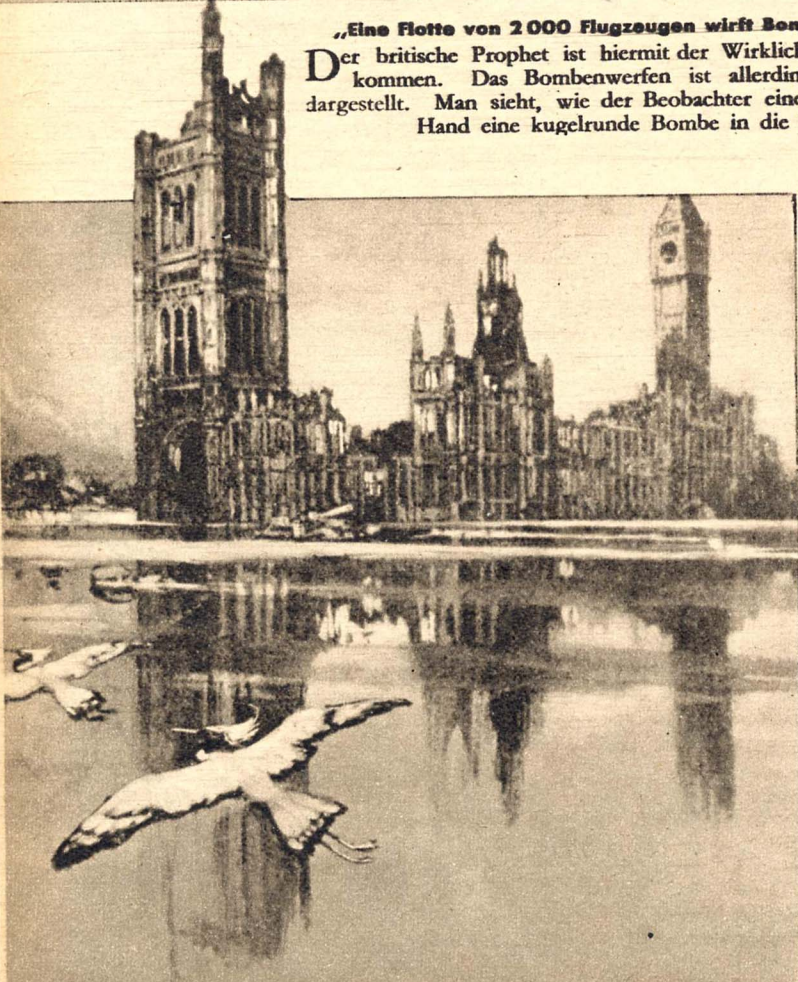
Man sollte es nicht für möglich halten, aber es ist Tatsache: die britische Insel hat einen wahren Propheten hervorgebracht. Es ist zwar schon lange her, aber die Prophezeiung dieses Engländer ist in einem Umfang Wirklichkeit geworden, wie das bei solchen Voraussagen nur sehr selten der Fall ist. In der britischen Zeitschrift „Strand Magazine“ erschien im Jahre 1911 ein Aufsatz, der die Schrecken des Luftkriegs und insbesondere Luftangriffe auf London in kräftigen Farben schilderte. Dieser wirklich kluge Engländer hat nur zu sehr recht behalten

In der Juli-Nummer des Jahres 1911 der Zeitschrift „The Strand Magazine“ klagte der britische Flieger Claude Graham-White, daß die britische Militärfliegerei sehr im Rückstand sei. Während Rußland 300, Frankreich 200 und Deutschland 100 „Kampfflugzeuge“ besäße, verfüge England nur über 10 „Flugmaschinen“, davon zwei von zweifelhaftem Wert, und über höchstens zwei oder drei Offiziere, die man als Flugsachverständige bezeichnen könne. White sah es als seine Aufgabe an, die Engländer aus ihrer Teilnahmslosigkeit zu wecken. Er schrieb dann weiter: „Ich übernehme das Risiko, als Panikmacher gekennzeichnet zu werden, aber ich muß das Volk dazu bringen, England aus seiner Stumpfheit gegenüber den Gefahren aus der Luft wachzurütteln. Morgen können tausend Flugzeuge modernster Konstruktion in einem fremden Land aufsteigen und durch die Luft dahinziehen. Wenn sie über London fliegen, können sie ihre Last von mehr als zweihundert Tonnen Spreng- und Brandbomben auf die Straßen und Gebäude der Stadt werfen, und sie können zu ihrem Ausgangspunkt zurückfliegen, ohne daß ein Flugzeug auf dem Hin- und Rückwege zu landen braucht. Ich weiß selbst, daß diese Art der Kriegführung seit mehreren Jahren ein dankbares Motiv für die Phantasie der Verfasser von Abenteuerromanen ist. Man muß aber nunmehr feststellen, daß ein feindlicher Angriff dieser Art nicht weiterhin eine Phantasie bleibt. Er ist zur möglichen Wirklichkeit geworden. Ein solcher Angriff könnte nicht nur mit den Flugzeugen, über welche die fremden Armeen — sagen wir — in fünf Jahren verfügen, der Angriff könnte sogar mit den Maschinen verwirklicht werden, die sie jetzt schon im Bau haben. Es hilft auch nichts, daß wir uns in trügerischer Sicherheit wiegen und glauben, eine Invasion durch die Luft könne nur durchgeführt werden, wenn vollkommen ruhiges Wetter herrscht. Man kann solche Flüge heute schon bei starkem Wind unternehmen, und wenn, was in absehbarer Zeit der Fall sein wird, die Geschwindigkeit der Motorenflugzeuge wächst, dann ist ein Angriffsflug dieser Art auch bei halbem Sturm möglich.“ White redet seinen Landsleuten dann gewaltig ins Gewissen, um fortzufahren: „Stellen Sie sich die Wirkung von ein paar tausend Flugmaschinen vor, die in gesammelter Aktion angreifen und ihre Bomben über die Kriegsindustrie des Gegners fallen lassen, die mit marschierenden Truppen zusammen einfallen, die zu nächstlicher Stunde an einer ausgewählten Stelle eindringen!“ Graham-White denkt hier offensichtlich an Luftlandetruppen. Wenn seine Prophezeiungen auch, besonders was das Fliegen bei starkem Wind angeht, heute naiv erscheinen mögen, so muß man sie doch aus der damaligen Zeit verstehen, in der die Fliegerei noch um ihre Daseinsberechtigung kämpfen mußte. Daß er mit seinen Voraussagen in einem geradezu erschreckenden Umfang recht behalten hat, dafür dürfen die Londoner und Engländer sich heute bei ihren plutokratischen Kriegshetzern bedanken.



