

HEFT 6 / BERLIN, 18. MÄRZ 1941

Der

Adler



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

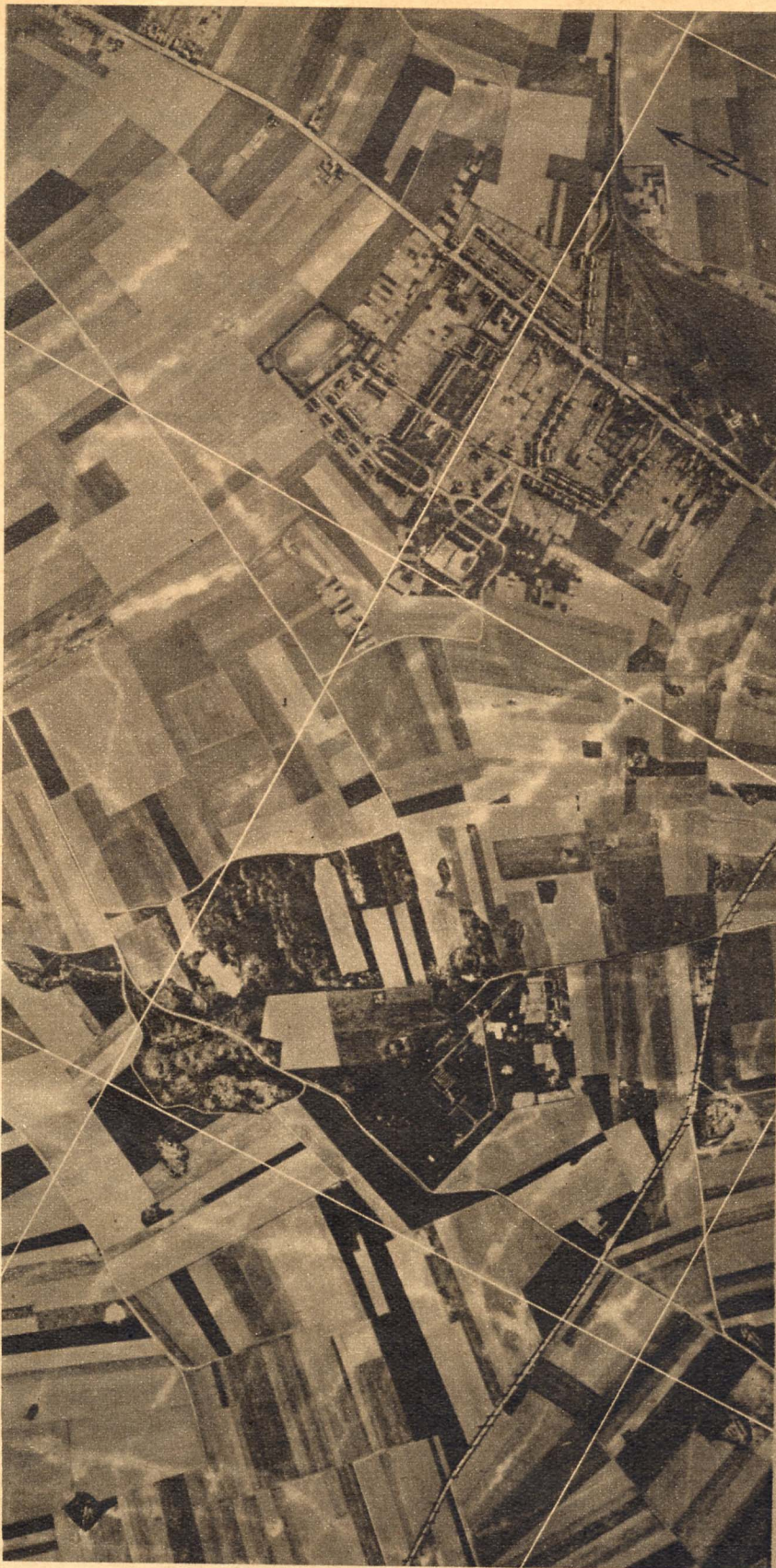
HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFFFAHRTMINISTERIUMS



*„Das hat mal
wieder hingehauen!“*

Oberleutnant Baumbach, dessen
jüngster Kampfbericht in diesem
Heft enthalten ist, im Gespräch
mit einem Kameraden unmittel-
bar nach Rückkehr von seinem
erfolgreichen Angriffsflug

Aufnahme Henrich-Mauritius



23 Jahre später

Die beiden Luftbilder dieser Seite liegen zeitlich 23 Jahre auseinander. Das linke ist im Mai 1917 aufgenommen, das rechte im Frühjahr 1940. Beide Aufnahmen stellen den gleichen Geländeausschnitt dar, das Dorf Hulluch nördlich von Lens in Frankreich. Das ältere Bild zeigt die Mondlandschaft, welche die erbitterten Stellungskämpfe des Weltkrieges geschaffen haben, ein unentwirrbares Durcheinander von Gräben, Stellungen, Unterständen, Granattrichtern und Minensprengungen. Das Gebiet oberhalb der quer durch das Bild gezeichneten weißen Linie umfaßt die deutschen Stellungen, das südliche die britisch-französischen. Das Dorf Hulluch im oberen Teil der Aufnahme ist fast völlig dem Erdboden gleichgemacht. Dieses Luftbild ist zudem ein Dokument für eine der furchtbarsten Kampfmaßnahmen des Weltkrieges, für die Minensprengungen. Unmittelbar oberhalb der weißen Linie erkennt man am Kopf der deutschen Stellungen neun riesige Sprengtrichter. Hier hatten die Engländer die vorderste deutsche Stellung unterminiert und in die Luft gejagt. Als am 11. Mai 1940 wiederum deutsche Aufklärer über Frankreich flogen, entstand die Aufnahme links. Was niemand für möglich gehalten hätte: Trotz intensivster Bebauung treten im Luftbild die Spuren der Weltkriegsstellungen deutlich hervor. Ohne Rücksicht auf die bebauten Äcker und Felder zeichnete das scharfe Auge der Kamera das ganze Stellungssystem deutlich auf. Das Dorf Hulluch ist mit deutschen Reparationsgeldern wieder aufgebaut

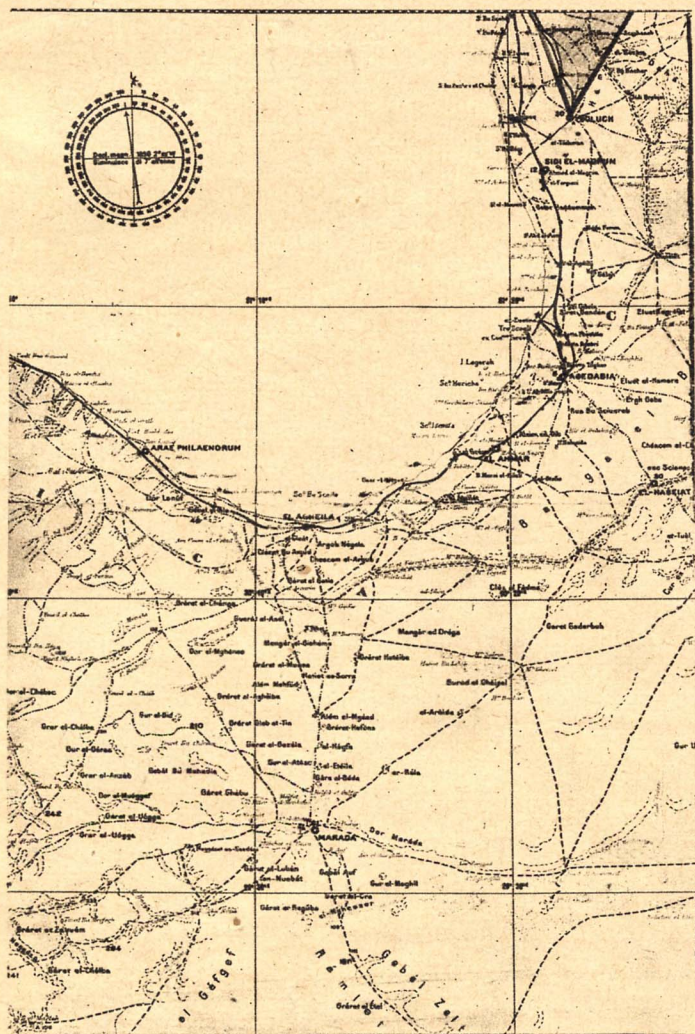
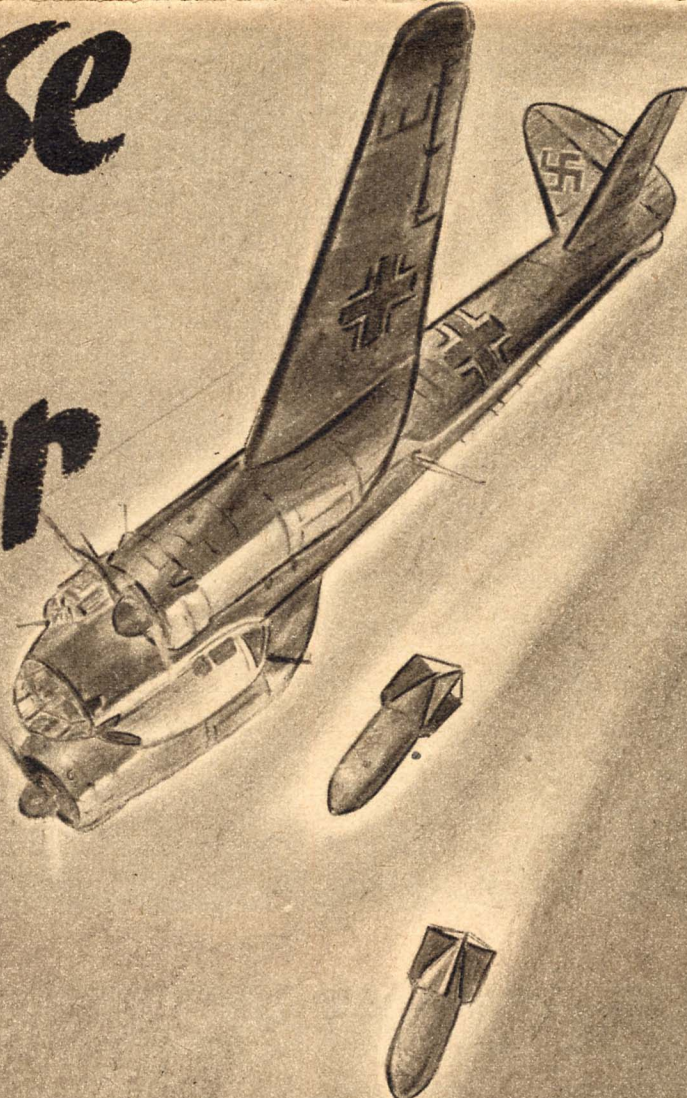
worden, schöner als es je gewesen. Nicht alle Stellungen sind von den Bauern eingeebnet worden. Die Kraterlandschaft der Minentrichter widerstand dem Pflug. Da dieses Gebiet ohnedies nicht mehr für die landwirtschaftliche Bebauung in Frage kam, schlug man zwei Fliegen mit einer Klappe und schuf ein Weltkriegsdenkmal, das von der Fremdenindustrie zwanzig Jahre lang weidlich ausgebeutet worden ist. Um einen Anhalt für den Geländevergleich zu geben, sind die beiden Bilder mit einem gleichlaufenden Gitternetz versehen. Besonders interessant ist die Gegenüberstellung des heutigen Dorfes mit dem Hulluch vor 23 Jahren. Damals standen vor der ganzen Ortschaft nur noch die beiden Gebäudereihen oberhalb der Hauptstraße. Aber auch sie waren schwer beschädigt. Von dem übrigen Dorfe hatte das alles zerstampfende Trommelfeuer der Materialschlachten kaum einen Stein auf dem andern gelassen. Die beiden Aufnahmen müßten jedem Franzosen vor Augen führen, wie es heute in seinem Lande aussähe, wenn der Krieg nicht als „Blitzkrieg“ mit aller Schnelligkeit über das Land hinweggebraust wäre. So finden sich größere Zerstörungen nur an verhältnismäßig wenigen Brennpunkten, während das Land, im großen gesehen, wenig gelitten hat. Wäre der Feldzug von 1940 wie der Weltkrieg im Stellungskampf erstarrt, dann stünde heute schon im Bereiche der Fronten kein Haus mehr aufrecht.

Aufnahmen Luftwaffe (2)

Wüstenstrasse im Bombenfeuer

Zeichnungen: PK-Ellgaard

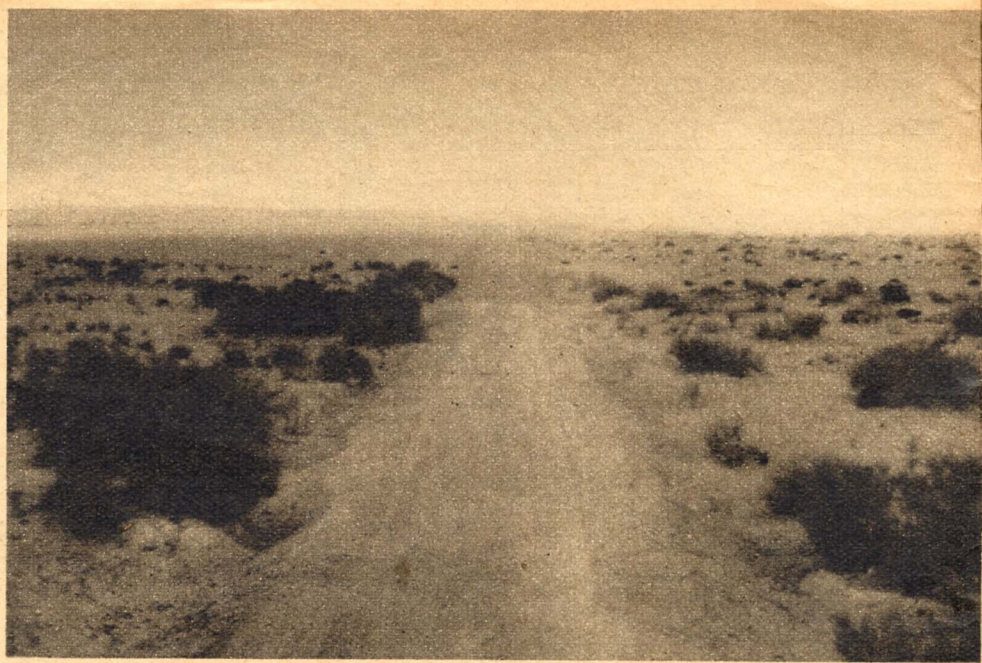
Seit einiger Zeit operieren deutsche Kampf- und Sturzkampfverbände im Mittelmeerraum. Ihr Auftreten hat sich den Engländern schlagartig und höchst unliebsam bemerkbar gemacht. Die deutschen Kampfflieger versenkten britische Schiffe, an der afrikanischen Küste wurden Hafenanlagen mit Bomben bedacht, und selbst der von den Basen der deutschen Kampfverbände weit entfernte Suezkanal bekam die Wirkung der deutschen Angriffe zu spüren. Nicht zuletzt war das Kraftzentrum der Engländer im Mittelmeer, die stark befestigte Insel Malta, ständiges Ziel der deutschen Angriffe. Immer weiter spannten unsere Flieger ihre Ziele im Mittelmeerraum. Zur Entlastung der gegen die britische Übermacht hart kämpfenden italienischen Erdtruppen griffen sie nun auch in den Erdkampf in der Libyschen Wüste ein



„— wir stehen über Afrikas Wüste. Noch herrscht da unten völlige Dunkelheit, noch ist nichts zu erkennen. Aber flackern da nicht Lichter? Sind das Wachtfeuer? Tiefer geht die Maschine, langsamer und leiser werden die Motoren. Da schimmern Zelte englischer Truppen! Jäh neigt sich die Maschine nach vorn. Ein Ruck, zwei Bomben fallen, verschwinden in der Dunkelheit. Sie schlagen ein als dröhnender, tödlicher Morgengruß —“



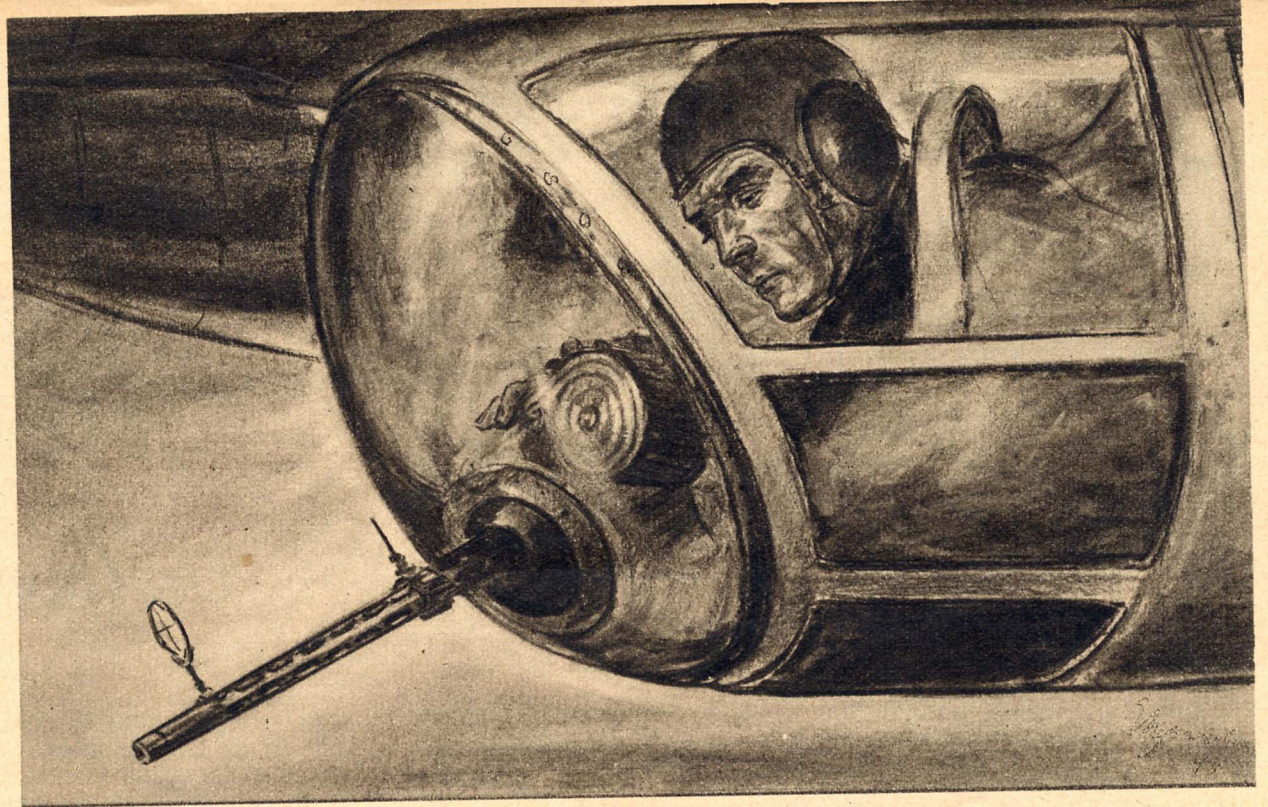
„— es gilt jetzt die Straße zu finden, die wir angreifen sollen. Vorn neben dem Flugzeugführer sitzt der Beobachter. Hin und wieder beleuchtet er die Karte von Libyen und vergleicht sie mit dem Gelände in der Tiefe, das die allmählich aufkommende Morgendämmerung erkennen läßt.“ — Die Karte umfaßt einen Ausschnitt des Golfs von Syrtis mit dem Hinterland. Hier spielen sich die Kampfhandlungen ab, in die nun auch deutsche Erdtruppen eingegriffen haben



Autostraße in der Wüste. Die Italiener haben ihre Provinz Libyen mit einem Straßennetz versehen, das den wirtschaftlichen und militärischen Bedürfnissen des Landes angepaßt ist. Im flachen Gelände ziehen sich die Straßen, einfach angelegt, oft Dutzende von Kilometern schnurgerade hin und scheinen sich in der Unendlichkeit des weiten Horizonts zu verlieren
Aufn. Grabler

„Links: Die Wüste wird heller, immer klarer und deutlicher werden da unten Sandhügel, spärliches Gestrüpp, tief ausgewaschene Trockenfußbetten, die Wadis. Die Straße, die Straße liegt unter uns! schreit plötzlich der Heckschütze. Wir haben unser Ziel gefunden —“

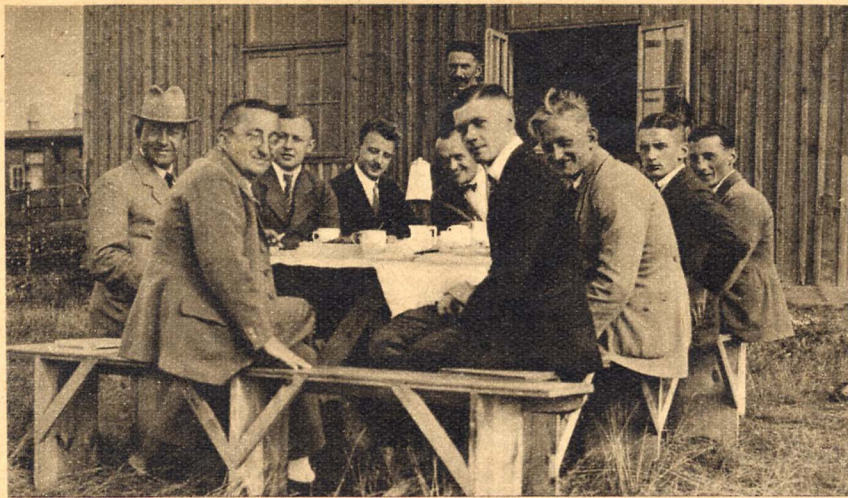




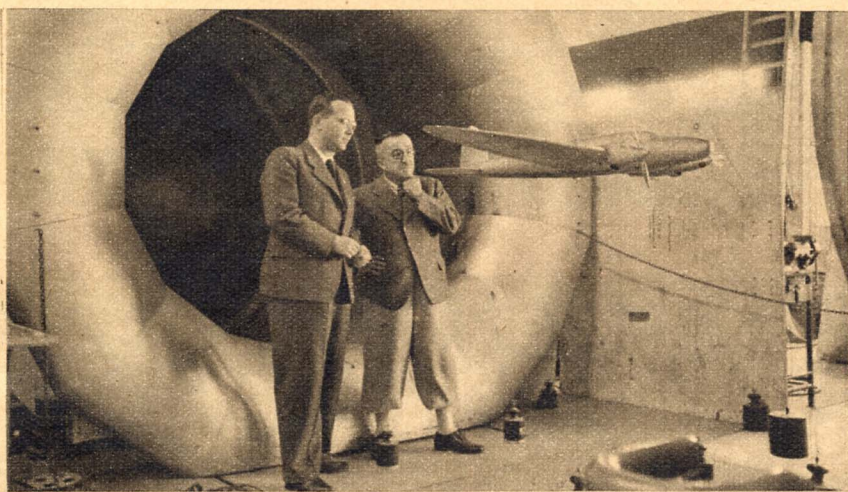
Zum Bild unten: „Achtung, ein Wagen an der Straße! Hier stehen noch Hindernisse auf der Straße, und da, der Tommy an den Hindernissen! Feuer! Da springen sie von der Straße weg, von der sie die Hindernisse beseitigen wollten. Werfen sich hin, laufen in die Wüste, gejagt vom jähen Schrecken, gepackt vom Bombenfeuer und von den MG-Garben. Kehrt, eine Kurve — und noch zwei Bomben hinunter, um die Straße aufzureißen“

„— wo er sie sieht, jagt der Heckschütze einen Feuerstoß nach dem andern in die Engländer an der Straße, und bei der geringen Höhe sitzt jeder Schuß. Als die Engländer überflogen sind, setzt er schnell eine neue Munitionstrommel ein, um für die nächsten gerüstet zu sein —“





Ein seltenes Dokument aus den Anfangsjahren der Heinkel-Werke. Männer, die sich in der Geschichte der deutschen Luftfahrt einen Namen gemacht haben: Zweiter von rechts der jetzige Generalstabschef der Luftwaffe General der Flieger Jeschonnek; dritter von rechts General der Flieger Student, komm. General eines Fliegerkorps; fünfter von rechts (sitzend) der Kanzler der Deutschen Akademie für Luftfahrtforschung Ministerialdirigent Baumker; zweiter von links Dr. Heinkel.