„A FLEET OF TWO THOUSAND AEROPLANES DROPPING BOMBS ON LONDON.“

„Eine Flotte von 2 000 Flugzeugen wirft Bomben auf London“  
Der britische Prophet ist hiermit der Wirklichkeit recht nahe gekommen. Das Bombenwerfen ist allerdings reichlich primitiv dargestellt. Man sieht, wie der Beobachter eines Flugzeugs mit der Hand eine kugelförmige Bombe in die Tiefe wirft



Aufnahmen  
Archiv  
Dr. Grassmann (2)

Unter diese malerische Zeichnung hat der Künstler geschrieben „Die imposante Ruine des gotischen Parlamentsgebäudes“. Es ist hierbei nur zu überlegen, ob nach Beendigung des Krieges diese Ruinen noch so „imposant“ dastehen werden wie auf dieser Zeichnung

asie

keit



„- und hier die rauhe Wirklichkeit“

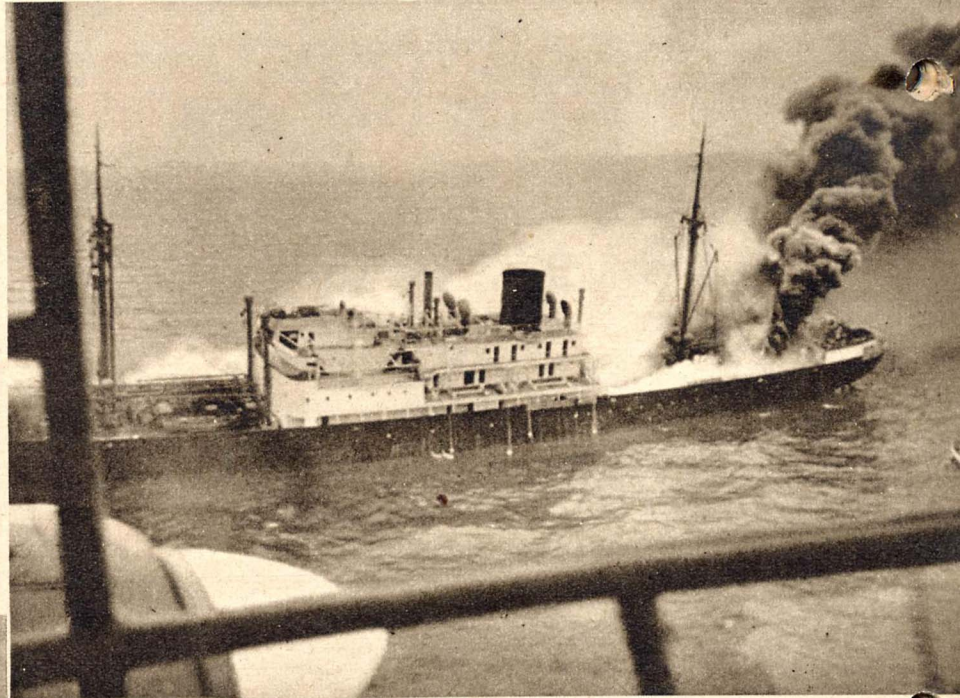
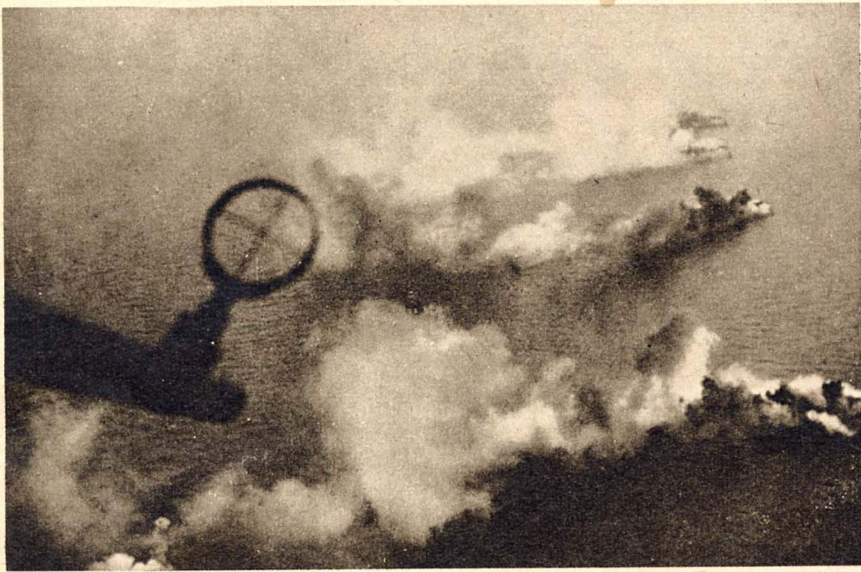
Als Gegensatz zu den Zukunftsphantasien des englischen Zeichners aus dem Jahre 1911 sei hier ein Luftbild wiedergegeben, das während des Bombenangriffs vom 7. September 1940 von einem deutschen Aufklärer aufgenommen wurde. Wenn die Aufnahme auch erst kurz nach Beginn der Großangriffe auf London gemacht wurde, so zeigt sie doch zahlreiche Einzelheiten und vor allem das Gebiet, das der Zeichner im Bilde links oben auf der Nebenseite dargestellt hat. — Die einfachen weißen Pfeile weisen auf Bombeneinschläge hin, während die Pfeile mit einem Halbkreis am Schaft Bombentreffer mit Brandwirkung kennzeichnen. Der hohe Wert dieses Luftbildes liegt auch darin, daß es dem Aufklärer gelungen ist, im Augenblick der Aufnahme eine Reihe deutscher Kampfflugzeuge während der Bombardierung auf den Film zu bekommen. Diese Flugzeuge sind durch weiße Winkel hervorgehoben. Bei der Staffel von acht Flugzeugen, die rechts oben aus dem Felde herausfliegt, ist der Flakbeschuss deutlich zu erkennen. Zahlreiche weiße Rauchballen schweben in der Luft, und sie scheinen nicht einmal schlecht zu liegen. Bei Betrachtung dieses Bildes muß man sich vor Augen halten, daß es schon fast ein halbes Jahr alt ist und daß seit September 1940 zahllose weitere Angriffe über die Millionenstadt an der Themse hinweggebraust sind. An der Zahl der Bombeneinschläge, die in diesem einzigen Augenblick auf dem Film festgehalten worden sind, kann man sich eine Vorstellung davon machen, wie es heute nach so viel Monaten ununterbrochener Angriffe in London aussieht



# Lützows verwegene Jagd

Ein Film der deutschen Kampfflieger

Kampfgeschwader Lützow greift einen englischen Geleitzug an. Die Bomben sausen in die Tiefe, Flugzeugführer und Beobachter verfolgen gespannt die Wirkung des Volltreffers auf dem englischen Dampfer. Unten: Durch die Gewalt des deutschen Angriffs ist der Geleitzug in wenigen Minuten gesprengt. Die Schiffe suchen sich durch Einnebelung der Sicht unserer Kampfflieger zu entziehen



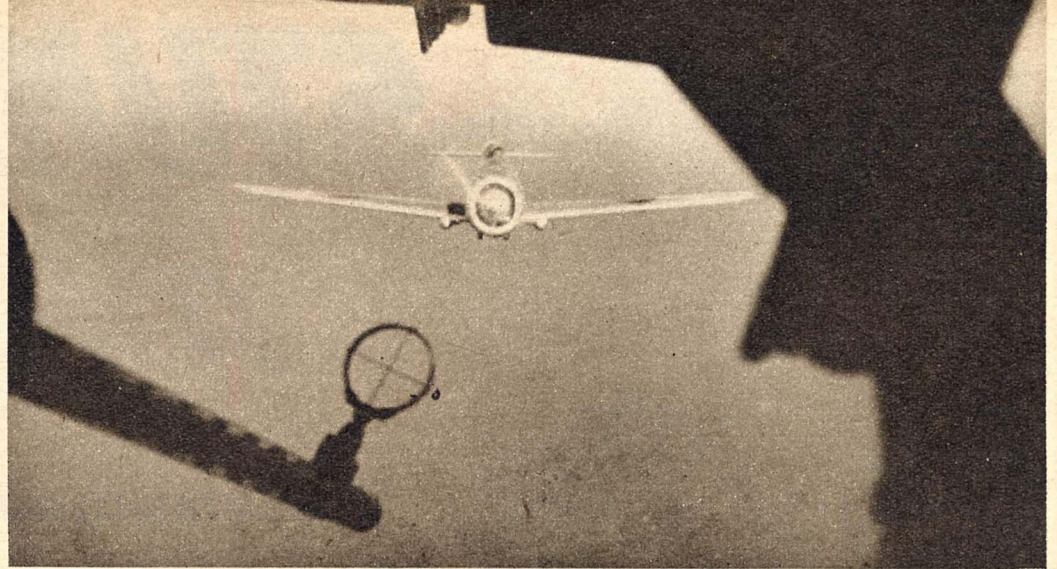
Eine schwarze Rauchwolke steigt zum Himmel empor, das Heck steht in Flammen. Der Dampfer, der kriegswichtige Güter für England geladen hatte, wird nicht mehr gegen Deutschland fahren

Aufn. Tobis-Ebert (8)

Links: rette sich wer kann! In größter Eile machen die Matrosen des sinkenden Schiffes die Boote klar. Nichts können sie retten als ihr eigenes Leben







Der Geleitzug hat durch SOS-Rufe englische Jäger zur Unterstützung herangerufen. Ein Feindflugzeug vom Typ „Curtiss“ nimmt den Kampf mit dem deutschen Bomber auf

**E**ntscheidung binnen weniger Sekunden. Der englische Jäger wird von den deutschen Fliegern mit Feuergarben zugeeckt; brennend stürzt er, eine lange Rauchfahne hinter sich ziehend, in die Tiefe



Der Bordfunker Zeisler arbeitet während des Angriffsfluges am Funkgerät und stellt die Verbindung mit der Bodenstation her. Sein Name im Privatleben: Adolf Fischer

**Z**um 6. Jahrestag der deutschen Luftwaffe findet die Uraufführung des Fliegerfilms „Kampfgeschwader Lützow“ statt, der von Hans Bertram gedreht worden ist. Die menschlich wie historisch bedeutsame Handlung beginnt in den Augusttagen des Jahres 1939. In Polen ist der Teufel los. Organisierte Banden wüten gegen die Volksdeutschen, die Leiden übersteigen jedes erträgliche Maß. Da holt Deutschland zum Gegenschlag aus. Und nun erleben wir mit einem Kampfgeschwader in Szenen von ungewöhnlicher Eindrucks-kraft Kampf und Sieg der deutschen Luftwaffe in Polen und die erfolgreichen Angriffe unserer Flieger gegen England. An der Spitze des Geschwaders steht ein alter Weltkriegsflieger. Der „Neue“ — so nennen ihn anfangs die jungen Soldaten etwas abwartend. Aber es vergehen keine 24 Stunden, da wirkt sein Vorbild so stark und zwingend, daß über das Trennende des Altersunterschiedes hinweg die zwei Generationen deutscher Flieger in verschworener Gemeinschaft zusammenstehen. — Was den Film vor allem auszeichnet, ist der schwierige und — man darf wohl sagen — gelungene Versuch, den Krieg von beiden Seiten zu zeigen. Wir sehen ihn in erster Linie so, wie ihn der deutsche Soldat erlebte, zugleich werden uns aber auch die verheerenden Folgen auf der feindlichen Seite nahegebracht. Die Wirkung auf den von einer Stukagruppe angegriffenen Gegner tritt so dramatisch in Erscheinung, wie es bisher im Bilde noch nicht gezeigt worden ist. Der Film ist in enger Zusammenarbeit mit der Luftwaffe und mit großzügiger Unterstützung des Heeres gedreht worden; er schildert alles so, wie es wirklich gewesen ist

Kommodore Oberst Mithoff (Darsteller: Christian Kayßler) steht vor den Männern seines einsatzbereiten Geschwaders. Jeder ist bereit, für ihn durchs Feuer zu gehen. Es gilt, feindliche Stellungen, Rückzugstraßen und Fliegerhorste anzugreifen und zu vernichten





Oberleutnant Dieter Peltz, dessen Erlebnisse in dem heute beginnenden Tatsachenbericht „Stukas am Feind“ festgehalten sind  
Aufn. PK Boettcher-Scherl

# STUKAS AM FEIND

## Ein Tatsachenbericht von drei Fronten

Von

Kriegsberichter Josef Grabler

Die Nacht zum 1. 9. 1939 war lang. Wenn Flieger stündlich auf den Einsatzbefehl warten, auf den ersten Einsatzbefehl eines Krieges, dann kann man verstehen, daß ihre Ungeduld das Ende dieser Nacht herbeisehnte. Seit Tagen schon lagen sie einsatzbereit auf den Feldflughäfen, überall in Pommern, in Ostpreußen und in Schlesien.

Bei der Stuka-Staffel des Oberleutnants Peltz war das nicht anders als bei allen Fliegerverbänden, die in dem Raume rings um Polen sprungbereit lagen. In dieser Nacht haben er und seine Männer nicht viel geschlafen. Die stündlich abgehörten Nachrichten des großdeutschen Rundfunks hatten die Nähe einer großen Entscheidung immer deutlicher werden lassen, und als erhöhte Alarmbereitschaft befohlen wurde, da war es auch mit dem letzten Rest von Schlaf vorbei.

Längst standen die Maschinen startbereit, getankt und mit schweren Bomben beladen bis zur Grenze der Tragfähigkeit. Die Staffel war mit dem bewährten Sturzkampfflugzeug Junkers Ju 87 ausgerüstet. Auf vielen Übungseinsätzen hatten sie dieses prächtige Flugzeug geflogen, unzählige Male auf den Bombenübungsplätzen die schweren Brocken ins Ziel gesetzt. Heute trugen die Maschinen scharfe Bomben unter Rumpf und Tragflächen. Würden die Männer vom Bodenpersonal sie wieder aushängen müssen? Oder würden die Flugzeugführer sie über dem Feind ausklinken dürfen?

Oberleutnant Dieter Peltz wußte ein wenig mehr als seine Männer. War es bei denen die Ungewißheit des Kommenden, die den Schlaf vertrieb, so war es bei dem Oberleutnant und Staffelkapitän das Wissen um die kommenden Ereignisse. Dieter Peltz, hochgewachsen, schmales kantiges Gesicht, stand in seinem Zimmer über die Karte von Westpolen gebeugt. Er wußte bereits das Ziel: Die Stadt Wielun, 60 km etwa von der Grenze entfernt. Keine Angelegenheit für uns, denkt der Oberleutnant, diese 60 km, das macht die brave Ju 87 in Nullkommanull, und wenns wirklich losgeht, überlegt er, dann schaffen wir mindestens noch einen Einsatz an diesem Tage.