Selbstverständlich haben die Heinkel-Werke eine eigene Abteilung für Luftfahrtforschung. Dr. Heinkel überprüft mit einem seiner engsten Mitarbeiter am Modell der He 111 eine aerodynamische Vervollkommnung.



Verbesserungsvorschläge von Angehörigen der Werke sind stets willkommen. Dr. Heinkel läßt es sich nicht nehmen, eine praktische Neuerung mit einem Gefolgschaftsmitglied selbst durchzusprechen.



Flugzeugkonst in zwei Kri

Dr. Heinkels Wirken für die

In dem großen Arbeitszimmer des Hauptverwaltungsgebäudes, von dem man wie von einer Kommandobrücke durch die hohen Glaswände nach drei Seiten freien Blick auf das Rollfeld und die anderen Anlagen des ausgedehnten Werkes hat, sitzen wir Dr. Heinkel gegenüber. Wir spüren sofort, daß wir es hier mit einem von Energie und Tatkraft geladenen Mann zu tun haben, der sich seine überragende Stellung als Flugzeugkonstrukteur gewiß nicht in behaglicher Gemessenheit errungen hat. Beim Sprechen faßt er sein Gegenüber scharf ins Auge, und unverkennbar ist seine Absicht, sofort auf das Wesentliche zu stoßen und mit Floskeln keine Zeit zu vergeuden. Dr. Heinkel nennt sich selber gern einen schwäbischen Dickschädel, womit er mit einem gehörigen Schuß Selbstironie nur die eine Seite einer wirklich bewundernswerten Zähigkeit und Tatkraft beleuchtet. Ernst Heinkel stammt aus einer alteingesessenen Handwerkerfamilie in Grunbach im Remstal. Auf diese Herkunft ist er stolz wie auf sein Schwabentum, mit dem es in der Geschichte der deutschen Luftfahrt überhaupt eine besondere Bewandnis zu haben scheint. Wenn man Württemberg mit Recht das Land der Dichter und Denker genannt hat, so kann man es auch als das Land der Luftfahrtpioniere bezeichnen. Die beharrliche Zielsicherheit des Schwaben hat Dr. Heinkel auf seiner wechselvollen Laufbahn niemals im Stich gelassen. Schon im Jahre 1911, als die „Aviatiker“ noch als halbe Narren verlacht wurden, bastelte der junge stud. ing. Ernst Heinkel von der Technischen Hochschule in Stuttgart, der an dem trockenen Vorlesungsbetrieb keinen Gefallen finden konnte, an einem Doppeldecker. Nach mühevollen Versuchen brachte er dieses selbstgebaute Flugzeug auch zum Fliegen, aber in einer zu steilen Kurve stürzte er über dem Cannstatter Wasen ab, und schwerverwundet wurde er aus den Trümmern der brennenden Maschine herausgezogen. Es ist für Heinkels Unbeirrbarkeit bezeichnend, daß er auch in den schweren Wochen des Krankenhausaufenthaltes nicht von seinen Plänen abließ. Während der Patient in Fieberdelirien dalag, stand neben seinem Krankenbett ein Rad des Fahrgestells, das von seiner zertrümmerten Maschine übriggeblieben war.

Immer ist Dr. Heinkel bemüht, seine Flugzeuge technisch bis ins Letzte durchzubilden und neue Typen zu entwickeln. Aufmerksam folgen die leitenden Männer des Werkes den Ausführungen ihres Chefs.

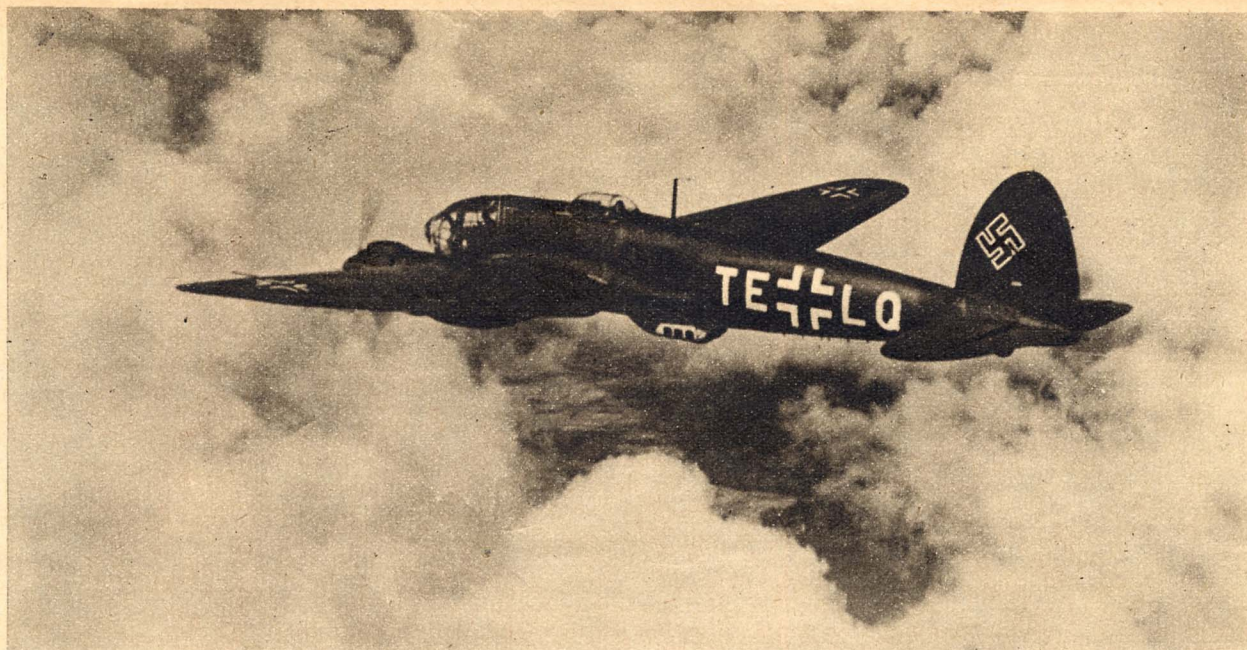


Aufnahmen: Weltbild (4), Carl von Gerlach (2), Barbara Lüdecke (2), Heinkel-Archiv (2)

Im Kreise von luftfahrtbegeisterten Jungen ist Dr. Heinkel besonders gut gelaunt. Gern unterhält er sich mit den Lehrlingen seines Werkes, orientiert sich über ihre Ausbildung und läßt sich von ihren Wünschen und Zielen erzählen.

Strukteur iegen

deutsche Luftfahrt



Das Sinnbild eines trotzigen Dennoch. Kaum konnte Ernst Heinkel wieder am Stock gehen, da begab er sich mit vermehrten Kräften an seine Konstruktionsarbeit. Durch seine Tätigkeit bei den Albatros-Werken wurde der junge Ingenieur in den Kreisen der aufstrebenden Fliegerei zuerst bekannt. Die große Bewährung aber brachte der Weltkrieg, in dem Dr. Heinkel als technischer Direktor und Chefkonstrukteur der Hansa-Brandenburgischen Flugzeugwerke wesentlich dazu beitrug, daß Deutschland den technischen Vorsprung der Feindmächte im Luftkrieg bald einholen konnte. Vom Jagdeinsitzer bis zum Großbomber sind alle möglichen Typen von Kriegsflugzeugen aus seinen Händen hervorgegangen. Rund dreiviertel aller von 1914 bis 1918 in der österreichisch-ungarischen Fliegerei eingesetzten Baumuster waren Entwürfe von Heinkel. Der jetzige Korpsführer des NS-Fliegerkorps, General der Flieger Christiansen, hat selber einmal erzählt, mit welcher Begeisterung die deutschen Seeflieger von der Station „Zeebrügge“, die den anfangs besser ausgerüsteten Engländern gegenüber einen schweren Stand hatten, die Ankunft der neuen Kampfeinsitzer und Kampfzweisitzer von den Hansa-Brandenburgischen Flugzeugwerken begrüßten. Von diesem Tage an war die Überlegenheit der deutschen Luftstreitkräfte an Flanderns Küste gesichert, und der damalige Kapitänleutnant Christiansen hat dem Konstrukteur Ernst Heinkel diese „Hilfe in höchster Not“ niemals vergessen.

Mit dem deutschen Zusammenbruch im Jahre 1918 und dem Friedensdiktat von Versailles kamen auch für Dr. Heinkel trübe Zeiten. Aber schon 1920 begegnen wir ihm — übrigens in Zusammenarbeit mit dem Pour-le-Mérite-Flieger Christiansen — als technischem Leiter einer Travemünder Flugzeugfabrik. Doch den eigenwilligen Konstrukteur drängte es zu freier Entfaltung seiner Kräfte im Rahmen eines eigenen Unternehmens. Im Jahre 1922 erfolgte in Warnemünde die Gründung der Heinkel-Flugzeugwerke, die das Fundament der heute weltbekannten deutschen Flugzeugfirma geworden sind. In diesen Jahren

Das weltbekannte Kampfflugzeug Heinkel He 111, das durch seine große Kampfkraft und Schnelligkeit an den Erfolgen des Luftkrieges hervorragenden Anteil hat



Von seinem Arbeitszimmer in Rostock-Marienehe beobachtet Dr. Heinkel die Werkpiloten bei ihrer Arbeit. Stets liegt ein Fernglas bereit, um ihre Übungsflüge zu verfolgen



Vater und Sohn beim gemeinsamen Spiel. Dr. Heinkel mit seinem Jungen Ernst-August



Trotz unermüdlicher Arbeit für die deutsche Luftfahrt hat Dr. Heinkel noch Zeit, sich um seinen Gutsbetrieb zu kümmern. Er läßt sich von dem Inspektor und Gärtner Bericht erstatten und trifft seine Anordnungen

außenpolitischer Ohnmacht und innenpolitischer Zerrissenheit gab es für einen Flugzeugkonstrukteur Widerstand über Widerstand. Da der Inlandabsatz keine ausreichende Fabrikationsgrundlage bieten konnte, knüpfte Dr. Heinkel mit großem Erfolg Beziehungen zum Ausland an, und in niemals erlahmender Tätigkeit entwickelte er eine Reihe von wegweisenden Neukonstruktionen, besonders von Marineflugzeugen, aber auch von Landflugzeugen für die verschiedenartigsten Verwendungszwecke, von Doppeldeckern und Eindeckern, von Verkehrsmaschinen und Sportflugzeugen. Bald war der Name Heinkel weit über die Grenzen Deutschlands hinaus zu einem feststehenden Begriff für deutsche Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit geworden. Dr. Heinkel und seine Mitarbeiter haben es in der Entwicklung des Flugzeugs nicht so sehr auf eine Verstärkung der motorischen Kraft, sondern mehr auf eine Verbesserung der aerodynamischen Eigenschaften abgesehen. So sind die schnittigen Heinkel-Flugzeuge entstanden. Der große Schlager der Heinkel-Werke, die inzwischen in erheblicher erweitertem Umfang nach Marienehe bei Rostock übersiedelt waren, wurde das Schnellverkehrsflugzeug Heinkel He 70, die sogenannte Heinkel-„Blitz“, mit der 1933 eine Reihe von

Rekorden erkämpft werden konnte. Als sich dann in Deutschland nach der Machtübernahme durch den Nationalsozialismus seit 1935 der Aufbau der Luftwaffe vollzog, stand Dr. Heinkel naturgemäß wieder in der ersten Front der deutschen Flugzeugkonstrukteure. Vom Schulungsflugzeug bis zu dem weltbekanntesten Kampfflugzeug He 111 hat er der aufstrebenden deutschen Wehrmacht eine Waffe von größter Schlagkraft geschmiedet. Nicht zuletzt für diese Verdienste wurde er 1938 durch Verleihung des deutschen Nationalpreises für Kunst und Wissenschaft ausgezeichnet.

Es ist schwer, für Heinkels außerordentlich fruchtbare und vielseitige Tätigkeit einen gemeinsamen Nenner zu finden. Ihm kommt es nicht so sehr auf die Verwirklichung eines starren theoretischen Prinzips an, sondern er hält es für notwendig, dort einzugreifen, wo in der Entwicklung des Luftverkehrs oder der Luftwaffe ein wichtiger Bedarf auftritt. Das ist ihm stets mit großem Erfolg gelungen. Die Flugzeuge, die aus dem Werk von Marienehe und seit einigen Jahren aus den modernen Fabrikationsanlagen von Oranienburg in die Welt hinausgehen, tragen den Stempel deutscher Zuverlässigkeit und ursprünglicher Schaffenskraft. Wie sich die Heinkel-Maschinen vor dem Kriege im Luftverkehr und im Flugsport überall bewährt haben, so haben sie jetzt an allen Fronten des Krieges ihre Feuerprobe bestanden.

G. B.



Eine große Schafherde grasht auf den weiträumigen Flächen der Heinkel-Flugzeugwerke. Die Tiere haben sich längst an die Flugzeuge gewöhnt, und selbst durch startende Maschinen lassen sie sich nicht aus der Ruhe bringen

Geheimnisse des Flugzeug- Schalls



Akustische Täuschungen bei Luftangriffen

Von
Heinrich Kluth

A larm!

Dunkel liegt die Stadt da, während die feindlichen Flieger in riesigen Höhen über der Landschaft dahinjagen. Alles scheint zu schlafen. Plötzlich ein Aufleuchten. Lichtzeichen mit scharfen Konturen weisen in die Höhe, schaukeln kurz hin und her, vermehren sich, fassen ein feindliches Flugzeug, um es so schnell nicht wieder loszulassen. Dann setzt die Flakartillerie mit ihrem Gebell ein. Unmittelbar neben dem Leuchtkreuz sternt es auf. Ein phantastisches Feuerwerk zwingt das Flugzeug zum Abdrehen und verfolgt es noch am Himmel.

Deutschlands Flakartillerie ist auf der Wacht. Die englischen Flieger können in diesem „Krieg der Zehntausend“, wie man den Kampf der nachts weit vorstoßenden Flugzeuge symbolisch genannt hat, ihre eigentliche Aufgabe nicht erfüllen. Sie stoßen auf eine so eiserne Gegenwehr, daß ihnen keine gezielten Bombenwürfe gelingen. Mit modernsten Hilfsmitteln ausgerüstet, kann die Flakartillerie den Gegner auch in tiefschwarzer Nacht fassen, wobei als erstes Hilfsmittel

zur Ortung des Flugzeuges allein der Schall zur Verfügung steht. Die langjährigen Versuche, den Schall zu bezwingen und für sich nutzbar zu machen, sind eine Wissenschaft für sich. Noch vor knapp zehn Jahren wollten auf den Hochschulen und Universitäten weder Lehrende noch Lernende davon etwas wissen, weil die Akustik praktisch als abgeschlossen galt und offenbar nichts Neues mehr zu bieten hatte. Bis durch die Verbindung mit der Elektrizität die Elektroakustik erschlossen wurde und zu Fortschritten und Entdeckungen führte, die noch heute als Grundlage eines neuen und fruchtbaren Arbeitsgebietes betrachtet werden können.

Die Menschen sind seitdem schlauer geworden. Heute glaubt der jüngste Pimpf und so mancher Luftschutzwart, allein schon aus dem Geräusch eines Flugzeuges dessen genauen Typ erkennen zu können. Ist das tatsächlich möglich? Fraglos gibt es gewisse Unterschiede der Flugzeuggeräusche; sie sind jedoch gehörmäßig kaum zu erfassen und setzen außerdem Erfahrungen voraus, die selbst dem kundigen Flakartillerieoffizier gelegentlich noch Schwierigkeiten bereiten können. Vor allem gibt es keinen grundsätzlichen Unterschied des Flugzeuggeräusches zwischen deutschen, englischen und amerikanischen Maschinen. Die ersten Untersuchungen über Flugzeuggeräusche liegen schon einige Jahre zurück und wurden zu jener Zeit durchgeführt, da man vergeblich nach einem brauchbaren Verfahren suchte, sie zu unterdrücken. Als Ursache sind drei Faktoren zu nennen: Erstens das Motorgeräusch, zweitens der Propellerlärm und drittens das Klängen der die Luft durchschneidenden Flugzeugzelle. Der von dem Motor erzeugte Ton ist in seiner grundsätzlichen Art davon abhängig, ob es sich um einen Zweitakter oder um einen Viertakter handelt. Auch die Zylinderzahl und die Drehzahl der Motorwelle je Minute beeinflussen das Geräusch des Grundtones, der sich verhältnismäßig einfach berechnen läßt. Er ist außer von der Drehzahl der Motorwelle und von der Zylinderzahl noch davon abhängig, ob es sich um einen Zweitakter oder um einen Viertakter handelt. Neben der sich daraus ergebenden Grundfrequenz treten stets auch Oberschwingungen und eine ganze Anzahl von Geräuschen auf, die durch den inneren Aufbau des Motors bedingt sind. Untersuchungen haben bei fehlenden Auspuffrohren zwei Frequenzbereiche ergeben, die zwischen 50 und 500 sowie zwischen 3000 und 9000 Schwingungen in der Sekunde — von dem Physiker „Hertz“ genannt — liegen.

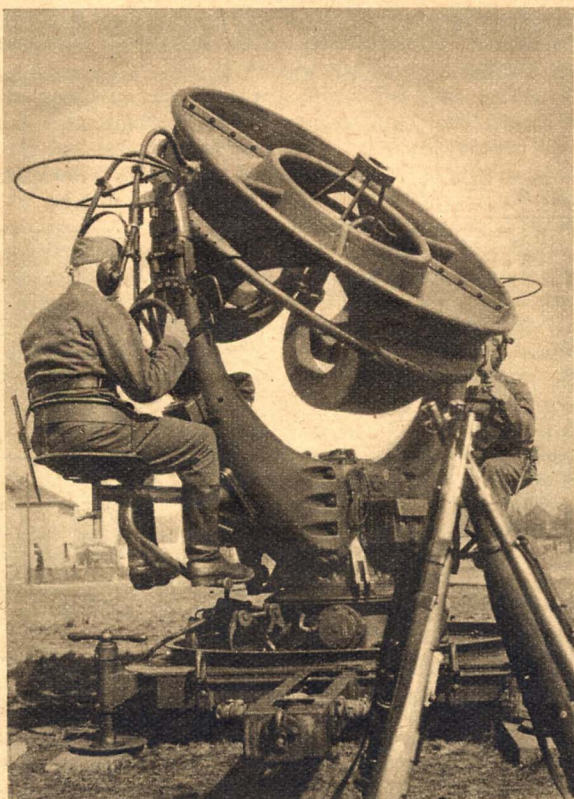
Der Flugzeugschall wird im Idealfall vom Erzeugungsort aus stets in Form von Kugelwellen nach allen Seiten gleichmäßig ausgestrahlt. Die Lautstärke nimmt dabei nach und nach ab, während Tonhöhe und Tonzusammensetzung praktisch unverändert bleiben

Auch die Schwingungszahl der Luftschraube läßt sich berechnen, wenn man die Luftschaubendrehzahl in der Minute mit der Anzahl der Schraubenflügel multipliziert und durch 60 dividiert. Zu dieser Grundfrequenz treten ebenfalls Oberschwingungen und Nebengeräusche, die in der Hauptsache zwischen 1000 und 3000 Hertz liegen. Man hat zur genaueren Untersuchung dieser das Motorengeräusch meist überdeckenden Luftschaubengeräusche die verschiedenen Schwingungszahlen in ihrer Lautstärke isoliert und dadurch ein Bild des sogenannten Schallspektrums erhalten. Überträgt man dieses auf das 84 Töne umfassende Klavier, so ergibt sich die eigenartige Tatsache, daß das Propellergeräusch von der bei 64,7 Hertz beginnenden Großen Oktave bis zum Beginn der Viergestrichenen Oktave bei etwa 3000 Hertz, also bis zu recht hohen Tönen reicht. Wenn trotzdem Flugzeuggeräusche stets tief klingen, so hängt das damit zusammen, daß der Grundton bei steigender Drehzahl immer stärker in Erscheinung tritt und bei Höchstdrehzahl im allgemeinen den hochfrequenten Teil des Schallspektrums übertönt. Diese Erscheinung wird noch verstärkt durch die Eigenschaft der Luft, höhere Frequenzen leichter zu verschlucken als tiefe.

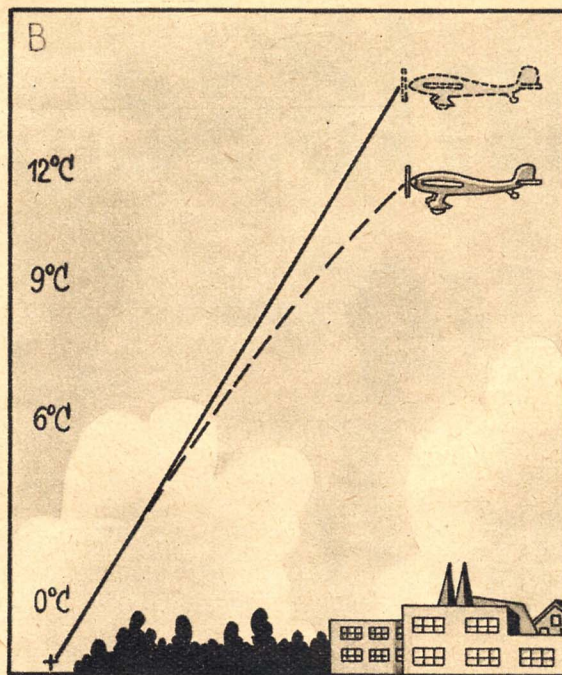
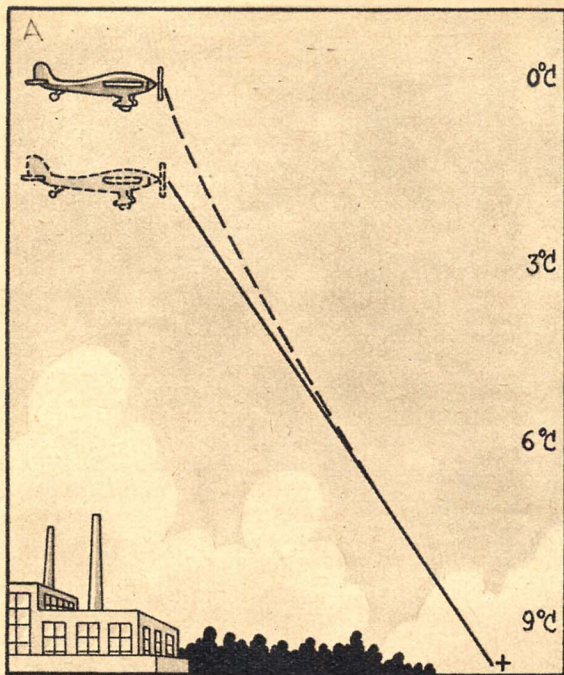
Aus den verschiedenen Tönen, Klängen und Geräuschen des Motors, des Propellers und der die Luft durchschneidenden Flugzeugteile entsteht das Gesamt-Flugzeuggeräusch, das jedoch von verschiedenen Standpunkten aus verschieden empfunden werden kann. Typisch sind bei mehrmotorigen Flugzeugen die durch geringe Abweichungen der Propellergeräusche entstehenden „Schwebungen“, gegen die das menschliche Ohr außerordentlich empfindlich ist, so daß sie bei allen Horchverfahren eine wesentliche Rolle spielen.