Der Oberleutnant blickt zum Fenster hinaus. Kühle Luft schlägt ihm entgegen. Ein leiser Wind hat sich aufgemacht, und am östlichen Horizont dämmert fahle Helligkeit herauf. Peltz entzündet eine Zigarette, überdenkt noch einmal alles, alle Vorbereitungen. In seiner Staffel kann nichts schief gehen. Es ist alles so vorbereitet, so eingespielt, daß es nur des Druckes auf den Knopf bedarf, um die „Maschine“ in Gang zu setzen. — Es ist so weit. Die Einsatzbefehle sind erteilt. Das Bodenpersonal läuft zu den Maschinen, die sich wie vorweltliche Vögel gegen den blassen Dämmerchein im Osten abheben. Die Männer reißen das grüne Zeug der Tarnung von den Maschinen, ziehen die Abdeckplane herunter. Hier und da beginnt ein Motor im Leerlauf zu blubbern. Immer mehr fallen ein, bis das sonore Dröhnen vieler Motoren alle Geräusche auf dem weiten Platz verschluckt. Gespenstisch rot fegen lange Flammen aus den Auspufftöpfen. Die Flugzeugführer und die Bordfunker sind vor dem Zelt des Staffelkapitäns angetreten. Jeder hat die Karte zur Hand, die Fallschirmgurte über der Sommer-Kombi. Jetzt wissen sie, daß es losgeht. Die Unruhe der Er-

wartung ist von ihnen genommen. Aber eine Erregung anderer Art hat sie nun erfaßt, die der Oberleutnant deutlich aus den Gesichtern seiner Besatzungen abliest. Es ist die große Spannung vor dem ersten Feindflug. Auch der Staffelkapitän ist nicht ganz frei von dieser spannenden Erregung. Würde all das, was er seinen Männern in langer und sorgfältiger Friedensausbildung beigebracht hat, sich jetzt bewähren? Und vor allem, wie werden seine Besatzungen sich im Feuer halten? Sie ist nicht sehr bedeutend, diese Unruhe des Staffelkapitäns, denn es kann ja nicht anders sein, als daß sie ihren Mann stehen werden. Jeden einzelnen der 17 Männer, die da voller Erwartung vor ihm stehen, blickt er an und lächelt. Es sind ja deutsche Soldaten, deutsche Flieger, deutsche Sturzkampfflieger.

### Erster Feindflug

Nach dem Start gibt es prompt eine kleine Panne. Der Oberleutnant Peltz flucht nicht eben fein vor sich hin. Die Gruppe ist geplatzt, und das ist auch kein Wunder, denn der Himmel schwirrt nur so von Flugzeugen, die auf allen Kursen durcheinander fliegen. Da sind zunächst die Stukagruppen, jede Gruppe mit 27 Maschinen, und da sind die dicken Lastkähne der Kampfflieger, die mit ihren Heinkel He 111 zwischen die Stukas geraten sind. Schuld sind der starke Bodendunst und die dadurch verursachten schlechten Sichtverhältnisse. Der Oberleutnant hat eine Riesenwut im Leibe. Soll schon der erste Einsatz in die Hose gehen? Er hält einstweilen, steigend, den Kurs auf das befohlene Ziel in der sicheren Erwartung, daß die Gruppe sich zusammenfinden wird. Die Kommandeurkette jedenfalls ist da. Auch der Gruppenkommandeur ist von ähnlichen wenig freundlichen Gefühlen beseelt. Aber seine Männer enttäuschen ihn nicht. Während er gedrosselt fliegt, damit sie aufholen können, findet sich einer nach dem anderen ein, und siehe da, auch die anderen stoßen zu dem Haufen bis auf eine Staffel.

Beruhigt lehnt Peltz sich im Sitz zurück, vergleicht die Landschaft unter sich mit der Karte. Von der Erde ist leider wenig zu sehen. Der dichte Bodennebel verhüllt sie fast völlig, nur hin und wieder schimmert ein Dorf durch, Feldwege, einmal eine Straße. Peltz ist ein wenig in Nöten. Sollen sie dazu verdammt sein, sich schon beim ersten Feindflug zu verfrachten? Nach Hause kommen mit der Meldung, daß sie das Ziel nicht gefunden haben? Nicht auszudenken. Immerhin, der Kompaßkurs stimmt. In 25 Minuten müssen sie über dem Ziel sein. Es ist immer noch schwierig, Einzelheiten auf der Erde auszumachen. Während es hier oben schon taghell ist, liegt die Erde noch in der schnell aufkommenden Morgendämmerung.

Als die Sonnenscheibe sich gerade über den flachen Horizont hebt und lange rötliche Strahlen bis in größte Höhen schickt, steht der Verband über Wielun. Peltz ertappt sich nun doch über einer leisen Nervosität. Verflucht noch mal, wo bleiben denn die polnischen Jäger und die Flak? Er schaut nach dem Höhenmesser. Der zeigt dreieinhalbtausend Meter. Sie haben doch so viel Aufhebens gemacht mit ihrer starken Luftwaffe, die Herren Polen. Wo bleibt sie jetzt?

### „Fertigmachen zum Angriff!“

Da tönt in den Ohren des Staffelkapitäns der Befehl des Kommandeurs, der, wie Peltz deutlich sieht, mit seinem Technischen Offizier bereits zum Sturz ansetzt. „Fertigmachen zum Angriff, Bremsen ausfahren — Angriff!“

Peltz blickt noch einmal nach hinten, jawohl, seine Männer sind alle da. Die Staffel Peltz greift an. Über die Nase kippt er in die Tiefe. Aufheulend jagt das schwere Flugzeug der Erde zu. Wo ist das Ziel? Es ist nicht zu verfehlen. Die kleine Stadt ist vollgepfropft mit Truppen und Fahrzeugen. Der große Marktplatz in der Mitte ist voll bestellt. Diesen Marktplatz nimmt der Oberleutnant Peltz ins Visier. In der Tiefe, der er schnell näherkommt, blitzt es wiederholt auf, und schwarze Rauchwolken schießen hinter den Blitzen hoch. Die Bomben des Gruppenstabes.

Jetzt ist es Zeit. Überdeutlich sieht der Oberleutnant unten auf den Plätzen und Straßen, die noch nicht vom Bombenquahl überlagert sind, Menschen rennen. Lauft nur, ihr Brüder, wir kommen, und hinter uns kommen noch viele. Die Hand am Knopf, sitzt Dieter Peltz vornübergebeugt im Führersitz. Sein Oberkörper liegt fast parallel zur Erde. Sie ist senkrecht unter ihm. Der Marktplatz spießt genau auf dem Zielstachel des Revi (Reflexvisier). Jetzt löst er die Bomben aus und leitet das Abfangen ein. Ganz klein krümmt er sich zusammen, um den Fliehkräften der ungeheuren Beschleunigung zu begegnen, die jetzt auf seinen Körper und auf den Bordschützen einwirken.