Obwohl sich jeder Schall physikalisch von dem Entstehungspunkt aus kugelförmig nach allen Seiten mit gleichbleibender Geschwindigkeit fortpflanzen soll, sieht die Wirklichkeit doch wesentlich anders aus als dieser lehrsatzmäßige Idealfall. Wenn Clausewitz erklärt: „Im Krieg ist alles einfach, aber das Einfache ist schwer“, so kann man diesen Satz mit ruhigem Gewissen auf die Akustik übertragen und abwandeln in „In der Akustik ist alles einfach, aber das Einfache ist schwer!“ Denn es gibt eine ganze Reihe von Faktoren, die den Weg des Flugzeugschalls beeinflussen.

Wenn man mit Kimme und Korn auf das Zentrum zielt, dann bilden diese drei Punkte zusammen unbedingt eine gerade Linie. Wenn die Flakartillerie aber mit



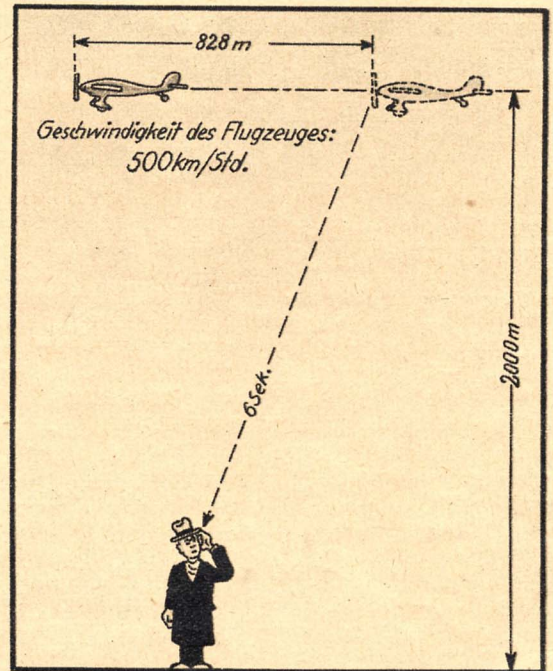
Das Ohr der Flakartillerie. Mit gespanntester Aufmerksamkeit sitzen die Männer am Horchgerät, um aus dem Motorengeräusch feindlicher Flieger Richtung, Fluggeschwindigkeit und Höhe der Maschinen „abzulesen“. Das Bild zeigt einen sogenannten Ring-Richtungshörer



A. Temperatur der Atmosphäre und Windrichtung beeinflussen den Weg des Schalles vom Flugzeug bis zum Hörer. Wenn die Temperatur mit der Höhe abnimmt, der Wind mit der Höhe zunimmt und für den Hörer von hinten kommt, oder wenn der Wind mit der Höhe abnimmt und für den Hörer von vorne kommt, ist das Flugzeug in Wirklichkeit höher, als der gehörte Peilstrahl anzeigt

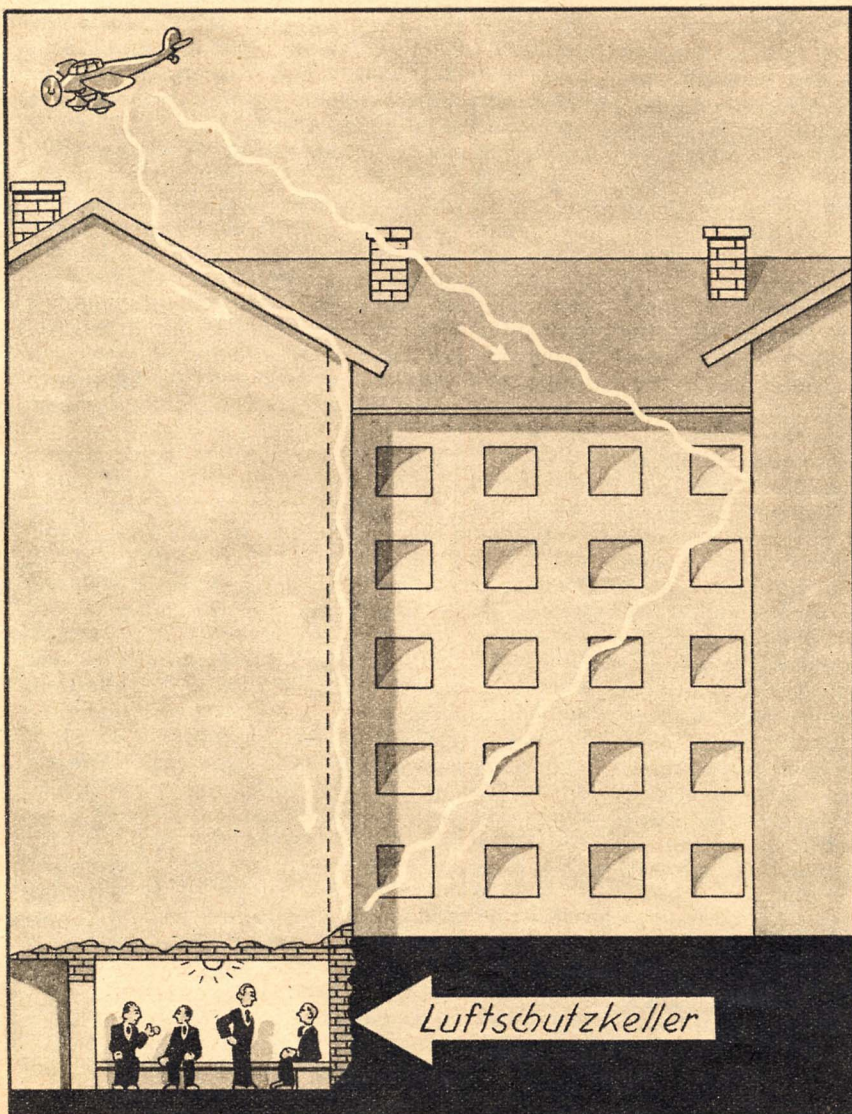
B. Das Flugzeug ist in Wirklichkeit tiefer, als der gehörte Peilstrahl (ausgezogene Linie) anzeigt, wenn die Temperatur mit der Höhe zunimmt (vgl. die links angegebenen Wärmegrade), der Wind mit der Höhe zunimmt und für den Hörer von vorn kommt oder wenn der Wind mit der Höhe abnimmt und für den Hörer von hinten kommt. Alle diese Einflüsse müssen bei der Peilung mit Hörgeräten berücksichtigt werden

Der Schallverzug ist dafür verantwortlich, daß man ein Flugzeug stets an anderer Stelle hört, als es in Wirklichkeit ist. Wenn das Flugzeug in 2000 m Höhe mit einer Geschwindigkeit von 500 km in der Stunde fliegt, dann ist es um 828 m in den sechs Sekunden vorwärts gejagt, die der Schall braucht, um aus 2000 m Höhe das Ohr des Beobachters zu erreichen



ihren sinnreich erdachten Hörgeräten ein in größerer Höhe fliegendes Flugzeug anpeilt, dann ist der Schall auf dem Wege vom Flugzeug bis zum Hörer bereits mehrfach von der Geraden abgelenkt worden, so daß der Peilwinkel meist falsch ist. Das weiß die Flakartillerie sehr genau. Sie berücksichtigt darum alle Faktoren so umfassend, daß nur noch geringe Abweichungen von dem gesuchten Ziel vorkommen können. Einige wenige Punkte seien hier angeführt. Nimmt die Temperatur der Luft mit der Höhe ab, so zeigt das Hörgerät den Standpunkt des Flugzeuges tiefer an, als es in Wirklichkeit ist. Ein ähnlicher Effekt tritt ein, wenn der Wind mit der Höhe zunimmt und für den Hörer von hinten kommt oder wenn der Wind mit der Höhe abnimmt und für den Hörer von vorn kommt. Kehrt man diese Verhältnisse um, so ist das Flugzeug stets tiefer, als die Messung ergibt. In Wirklichkeit sind natürlich die Beeinflussungen niemals so ideal, wie hier angegeben wurde. Es kann durchaus möglich sein, daß die Temperatur nach oben zunächst abnimmt, um dann wieder zuzunehmen, so daß eine Art Kompensation

eintritt. Alle diese Verhältnisse werden in den neuzeitlichen Abhörgeräten automatisch berücksichtigt und durch besondere Maschinen rechnerisch in einem Tempo ausgewertet, das eine möglichst zuverlässige Erfassung des Zieles gestattet. Bei der großen Geschwindigkeit, mit der die Flugzeuge die Luft durchjagen, tritt noch ein weiterer Punkt erschwerend in Erscheinung: der Schallverzug. Jeder wird irgendwann und irgendwo schon einmal aus größerer Entfernung einen Holzfäller oder einen Zimmermann bei der Arbeit beobachtet haben. Man „hört“ Beil oder Hammer dabei stets an anderer Stelle, als man sie in Wirklichkeit sieht, da infolge der wesentlich geringeren Schallgeschwindigkeit gegenüber der Lichtgeschwindigkeit der Ton mit starker Verzögerung auf unser Ohr trifft. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei den Flugzeuggeräuschen. Nimmt man an, daß das Flugzeug in 2000 m Höhe mit einer Geschwindigkeit von 500 km in der Stunde durch den Luftraum dahinjagt, so braucht der Schall bei einer Fortpflanzungsgeschwindigkeit von rund 333 m in der Sekunde von der



Schallquelle bis zum Hörer nicht weniger als sechs Sekunden. In diesen sechs Sekunden ist das Flugzeug aber bereits mehr als 800 m weitergefliegen. Würde zu dieser Zeit also ein Flakartilleriegeschoss im erhörten Ziel zerplatzen, so würde es bereits 800 m hinter dem Flugzeug liegen und den Feind nicht mehr erreichen. Die Wirklichkeit sieht aber noch ungünstiger aus. Denn nach der Erhörung des Zieles muß zunächst die rechnerische Auswertung erfolgen, müssen die Geschütze eingestellt und die Zünder reguliert werden sowie die Geschosse den Weg bis zur Flughöhe zurückgelegt haben. Wenn das alles auch heute so schnell vor sich geht, daß nur wenige Sekunden dafür aufzuwenden sind, so müssen diese wenigen Sekunden doch unbedingt berücksichtigt werden. Auch das geschieht automatisch in den Schallverzugsrechnern, die nach komplizierten Verfahren arbeiten und heute mit einer kaum noch zu übertreffenden Genauigkeit entwickelt sind. Voraussetzung für die einwandfreie Arbeitsweise aller Schallverzugsrechner ist allerdings die Gültigkeit der sogenannten Flakartilleriehypothese, nach der angenommen wird, daß während einer gewissen Zeit Zielgeschwindigkeit und Flughöhe unverändert sind und daß außerdem der Zielweg geradlinig verläuft. Es sind also allerlei Schwierigkeiten zu überwinden, wenn die Flakartillerie ein so kleines Ziel, wie es das Flugzeug im Luftraum darstellt, nachts finden und treffen soll. Wenn die Öffentlichkeit oft besser über den Weg feindlicher Flugzeuge unterrichtet zu sein glaubt als die Flakartillerie, so sind auch dafür physikalische Geheimnisse des Flugzeugschalles verantwortlich. Abgesehen davon, daß die tiefen Töne des Flugzeuggeräusches wesentlich weiter getragen werden als die hohen und damit eine Flughöhe vortäuschen, die in Wirklichkeit gar nicht vorhanden ist, werden diese tiefen Töne von den Dachsparren und dem Mauerwerk der Häuser auch besonders leicht in Körperschall umgesetzt. Die Schallwellen laufen dann in den Hausmauern vom Boden bis in den Keller, wo sie bei den in dem Luftschutzraum wartenden Bewohnern den Eindruck erwecken, daß das Flugzeug über ihrem Haus sein muß. „Der Tommy ist unmittelbar über uns hinweggefliegen!“ heißt es dann am nächsten Tag. „Und die Flakartillerie hat nicht mal geschossen!“ lautet eine überschlaue Bemerkung. Daß der Schall oft wie ein Echo zurückgeworfen wird und auch, sich in den engen Höfen der Hochhäuser verfangend, dadurch in einer Weise in den Luftschutzkeller geleitet wird, die das Feindflugzeug an einer Stelle vortäuscht, wo es gar nicht ist, haben diese Hausbewohner eben noch niemals gehört. Der Schall hat schon seine Geheimnisse, man muß sie nur kennen.

In bebauten Gegenden wird der Schall in seiner Laufrichtung mehrfach gebrochen, bevor er in das Ohr des Hörers gelangt. Zum Teil findet sogar eine Umwandlung des Luftschalls in Körperschall statt, der in den Dachsparren und Wänden der Häuser fortgeleitet wird. Da der Hörer stets glaubt, daß der Schallerzeuger in der Richtung sein muß, aus der der Schall in sein Ohr gelangt, wird er fast immer getäuscht. So haben Stadtbewohner, die sich während eines feindlichen Flugzeugangriffs im Luftschutzkeller befinden, oft den Eindruck, daß der Feind „unmittelbar über dem eigenen Haus“ vorübergefliegen sei, obwohl er in Wirklichkeit viele Kilometer davon entfernt gewesen sein kann. Zeichn. Ciesielski. Aufn. Scherl



Max Schmeling

in REIH und GLIED

Ein großer Sportsmann
wird
Fallschirmjäger

Der große Sportsmann Max Schmeling, „unser Maxe“, wie ihn die deutschen Jungens nennen, hat sich freiwillig zu den Fallschirmjägern gemeldet und wartet nun nach gründlicher Ausbildung auf seinen Einsatz. Mut und Zähigkeit, straffe Zucht des Körpers und des Geistes und ein unnachgiebiger Wille haben ihn vom Beginn seiner sportlichen Laufbahn an ausgezeichnet. Und der gute Sportsmann hat sich auch als guter Soldat erwiesen. Max Schmeling ist begeistert bei der Sache, und alle, die ihn kennen, rühmen ihn als einen vorbildlichen, hilfsbereiten Kameraden. Ohne ein Wort zu verlieren, stellt er sich mit aller Kraft und Entschlossenheit für neue Aufgaben zur Verfügung, die den ganzen Mann erfordern. Er ist von Natur ein kämpferischer Mensch. So ist es für ihn selbstverständlich, daß er im Existenzkampf Großdeutschlands mit in vorderster Linie steht. Fragt man Max Schmeling nach seiner Ausbildung als Fallschirmjäger, so antwortet er, daß es auch hier lediglich darauf ankommt, beim ersten Sprung „den inneren Schweinehund“ zu überwinden. „Hat man das einmal hinter sich, so ist der Absprung mit dem Fallschirm ein schöner Sport, der nur etwas Mut und gute Nerven erfordert. Mir macht es genau so viel Spaß wie das Boxen.“ — Als Sportsmann hat Max Schmeling bewiesen, daß er, im wahrsten Sinne des Wortes, hart zuschlagen kann. Er wird auch in der Stunde des entscheidenden Kampfes bereit sein

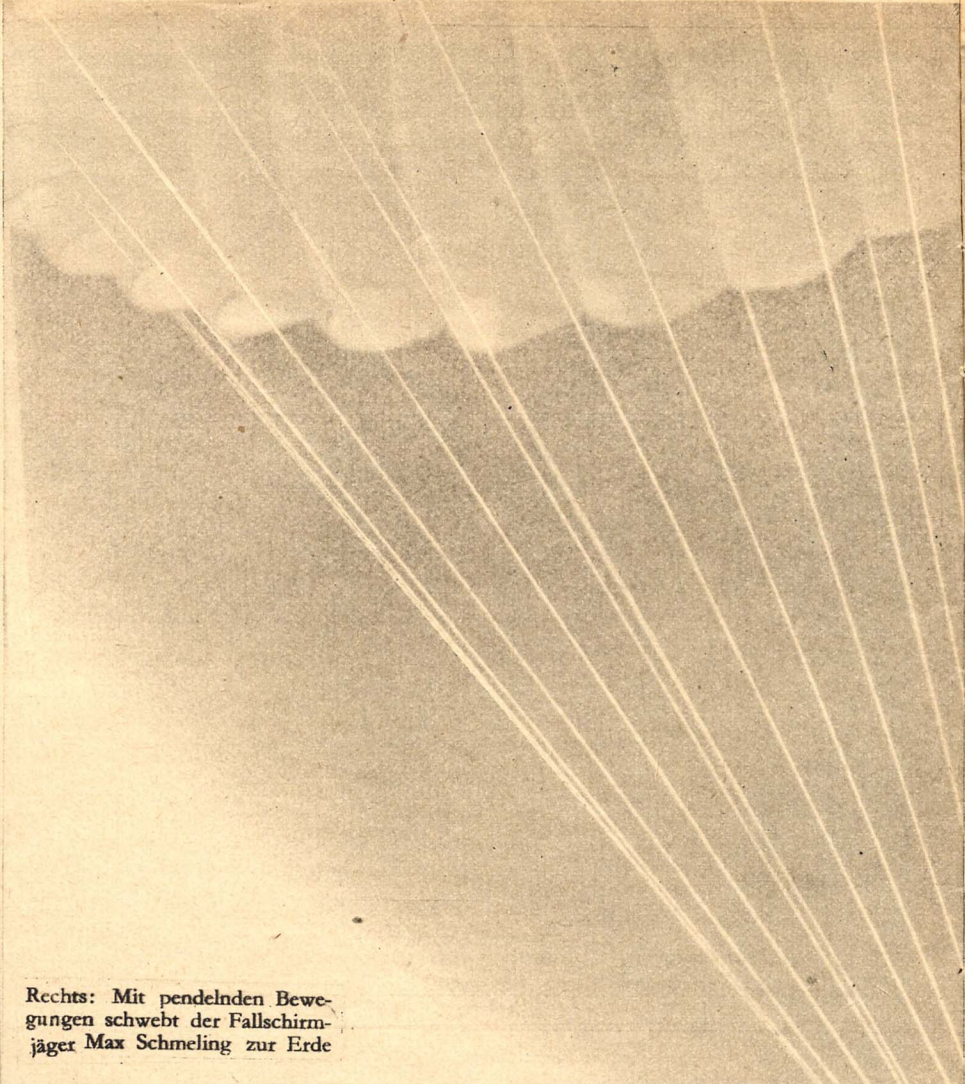
Fallschirmjäger angetreten! Max Schmeling in Reih und Glied; er überragt seine Kameraden noch um Haupteslänge. — Unten: Fertigmachen zum Start! Max Schmeling hilft einem Kameraden beim Anlegen des Fallschirms



Frühmorgens marschieren die Fallschirmjäger zur Übung. Das Transportflugzeug steht startbereit



Ruhig trifft Max Schmeling die letzten Vorbereitungen ... Dann (Bild unten) besteigt er, den treuen Fallschirm auf dem Rücken, das Flugzeug, das ihn und seine Kameraden an den Absetzplatz bringen wird



Rechts: Mit pendelnden Bewegungen schwebt der Fallschirmjäger Max Schmeling zur Erde



Vor dem Absprung! Gebückt, energiegeladen, den Blick geradeaus auf den Gegner gerichtet, so haben wir „unseren Maxe“ einst im Boxing gesehen. Jetzt gilt es einen anderen, größeren Einsatz



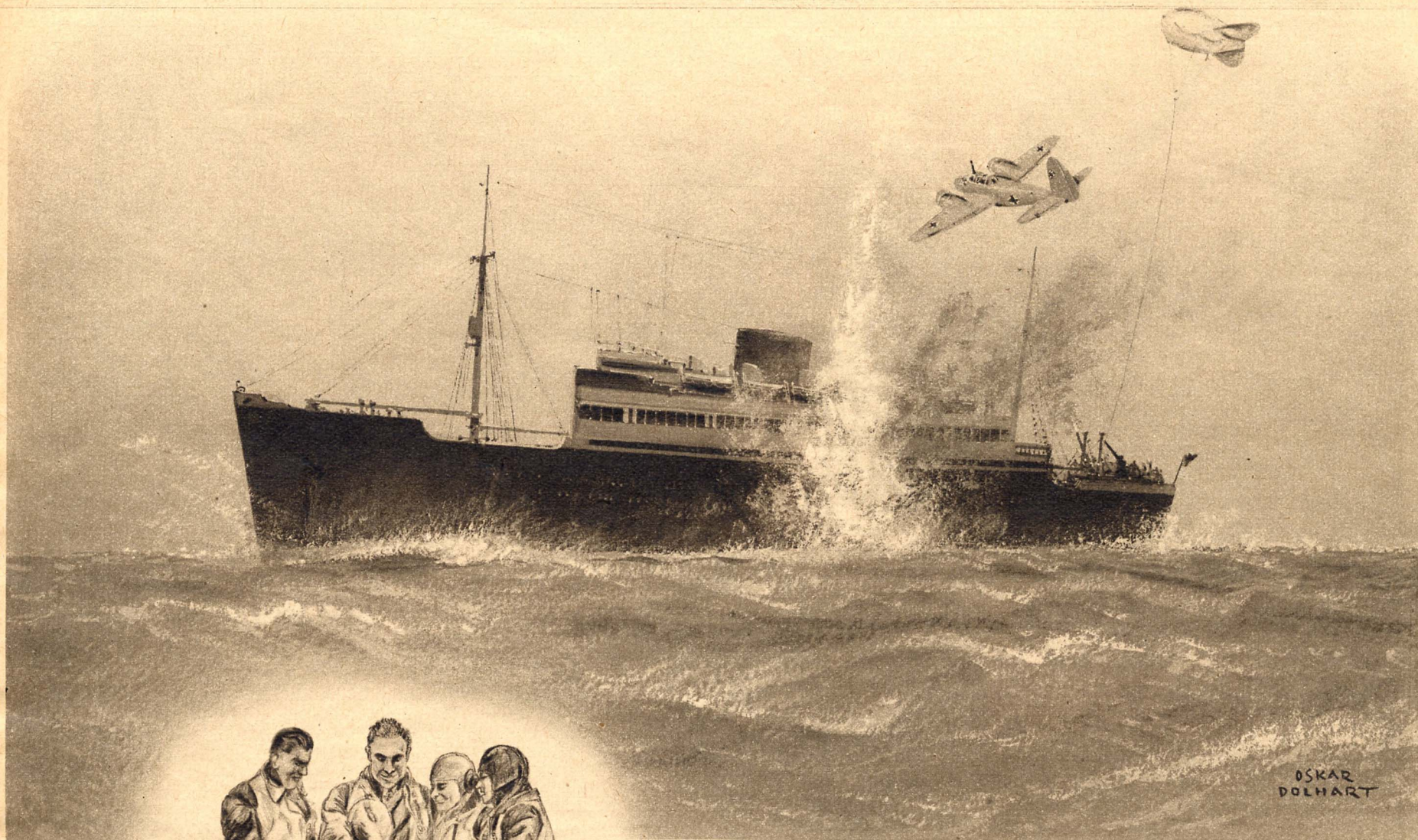
Während des Anflugs zum Übungssprung sitzt Max Schmeling inmitten seiner Kameraden. Voll Spannung sind sie alle auf diese erste praktische Bewährung in ihrer Ausbildungszeit eingestellt

Der große Augenblick! Max Schmeling „steigt aus“. Gleich wird sich der Fallschirm öffnen



Aufnahmen Bruno Waske (10)

Rechts: Kameradschaft nach dem Sprung. Einer hilft dem anderen beim Einrollen des Schirmes



DIE „SCHIFFS-EXPERTEN“ DES ADLER-GESCHWADERS

Aquarelle u. Zeichnung Oskar Dolhart

Ich stehe mit meiner Besatzung auf dem Gefechtsstand. Wir warten auf die Meldung eines unser alten „Experten“, des Flugzeugkommandanten Feldwebel E. aus meiner Kette, der bereits an der Ostküste herumkriecht. Die ersten Wettermeldungen treffen ein. Es scheint für einen Angriff „bestens“ geeignet zu sein. Ich entschieße mich, sofort zu starten. Unsere gute Ju 88 steht bereits vollbeladen und abgebremst am Rollfeld. Diesmal fliegt als Bordschütze mein erster Wart, Uffz. B., mit. Mein alter Bordschütze, Feldwebel K., liegt noch verwundet im Lazarett nach einer Landung mit einem Motor bei der Rückkehr vom Nachtangriff auf London.