Eine Riesenfaust preßt ihn in den Sitz. Es ist das Beharrungsvermögen des Körpers, der in der ursprünglichen Richtung weiter will, während das Flugzeug abgefangen längst den Sturzflug beendet hat und schon wieder steigt. Peltz fliegt eine „enge Biege“, um seine Bomben einschlagen zu sehen und aus dem Schußbereich der Flakabwehr herauszukommen. Aber da ist nichts. Kein Sprengpunkt am Himmel, und soweit sich übersehen läßt, ist auch kein feindlicher Jagdflieger in der Nähe. Im Abdrehen sieht Peltz seine Männer abwerfen. Die ganze Stadt ist jetzt überlagert von dichten schwarzen Qualmwolken, und immer noch zucken neue Blitze hoch. Es brennt schon überall.

### Die stolzen Krieger

Jetzt, da der Angriff hinter ihnen liegt, löst sich die Spannung, und jeder will jedem erzählen, was er gehört hat. Es gibt ein derartig wirres Gerede in den Ohrmuscheln, daß der Kommandeur Ruhe befehlen muß. Die Funksprechgeräte der ganzen Gruppe sind ja auf die gleiche Frequenz geschaltet, und jeder hört jeden. Was dabei herauskommt, wenn von mehr als 50 Männern jeder etwas zu erzählen hat, das kann man nur als Sprechsalat bezeichnen.

Bald liegt die Grenze wieder unter ihnen. Der Oberleutnant Peltz weiß, daß er keine Verluste hatte. Und ist — ehrlich gesagt — nicht wenig stolz, daß die Gruppe den ersten Stukaangriff im Kriege so glatt und erfolgreich hinter sich gebracht hat. Auch seine Flugzeugführer und Fliegerschützen sind stolz darauf, daß sie es so gut gekonnt haben. Sie sind sogar — warum



**JUNKERS-JU 88**  
Horizontal- und Sturzbomber im Angriff  
auf englische Rüstungswerke



erstenmal am Feind waren. Was sind wir doch für Kerle! In sauberer Formation, nicht anders als bei einer Übung, fliegt die Staffel den Feldflughafen an und landet.

Jetzt, so etwas von Aufregung! Während die Besatzungen sich Mühe geben, mit der unerschütterlichen Ruhe der alten Krieger aus den Maschinen zu steigen und so zu tun, als wäre das alles gar nichts gewesen, sind die Männer vom Bodenpersonal schrecklich aufgeregt. Sie wollen alles ganz genau wissen. Jede Kleinigkeit. Sie fragen und fragen. Die Besatzungen, froh, so dankbare Zuhörer zu haben, schildern ihnen das ganze Unternehmen haarklein. Die Einsatzmeldung ging nach diesem ersten Feindflug nicht sehr pünktlich weg.

Am Nachmittag gab es einen zweiten Einsatz. Die Staffel belegte im Warthebogen ein mit Truppen vollgepfropft Dorf. Sie kehrte ohne Verluste zurück. Und hier sei vorweggenommen, daß die Staffel Peltz weder in Polen noch in Frankreich bei 102 Feindeinsätzen auch nur eine einzige Besatzung vor dem Feinde verloren hat.

#### Bahnhof Kamiena

Es kam der Angriff auf Bahnhof Kamiena. Das Unternehmen war schwierig wegen der großen Entfernung des Angriffszieles. Die Gruppe, in der Oberleutnant Peltz seine Staffel führte, stach der Ehrgeiz. Was heißt hier schon zu weit. Der Angriff wird geflogen. Der Angriff wurde geflogen. Vor Kamiena erscholl erstmalig in den Kopfhörern der Ruf „Achtung, Flak!“ Die Polen schossen nicht schlecht. Aber den Angriff konnten sie nicht aufhalten. Die Bomben der Staffel Peltz saßen genau im Bahnhof Kamiena. Viele Wagen brannten. Nach dem Abwurf machte die Staffel, ohne den Verband aufzulösen, daß sie aus dem Bereich der Flakartillerie herauskam.

Der Erfolg des Angriffs auf Kamiena war bedeutend und zeitigte einen großen strategischen Erfolg. Die Zerstörung dieses Bahnhofs und damit die Verstopfung der Strecke hatte einen der wenigen Rückzugswege der Polen restlos ausgeschaltet.

Von Tschenschow aus flog die Staffel des Oberleutnants Peltz die ersten Angriffe gegen Warschau. Der Auftrag lautete: Die Brückenköpfe zerstören, die Brücken selbst aber unbeschädigt lassen. Bei diesen Angriffen bekamen die Männer immer schweres Flakfeuer. Es sprühte aus allen Knopflöchern sowohl von den Brücken und Plätzen als auch von den Dächern.

#### Rollender Einsatz

Bei dem schönen Wetter des Frühherbstes konnte die Staffel rollenden Einsatz fliegen. Straßenkreuzungen und Dörfer wurden mit Bomben belegt. Überall wimmelte es von zurückflutenden polnischen Truppen. Die rasch vorschreitende Demoralisierung der polnischen Armee ist nicht zuletzt das Verdienst der Sturz-

sacke gebildet, in denen größere polnische Truppenverbände eingeschlossen waren. Infolgedessen wurde es, zumal eine zusammenhängende Frontlinie nicht mehr vorhanden war, schwierig, zu wissen, wie die vordere Linie verlief. Die Staffel stellte aber sehr bald fest, daß es ein untrügliches Kennzeichen gab, auch aus großer Höhe festzustellen, ob sie eigene oder feindliche Truppen unter sich hatte. Das deutsche Heer war so weitgehend motorisiert, daß immer auf Feind geschlossen werden konnte, wenn größere Mengen von bespannten Fahrzeugen gesichtet wurden. Diese Objekte waren immer wieder mit großem Erfolg das Ziel der Stukabomben.

Der polnische Rückzug löste eine Einsatzmöglichkeit der Stukas aus, an die man früher nie gedacht hatte. Waren die Bomben abgeworfen, dann zogen die Flugzeugführer nicht gleich wieder hoch, um in sicherer Höhe den Rückflug anzutreten, sondern sie begannen den polnischen Rückzug mit MGs zu beharken. Der Staffelführer voran, der die Angriffe seiner Männer durch Funksprech leitete, wurden zunächst die starren MGs der Flugzeugführer auf die Haufen unten zur Wirkung gebracht, und im Abflug hämmerten die Bordgeschützen mit ihren beweglichen Maschinenwaffen auf alles, was noch lebte. Bei Angriffen auf Dörfer sahen sie jedesmal, wie die Fahrzeuge in panischem Schrecken aus den Dörfern jagten, wie alles, was noch Beine hatte, um sein Leben rannte.