„Maschine klar.“

Wir rollen zum Start. Das Wetter ist noch schlechter geworden. Wir haben OBI am Platz. Der Kirchturm in der Nähe des Flugplatzes verschwimmt in den tief liegenden Regenwolken und im Dunst. Der Startposten hebt die Flagge. „Start frei!“ Ein Blick auf die Instrumente: „Uhren auf 12.00 Uhr. Landeklappe 25°. Förderpumpen „Ein“. Dann schiebe ich voll die Pulle rein. Nach wenigen Sekunden ist der Flugplatz außer Sicht. Wir verschwinden in den Wolken. Ein Blick auf die Borduhr: 12.31 Uhr. Wir haben den 13. Februar 1941. Ausgerechnet den dreizehnten! Der Anflug in das Zielgebiet ist reiner Blindflug. M. sitzt am Peilgerät und koppelt mit. Wir haben die Heizungs- und Enteisungsanlagen angestellt. Ich fliege mit Kurssteuerung. Ab und zu bekommen wir sekundenlang Erdsicht. Die holländische Landschaft huscht unter uns vorbei. An der Küste wird noch einmal Erdorientierung aufgenommen. Dann geht es hinaus auf die Nordsee.

Sie ist uns im Verlauf des Krieges vertraut geworden, und wir, die alten „Experten“ des Adlergeschwaders, die wir nach Scapa Flow, in den Firth of Forth, zu den Shetlands und nach Narvik geflogen sind, wir lieben unsere Nordsee. Sie hat den Ruhm des Adlergeschwaders begründet. Und nun „schippern“ wir wieder über der Nordsee gegen England. Nach Gehör abgestimmt brummen die Motoren gleichmäßig ihr Lied. Die Scheiben sind leicht vereist. Regen- und Schneeschauer schlagen gegen die Kanzel. Die Sicht ist gleich Null.

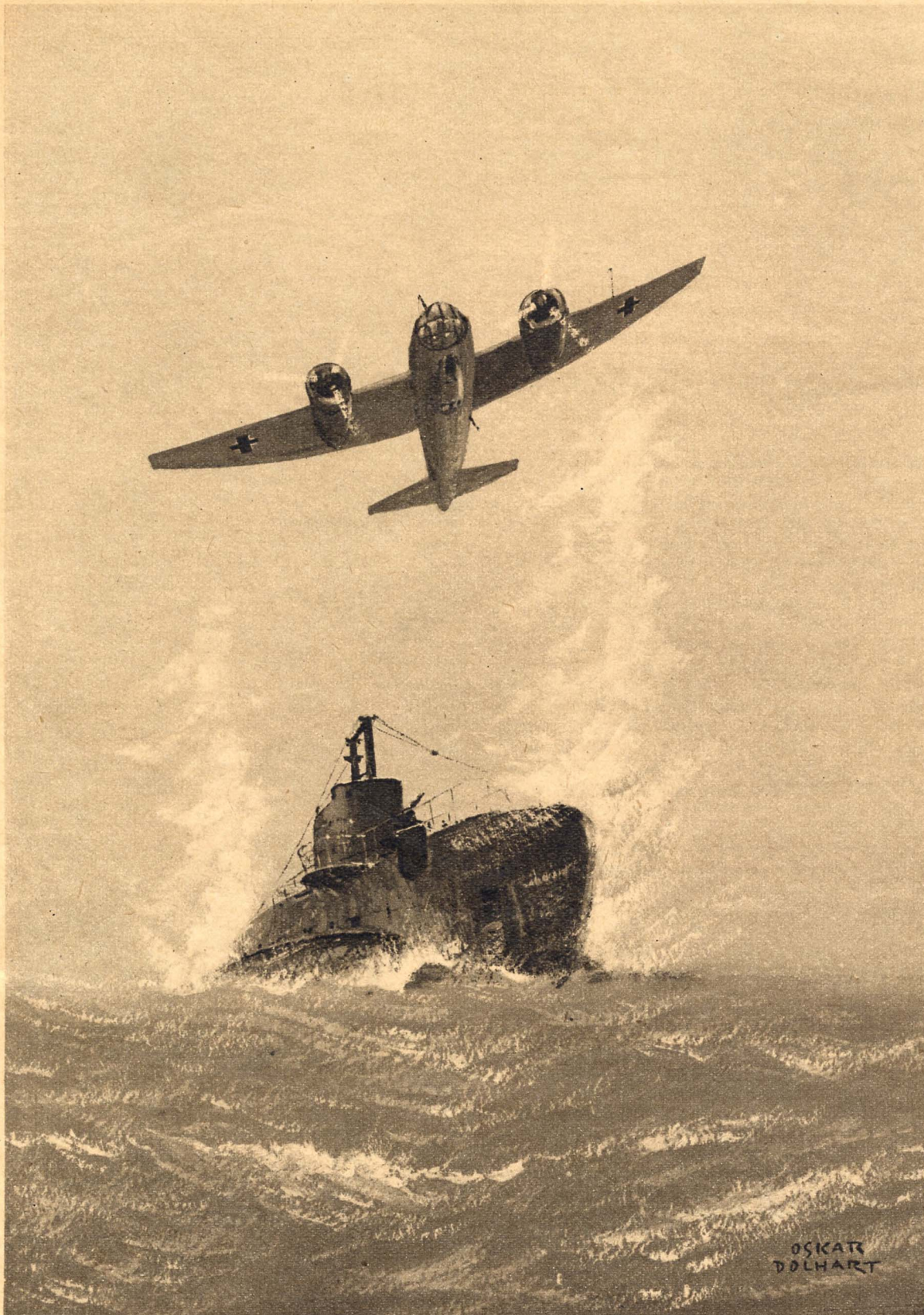
Der Zeiger des Variometers, des Gerätes, das „Fallen“ und „Steigen“ in Metersekunden anzeigt, der im Sturzangriff schon oft bis zum Anschlag anlag, liegt ruhig auf Null Meter. — Wir schalten unsere Bombenziel- und Abwurfgeräte ein. Vor mir leuchtet das rote Kontrolllämpchen auf: Alles klar zum Angriff!

In wenigen Minuten müssen wir an der englischen Küste sein. Jeden Augenblick kann ein Schiff auftauchen. Angestrengt suchen vier Augenpaare. Plötzlich huscht Land unter uns vorbei. Wir haben England erreicht. Bei Orfordness können wir unseren genauen Standort bestimmen. Von diesem Ablaufpunkt wird neuer Kurs auf den gemeldeten Geleitzug, über den inzwischen durch Funk eine neue Standortmeldung eingetroffen ist, abgesetzt. M. liegt vorn in der Kanzel und B. hinter ihm in der Wanne. Es ist „übelstes“ Wetter geworden, — aber wir müssen den Geleitzug finden. Und das Glück ist uns wieder einmal hold. Ich habe das Seitenfenster in der Kanzel geöffnet, um noch besser sehen zu können. Der Daumen liegt auf den Bombenknopf. — Wir suchen, suchen, suchen. — Und dann haben wir ihn gefunden! — Plötzlich back-

Oberleutnant Werner Baumbach, mit 240 000 Tonnen versenkten Kriegs- und Handelsschiffsraums der erfolgreichste Sturzkampfflieger des „Adler“-Geschwaders, hat dem „Adler“ den nachstehenden Gefechtsbericht über die Großtat vom 13. Februar 1941 bei Harwich zur Verfügung gestellt

bord vor mir ein großer dunkler Schatten, der sich in zwei graue Umriss auflöst. Wir sind in einem dicken Regenschauer. Ich gehe auf Angriffsposition. Die Augen liegen am Visier. Hell leuchtet das Fadenkreuz im Revi (Reflexvisier). Mit hoher Fahrt stoßen wir auf das Ziel. — Das Adlergeschwader im Angriff! Es geht auf Biegen und Brechen. Der erste Pott liegt querschiffs vor mir. Nur ein Gedanke, ein Wille beherrscht uns alle: Wir müssen ihn treffen. Eiserne Ruhe. Die Sekunden des Angriffs werden zu Ewigkeiten. Im Tiefflug sind wir heran. Ich erkenne: ein großer Tanker. Eine schwere See schlägt über das Vorschiff. Ich habe mein Ziel erfaßt. Jetzt: Bombenwurf. Der linke Daumen hat sich nur unmerklich bewegt, einen leichten Druck auf den Bombenknopf ausgeübt: Volltreffer mit einer schweren Bombe auf dem Achterschiff! — Der Angriff kam zu überraschend. Die Abwehr kommt nicht mehr zu Schuß. — Eine gewaltige Explosion erdröhnt. In wenigen Augenblicken ist der Tanker über den Achtersteven abgesackt. Wir haben keine Zeit mehr für ihn, sind schon im zweiten Anflug.

Nun geht es ran an den größten Pott des Geleitzuges. Die Leuchtspur der Abwehrfahrzeuge pfeift uns um die Ohren. Schießt nur! Wir greifen an! Ein großer Überseedampfer mit „Hotelaufbauten“. — Wie ein großes Ungeheuer wächst der Pott auf uns zu. Er ist erstaunlich groß. Noch sind wir tiefer als das Schiff. Ich sehe die hohe Bordwand vor mir ... Angriff! Nach Bruchteilen von Sekunden ist es soweit. Da — auf dem Heck ist ein Sperrballon hochgelassen, 70 bis 80 m hoch. Er kann uns nicht abhalten. Bombenwurf: Volltreffer Bordwand. — Ich erkenne



auf Deck zwei Geschütztürme. Wir haben es mit einem Hilfskreuzer von mindestens 10- bis 12 000 t zu tun. Ein großer Feuerschein und eine Kessel-explosion sind die unmittelbare Wirkung unseres Angriffs.

Wir haben noch eine Menge Bomben auf Lager.

Im Abflug können wir gerade noch einem Zerstörer ausweichen, der uns sehr empfindlich mit MG und leichter Flak beharkt.

Im Abdrehen kommen wir völlig überraschend über ein U-Boot hinweg. Schon ist es überflogen. Es ging so schnell, daß ich nicht mehr zum Wurf komme. — Aber wir müssen es fassen. — Kurve. Nichts ist mehr zu sehen. Wo ist das verdamnte U-Boot? Regen, Wolkenfetzen, Schaumkronen. Die Nordsee scheint heute von Grund auf aufgewühlt. Verbissen suchen wir. Es kann nicht getaucht sein, weil die Wassertiefen hier in Küstennähe nicht ausreichen. Zwischen zwei Zerstörern, die Jagd auf uns machen, krebsen wir herum. Da — ein Turm. Das Boot! Aus geringster Höhe greifen wir an. Das U-Boot rollt in der schweren See. Die Wellen schlagen über Deck. Ich will ganz sicher gehen. Ich werfe meine Bomben so, dass unsere Bombenreihe, mit kürzestem Abstand geworfen, diagonal über dem Boot liegt. — Zwei große Ölflecke

sind die sichtbare Wirkung. Wir fliegen zurück. Jetzt kommt allmählich die Entspannung. B. verteilt die Sonderversorgung. Mein Bordfunker, Feldwebel T., mit dem ich schon in Polen zusammen flog, sorgt für „schräge“ Musik.

Wir fühlen, wie eng eine Besatzung, die seit Jahren zusammenfliegt, eine Kampfgemeinschaft geworden ist. Der Erfolg des Kommandanten ist der Erfolg der ganzen Besatzung. Jeder hat seinen Anteil daran: der Bordschütze, der mit dem MG in der Wanne auf der Lauer liegt, genau so wie der Kommandant, der die Verantwortung für seine Besatzung trägt. Es werden bei uns nicht viel Worte gemacht. Wir haben in diesem Krieg gelernt, hart zu werden und auch Opfer zu bringen. Aus Jungen sind Männer geworden, die vom Krieg gezeichnet sind. Wir werden nie wieder davon loskommen, vom Erlebnis dieses größten Krieges. Und doch haben wir das Lachen nicht verlernt. So ist der Rückflug nach dem Angriff eines der schönsten Erlebnisse. Bald hat uns die Bodenfunkstelle wieder an der Strippe. Wir geben durch: „Landen in fünf Minuten.“ Gleichzeitig mit einer anderen Besatzung, die nördlich im Humber angegriffen hat, schweben wir ein. Auf dem Gefechtsstand erwartet uns bereits der Kommandeur. Wir machen unsere Gefechtsmeldung.

Wie sie das RITTERKREUZ erwarben!



Major Frhr. v. Maltzahn



Hauptmann Kühl



Hauptmann Plewig



Hauptmann Schlichting



Oberleutnant Jope

Major Frhr. von Maltzahn, Kommandeur eines Jagdgeschwaders, hat 13 Luftsiege errungen und damit bewiesen, daß er als Kommandeur nicht nur den taktischen Einsatz seines Verbandes erfolgreich leitet, sondern zugleich auch als Jagdflieger das Vorbild eines Flugzeugführers ist. Das von ihm geführte Jagdgeschwader hat seit Kriegsbeginn 510 Flugzeuge und 115 Sperrballone abgeschossen. — Hauptmann Kühl, Staffelführer in einem Kampfgeschwader, nahm mit seiner Staffel an der bewaffneten Aufklärung im Raume Dombaa, Andalsnes und Namsos erfolgreich teil. Im Tiefflug gelang es ihm, die bei Rotterdam im schwersten Kampf liegenden Fallschirmjäger und Luftlandtruppen rechtzeitig mit Munition zu versorgen. Gegen die französische Luftwaffe führte die Staffel Kühl zahlreiche Einsätze auf Flugplätze durch, während sie im Kampfe gegen die britische Insel durch Verminung englischer Gewässer unmittelbar unter Land erfolgreich beitrug. — Hauptmann Plewig, Kommandeur einer Stuka-Gruppe, hat an der Westfront seine Gruppe zu entscheidenden Erfolgen geführt. Diese hat sich besonders durch ihre wagemutigen Einsätze auf Antwerpen, die Maginot-Linie bei Sedan und bei den Angriffen auf Boulogne, Calais und Dünkirchen ausgezeichnet. Hauptmann Plewig ist durch seine hohen fliegerischen und organisatorischen Fähigkeiten sowie durch sein unbändiges Draufgängertum stets seiner Gruppe ein Vorbild. — Hauptmann Schlichting, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, hat auf weit über 100 Feindflügen höchste Einsatzbereitschaft und Tapferkeit bewiesen. Er erkannte die hohe Bedeutung des Begleitschutzes, den der Jäger dem bombentragenden Kampfflieger zu gewähren hat. Mit klarem Blick und hohem fliegerischen Können entwickelte er die hierfür taktisch richtigen Formen und brachte sie unter uneigennützigstem Verzicht auf die in der freien Jagd sich ergebenden Abschußfolge in vorbildlicher Weise zur Anwendung. — Oberleutnant Jope hat sich in einem Kampfgeschwader im Einsatz gegen Polen, Frankreich und England als hervorragender Flugzeugführer ausgezeichnet. Seine bedeutendste Waffentat war der Angriff auf die 42 000 BRT große „Empress of Britain“.

Aufnahmen Scherl OKW (5)

HIMMELSSCHRIFT DES KRIEGES

Über die Entstehung der Kondensstreifen

Die seltsame Erscheinung, daß Flugzeuge, die in großer Höhe fliegen, einen Nebelstreif hinter sich herziehen, ähnlich wie wir ihn von den Himmelschreibern der Vorkriegszeit kennen, wird schon jeder beobachtet haben. Diese Erscheinung, an sich harmloser Natur, gewinnt im Kriege große Bedeutung dadurch, daß sie das Auffinden und Bekämpfen feindlicher Flugzeuge wesentlich erleichtert. Welche physikalischen Gesetze wirken sich hier aus? Es sei vorweggenommen, daß noch nicht alle Fragen der sogenannten Kondensstreifenbildung hinter hochfliegenden Flugzeugen wissenschaftlich geklärt sind. Insbesondere ist man sich noch nicht restlos klar, wie es möglich ist, daß diese von Flugzeugen erzeugten künstlichen Eisnebelstreifen sich mitunter zu natürlichen Wolkengebilden auswachsen, daß also auf künstlichem Wege ein meteorologischer Vorgang erzeugt wird.

Die Eisnebelbildung kann in zwei verschiedenen Fällen eintreten.

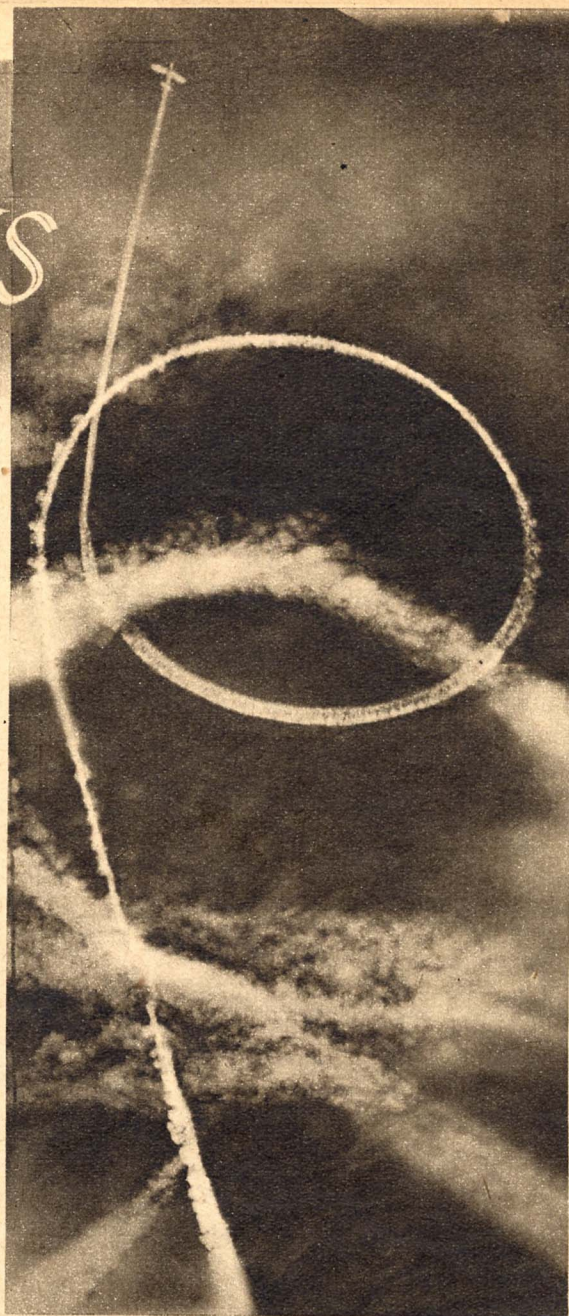
1. Die Brennstoffe unserer Flugmotoren bestehen im wesentlichen aus Kohlen- und Wasserstoff. Infolgedessen enthalten die Verbrennungsgase bestimmte Mengen Wasserdampf. Wenn dieser Wasserdampf bei bestimmten Temperaturen in ungesättigten, also trockenen Luftschichten ausgestoßen wird, kondensiert er und zeigt sich in Form eines von der Luftschraubenwirkung verwirbelten Nebelstreifens.

Fall 2 der Bildung von Nebelstreifen ist dadurch gekennzeichnet, daß in übersättigten, das heißt in stark wasserdampfhaltigen Luftschichten durch die in den Motorabgasen enthaltenen Teile eine Kernbildung veranlaßt wird, um die sich die in der Luft enthaltenen Wasserdampfteilchen kondensieren. Dieser zweite Fall ist dadurch besonders interessant, daß das Flugzeug, das eine feuchtigkeitsübersättigte Schicht durchfliegt, diese durch Zufuhr seiner Auspuffgaskerne zur Nebelbildung veranlaßt, die sich dann zu einem meteorologischen Vorgang auswächst, indem die künstliche Nebelbildung von sich aus zur reinen Wolkenbildung übergeht. Die Eisnebelbildung hinter Flugzeugen tritt ihrer

Häufigkeit nach in zwei Bereichen auf. Der erste liegt in etwa sechstausend Meter Höhe bei Temperaturen von weniger als minus 20 Grad, der zweite über achttausend Meter bei Temperaturen von minus 40 Grad Celsius. Oberhalb einer Höhe von elftausend Meter, also in der Stratosphäre, ist Eisbildung noch nicht beobachtet worden.

Die Frage, wie man diesen lästigen verräterischen Nebelstreifen vermeiden kann, beschäftigt natürlich die Wissenschaftler schon seit geraumer Zeit. Man kann die Kondensbildung etwas vermindern, indem man an Stelle des normalen Benzins das wasserstoffarme Benzol verwendet. Die Möglichkeit der Nebelbildung in der normalen Atmosphäre wird hierdurch um einen Kilometer höher gerückt. Man hat auch schon daran gedacht, dem Motorenabgas das Wasser zu entziehen, wie es bekanntlich die Zeppelinluftschiffe machten, um Ballast zu gewinnen. Hierzu wären aber umfangreiche Kühleranlagen notwendig, die sich beim Flugzeug von selbst verbieten. Vorläufig hat der Flieger, der hinter sich die lästige Nebelfahne beobachtet, nur die Möglichkeit, tiefer zu fliegen oder aber den Motor zu drosseln. Bei gedrosseltem Motor, das heißt bei geringerer Zufuhr von Wasserdampf oder Abgaskernen in die Atmosphäre, wird die Nebelfahne dünner und kürzer. Bei gleichzeitigem Drücken, also Erhöhen der Fluggeschwindigkeit, läßt sich die Nebelfahne ebenfalls verkleinern.

Daß die Nebelschweifbildung in gewissem Zusammenhang mit der berüchtigten Flugzeugvereisung steht, beweisen folgende Vorfälle: In etwa fünftausend Meter Höhe bildete sich über einer Regen- und Hagelwolke in einer vollkommen klaren Luftschicht sehr schnell dickes Eis an einem Flugzeug. Es muß sich hier um eine sehr stark mit Feuchtigkeit übersättigte Luftschicht gehandelt haben, in der das Flugzeug beim Durchstoßen die plötzliche Vereisung selber herbeiführte. Den Zusammenhang all dieser Fragen beweist noch überzeugender der nachstehende Fall: Beim Vorbeiflug zwischen zwei Wolkentürmen erzeugten die in der Mitte eines Verbandes fliegenden Flugzeuge regelrechte Schneewolken



Die Aufnahme zeigt einen Nebelstreifen hinter einem Flugzeug in verschiedenen Stadien. Teilweise deutet sich hier schon der Übergang zur natürlichen Wolkenbildung an
Aufn. Archiv Dtsch. Akad. d. Luftfahrt.

oder Eiswolkenfahnen. Drei Flugzeuge stürzten bei Passieren dieser Stelle ab. Zwischen den Wolkentürmen muß eine starke Frostübersättigung geherrscht haben, die durch die vorausfliegenden Flugzeuge verstärkt und zur Auslösung gebracht worden ist, so daß bei den letzten Flugzeugen eine schlagartige Vereisung einsetzte, die ihre Flugfähigkeit unterbrach.

Diese Aufnahme ist von der Erde aus in Kent im südlichen England gemacht worden. Sie zeigt die Spuren eines Luftkampfes zwischen deutschen und britischen Jagdfliegern



Dieses Bild wurde während eines Luftkampfes über London aufgenommen. In schöner Klarheit zeigt es die typische Form eines Kurvenkampfes
Aufn. Planet Ners (2)



Mit dem Kriegsverdienstkreuz 1. Klasse mit Schwertern ausgezeichnet



General der Flakartillerie Rüdel



General der Flakartillerie v. Schröder



General der Flieger v. Witzendorf



Generalleutnant Kastner-Kirdorf



Generalleutnant Bodenschatz



Generalleutnant Goßrau



Generalleutnant Doerstling



Ministerialdirektor i. RLM Fisch

STUKAS am Feind

Ein Tatsachenbericht von drei Fronten

Von Kriegsberichter Josef Grabler

II.

Wes Geistes Kind diese wackeren Infanteristen waren, das sahen die Flugzeugführer und Fliegerschützen der Staffel Peltz gleich nach dem Start der ersten Störche. Als erster startete der General, hinter sich einen Infanteristen, nach ihm stieg das ganze Geschwader der Langsamflugzeuge auf, jedes hatte außer dem Flugzeugführer einige Infanteristen mit Waffen und Munition an Bord. Plötzlich scheint einer der startenden Störche Schwierigkeiten zu haben, er hebt aber noch vom Boden ab, um gleich darauf zurückzuklatschen. Die Maschine brennt. Die Besatzung springt heraus. In diesem „Storch“ hatte ein Infanterist gesessen, der mit einem schweren MG belastet war. Dieser gute Mann, Schlesier seines Zeichens, geht mit einer Seelenruhe, das schwere MG auf dem Rücken, als sei nichts geschehen, auf den nächsten „Storch“ zu, der gerade am Start steht, öffnet die Tür, zieht ein junges Bürschchen, seinen Kameraden von der Infanterie, am Kragen aus der Maschine, setzt sich mit seinem MG hinein und rauscht ab.

Und das soll Krieg sein?

Die Staffel Peltz hatte das Storch-Unternehmen mit Bomben und MGs zu sichern und in erster Linie die Aufgabe, etwaige Flak und schwere Maschinenwaffen aus der Luft auszuschalten. Nicht lange nach dem Start sah Oberleutnant Peltz die gelandeten Störche auf einer Wiese neben einem Gut herumstehen. Weitere Störche, die von den schnelleren Stukas inzwischen überholt worden waren, landeten gerade. Peltz umkreiste in 50 m Höhe das Gut. Er sah, wie die Infanteristen unten aus den Störchen ausstiegen, wie sie aus dem Gut einen Tisch herausholten, dem — Peltz traute seinen Augen nicht — ein weißes Tisch-tuch folgte, und gleich darauf kamen Infanteristen aus dem Gutshaus mit einem nahrhaften Frühstück. Das alles war aus der geringen Höhe, in der Peltz flog, ganz deutlich zu erkennen. Das sollte nun der Krieg im Westen mit all seinen Schrecknissen sein? Im Kopfhörer meldeten sich empörte Rufe, die dem Oberleutnant Peltz bestätigten, daß seine Männer über diesen komischen Krieg genau so dachten wie er. Der Staffelpkapitän ging auf einige Höhe, um sich umzusehen. Auch in der weiteren Umgebung des Gutes war kein militärisches Ziel zu sehen, das auch nur einen MG-Schuß gelohnt hätte. Nur ein einsamer Nahaufklärer, eine Henschel Hs 126, wackelte freundlich als Gruß für die Stukamänner. Nun wußte der Oberleutnant Peltz aus den Erfahrungen des Polenfeldzugs, daß diese Nahaufklärer den Stukaleuten mehr als einmal lohnende Ziele gewiesen hatten. Sprechen konnte man nicht miteinander, denn der Aufklärer hatte eine andere Frequenz. Also schließt man sich dem Herrn Aufklärer ein wenig an. Der „fährt eine langsame Biege“, der Beobachter winkt. Aha, nun gibt es doch noch ein Ziel, und richtig bringt sie der freundliche Aufklärer zu einem Flugplatz. Eine Halle steht da, aber Flugzeuge sind nicht zu sehen. also schießt man ein wenig in die verschlossene Halle. Vielleicht kommt etwas heraus. Es kommt nichts heraus. Die Staffel fliegt nach Hause. Die Flugzeugführer und Bordfunker sind einfach fassungslos. Das ist ihnen noch nicht vorgekommen, daß sie von einem Feindflug ihre Bomben wieder mit nach Hause gebracht haben, und nur ein geringer Trost ist, daß es

den andern Staffeln der Gruppe Sigel genau so ergangen ist. Nachmittags startete die Staffel zum gleichen Unternehmen. Es war wieder nichts los. Kein militärisches Ziel zu sehen. Auf dem Rückweg sahen die Männer die ersten deutschen Fahrzeuge an der luxemburgisch-belgischen Grenze. Ein riesiger Heerwurm wälzte sich auf den Straßen nach Westen und Südwesten. Stellenweise marschierten vier Kolonnen nebeneinander. Den Stukamännern wurde schwül bei dem Anblick der Kameraden vom Heer da unten, wenn sie an Angriffe feindlicher Flieger dachten. Aber soweit sie beobachten konnten, geschah gar nichts. Es ist kaum zu glauben, läßt sich aber nicht bestreiten: Auch von diesem Einsatz kehrte die Staffel mit Bomben und Munition zurück. Der Bodenfeldwebel sagte empört: „Soll ich denn überhaupt noch Bomben bereitlegen!“ Die Männer vom Bodenpersonal sprachen schon gar nicht mehr mit den Besatzungen. So enttäuscht waren sie. Das war der zweite Einsatz des 10. Mai 1940, des Tages, an dem das deutsche Heer aus den Winterquartieren am Westwall aufgebrochen war, um die großen Schlachten in Flandern und Frankreich zu schlagen. Die armen Stukamänner aber legten sich ebenso enttäuscht aufs Stroh, wie ihre Männer es waren, die nicht einmal mehr mit ihnen sprechen wollten.

Bodenpersonal schwer enttäuscht

Am 11. Mai 1940 stand nach den Lageberichten die Spitze des Heeres schon tief in Belgien. Am Vormittag kam endlich ein Einsatzbefehl mit dem Angriffsziel. Bei einer Dorfgruppe war die Spitze auf Widerstand gestoßen, den die Stukaleute brechen sollten. Sie flogen ganz friedensmäßig in 2000 m Höhe hin und suchten den bösen Feind. Es war nichts zu sehen. Sie stießen hinunter und überflogen den fraglichen Ort in 10 m Höhe. Es war buchstäblich nichts zu sehen. Das Dorf war offensichtlich geräumt. Kein Mensch war auf den Straßen, nur auf den Feldern lief das Vieh herum. Auf eigene Verantwortung flog Oberleutnant Peltz noch weitere 50 km nach Westen. Nichts. Im Tiefflug ging es zurück. Endlich tauchte auf der schönen Asphaltstraße, die sie entlangflogen, die Spitze des Heeres auf. Panzerspähwagen und andere Fahrzeuge hielten am Straßenrand. Auch hier sah es durchaus friedensmäßig aus. Die Männer saßen im Straßen-graben und frühstückten. Nur die Fliegertücher, welche die Fahrzeuge als deutsche zu erkennen gaben, ließen darauf schließen, daß hier überhaupt ein Krieg stattfand. Zum dritten Male brachten die Staffeln ihre Bomben wieder mit zurück! Die Männer stiegen empört aus den Maschinen. Das Bodenpersonal würdigte sie kaum mehr eines Blickes. Das wollen Sturzkampfflieger sein! Oberleutnant Peltz verhörte jeden einzelnen seiner Männer. Nicht einer hatte auch nur einen feindlichen Soldaten gesehen. Es kam der Befehl zum Angriff auf die Befestigungen von Neufchattel. Nach Modlin waren dies die ersten Bunker, auf die schwere Stukabomben fielen. Die Staffel war überrascht, keine Abwehr zu bekommen. Auch hier war außerhalb der Bunker kein Feind zu erblicken. Der nächste Angriff sollte Kolonnen auf den Straßen nach der Festung Givet gelten. Jeder Staffel war eine Straße zugewiesen. Endlich ein lohnendes Ziel! Diese Kolonnen konnte sich ja schließlich keiner aus der Nase gezogen haben, die mußten dasein. — Es war

nichts da. Die Straßen waren leer. Die Staffel flog ohne Jagdschutz weiter bis kurz vor Givet. Oberleutnant Peltz brauste an der Spitze des Haufens die Straße entlang, und nun wurde es ihm doch zu dumm. In einer weiten „Biege“ flog er den soeben übersprungenen Wald erneut an und warf eine kleine Bombe hinein. Das gab ein Leben. Der Detonationsqualm der Bombe hatte kaum die Baumspitzen erreicht, als es auch schon aus dem Wald hervorströmte. Durchgehende Gäule und Soldaten, Soldaten und nochmals Soldaten. Na ja, denkt der Oberleutnant Peltz laut ins Kehlkopfmikrofon, wer sagt's denn! Es gab einen wilden Rabatz. Die Staffel funkte in den Wald und in die Menschen und Tiere da unten hinein, was sie drin hatte. Das Abklopfen des Waldes mit der kleinen Bombe hatte sich gelohnt.

Nachdem die deutschen Panzer über Bouillon hinaus ins Freie vorgestoßen waren, stießen sie an einer nicht zu umgehenden Stelle wiederum auf heftigen Widerstand der Franzosen. Die Staffel des Oberleutnants Peltz wurde angesetzt, um ihn zu brechen. Es war noch früh am Tage. Die Erde war von Bodennebel überlagert, der nur die Kuppen der Hügel freiließ. Allmählich hob sich der Nebel, und über einem Walde fliegend stellte Oberleutnant Peltz eine große Anzahl von Fahrzeugen fest. Es war ihm aber trotz Tiefflugs nicht möglich auszumachen, ob es feindliche oder eigene Kampfswagen waren. Er konnte daher keinen Angriff ansetzen. Als er landete, wurde er schon mit der Meldung empfangen, die die Panzer durchgegeben hatten, daß die Franzosen mit zahlreichen Wagen angriffen. Waren es also doch Franzosen gewesen! Die Staffel brauste wieder hin, nachdem sie den Befehl erhalten hatte: „Wenn auf der Straße Bouillon—Sedan keine Fahrzeuge mehr gesichtet werden, sind die Bunker bei X anzugreifen.“ In 3000 Meter Höhe kam die Staffel an den Ort ihrer mutmaßlichen Tätigkeit. Es war inzwischen ein strahlend heller Sommertag geworden. Tief unter den Flächen der Stukas zog sich die Straße hin. Oberleutnant Peltz ging auf 2000, dann auf 1500 Meter herunter, um die Straße und ihre Umgebung abzusuchen.

Plötzlich ertönte der Ruf:

„Achtung, Jäger hinter uns!“

Dieser Ruf, erstmalig im Frankreichfeldzug gehört, wirkte wie eine Fanfare. Es war für die Stukamänner die erste Begegnung mit feindlichen Fliegern im Westen. Lange Zeit für nachdenkliche Betrachtungen blieb aber nicht, denn schon zischten die Phosphorfäden durch die Staffel. Die Fliegerschützen feuerten, was die Rohre hergaben. Die Staffel war inzwischen beinahe bis Sedan gekommen. In der Tiefe lagen die Festungsanlagen, für die die Bomben gedacht waren. Trotz ständiger Jagdfliegerangriffe, die nur von den Bord-schützen abgewehrt werden konnten, warf die Staffel ihre Bomben. Dann aber gab es vor der Übermacht der französischen Jäger nur noch eins: Kurs Richtung Heimat und Vollgas. Die Franzosen verfolgten die Staffel noch kurze Zeit, bis — ein Jubelgeheul erscholl in den Kopfhörern — ein französischer Jäger abgeschossen in die Tiefe stürzte. Ob dieser Abschluß den Franzosen in die Glieder gefahren war oder ob ihr Brennstoff zu Ende ging, war nicht festzustellen. Es blieb die erfreuliche Tatsache, daß sie nach diesem Abschluß die Bäuche zeigten mit den großen Kokarden auf den Unterseiten der Tragflächen und abdrehten.

Jetzt erst fand Oberleutnant Peltz Zeit, seine Staffel zu mustern. Zwei Flugzeuge fehlten. Diese Feststellung

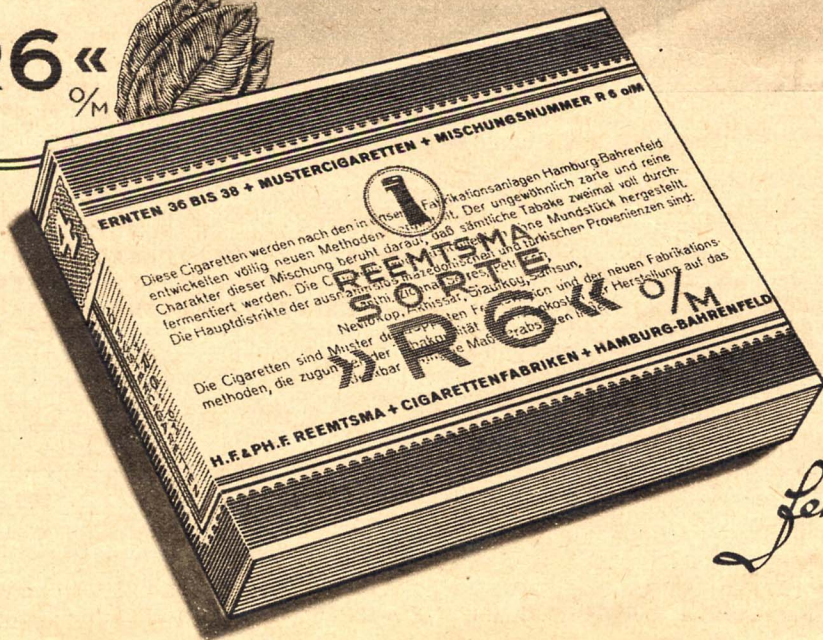


Der Tabakhafen in Saloniki.

19

Bilder aus den
Herkunftsländern
der Tabakmischung

» R6 «
%M



Doppelt
fermentiert
4s

ZAHNSTEIN
gehört nicht
in einen gepflegten Mund!

Genau so wie gepflegte Hände ohne reine fingernägel undenkbar sind, genau so wenig können geputzte Zähne als wirklich gepflegt angesehen werden, wenn an ihrer Rückseite der häßliche Zahnstein sitzt.

Regelmäßiges Zähneputzen mit Solidox bekämpft den Zahnstein in seinem Bestehen und Weiterwachsen, vermag in vielen Fällen seine Neubildung zu verhüten. Denn Solidox Zahnpasta enthält Sulforizin-Oleat, und darauf beruht ihre besondere Wirksamkeit. So haben Sie eine gute Gewähr für weiße, gesunde Zähne und einen immer gepflegten Mund!



Meist hinter
den Zähnen
sitzt der
häßliche
Zahnstein

SOLIDOX

Zahn
stein
bekämpfend

Die Zahnpasta für alle

TUBE 40 Pf. GROSSE TUBE 60 Pf.

war leider nur eine bittere Bestätigung dessen, was er schon gesehen hatte. Während des Luftkampfes war eine Ju 87 mit einer Rauchfahne abgezogen. Oberleutnant Peltz drosselte und ließ die Staffel an sich vorbeiziehen. An den Kennzeichen der einzelnen Maschinen konnte er feststellen, daß das Leutnant Haller gewesen war. In diesem Augenblick — die Staffel überflog gerade die vorderste deutsche Linie — sah Peltz vor sich eine hohe Rauchsäule aus dem Boden aufsteigen. Das wäre an sich kein Umstand gewesen, der besondere Beachtung verdient hätte, denn hier in der Gegend brannte allerhand. Der Oberleutnant hatte nun aber einmal diesen Rauch aufs Korn genommen, von einem unbestimmten Verdacht getrieben. Er ging tiefer, und richtig, da unten brannte eine Ju 87 lichterloh. Es war Hallers Maschine. Hatte er doch fertiggebracht, trotz schwerer Beschädigung noch eigenes Gebiet zu erreichen! Peltz stieß hinunter bis kurz über der Erde und sah Haller, kohlschwarz im Gesicht, eifrig winken.

Infanterie hilft

Haller scheint unverletzt. Aber sein Bordschütze liegt neben einem Baum, bewegungslos. Hier muß geholfen werden. Aber wie? Der rettende Gedanke kommt Peltz, als er auf einer kleinen Straße nicht weit von der Notlandestelle marschierende Infanterie entdeckt. Er steigt etwas und schreibt, die linke Hand am Steuerknüppel, auf einen Zettel: „Verwundeter Flieger 300 m westlich Straße bei brennendem Flugzeug. Helft!“ Diesen Zettel tut er in eine Meldetasche, stößt wieder tief hinunter auf die Infanterie, die sich die Hälse verdreht, um den Flieger zu beobachten, der so komisch über ihnen herumturnt. Wenige Meter über der Spitze des Bataillons läßt Peltz die Meldetasche mit dem langen bunten Wimpel hinunterflattern und sieht, wie einige Infanteristen hinlaufen, um sie aufzunehmen. Wenn dem Verwundeten noch zu helfen ist, dann wird ihm jetzt sicher geholfen, denn bei einem Infanteriebataillon ist stets ein Arzt.

Während Oberleutnant Peltz seiner am nördlichen Horizont verschwundenen Staffel nachfliegt, überlegt er: Soweit er hat beobachten können, fehlt noch der Kettenführer Oberleutnant Unbehauen. Er kann es noch nicht fassen, daß ausgerechnet diesem Sonnenvogel mit dem Spitznamen Zaratza etwas zugestoßen sein soll. Peltz landet. Er ist ein wenig bedrückt, daß schon dieser erste Luftkampf ihm zwei Verluste gebracht hat. Zwei Besatzungen sind ausgefallen, die des Leutnants Haller, deren Flugzeug er brennend am Boden gesehen hat, und die des Oberleutnants Unbehauen, von dem er noch nichts weiß. Daß auch die anderen Staffeln der Gruppe Verluste durch französische Jäger zu buchen haben, ist ihm kein Trost. Peltz wird an den Fernsprecher gerufen. Und wer meldet sich da, strahlend wie immer? Zaratza, der Sonnenvogel.

„Jawoll, hoher Chef, glatt auf deutschem Gebiet gelandet, mit 65 Treffern allerdings. Können Sie schnell einen Storch schicken? Petrick hat zwei schwere Bauchschüsse. Landestelle da und da. — Wenn ich mit der Ju 87 gelandet bin, dann können Sie es mit dem Storch allemal.“

„Ich fliege selbst hin“, ruft Oberleutnant Peltz, „in spätestens einer Viertelstunde bin ich bei Ihnen.“

Jetzt muß alles affenartig schnell gehen.

Ein Mann in Not!

Der Storch steht schon mit laufendem Motor, von schnellen Männern in Gang gebracht, die Bruchstücke des eben geführten Telefongesprächs aufgeschnappt und gleich erfaßt haben, um was es geht. Wie er geht und steht, läuft der Oberleutnant zum Storch, steigt ein. Ein Mann schlägt hinter ihm die Einstiegtür zu, und ab geht die Post. Die Notlandestelle, die zweite, die Oberleutnant Peltz heute aus der Luft sehen muß, ist schnell gefunden. Wenn man den ungefähren Ort weiß, ist eine auf freiem Feld stehende Ju 87 nicht zu übersehen. Auch hier fast das gleiche Bild wie bei der Maschine von Leutnant Haller, nur mit dem Unterschied, daß Zaratzas Vogel heil geblieben ist. Der Bordsfunker liegt im Grase neben der Maschine, und Zaratza winkt. Die Ähnlichkeit mit der vor wenigen Minuten gesehenen Lage bei der Besatzung Haller ist so groß, daß dem Oberleutnant Peltz, während er landet, im Unterbewußtsein die Beobachtung auffällt, daß Zaratza nicht schwarz im Gesicht ist wie vorhin Haller.

Wenige Meter neben der Ju 87 bringt Peltz den Storch zum Stehen und springt heraus. Der Unteroffizier Petrick liegt still und blaß auf dem Rücken. Er scheint nicht bei Bewußtsein, seine Kombination ist stark durchblutet.

„Wir setzen ihn auf den mittleren Platz, Sie nehmen den achteren und halten ihn fest. Pack an, Zaratza!“

Behutsam tragen sie den Verwundeten die wenigen Schritte zum „Storch“. Oberleutnant Unbehauen steigt zuerst ein und zieht den Unteroffizier, ihn unter den Armen fassend, nach, während Oberleutnant Peltz von unten anhebt. Petrick stöhnt. Endlich haben sie ihn auf dem Sitz, wo er zusammensinkt. Zaratza umfängt ihn von hinten mit den Armen und hält ihn fest.

65 Minuten, nachdem er die beiden Schüsse empfangen hat, liegt der Fliegerschütze Petrick auf dem Operationstisch. Es sei vorweggenommen, daß er heute wieder frisch und munter ist. Die Ärzte haben allerdings keinen Zweifel daran gelassen, daß er ohne die schnelle Beförderung zum Lazarett nicht hätte gerettet werden können. Jetzt endlich findet Oberleutnant Unbehauen, genannt Zaratza, Zeit, seinem Staffelpolitän zu berichten, was er in dem Luftkampf erlebt hat.

„Petrick muß schon bei Beginn des Jagdfliegerangriffs seine Schüsse bekommen haben. Ich sehe dauernd die Leuchtspurfäden um die Kabine fahren, höre es knick und knack in der Maschine machen, und Petrick schießt nicht. Schieß, Mensch, schieß! rufe ich ihm zu, und tatsächlich rafft sich der arme Teufel auf und verschießt noch, wie ich gesehen habe, fünf Trommeln Munition. Damit hat er den französischen Jäger abgeschossen. Dann ist er abgesackt. Ist das nicht toll, ausgerechnet der Petrick mit dem Beinamen „Kugelfang“, den wir ihm seines Bächleins wegen verliehen haben, muß sich tatsächlich als wirklicher Kugelfang betätigen.“

Im Taxi zur Front

Am Nachmittag kam nach einer mehr als abenteuerlichen Reise Leutnant Migeot in einem französischen Personenwagen an. Er hatte nach dem Jagdfliegerkampf mit zahlreichen Treffern in der Maschine notlanden müssen. Sein Bordsfunker, der schwer verwundet war, starb leider kurz nach der Landung. Migeot hatte keine Ahnung, wo er heruntergekommen war, ob das Gebiet schon von unseren Truppen in Besitz

Fortsetzung auf Seite 169

Kampfgeschwader Lützow



Der Film erzählt die weiteren Erlebnisse der Fliegerkameraden und Freunde aus dem großen Luftwaffen-Film der Tobis „D. III 88“, der in Millionen das Gefühl herzlicher Zuneigung zu den Männern der deutschen Luftwaffe stärkte. Im Einsatz des Kampfgeschwaders Lützow in Polen und gegen die Briteninsel, bei der Befreiung verschleppter Volksdeutscher, bei der Errettung und Flucht einer verschollenen Flugzeug-Besatzung aus den polnischen Sümpfen zeigt sich in Höhepunkten filmischer Spannung das erfreuende Bild wahrer Kameradschaft. Eine Liebesgeschichte entwickelt sich in ergreifender Einfachheit zwischen den stürmischen Ereignissen. Der Film wurde mit den Prädikaten staatspolitisch besonders wertvoll, künstlerisch besonders wertvoll, ausgezeichnet.