Durch die rollenden Einsätze — täglich wurden mehrere Angriffe geflogen — kam die Staffel fliegerisch sehr auf Draht. Oberleutnant Peltz konnte von seinen Besatzungen verlangen, was er wollte, es wurde ohne viel Worte ausgeführt. Standen schon die bisherigen Einsätze unter dem Zeichen angespanntester Kampfbereitschaft, so sollte Kutno, einer der größten Säcke, in dem die polnischen Armeen eingeschlossen waren, den Höhepunkt bringen. Beim ersten Morgenlicht startete die Staffel, flog ihren Einsatz, flog zurück und landete. Das Bodenpersonal stürzte sich sofort auf die Maschinen, versah sie mit neuen Bomben und mit Brennstoff. Vor allen Dingen aber wurde neue Munition für die Bordwaffen herangeschafft. Es kam kaum mehr vor, daß die Staffel auch nur einen einzigen Schuß in den Gurten ließ. Hätten die Männer anfangs immer einige Trommeln aufgespart, um etwaige Jagdangriffe abzuwehren, so merkten sie sehr bald, daß das eine unnötige Sorge war. Es gab keine polnischen Jagdflieger mehr. Nach dem Abwurf der Bomben wurde bei jedem Einsatz die MG-Munition gezielt auf polnische Truppen verfeuert. Die Staffel verschoß im Durchschnitt bei einem Einsatz 11 000 Schuß Infanteriemunition. Bei diesen Angriffen gab es tolle Bilder. Immer wieder, selbst aus der Luft deutlich erkennbar, der panische Schrecken der Polen vor den deutschen Tieffliegerangriffen, die in Baumhöhe über sie hinwegbrausten und aus allen Waffen Feuer spien. Mehr als einmal hat die Staffel einzelne Reiter gejagt, bis sie fielen. Jeder suchte wie ein Habicht seine Beute. Auch die Jagdflieger, die ja mangels einer polnischen Luftwaffe überhaupt keine Luftziele mehr hatten, gaben ihr Handwerk auf und beteiligten sich an dem Sport der Jagd auf Kolonnen und drängelten zur Kasse.

Diese letzten Tage bedeuteten eine außerordentliche Anspannung für die Stukafieger. Nach einem Einsatz wurde schnell etwas gegessen und, wenn es gut ging, auch eine Mütze voll Schlaf genommen. Dann ging es wieder los. Die Staffel flog bis zu vier Einsätzen an einem Tage. Das bedeutete wenigstens sechs Flugstunden pro Tag. Als die polnische Armee sich im Raume von Kutno ergeben hatte, da waren auch die Besatzungen des Oberleutnants Peltz allmählich etwas müde. Aber es war eine glückliche Erschlaffung. Die Männer wußten, sie hatten mehr getan als ihre Pflicht. Die Stukas hatten sich leidenschaftlich bemüht, das Letzte aus sich und den Maschinen herauszuholen, um dem Heer zu helfen. Mehr als einmal hörte der Staffelführer, daß das Heer eine solch vorbildliche Unterstützung nicht erwartet hatte. Und das ist kein Wunder, denn in den langen Friedenszeiten hatte niemand damit gerechnet, selbst die Luftwaffe nicht, daß die Stukas dem Heer eine solch starke Hilfe werden sollten.

#### „Welches dumme Schwein — —?“

Die fehlende feindliche Jagdabwehr ermöglichte eine Maßnahme, die dem Oberleutnant Peltz den haushohen Dank seines nichtfliegenden Personals eingetragen

Einer nach dem andern haben die Stukas ihre Bomben auf den polnischen Bahnhof abgeworfen, der nun den gesamten Rücktransport der polnischen Truppen in diesem Raume sperrt

feldwebel an der Reihe, der gute Willi Schanz. Vergnügt setzte er sich auf den hinteren Sitz, getarnt wie ein richtiger Stukamann mit Fliegerkombi und FT-Haube. Daß er mit seinem Flugzeugführer sprechen konnte, das war ihm klar, daß aber gleichzeitig jede andere Besatzung der Gruppe all das hörte, was er selbst sprach, das hat der Gute nicht gewußt. Alle Eindrücke, die auf ihn einstürzten, mußte er seinem Flugzeugführer erzählen. Es wimmelte nur so von „Junge, Junge!“ und „Meine Fresse!“ und was dergleichen soldatische Kraftausdrücke mehr sind. Es störte ihn auch nicht, daß in seinem Kopfhörer immer wieder der Ruf „Ruhe!“ ertönte. Willi ließ sich nicht stören. Aber als jemand rief „Welches dumme Schwein kann da den Rand nicht halten?“ da merkte er es. Nach der Landung machte der Kommandeur mit Recht erheblichen Krach, aber keiner wollte es gewesen sein. Von denen, die es wußten, nämlich den Männern der Staffel Peltz, hat natürlich keiner den wackeren Willi verraten. Erst mehrere Tage später hatte es sich so weit herumgesprochen, daß auch der Kommandeur es erfuhr. Aber da hat er nur noch gelacht.

Die letzten Angriffe auf Warschau boten tragisch schöne Bilder. Schon aus 80 km Entfernung war die von einer riesigen Wolke aus Qualm und Rauch überlagerte Stadt zu erkennen. Wohin man blickte, hing der Himmel voll anfliegender und zurückkehrender Verbände. Nie zuvor war den Stukamännern die furchtbare Macht und Schlagkraft der deutschen Luftwaffe so zum Bewußtsein gekommen wie bei den Angriffen auf die Festung Warschau. Warschau und Modlin waren ja die letzten Ziele der deutschen Luftwaffenverbände, und so kam es, daß die gesamte Stoßkraft der deutschen Luftwaffe sich auf diese beiden

konzentrierte. Der erste Großangriff auf Warschau war etwas schwierig, da die untere Wolkengrenze bei 100 m lag. Es kam aber darauf an, sehr genau zu zielen, da ja Warschau im engen Umkreis von unseren Truppen umstellt war, und jede Bombe, die fehlging, mußte die eigenen Truppen treffen. Peltz entdeckte im Kreisen über den Wolken endlich ein Loch und sah darunter die Weichsel und in der Nähe ein großes Wasserwerk. Durch das Loch warf er seine Bomben, und kurz danach stieg aus den Wolken ein dicker schwarzer Pilz hoch. Nun hatte die ganze Staffel einen Anhaltspunkt für den Angriff. Wo der schwarze Qualm aus den Wolken kam, da lag das Ziel.