EIN
HANS BERTRAM
FILM DER



Christian Kayssler · Hermann Braun · Heinz
Welzel · Hannes Keppler · Marietheres
Angerpointner · Carsta Löck · Adolf Fischer
Horst Birx · Peter Voss · Kurt vom Hofe
Drehbuch: Hans Bertram u. Wolf Neumeister
Musik: Norbert Schultze
Regie: Hans Bertram

DER FILM
LÄUFT JETZT
IN DEN
FÜHRENDEN
THEATERN
DES REICHES

PERI

ein Gütebegriff



Durch die einzigartigen Eigenschaften der Peri-Erzeugnisse sind ungezählte anspruchsvolle Männer zu begeisterten Perianern geworden. Aus diesem Grunde fand auch der jüngste Sproß der Peri-Familie



PERI Balsam

schnell seinen erfolgreichen Weg in die große Gemeinde der zufriedenen Perianer.

Rasier- und Gesichtswasser zugleich

ist Peri-Balsam. Es reinigt die Poren und desinfiziert die Haut, die besonders nach dem Rasieren ihre natürliche Spannkraft zurück erhält. Peri-Balsam verhindert Rötungen und Unreinheiten im Gesicht und verleiht das frische Aussehen männlicher Gepflegtheit.

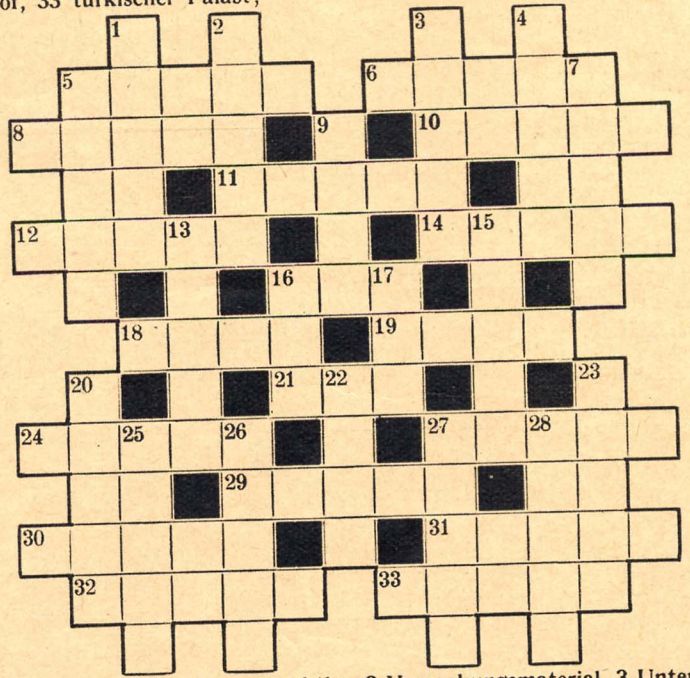


DR. KORTHAUS • FRANKFURT A. M.

Denken —

Kreuzwörterrätsel

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 5 Brettspiel, 6 Zierbaum, 8 männliches Haustier, 10 Teil des Zimmers, 11 männliches Haustier, 12 ausgewaltes Metall, 14 Stadt in Italien, 16 Stadt in Hessen-Nassau, 18 weiche Speise, 19 Werkzeug, 21 Schwurformel, 24 Dichtung, 27 genießbare Flüssigkeit, 29 heftiges Geräusch, 30 lähmendes Gefühl, 31 politischer Begriff, 32 päpstlicher Hof, 33 türkischer Palast;



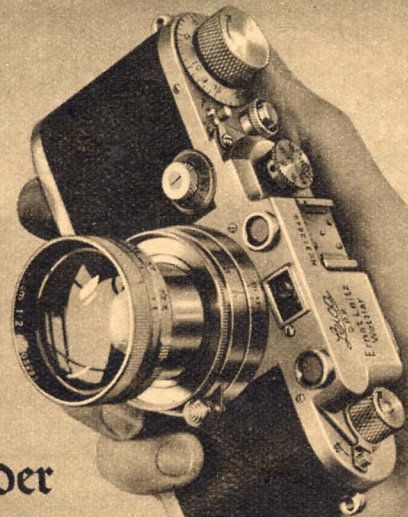
b) von oben nach unten: 1 Raubtier, 2 Verpackungsmaterial, 3 Unterwelt der Griechen, 4 Laubbaum, 5 Nebenfluß der Elbe, 7 amerikanisches Pelztier, 9 Stadt in der Schweiz, 13 Metall, 15 Nebenfluß der Donau, 16 Name kleiner Ostseeinseln, 17 Kurort, 20 Laster, 22 Stadt an der Nahe, 23 scharfe Biegung, 25 treuer Wächter, 26 Anteilschein, 27 Herrschersitz, 28 Bewohner eines Erdteils. 52101

Erdkundliches Ergänzungsrätsel (Flüsse)

ster — ne — ve — mel — strut — der — te — pe

Jede der vorstehenden Silben ist durch Vorsetzen einer weiteren Silbe zu einem Flußnamen zu ergänzen. Die Anfangsbuchstaben dieser Namen nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Nebenfluß der Donau. 52518

Alles festhalten



mit der

Leica

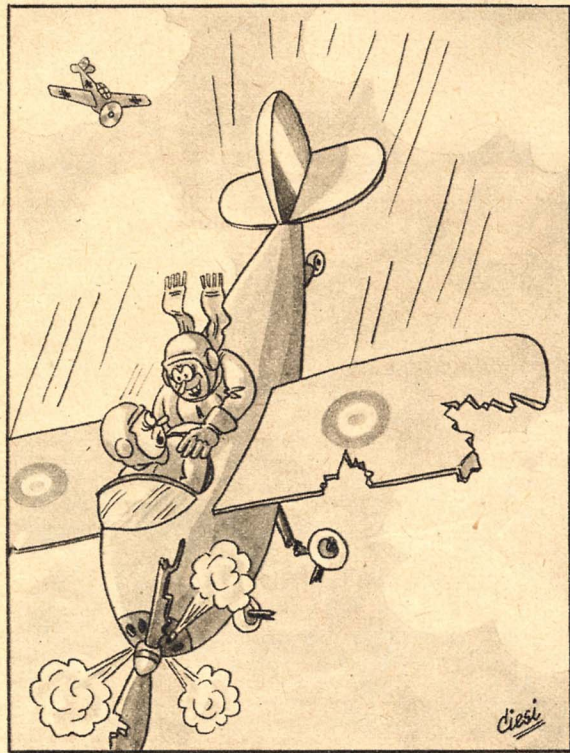
ERNST LEITZ · WETZLAR

Raten — Lösen!

Silbenrätsel

beth — blem — ca — cham — che — dar — de —
 dech — di — e — e — ei — em — en — gel — gi —
 gni — gnon — gras — hen — ke — ko — la — la —
 le — li — mas — me — ments — mol — na — ot —
 pi — ran — re — rei — rik — sa — scha — scho —
 schuh — se — see — stab — ta — tel — ul — vi — vi

Aus vorstehenden 49 Silben sind 16 Wörter zu bilden, deren Anfangsbuchstaben von oben nach unten,



„Bravo, Billy, wer hat dir den zackigen Sturzflug beigebracht?“
 „Der letzte Feuerstoß der Messerschmitt!“

und deren Endbuchstaben von unten nach oben gelesen, ein Wort von Rosegger ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 gewährte Anleihe, 2 flinkes Kriechtier, 3 Kommandostellenpersonal einer Truppeneinheit, 4 ostasiatisches Gefährt, 5 Gestalt aus der Oper „Tannhäuser“, 6 Anzugstoff, 7 italienischer Volkstanz, 8 Sinnbild, 9 Milchwirtschaft, 10 Salatpflanze, 11 Fußbekleidung des Bergsteigers, 12 Nahrungsmittel, 13 Speisepilz, 14 italienischer Opernkomponist, 15 Laubbaum, 16 Polstermaterial.

52481

Silbenergänzungsrätsel

— va, — gen, — zen, — te = wissenschaftliche Gehilfin
 — fer, — be, — ger, — der = Muse
 — se, — gen, — gi, — gel = Frauengestalt um Goethe
 — be, — ker, — gel, — ler = Tagschmetterling
 — le, — wa, — del, — va = Pelzart
 — der, — dant, — tich, — nor = musikalisches Bühnenwerk
 — ße, — nar, — se, — ga = berühmter Geigenbauer
 — ger, — bak, — ke, — tem = Elfenkönigin

Bei den einzelnen Wortteilen ist je die fehlende erste Silbe zu ergänzen. Diese Silben ergeben in jeder Zeile ein Wort der danebenstehenden Bedeutung. Die Anfangsbuchstaben dieser Lösungswörter nennen eine Beförderungsart.

52732

Kapselrätsel

Germania — Theoderich — Remscheid — Paulinzella
 — Mundraub — Gletscherspalte — Stromboli —
 Olympiasieger

Jedem Wort ist ein kleines Wort erdkundlicher Bedeutung zu entnehmen, deren Anfangsbuchstaben, fortlaufend gelesen, den Namen eines besonders erfolgreichen Kampffliegers ergeben.

52543



„Bitte Herrn Unteroffizier vorbeifallen zu dürfen!“

Zeichnungen Ciesielski (2)

Vorsatzrätsel

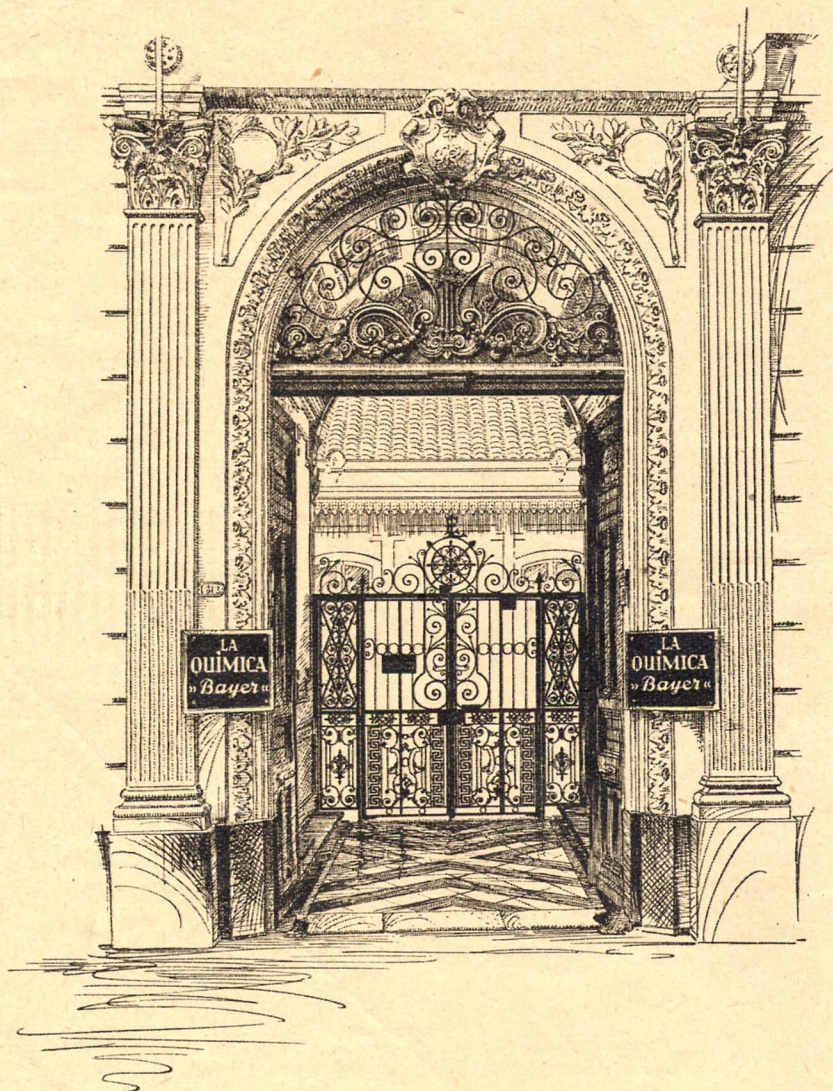
Krone — Schrift — Ruf — Tat — Maschine — Zug —
 Bruch — Gesang — Pflicht — Rock — Dach — Hut —
 Ger

Vor jedes der vorstehenden Wörter ist eine der nachstehenden Silben zu setzen, so daß neue Wörter entstehen.

ba — chor — e — haft — in — ma — nach — näh —
 ob — ob — schach — ti — um

Bei richtiger Lösung nennen die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, ein militärisches Wasserfahrzeug.

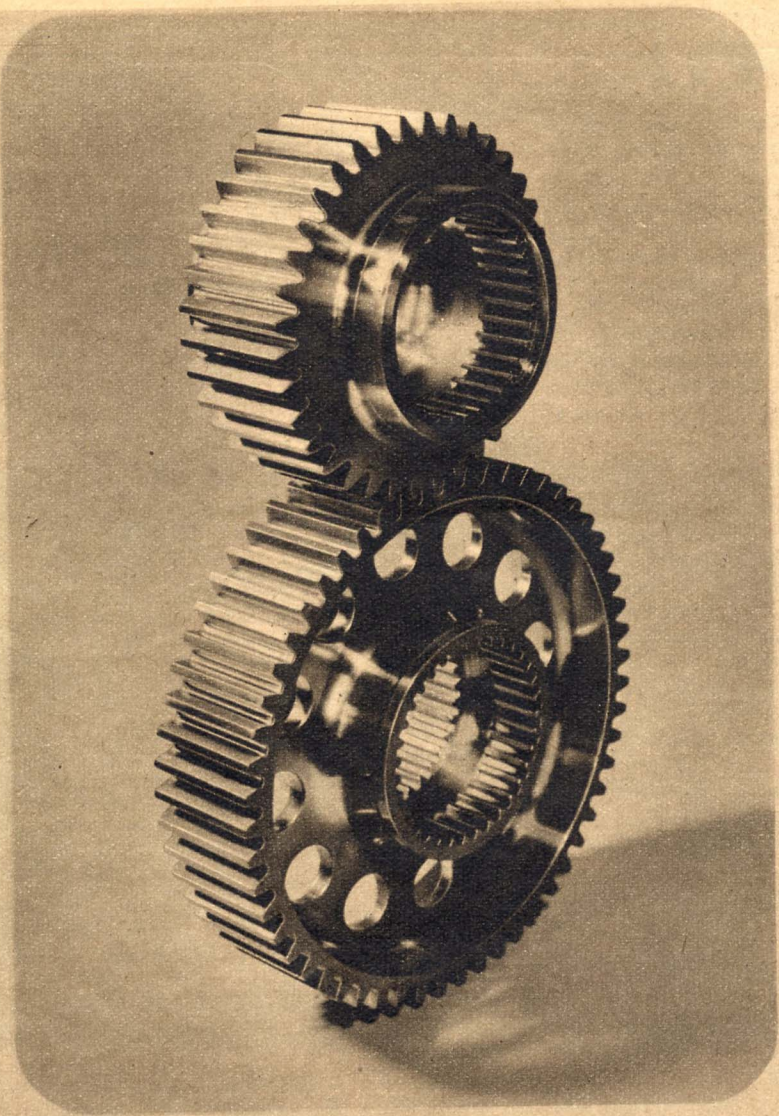
52726



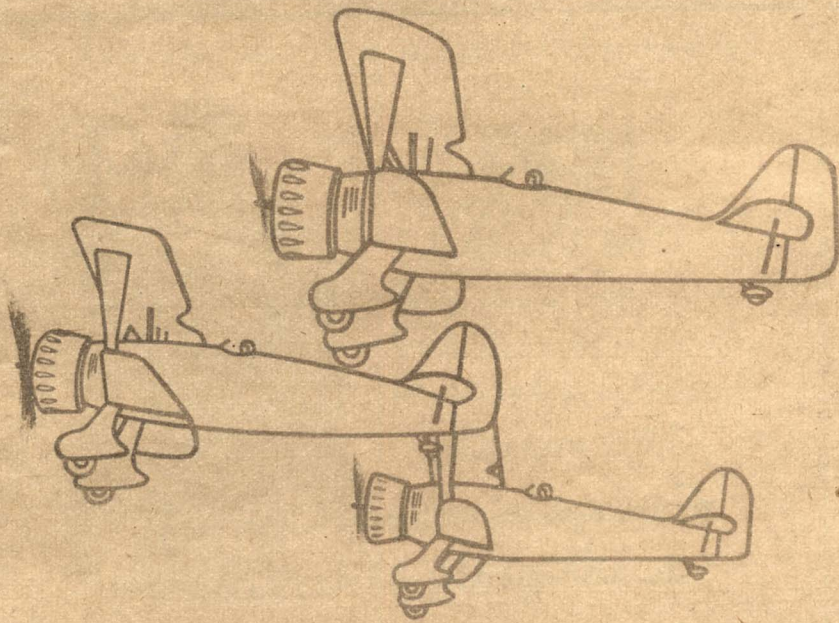
ARZNEIMITTEL

Eingang zum »Bayer«-Haus IN SANTIAGO DE CHILE

Von diesem Gebäude aus, in dem sich die »Bayer«-Vertretung befindet, wird ganz Chile mit Arzneimitteln versorgt, werden die Ärzte und Apotheker Chiles über die neuesten Erfolge der »Bayer«-Forschung unterrichtet. Arzneimittel mit dem »Bayer«-Kreuz stehen auf dem ganzen südamerikanischen Kontinent in hohem Ansehen. Denn man weiß, daß sich in ihnen die Summe jahrzehntelanger Erfahrungen und die modernsten Einsichten der Wissenschaft vereinen. Ein deutlicher Ausdruck für das Vertrauen, das »Bayer«-Arzneimittel genießen, ist das Sprichwort, das sich in den südamerikanischen Ländern um sie gebildet hat: "SI ES »Bayer« ES BUENO" — Wenn es »Bayer« ist, so ist es gut.



BRENDEL



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

**Von Generation
zu Generation**



**ist Bönninger Tabak
beliebter geworden**

Arnold Bönninger Tabakfabriken, Duisburg-Andernach

**Hochschulingenieure
Fachschulingenieure
Techniker
Werkmeister**
finden in unseren Werken
interessante Arbeitsgebiete

in der **Entwicklung
und Konstruktion**
für Flugzeuge, Flugzeugmotoren
Verstell-Luftschrauben

in der **Arbeitsvorbereitung**
wie Planung, Vorkalkulation
Baustoffbeschaffung, Konstruk-
tion von Fertigungsmitteln
(Vorrichtungen, Werkzeugen)

in der **Fertigung der Entwick-
lungs- und Großreihen-
werke**
als Betriebsingenieur, Betriebs-
assistent oder Fertigungsprüfer

Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften,
Lichtbild, Angabe von gesuchtem Arbeitsgebiete und
Gehalt an unsere Abteilung „Gefolgschaft“, Dessau, Kühnauer Str. 6

JUNKERS FLUGZEUG- U. MOTORENWERKE A G., DESSAU

Stukas am Feind

Fortsetzung von Seite 164

genommen oder noch in der Hand der Franzosen war. Aber wie Migeot erzählte, hatte er sich gesagt, hier kann nur Frechheit helfen. Bewaffnet mit seinen beiden Pistolen und der des toten Fliegerschützen pilgerte er los bis zum nächsten Bauernhaus, und da er sehr hungrig war, ließ er sich zunächst einmal etwas zu essen geben. Dann verlangte er sehr kriegerisch, sofort ein Auto herbeizuschaffen. Unterstützt von seinen Pistolen stieß er fürchterliche Drohungen aus für den Fall eines Verrates. Er hatte selbst nicht daran geglaubt, aber es wurde Tatsache. Nach einer halben Stunde fuhr ein Wagen vor. Nun wurden zunächst dem Fahrer mit vorgehaltenen Pistolen die Kriegskriegsartikel verlesen, und dann ging die Reise los. Migeot verlangte, daß der Fahrer ihn in kürzester Zeit zu den deutschen Truppen bringe. Noch einmal wurde das Unwahrscheinliche Ereignis: Ohne mit Franzosen in Berührung gekommen zu sein, erreichte Leutnant

Migeot die deutsche Infanteriespitze. Von da aus war es nicht mehr weit zum Feldflugplatz. Kurz danach traf auch Leutnant Haller ein. Eine Hand, die er sich bei der Notlandung verstaucht hatte, trug er bereits im Gipsverband.

Angriff auf Chémery

Der Durchbruch bei Sedan war gelungen. Die deutschen Panzerdivisionen machten eine Rechtsschwengung und vollführten den historisch gewordenen Vorstoß zum Meer hin, nach Abbeville. Die Franzosen gaben sich alle Mühe, den Panzern in die Flanke und in den Rücken zu fallen. So hatten die Stukamänner jetzt häufig Entlastungsangriffe für die deutschen Panzer zu fliegen. Einmal gab es einen Angriff auf Chémery. Im Einsatzbefehl hieß es, nur bis zwölf Uhr dürften französische Panzer in und bei Chémery angegriffen werden. Die deutsche Führung hatte berechnet, daß nach zwölf Uhr die deutschen Panzer Chémery erreicht haben müßten. So sollte durch diese zeitliche Begrenzung des Angriffs verhindert werden, daß die Stukas eigene Panzer angriffen. Auf dem Gefechtsfeld bei Chémery sah Peltz

eine ganze Menge von Panzern. Infolge des dichten Staubes, den sie aufwirbelten, waren aber weder Kreuze noch Kokarden zu erkennen. Peltz ließ die Staffel einen Abwehrkreis bilden und stieß in die Tiefe, um zu sehen, ob Freund oder Feind. Plötzlich erscholl der Ruf: „Jäger aus der Sonne!“ Peltz stieg sofort zu seiner Staffel hoch und sah auch schon die weißen Phosphorfäden ziehen. Eine Ju 87 zeichnete deutlich. Zu seinem Schrecken erkannte Peltz, daß es das Flugzeug des Kommandeurs war. Im Funkspruch gab er den Befehl: „Staffel im Raume Sedan sammeln!“ Die Maschine des Kommandeurs qualmte bereits. Peltz setzte sich mit seinen Männern über und hinter ihn, um ihn zu decken. Da zog eine französische Morane steil vor der Gruppe hoch und geriet so in das zusammengefaßte Feuer der starren Waffen der Flugzeugführer. Dieser Franzose zerplatzte förmlich. Alles flog von ihm weg, Haube, Bleche, Verkleidungen und schließlich die Tragflächen. Inzwischen waren auch, wie die Stukamänner zu ihrer großen Freude bemerkten, die deutschen Jäger eingetroffen. Vor den Augen der

Fortsetzung auf Seite 171

Gewinnen!

40000 RM
1 MILLION RM
50000 RM · 30000 RM
3 MILLIONEN RM
200000 RM · 300000 RM
100000 RM · 200000 RM
1 MILLION RM · 500000 RM
50000 RM · 400000 RM
3 MILLIONEN RM
40000 RM · 200000 RM
50000 RM · 100000 RM
2 MILLIONEN RM



5. Deutsche Reichs-Lotterie

„Der Brief wird ihm Freude machen!“

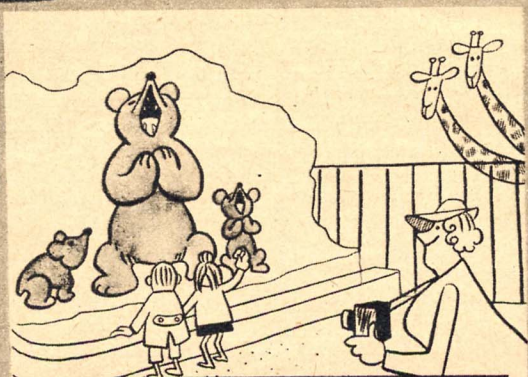
Glücklich die Frau, die solchen Feldpostbrief schreiben kann. Glücklich der Mann, der ihn empfängt. Haben auch Sie nicht vergessen, rechtzeitig das gemeinfame Los in der Deutschen Reichs-Lotterie zu erneuern? Wer Ausdauer hat, dem kann ja ein Los einmal alles das schenken, was er sich vom Schicksal erträumt! Das eigene Heim, der eigene Garten, die Ausbildung der Kinder — kurzum eine blitzblanke Zukunft winkt Ihnen, wenn das Los auf Sie fällt. Vergessen Sie aber nicht: wer nicht mitspielt, kann nicht gewinnen!

Die größte und günstigste Klassenlotterie der Welt wird wiederum in unverändertem Umfang ausgespielt. Über 100 Millionen RM. winken als Gewinne. 480 000 Gewinne und dazu 3 Prämien von je 500 000.— RM. werden gezogen. 3 Gewinne von je 500 000 RM. Größter Gewinn im günstigsten Falle also 3 Millionen RM. ½ Los, das nur 3.— RM. je Klasse kostet, kann schon 100 000.— RM. gewinnen. Dabei sind die Gewinne einkommensteuerfrei. Wenden Sie sich an eine Staatliche Lotterie-Einnahme! Kaufen Sie ein Los oder erneuern Sie Ihr altes Los.

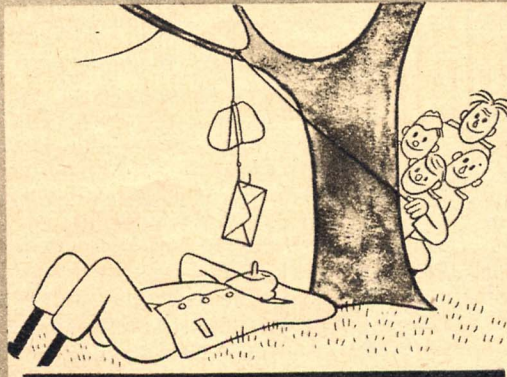




Dr. Schleussner der Welt älteste fotochemische Fabrik



Die Heimat knipst ..



.. die Front freut sich

Der modernste Film



der welt-ältesten fotochemischen Fabrik

DARMOL

der Name sagt's:
die gute Abführ-Schokolade
RM -.74 u. 1.39, In Apoth. u. Drog., Nachweis durch
DARMOL-WERK, WIEN XII/82



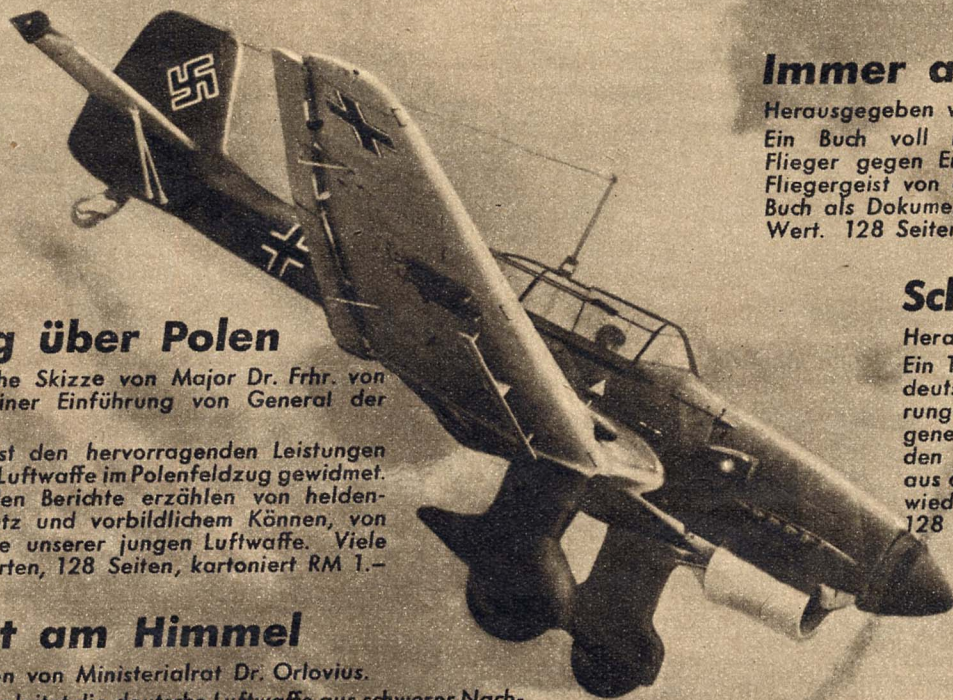
Rheuma, Grippe, Erkältungen!

Taittam is Trinaral-Doaltablattan kanna, jaba is sin fiats bai mir. Is nalsma sin soor ullam soorbaingand bai Grippe, Sifungfan iind Erkältiingyan ullar Art. Minn Rheuma im Oberflankal ist dierof Trinaral-Doaltablattan soorfluorintan, waia mir diafa wief bai Minnar- u. Kopffschmerzen is bewiif. Aufhorunging yitn Diensta Laiffan.

So schreibt am 18. XI. 40 Herr Georg Babst, Buchbindermeister, Darmstadt, Soderstrake 10, und Georg Sebat ähnl. viele mehr. Diese guten Erfahrungen anderer sind wertvoll auch für Sie! Es gibt keinen Ersatz für die hochwirksamen Trinaral-Doaltabletten; sie helfen bei Grippe u. Erkältungskrankheiten, Rheuma, Gicht, Bösias, Hexenschub, Nerven- und Kopfschmerzen und werden auch von Herz-, Magen- und Darmempfindlichen bestens vertragen. Machen Sie sofort einen Versuch! Originalpackung 20 Tabletten nur 79 Pfg. Erhältlich in allen Apotheken oder Trinaral GmbH, München G 27/300. Verlangen Sie kostenlose Broschüre „Lebensfreude durch Gesundheit!“.



Adler-Bücherei



Luftsieg über Polen

Eine militärische Skizze von Major Dr. Frhr. von Sieglar mit einer Einführung von General der Flieger Löhr.

Dieses Buch ist den hervorragenden Leistungen der deutschen Luftwaffe im Polenfeldzug gewidmet. Die spannenden Berichte erzählen von heldenmütigem Einsatz und vorbildlichem Können, von der Feuertaufe unserer jungen Luftwaffe. Viele Bilder und Karten, 128 Seiten, kartoniert RM 1.-

Schwert am Himmel

Herausgegeben von Ministerialrat Dr. Orlovius.

Dieses Buch begleitet die deutsche Luftwaffe aus schwerer Nachkriegszeit durch Jahre harter Aufbauarbeit bis zu den einzigartigen Leistungen in den Kämpfen gegen Polen, Frankreich und England. Mit vielen Fotos, Karten und Zeichnungen, 256 Seiten, kartoniert RM 2.-

Immer am Feind

Herausgegeben von Major Dr. Eichelbaum.

Ein Buch voll mitreißender Erlebnisschilderungen unserer Flieger gegen England. Die Berichte, in echtem deutschem Fliegergeist von den Mitkämpfern selbst erzählt, geben dem Buch als Dokument deutschen Kampfertums einen bleibenden Wert. 128 Seiten, kartoniert RM 1.-

Schlag auf Schlag

Herausgegeben von Major Dr. Eichelbaum.

Ein Tatsachenbericht in Wort und Bild über die deutsche Luftwaffe in Polen. Spannende Schilderungen erbitterter Kämpfe und überlegen errungener Siege, Plaudereien mit unseren Fliegern in den Kampfpausen und dramatische Aufnahmen aus dem Polenfeldzug begeistern den Leser immer wieder von neuem. Viele Fotos und Zeichnungen, 128 Seiten, kartoniert RM 1.-

VERLAG SCHERL · BERLIN

Pigmentan

Hautschutz bei Sonne - Wind - Wetter - Kälte!

Tub. -.54 Dos. - 42 u. -.75, Flasch. -.85 u. 1.35

erhöhter Schutz durch: Ultra-Pigmentan. (i. Tuben -.85).

Stukas am Feind

Fortsetzung von Seite 169

Stukas wurde eine Morane von einem deutschen Jagdflieger in geradezu klassischer Weise gefrühstückt. Auch dieser Franzmann zerfiel in seine Bestandteile. Während der Kommandeur über Sedan — also eigenem Gebiet — entlassen wurde, sammelte die Staffel. Später zeigte sich, daß der Fliegerschütze des Kommandeurs, Oberfeldwebel Herzog, durch zwei Kanonenschüsse gefallen war. Major Sigel selbst hatte einen leichten Streifschuß am Halse, der zum Glück nicht mehr hinterließ als eine heftige Brandblase. Obwohl seine Maschine zugerichtet war wie ein Sieb, kam er glücklich nach Hause.

„Nicht abwerfen! Eigene Panzer!“

Von Sedan aus stieß die Staffel nochmals auf Chémery vor. Kaum war das Schlachtfeld erreicht, als sich schon wieder die leidigen Moranes einstellten. Wieder gab es ein Luftgefecht, diesmal ohne Ergebnis. Wieder flog die Staffel zurück, um über Sedan zu sammeln. Und erneut brach die Staffel vor gegen Chémery.

Voraus im Kurse liegt die kleine Stadt. Große Brände wüten, riesige Rauchwolken quellen empor. Aus der Stadt kommen zahlreiche Panzer auf die deutschen Linien zu. Das können nur Franzosen sein. Peltz setzt den Angriff an. Hinter ihm stürzt die Staffel. Im Zielstachel des Reflexvisiers hat er jetzt genau eine Gruppe von Panzern stehen. Noch einige Sekunden, dann wird er den Bombenkopf drücken. Seine Bomben werden herniederrasen, und hinter ihm werden seine Männer ein Gleiches tun! In diesem Augenblick erkennt er auf einem Panzer die Hakenkreuzflagge. Sofort gibt er im Funkspruch durch: „Nicht abwerfen! Eigene Panzer!“ Dieser Befehl wird im Sturzflug erteilt und aufgenommen. Kein Mann der Staffel Peltz hat geworfen. Nach drei Luftkämpfen waren die Männer noch so auf Draht, daß sie während des rasanten Sturzfluges den Befehl ihres Staffelkapitäns aufnahmen, so daß der tödliche Wurf auf die Brüder in der Tiefe unterblieb.

Bei der Landung der Stukas gab es ein wenig Bruch, denn mehrere Maschinen waren durch die wiederholten Luftkämpfe doch einigermaßen angeschlagen. Den tollsten Streich leistete sich eine Ju 87, deren Sauerstoffflasche in einem Kanonentreffer explodiert war. An dieser Maschine hat in der Luft einfach alles gewackelt. Es war alles auseinandergerissen, das Leitwerk hing fast nur noch an den Stoßstangen der Steuerung. Bei der Landung zerlegte sich die Maschine in ihre Bestandteile. Kein Mann wurde verletzt.

Der in Polen klassisch gewordene Krieg begann wieder. Mit Bomben und MGs ging es hinein in die Kolonnen. Der Feind hat hier durch die Stukas furchtbare Verluste erlitten. Die feindliche Jagdabwehr war inzwischen recht gering geworden, so daß die Stukas wieder ohne Jagdschutz fliegen und freie Jagd machen konnten. Manchmal war es das reine Scheibenschießen. Oft ertappte sich Peltz dabei, daß er im Stürzen noch überlegte: Sollst du eine 250er werfen oder genügt eine 50-Kilogramm-Bombe? Jeder Bombenwurf wurde durch die Kameraden beobachtet und war im Funkspruch scharfer Kritik ausgesetzt. Wer daneben warf, bekam das furchtbare Schimpfwort „Uhrmacher“ zu hören. Womit nichts gegen diese brave Zunft gesagt sein soll. Es ist nur ein Fachausdruck der Stukaleute. Waren die Bomben gefallen, dann funkten die Flugzeugführer und Fliegerschützen mit ihren MGs in das Gemimmel auf der Erde.

„Spitfire hinter Anna!“

Inzwischen rollte der linke Flügel der deutschen Armee die französische Front in Richtung Calais auf. Die militärischen Anlagen dieser Stadt wurden der Staffel Peltz als neue Ziele zugewiesen. Schon beim ersten Anflug bot sich seinen Männern ein Bild, das keiner von ihnen je wieder vergessen wird. Zum Greifen nahe lag die britische Insel im Sonnenschein, vom Festland durch einen Streifen Wasser getrennt, den man aus der großen Höhe mit einem Steinwurf überbrücken zu können glaubte. Das war also die Insel, von der aus dieser Krieg entfacht worden ist. Diese Insel, auf deren Schuldkonto all seine Folgen kommen werden. Die Männer des Oberleutnants Peltz wußten, daß in Calais noch die Briten saßen. Denen wollten sie ihre Bomben mit ganz besonders freundlichen Grüßen auf den Pelz brennen.

Vor den ersten Stukaangriffen hatten schon Kampfflieger in Calais gewirkt. Die Stadt brannte an vielen Stellen. Im Hafen und auf der Reede lagen zahlreiche Schiffe. Der Tommy räumte offensichtlich. Die Rauchfahnen in der Stadt wurden vom Winde nach Südosten getrieben. Die Staffel konnte daher vom Festland aus nicht anfliegen, sondern mußte auf See hinaus. Dadurch aber kam sie in den Bereich der britischen Jagdflieger, die in wenigen Minuten von Dover und Folkestone über das Wasser kamen, um auf Beute zu lauern. Der Oberleutnant Peltz wußte das und hatte auch seine Flugzeugführer und Bordfunker vorher von dieser Möglichkeit unterrichtet. Als er in dreitausendfünfhundert Meter Höhe nordostwärts Calais die Küste überflog, um auf See hinauszustoßen, hielt er erst Ausschau nach feindlichen Jägern.

Man soll den Teufel nicht an die Wand malen. Wie aus der Pistole geschossen braust, anscheinend aus größerer Höhe herabstoßend, eine Spitfire vor Peltz vorbei und setzt sich in einer eleganten Kurve hinter ihn. Der Engländer hat das so geschickt angefangen, daß er, als er die Kurve ausgeflogen hat, fast unmittelbar unter und hinter dem Leitwerk des Oberleutnants sitzt. Es war nicht notwendig, daß seine halbe Staffel schrie „Spitfire hinter Anna!“ Anna war die Bezeichnung für die Maschine des Staffelkapitäns. Er hat es schon selbst mit aller wünschenswerten Deutlichkeit gesehen. Peltz drückt seinen Vogel auf den Kopf und braust nach unten weg in der Annahme, daß der Engländer ihm sofort folgen müsse. Als er ein kurzes Stück gestürzt ist, fährt Peltz die Sturzflugbremsen aus, um seinen Sturz zu verlangsamen, und prompt braust der Tommy, der seine Riesenfahrt nicht bremsen kann, seitlich an ihm vorbei. Auf Wiedersehen, mein Freund! ruft Peltz, vielleicht ein andermal. Aber zu einer erneuten Begegnung mit deutschen Stukas wird dieser Engländer keine Gelegenheit mehr finden. Peltz hat ihm kaum den freundlichen Abschiedsgruß nachgesandt, als in gleicher Richtung hinter dem Engländer fast wie ein Schatten ein Flugzeug vorbeischießt, auf dem Peltz gerade noch verschwommen die Balkenkreuze erkennen kann. Nun hat's keine Not mehr. Peltz richtet seine Maschine auf und blickt in die Tiefe, wo die deutsche Messerschmitt den Engländer gerade abschießt. Der ganze Vorgang vom Insichtkommen der Spitfire bis zum Abschluß hatte nur wenige Sekunden gedauert, und jetzt hageln die Bomben der „Ju 87“ auf die Schiffe unten im Hafen. Einzelheiten der Einschläge sind nicht festzustellen, so ist alles von Rauchwolken überlagert.

Fortsetzung folgt

Die Abenteuer des Blendax Max



Der Grund des Tübelns und des Schreins?
Das Blendax-Blättchen kommt aus Mainz
Es bringt viel Rätsel und Geschichten
Und spricht von Blendax-Zahnputz-
Pflichten!

Und Mose, der's kaum erwarten kann
Ist gleich als erster vorne dran.

Und in der nächsten
Lingestunde

Markiert er mir
mit offenem Munde,



Die weil er hinterm Notenblatt
Das neue Blendax-Blättchen hat

Er liest, und singt
nicht mit im Chor.
Da packt der Lehrer
ihn beim Ohr.



Doch weils das
Blendax-Blättchen ist,
Verzeiht er ihm
Die kleine List!



Blendax

Zahnpaste

wirksam gegen Zahnsteinansatz

Blendax-Fabrik Mainz am Rhein

8 Milliarden

Spareinlagen sind den deutschen öffentlichen Sparkassen allein seit Kriegsbeginn zugeflossen

Ein Volk, das beharrlich spart, ist im wahrsten Sinne des Wortes reich!

Die Arbeit aller schaffenden Deutschen ist der gesunde Quell des Volkswohlstandes. Wer arbeitet und spart, kann mit berechtigtem Stolz auf sein Sparkassenbuch blicken. Sparen bringt Aufstieg!

Spareinlagen dienen dem einzelnen und der Volksgemeinschaft. Sparen ist das Gebot der Gegenwart!



Die deutschen öffentlichen Sparkassen

Der Sanitätsoffizier der Luftwaffe

Ein schöner und vielseitiger Beruf

Abiturienten und Schüler höherer Lehranstalten, die Neigung zum medizinischen Studium, Lust und Liebe zum Soldatenberuf und Interesse für das Fliegen haben, können sich, ebenso wie Medizinstudierende aller Semester, um Einstellung als Sanitätsoffiziersanwärter der Luftwaffe bewerben. Wegen der Vielseitigkeit und der hohen ideellen Anforderungen, die an den Beruf des Sanitätsoffiziers der Lw. gestellt werden, können nur Bewerber berücksichtigt werden, die neben guten allgemeinen Schulleistungen auch gute körperliche Leistungsfähigkeit aufweisen. Verlangt werden volle Wehrfliegertauglichkeit, eine Mindestkörpergröße von 1,70 m und Verpflichtung auf unbegrenzte Dienstzeit in der Wehrmacht.

Die Einstellungen finden zum April und Oktober jeden Jahres statt. Die Bewerbungen von Schülern höherer Lehranstalten sind mit Eintritt in die 7. Klasse einzureichen, die Abiturienten und Medizinstudierenden können ihre Bewerbungen jederzeit abgeben. Diese sind an die für die betreffenden Wohnsitze zuständigen Luftgauärzte zu richten. Bei diesen Dienststellen können auch alle zur Bewerbung notwendigen Unterlagen erfragt werden. Nach sechsmonatiger militärischer Grundausbildung und erwiesener Eignung zum militärischen Vorgesetzten erfolgt Versetzung zur Ärztlichen Akademie d. Lw., Berlin-Wittenau, zwecks Aufnahme des Studiums an der Universität Berlin. Das vorklinische Studium wird an der Universität Berlin, das klinische Studium an der Universität Wien betrieben. Die allgemeine und militärische Ausrichtung auf den künftigen Beruf des Sanitätsoffiziers d. Lw. findet an der Ärztlichen Akademie d. Lw. statt. Die Studiengebühren sind selbst zu tragen, doch wird der dem Dienstgrad entsprechende Wehrsold bzw. das Gehalt gezahlt.

An Beförderungsmöglichkeiten während des Studiums stehen folgende Dienstgrade in Aussicht: nach Erreichung der vorgeschriebenen Studiensemester und Gesamtmindestdienstzeiten: Fahnenjunker-Gefreiter und Fahnenjunker-Unteroffizier; nach vollständig bestandener ärztlicher Vorprüfung: Fähnrich, nach erfolgreich abgeleistetem Kriegskommando: Oberfähnrich; nach Ablegung des ärztlichen Staatsexamens und Erlangung der Approbation: Assistenzarzt. Das Pflichtassistentenjahr wird an einem der Lw.-Lazarette abgeleistet.

Die Semesterferien werden, sofern sie nicht für die Pflichtfamulatur oder andere studienmäßige Fortbildung benötigt werden, zur militärischen Fortbildung und Ausübung der verschiedensten Sportarten verwendet. Nach vollständig bestandener ärztlicher Vorprüfung findet eine Unterbrechung des Studiums für ein Semester statt, in dem ein zwölfwöchiger Kriegsschullehrgang abzuleisten ist und Verwendung und Einweisung in den praktischen Truppen-Sanitätsdienst erfolgt. In bevorzugtem Maße wird Segelfliegen, Skilaufen, Hochgebirgs- oder Klettersport neben anderen geläufigen Sportarten getrieben. Die Ausbildung im Segelfliegen findet auf Segelfliegerschulen, die Ausbildung im Skilaufen in luftwaffeneigenen Hochgebirgshütten unter gleichzeitiger Schulung in luftfahrtsmedizinischen und höhenklimatischen Fragen statt. Als Sanitätsoffizier kann dann auch Schulung im Motorflug in Aussicht gestellt werden.

Die ärztliche Fortbildung der Sanitätsoffiziere d. Lw., für die weitgehend Sorge getragen ist, erfolgt durch Kommandierung zu kurzfristigen Fachkommandos an Lw.-Lazaretten, Kliniken und Krankenanstalten. Um den Bedarf an Fachärzten für die Fachabteilungen der Lw.-Lazarette sicherzustellen, werden laufend Sanitätsoffiziere nach einer Mindestbewährungszeit von zwei Jahren im Truppen-Sanitätsdienst zu großen wissenschaftlichen Kommandos kommandiert (Chirurgie, Interne Medizin, Ophthalmologie, Othologie usw.), die die Erlangung der betreffenden Fachanerkennung zum Ziel haben. Daneben findet Ausbildung in der Luftfahrt- und Tropenmedizin statt.

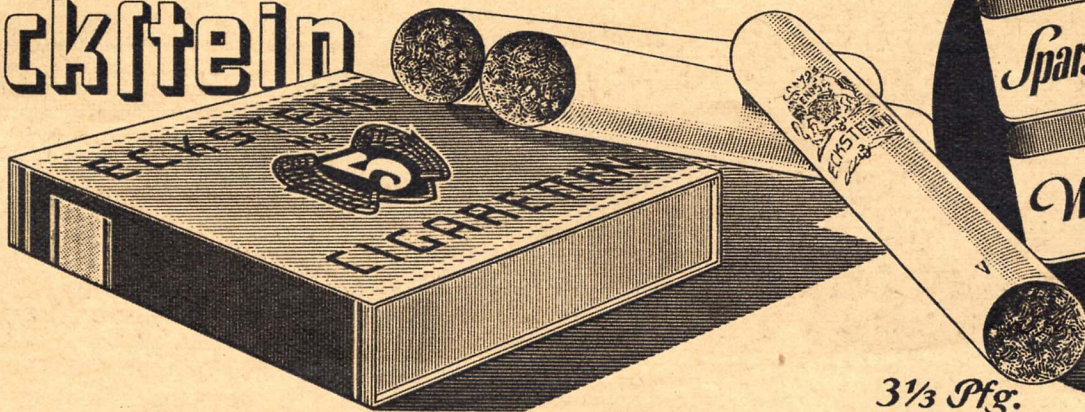
Die Verwendung der Sanitätsoffiziere d. Lw. ist vielseitig und besonders interessant. Sie erstreckt sich auf den Truppensanitätsdienst, den Ausbildungsdienst in den San.-Ausbildungsabteilungen, auf den Tropen- und Fallschirm-Sanitätsdienst, auf die Verwendung in Fachabteilungen der Lw.-Lazarette.

Der Sanitätsoffizier d. Lw. hat die hohe und verantwortungsvolle Aufgabe der gesundheitlichen Betreuung unserer Luftwaffe. Er ist daher für deren stete Einsatzbereitschaft und Schlagkraft von größter Bedeutung.

Wenn du den »Adler« gelesen hast, schicke ihn an Soldaten, die du kennst, oder gib ihn beim zuständigen Blockleiter der NSDAP zur Weitersendung an die Front ab. Die Front dankt es dir

Nicht die Aufmachung entscheidet, sondern der Inhalt! Und weil die ECKSTEIN Nr. 5 auf kostspielige Ausstattung verzichtet, um ihre hohe Qualität bieten zu können, hat sie so viele Freunde.