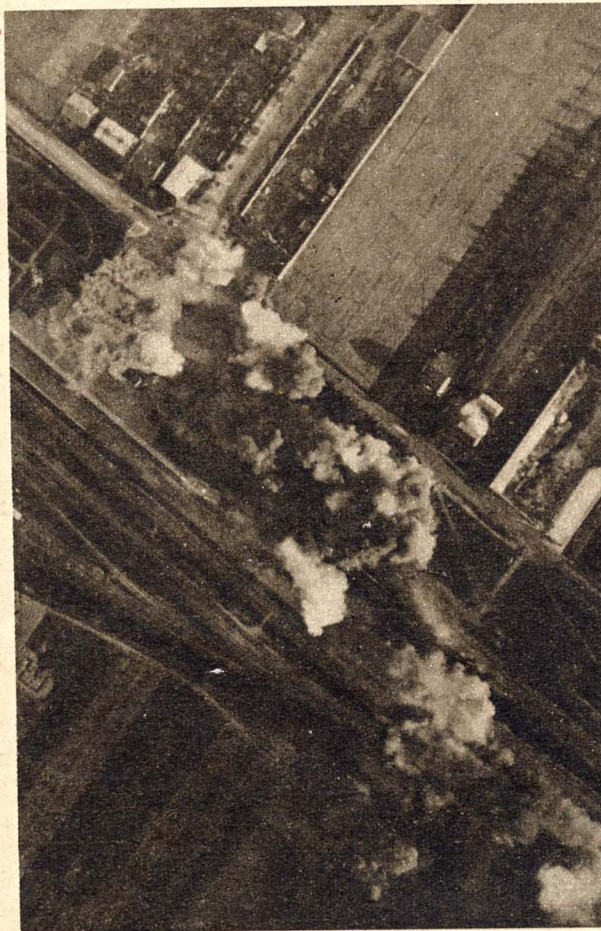
#### Der Sturm bricht los

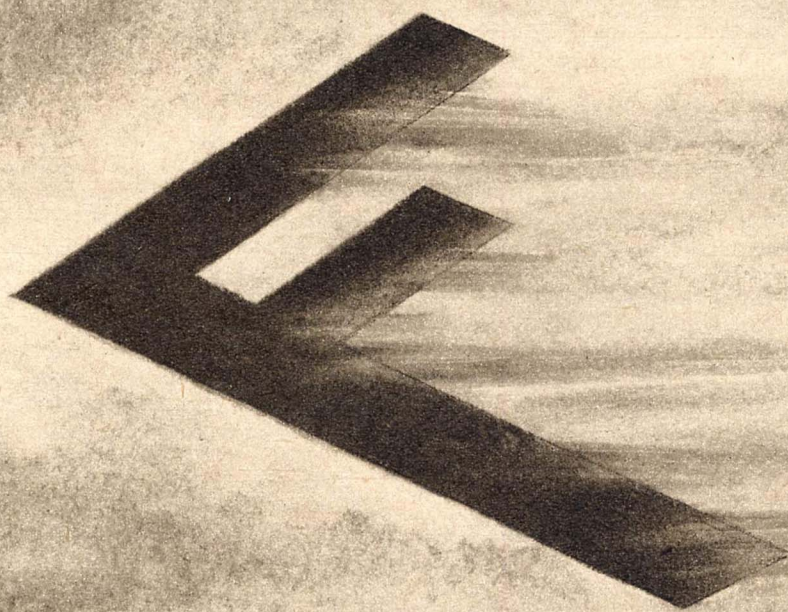
Die Nacht zum 10. Mai 1940 hatte viel Ähnlichkeit mit der Nacht zum 1. September 1939. Das lange Warten auf den neuen Einsatz hatte die Männer gequält. Wenn schon Krieg ist, dann muß es auch krachen. Im vergangenen Winter hatte bei den Stukamännern nichts gekracht als einige Übungsbomben.

Die Morgendämmerung war erfüllt von dem Dröhnen und Röhren der Kampfverbände, die hoch am langsam aufhellenden Nachthimmel ihre Bahn gegen Westen zogen. Es geht los! Dieser Ruf brach wie eine Erlösung aus den Stukamännern hervor. Es war ihnen als ob der Krieg neu begänne. Aber die Männer des Oberleutnants Peltz wurden noch einmal auf die Probe gestellt. Nur eine Staffel der von Major Sigel geführten Gruppe durfte starten. Enttäuscht sahen die Männer der ersten und zweiten Staffel die Auspuffflammen der Dritten über den Flugplatzrand verschwinden. Und als endlich der Startbefehl kam, da war es nur die Verlegung auf einen anderen Platz.

Auf diesem neuen Flugplatz entwickelte sich ein Bild, wie es die Stukamänner noch nie gesehen hatten. Seltsame Vögel standen in rauen Mengen auf dem Platz herum, Flugzeuge, wie sie nach den Begriffen eines Stukamannes nur als komisch bezeichnet werden können. Es waren die prächtigen Fieseler-Störche, die berühmten deutschen Langsamflugzeuge. Der erste Einsatz der Staffel Peltz sollte gemeinsam mit diesen ulkigen Vögeln vonstatten gehen. Jetzt erfuhren auch die Männer, was es mit diesen „Störchen“ auf sich hatte. Ein ganz besonderes Unternehmen war beabsichtigt. Mit den Störchen sollte Infanterie hinter die belgischen Festungen fliegen und dort abgesetzt werden. Die Stukamänner besahen sich interessiert diese modernen Infanteristen, die den Fußmarsch verachteten und lieber flogen. Die Mehrzahl dieser Infanteristen waren ältere Leute, viele von ihnen Weltkriegsteilnehmer. Man sah ihnen an, daß sie nach besonderen Gesichtspunkten ausgewählt worden waren

Fortsetzung folgt





**GERHARD FIESELER WERKE**

G. M. B. H. K A S S E L - B E T T E N H A U S E N



Oberstleutnant i. G. Martin Harlinghausen

# Sie erhielten das Eichenlaub zum Ritterkreuz



Hauptmann Walter Oesau

Oberstleutnant i. G. Martin Harlinghausen erwarb sich nicht allein als Chef des Stabes eines Fliegerkorps besondere Verdienste, er zeichnete sich auch bei kühn geführten Angriffen über See wiederholt durch persönlichen Einsatz aus. Bei den Operationen in Norwegen fügte er selbst als Kommandant eines Kampfflugzeuges den feindlichen Seestreitkräften empfindlichen Schaden zu. Am 4. Mai 1940 wurde diesem erfolgreichen Flieger vom Führer das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verliehen. Seither hat Oberstleutnant Harlinghausen eine stättliche Reihe von Handelsschiffen des Gegners zerstört. Neben seiner verant-

wortungsvollen Tätigkeit im Generalstab der Luftwaffe gibt er stets als Kämpfer den Verbänden ein hervorragendes Beispiel. Bei jedem Unternehmen, das an die fliegenden Besatzungen besondere Anforderungen stellt, ist der Chef des Stabes als Kommandant der Führungskette dabei. Auch im Kampf gegen die britische Flotte und ihre Stützpunkte im Mittelmeer erwarb er sich besondere Verdienste. Als Hauptmann Oesau gegen Ende August des vorigen Jahres mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet wurde, war er Staffelpatän einer Jagdstaffel. Er erhielt das Ritterkreuz nach dem Abschub-

seines 20. Gegners. In der Mitteilung über die Verleihung an diesen erfolgreichen Jagdflieger hieß es, daß er sich besonders hervorgetan habe und die Auszeichnung mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes die Anerkennung für seine stete Einsatzbereitschaft und sein tapferes Verhalten darstelle. Hauptmann Oesau hat diese Einsatzbereitschaft und Tapferkeit auch als Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader bewiesen. Die hohe Auszeichnung, die ihm nun mit dem Eichenlaub zum Ritterkreuz zuteil wurde, ist der verdiente Lohn für einen tapferen und wiederholt bewährten Offizier anlässlich des 40. Luftsieges.

## Sturmsieg im Westen

Ein neues Buch über den Feldzug der drei Kapitulationen

Für alle Zeiten wird der Sieg über Frankreich, der Feldzug des Sommers 1940, in unserem Gedächtnis eingebrannt bleiben. Er erst tilgte wahrhaft die Schande von Versailles, in ihm glänzte der alte, ewige Ruhm deutschen Soldatentums aufs neue. Ein Sturmsoldat des Weltkrieges, Gotthart Meyer, ein Kämpfer mit der Feder für deutsche Auferstehung, seit er den grauen Waffenrock, den er auch als Freikorpsmann noch trug, hatte ausziehen müssen, schildert den Sieg seiner jungen Kameraden in dem neuen fesselnden Buch „Sturmsieg im Westen“ (Verlag Scherl, Berlin, 128 S. 1,—). Seine Schilderung greift weit aus, sie umfaßt die Vorgeschichte des Feldzuges bis hin zu jenem 10. Mai, als „ein Deutschland der Einheit, so fest, so stark, so gläubig wie noch nie in seiner langen Geschichte“ sich erhob, um nach dem historischen Tagesbefehl des Führers zur Schlacht um die deutsche Freiheit anzutreten. Und dann entrollt Gotthart Meyer in der klaren, knappen Sprache des deutschen Soldaten, den er nie verleugnen kann, die Szenenfolge dieses Feldzuges; noch einmal erleben wir den heldenhaften Einsatz der Fallschirmjäger und der Luftlandtruppen, erstet vor uns das schreckhafte Aufhorchen des Westens nach den ersten harten Schlägen der deutschen Wehrmacht. Nach fünf Tagen kapituliert Holland, wenig später Belgien, Dünkirchens Fall ist das Signal für den Angriff auf breiter Front zur Schlacht in und um Frankreich, die schließlich mit der dritten Kapitulation, der Frankreichs, im Walde von Compiègne ihr bedeutungsvolles Ende findet. Das alles ist meisterlich geschildert, bleibt nirgends trockene Kriegswissenschaft, ist stets blutvolles Miterleben eines Soldaten, der weiß, was letzter Einsatz für den Mann bedeutet. So wird Gotthart Meyers „Sturmsieg im Westen“ ein Denkmal für den Kämpfer von 1940 sein.

Klaus-Ulrich Henning

## Stiftung einer Frontflugsperre

### Stiftungsbefund.



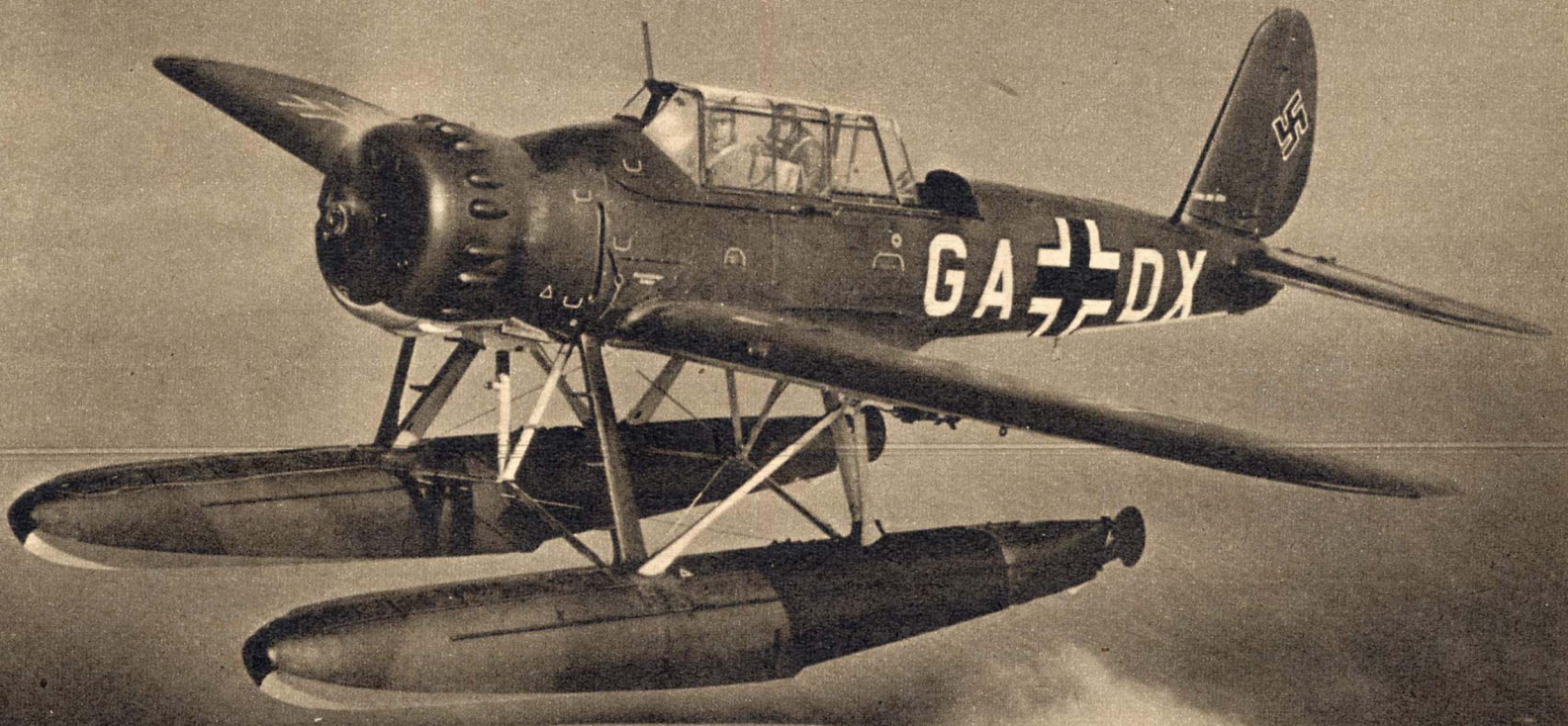
Als sichtbares Zeichen der Anerkennung für Bewährung beim Fronteinsatz in der Luft, zugleich als Ansporn zu höchster Pflichterfüllung vor dem Feind genehmige ich die Einführung der Frontflug-Sperre für fliegendes Personal.

Die Frontflugsperre, die der Reichsmarschall in Bronze, Silber und Gold als Anerkennung für die Bewährung beim Fronteinsatz in der Luft für das fliegende Personal gestiftet hat, wird in drei verschiedenen Ausführungen in Metall verlichen, entsprechend dem Fronteinsatz bei Jagd- und Zerstörerverbänden, bei Kampf- und Sturzkampfsowie Transportverbänden und schließlich bei Aufklärungs- und auch Seenotverbänden. Die Verleihung der Frontflugsperre erfolgt ab 20 Frontflügen in Bronze, ab 60 Frontflügen in Silber und ab 110 Frontflügen in Gold.

Aufn. Scherl-OKW (3)

**ARADO**


FLUGZEUGWERKE G. M. B. H. / POTSDAM



# ARADO AR 196

BORDFLUGZEUG FÜR AUF-  
KLÄRUNG, BESCHÜTZER  
DER KÜSTE UND ER-  
FOLGREICHER JÄGER  
FEINDLICHER U-BOOTE





*Heinkel-Kampfflugzeuge He 111-ein  
scharfes Schwert der deutschen Luftwaffe*

**ERNST HEINKEL FLUGZEUGWERKE, ROSTOCK  
HEINKEL-WERKE G.M.B.H., ORANIENBURG**