Eckstein



Sparsam in der Packung
Wertvoll im Inhalt!

3 1/3 Pfg.

Das richtige **Wundpflaster**
für Schnitt-, Quetsch-, Schlag-,
Stich-, Riß- und Brandwunden

heißt: **Trauma Plast**

Überall erhältlich



Lachendes Leben



5 Bücher köstlichen Humors von Hermann Löns, Ludw. Thoma, H. Steguweit, G. Schroer, Fr. Müller-Parkkirchen u.a.

Mit lustigen Bildern von Koch-Botha, Gulbransson u. a.

Diese 5 Bände in schöner Geschenkkassette kosten RM 14,25. Auf Wunsch gegen Monatsraten von nur RM 2,- ohne Preiserhöhung. Die erste Rate ist zahlb. b. Lieferg. Erfüllungsort Dortmund. **Buchhandlung F. ERDMANN** Dortmund 47, Gutenbergstr. 35 - Postf. 307



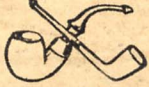
Im Tragen zeigt sich erst der Wert

„Meisterlich gebaut“ sagt man von Rieker-Reitstiefeln. Aus edlem Rohstoff werden sie von erfahrenen Facharbeitern für jeden Fuß, jede Wadenweite und jeden Verwendungszweck besonders hergestellt. Auch Sie erhalten für Ihren Dienst den maßgerechten Rieker-Reitstiefel

Hilfe bei langjähriger **Bronchitis** und schmerzhaftem Husten:

„Seit etwa 20 Jahren habe ich jedes Früh- und Spätsjahr an Bronchialkatarrh gelitten. In den letzten Jahren von 1937 auf 1938 hatte ich einen schrecklichen Bronchialkatarrh mit schmerzhaftem Husten. Da kam mir der Gedanke, rasch Ihre Dr. Doetzer-Tabletten zu besorgen. Nach 10 Tagen hatte ich eine so große Erleichterung, daß selbst meine Frau sich wunderte, die ja immer dagegen war und heute selbst Ihre Tabletten empfiehlt. Nach 3 Wochen war ich von meinem schmerzhaften Husten befreit und konnte wieder ruhig schlafen. Ich werde bei jeder Gelegenheit die Dr. Doetzer-Tabletten empfehlen. Hätte ich früher davon erfahren, so hätte ich sicher viel Geld gespart.“ So schrieb uns Herr Johannes Hech, Rentner, Kochweidstein, Urbanstr. 11, 1.5. St. Qualender Husten, hartnäckige Bronchitis, chronische Verschleimung, Asthma werden seit Jahren mit Dr. Doetzer-Tabletten auch in allen Fällen erfolgreich bekämpft. Unschädliches, kräuterhaltiges Spezialmittel. Enthält 7 erprobte Wirkstoffe. Stark schleimlösend, auswurf-fördernd. Reinigt, beruhigt, kräftigt die angegriffenen Gewebe. Kassenärztlich verordnet. Zahlreiche schriftliche Anerkennungen deutscher Doktoren und zufriedener Ärzte! In Apotheken RM 1,43 und 3,50. Interessante Broschüre mit Dankschreiben kostenlos! Schreiben Sie an: Medopharm, München 16/821

VAUEN Die Pfeife für Sport und Gesundheit



Schutzmarke

VAUEN / Nürnberg-S

älteste deutsche Bruyère Pfeifen-Fabrik

Geplagte Füße?

Nehmen Sie die zuverlässige

„Eidechse“ Schälcrem

und Sie sind Hühneraugen u. Hornhaut in wenigen Tagen los!

Zur weiteren Fußpflege dann

„Eidechse“

Fußcreme, -Puder u. -Bad!

Ihre Füße werden wieder jung!



„Eidechse“ Fußpflegemittel

Gutschein!

Wollen Sie sich einen leistungsfähigen

Radio-Apparat

einen 8-Kreis-Großsuper selbst bauen? Gegen Einsendung dieses Scheines erhalten Sie kostenlos unseren farbigen Bauplan mit ausführlicher Anleitung. Schreiben Sie sofort!

Super-Radio HAMBURG 20/Ar.

Trauringe

II. Schmuckringe in Gold u. Silber. Teilzahlung. Illustr. Liste frei. Goldschmied Nehls, Hamburg 36-L

Deutschland-Sammler verlangt die „Hansa-Post“ kostenlos! HAMBURG 36 790

Deutsche Wertarbeit.
SONNAL KLINGEN

Ein Begriff für jeden Selbstrasierer

und aus Solingen
Seine Wahl nur Sonnal

Das Flugzeug SONNICHSEN

Umfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Flugwerk, Ausrüstung, elektr. Anlagen, Anzeigeräte, FT-Anlage, Instandsetzungsarbeiten u. Betriebsmaßnahmen. 898 Seiten mit über 750 Abbildungen, 12 teils mehrfarbigen Tafeln und einer Beilage „Deutsche Flugzeugmuster“. Ganzleinenband RM 27,- spesenfrei od. monatlich RM 3,-. Ertell.-Ort Berlin-Tempelhof. **Walther Freund & Co.** Berlin SW 11 Ad. Postcheckkonto: Berlin 7305 Spezialprospekt frei. — Werber gesucht!

Sichern Sie sich bereits heute die Neuauflage des **Brockhaus-Allbuch**

Das überragende, 4 bändige Lexikon, das alles Wichtige sorgf. aufzeichnet. Etwa 170 000 Stichwörter, über 10 000 Abb. u. Karten im Text auf etwa 1000 einfarb. u. bunten Tafeln. Alle Gebiete wurden berücksichtigt: Staatsleben, Geschichte, Technik, Kunst, Chemie, Rassenkunde, Pflanzen, Fremdwörter, Sport, Lebensbeschreibungen, Theater, Tierwelt, Sprachlehre, Handel, Statistik u. v. a. Bd. 1 erscheint Anf. März, die weiteren in 2-3 monatigen Abständen, der Atlasband (etwa 22 RM) nach Kriegsende. Preis d. 4 Textbde. 46 RM. Monatsrate 5 RM. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking**, Leipzig C 1/5 Reudnitzer Straße 1-7.

Adolf Hitler-Ingenieurschule Maschinenbau • Elektrotechnik Eigene Lehrwerkstätten • Staatlich anerkannt **FRIEDBERG - HESSEN**



Mit kaltem Wasser allein kaum! Das hilft nur, ohne damit die Schmerzursache zu beseitigen. Nehmen Sie Melabon, das den Schmerz in den Hirnarterien beeinflusst und auf die Schmerzempfindungen wie auch das Schmerzzentrum im Großhirn einwirkt. Infolge dieser Doppelwirkung verschwinden die Schmerzen meist sehr rasch u. nachhaltig. 84. 86 Pfg. und M. 1,66 in Apoth.

Gratis Verlangen Sie unter Bezugnahme auf diese Anzeige die interessante kostenfreie Aufklärungsschrift über Melabon von Dr. Mehnlicher & Co., Langheim F 152

Melabon

Unser Büchertisch

Walter Aschoff, Londonflüge 1917. Ludwig Voggenreiter Verlag, Potsdam. 170 S. Ganzl. RM 4,50, kart. RM 3,20

Das sorgfältig zusammengestellte und mit interessanten Aufnahmen versehene Buch, das nach den Tagebuchaufzeichnungen eines bewährten Weltkriegsfliegers entstanden ist, nehmen wir heute mit besonderem Interesse in die Hand. Nur wenigen ist bekannt, daß die kühnen Englandflieger unserer jungen deutschen Luftwaffe schon im Weltkrieg ihre Vorgänger gehabt haben. Mit

Bewunderung vernimmt der Leser, unter welch schwierigen Umständen damals die Bombenflüge über London ausgeführt wurden, und mit großem Stolz wird er sich bewußt, daß unsere jungen Flieger der Männer würdig sind, die im Jahre 1917 die britische Hauptstadt angegriffen haben. Allerdings mit dem entscheidenden Unterschied, daß damals dem opfermutigen Einsatz der endgültige Erfolg versagt blieb, der uns in diesem Kriege nicht mehr entwunden werden kann.

Georg Böse

Bildnisse deutscher Flieger. Immer wieder eingehende Anfragen nach künstlerischem Wandschmuck veranlassen uns, auf eine Mappe mit Zeichnungen von Wolf

Willrich hinzuweisen, „Die Männer unserer Luftwaffe“, die im Verlag Grenze und Ausland, Berlin W 30, erschienen ist. Das Mappenwerk enthält auf acht mehrfarbigen Kunstblättern in der Größe 34 x 45 cm hervorragend durchgezeichnete Bildnisse deutscher Flieger. Die wohlgelungene Absicht des Künstlers, einen Querschnitt durch das Antlitz des deutschen Fliegers zu geben, spricht schon aus den Bildtiteln: da ist der Staffelführer eines Jagdgeschwaders, der Kommandeur einer Kampfgruppe, ein Oberleutnant einer Jagdstaffel, ein Fliegerschütze, ein Aufklärer, um nur einige zu nennen. — Gerahmt geben die Bilder einen prächtigen Wandschmuck ab. Der Preis beträgt 15,— RM. J. Grabler



In jedem Betrieb —

bei jeder Arbeit hilft



**ROTBAART
KLINGEN**

Gut rasiert,
gut gelaunt!

Soldaten fallen vom Himmel!

Das Buch der deutschen Fallschirmjäger von Hauptmann Gericke. 300 Seiten mit über 100 Bildern. 2. Auflage mit Erlebnissen in Norwegen und Holland. Gebunden RM 4,80

**BUCHHANDLUNG VEHSE
STENDAL 27**

Haar-färbe-kamm!

färbt graues od. rotes Haar echt blond, braun, schwarz. Herren RM 3.— Damen RM 5.— Henna RM 6.—
Hud. Höffers, Berlin O 17/21
Koppenstraße 9

Sie müssen Briefe schreiben, die Eindruck machen!



Sachlich, flott, kurz, verständlich. Bestellen Sie meinen großen Briefsteller: „Briefe, die Eindruck machen“, 376 S., in Halbleinen gebunden, RM 4,45 einschl. Porto (Nachnahme RM 4,75). Verläufe, Bewerbungen, Mahn-, Beschwerdebriefe,

Schreiben an Behörden, Verträge, Klagen, Widerlage, Hilfe ohne Rechtsanwalt, Privatbriefe zu allen Gelegenheiten. Nur das richtig gewählte Wort bringt Erfolg und Nutzen. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!
Buchversand Gutenberg Dresden-St356
(Inhaber: Emil Rudolph)

Jiu-Jitsu

Die zuverlässige Waffe der Selbstverteidigung. Kraft ist Nebensache, Geschicklichkeit alles! Ausführliche Beschreibung, durch geschulte Handgriffe (Befreiung, Angriff, Verteidigung, Festnahme) den stärksten Gegner zu überwinden. Bestellen Sie das zweiteilige Lehrbuch **Jiu-Jitsu und Judo Kampfsport** mit der hohen Schule zur Reifung des Fortgeschrittenen. 214 prachtvolle große Bilder, zus. RM 4,10 einschl. Porto (Nachnahme RM 4,40)
Buchversand Gutenberg
Inh. Emil Rudolph
Dresden G 356

UNIFORM-DEGNER
Berlin, Saarlandstr. 105
Nur Nachnahme

- Nr. 10 Neusilber 2,50
- Nr. 20 Neusilber 2,50
- Nr. 30 Neusilber 2,50
- Nr. 40 3,00

Laubsäge-Holz-Vorlagen
Werkz.-Kat.grat.
J. BRENDDEL
Limburgerhof 7
Pfalz

Togal
gegen
Rheuma

Togal ist hervorragend bewährt bei
Rheuma Ischias Hexenschuß | **Nerven- und Kopfschmerz Erkältungen**

Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten u. Kliniken seit über 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch - aber nehmen Sie nur Togal!

Preis 99 Pfg. In allen Apotheken

Kostenlos erhalten Sie das interessante, farb. illustr. Buch „Der Kampf gegen Rheuma und Schmerz“, ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München 8/K

Sie erleben mehr wenn Sie ZEICHNEN können!

Sehen als Kind haben Sie unbewußt mit Vorliebe gezeichnet, doch mangels richtiger Schulung hat sich dieses Können nicht weiter entwickelt. Das Zeichnen ist aber wie alles erlernbar. Die erfolgreiche Methode unseres brieflichen Unterrichtes gibt Ihnen d. Möglichkeit, unabhängig von Zeit und Ort, in Ihrem eigenen Heim unter ständiger Aufsicht erfahrener Künstler das Zeichnen u. Malen schnell zu erlernen. Wie — sagt der von Schülern illustrierte Prospekt.

Heim-Studio Joh. v. Arapoff
Berlin W 15/A S Fasanenstraße 47

Katalog Zauber
Kunstst. Gratis
J. BARTL
Hamburg 36 755

Hess-Harmonikas
Versand an Private

21 Tasten 8 Klänge	20,— an
26 " 12 " 33 " "	28,— "
34 " 20 " 48 " "	38,— "
41 " 24 " 60 " "	48,— "

Katalog unentgeltl.
Alle Musikinstrumente so preiswert in großer Auswahl
Alle Musik von
Hess Nachf.
Klingenthal-Sa. 307

Das erste behilderte Wörterbuch d. deutsch. Sprache: Der Sprach-Brockhaus, bleibt keine Antwort schuldig: Wie wird dies Wort geschrieben, wie betont, wie ausgesprochen, woher stammt es? Bild u. Wort sind gleichberechtigt! Nicht minder wichtig ist der **Volks-Brockhaus**, 42.000 Stichw., etwa 3500 Bilder u. Karten, einfarb. u. bunte Taf. u. Kartens., 35 Übersichts- u. Zeittafeln. Beide Werke 10 RM. in Monatsr. von 3 RM an zahlb. l. Rate bei Lief. Erfüll.-Ort Leipzig. Lief. durch Buchhdlg. **Carl Heinz Finking, Leipzig C1/5** Reudnitzer Straße 1-7.

Laut lesen und weiterzählen!

Ich helfe Ihnen weiter.

Kurzschrift

(Stenografie) brieflich zu lernen ist wirklich sehr leicht! Herr Joseph Staudigl, Studienrat am alten Gymnasium in Regensburg, schrieb am 18. 2. 38: „Ich halte Ihre Unterrichtsmethode für ausgezeichnet. Wenn jemand sich genau an den von Ihnen aufgestellten Übungsplan hält, so muß er, ob er will oder nicht, ein tüchtiger Stenograph werden.“ — Der Abiturient Karl Ditsche in Friedewalde schrieb am 7. 8. 40: „Schon nach 8 Monaten hatte ich eine Schreibgeschwindigkeit von 120 Silben pro Minute erreicht.“ Mit der neuen amtlichen Deutschen Kurzschrift kann der Geübte so schnell schreiben wie ein Redner spricht! — 500 Berufe sind unter unseren begehrten ersten Fernschülern vertreten. Sie lernen bequem zu Hause unter der sicheren Führung von staatl. geprüft. Lehrern! Das Arbeiten po bestimmen Sie selbst! Alle Lehrmittel werden Ihr Eigentum! Bitte, senden Sie sof. in off. Umschl. diese Anzeige ein (3 Pf. Porto).

Privater Kurzschrift-Fernunterricht
E. Spiekermann, Berlin-Pankow Nr. 439 R

Bitte senden Sie mir ganz umsonst und unverbindl. 5000 Worte Auskunft mit den glänz. Urteilen von Fachleuten u. Schülern!
Ver- u. Zuname: _____
Ort und Straße: _____

Schneeketten **NORDLAND** Klarsichtscheiben
NORDLAND Deutsche Schneekettenfabrik G. m. b. H.
Berlin W 35, Kurfürstenstraße 14-16



„Ganz schön, hie und da in's Theater zu gehen; wenn nur die gräßliche Wirtschaft mit der Garderobe nicht zum Schluß käme.“



— „Du hast schon recht. Hier holen wir uns sicher noch den Schnupfen, so zieht es.“



— „Aber liebe Frau Schmitz, dafür gibt es doch Wybert! Bitte bedienen Sie sich.“



1 u. 50
-90 u. -45
in Apotheken
u. Drogerien

Zieht es irgendwo im Haus, Zieh die Wybert-Schachtel raus!

Wir beginnen das
WUNSCHKONZERT
für die Wehrmacht!

Millionen lauschen sonntags am Rundfunk, Millionen begeisterte der Film! Ehe die kommende Neu-Auflage des gleichnam. entzück. Buches wiederum vergriffen ist, geben Sie unverzög. Ihre Vorbestellung auf 1. 175 St. Text, 50 St. Bilder, viele lust. Zeichnungen, 60 Fotos u. zahlr. Widmungen. RM 3.25 u. 40 Pfg. Porto auf Postscheck. Hamburg 13396, Nachnahme 35 Pfg. mehr. Buchvers. E. K. Bülk, Hamburg 36/R, Poststr. 2

Musikinstrumente
Hörner
Bando-
nions
Konzertinas
Piano - Akkordions

Zu haben in jedem Musikgeschäft. Verlangen Sie sofort Katalog gratis.

Alfred Arnold
Carlsfeld / Erzgebirge 58
Bandonion-, Konzertina- u. Piano - Akkordion - Fabrik

Focke-Wulf
Flugzeugbau

sucht
Dreher
Schlosser
Klempner
Elektriker
Werkzeugschlosser
Metallarbeiter jeder Art

Berufsfremde können für Leichtmetallbau umgeschult werden

Kurze Bewerbungen ohne Originalzeugnisse an die Gefolgschaft „L“ der
FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU G.M.B.H. BREMEN-FLUGHAFEN

Fuss-Pflege

ist dringend notwendig bei der starken Beanspruchung der Füße. Ermüdungen, Hühneraugen, Hornhaut, Schweißabsonderung, Blasen, Wunde Stellen bereiten Qual und Pein. Diese Beschwerden sowie kalte Füße bekämpft man mit den bewährten Efasit-Präparaten.

Efasit

In allen Apotheken, Drogerien und Fachgeschäften erhältlich.

Technisches Wissen
(Technikum) Selbst-Unterrichtswerk (25 Teile, 1800 Seiten, 300 Abbild.) z. Vorbereit. auf Prüfungen m. prakt. Anleitg. f. Werkstatt u. Betrieb. Probeheft A kostenlos. Auge-Verlag, Leipzig W 35

WERKZEUGLISTE GRATIS.
Westfalia-Werkzeuge
Hagen 359 i. W.

Nervöses Herz!

Bei Herzklopfen, Atembeschwerden, Anginalgefühlen, Herzbeben und anderen leichten Herzerkrankungen hat Tolebol-Perfekt schon vielen die gewünschte Besserung u. Stärkung des Herzens gebracht u. einer Verschlimmerung vorbeugt. Warum quälen Sie sich noch damit? Pdg. N. 2.10 in Apotheken. Verlangen Sie kostenlose Aufklärungsschrift von Dr. Rentfischer & Co., Laupheim 400

Ingenieur-schule Mittweida

Maschinenbau Elektrotechnik
Druckschriften kostenlos

Herbin-Stodin

Kopfschmerzen

böse Quälgeister ungerufen sind sie meist plötzlich da, und setzen einem oft so zu, daß man nur noch ein halber Mensch ist.

Wie aber diese Plage rasch wieder loswerden? Am besten die Ursachen bekämpfen, die kramartigen Spannungszustände in der Hirnhaut, und die Zirkulationsstörungen in den Arterien beheben.

Mit Herbin-Stodin-Tabletten mit dem H. im Dreieck geht das meist schnell.

Verlangen Sie daher in der Apotheke kurz und bündig Weber's Tablette mit dem H. im Dreieck.

Erfolgreiche Anwendung auch bei Migräne, Leib-, Rücken-, Rheuma- und Nervenschmerzen.

10Tbl. 0.60 · 20Tbl. 0.99 · 60Tbl. 2.42

Herbin-Stodin
H. O. A. WEBER, MAGDEBURG

Wir suchen für unser Konstruktionsbüro zur Bearbeitung sämtlicher Fragen der elektrischen Ausrüstung

erfahrene Konstrukteure

Auch Absolventen technischer Staatslehranstalten ist Gelegenheit geboten, sich in dieses umfangreiche und interessante Arbeitsgebiet gründlich einzuarbeiten.

Für unser Vorrichtungskonstruktionsbüro

Vorrichtungs-Konstrukteure

für Vorrichtungen der spanlosen Verformung.

Schlosser, die sich durch Fern- oder Abendkurse eine abgeschlossene Ausbildung als Konstrukteur erworben haben, wollen sich ebenfalls melden.

Bewerbungen mit Lebenslauf, Lichtbild und Zeugnisabschriften sind zu richten an

FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU G.m.b.H.
Abteilung Gefolgschaft
BREMEN-FLUGHAFEN

...und immer wieder

Toussaint-Langenscheidt

zum Sprachenlernen!

Exportleiter einer Weltfirma! Es wird Sie interessieren, bei dieser Gelegenheit zu erfahren, daß ich Englisch, Französisch, Italienisch, Spanisch und Portugiesisch durch das Studium der Unterrichtsbriefe der Methode Toussaint-Langenscheidt erlernt habe und auf Grund meiner so erworbenen Sprachkenntnisse Exportleiter einer Weltfirma geworden bin. Franz Sagler, Wien 56, VI., Hofmühlgasse 20 (21. 9. 40).

„... daß man nach Ihrer Methode besser lernt.“ Die englische Sprache macht mir nach Ihrer Methode viel mehr Spaß als in der Schule. Es ist vor allem nicht so langweilig, und man bekommt alles richtig erklärt. Ich erlebe es jeden Tag in der Schule, daß man nach Ihrer Methode besser lernt; denn wenn ich feiner meldet, wenn keiner die gestellte Frage beantworten kann, ich kann es fast immer. Ich habe Ihre Methode allen Mitschülern empfohlen. Helmut Kohl, Handelschüler, Zeit a. M., Hafsurter Str. 338 (15. 6. 40).

Dank Toussaint-Langenscheidt als Dolmetscher eingesetzt. Vor einigen Jahren habe ich nach dem Kleinen Toussaint-Langenscheidt die französische Sprache erlernt. Im Feldzug gegen Frankreich, sowie während der folgenden Befehlszeit konnte ich feststellen, daß ich damals die Sprache richtig gelernt habe; denn ich verständigte mich überall ohne Schwierigkeiten und wurde vielfach von meiner Einheit als Dolmetscher eingesetzt. Ich möchte Ihnen daher heute für Ihre vorzügliche Methode meinen besten Dank aussprechen. Rudi Köcher, Industrietaufmann, Augsb. Austr. 3 (29. 9. 40).

Ihrer Methode verdanke ich meinen Beruf als Auslandskorrespondent und Exportleiter. Mit dem bisherigen Erfolg meines italienischen Studiums nach Toussaint-Langenscheidt bin ich außerordentlich zufrieden. Trotzdem ich erst die 7. Lektion hinter mir habe, bin ich schon in der Lage, leichtere Literatur zu lesen. Ich habe schon früher nach Ihrer Methode gearbeitet. Ich erlernte die französische, englische und portugiesische Sprache. Ihrer Methode verdanke ich meinen Beruf als Auslandskorrespondent und Exportleiter in einer bedeutenden chemisch-pharmazeutischen Fabrik. Herrn. Sald, Korrespondent Darmstadt, Karlsru. 20 (23. 8. 40).

Nach der Methode Toussaint-Langenscheidt bearbeitet, liegen für alle wichtigen Sprachen vor:

Unterrichtsbriefe zum Studium fremder Sprachen durch Selbstunterricht für Anfänger und für Fortgeschrittene, Schullehrbücher, fremdsprachliche Lektüre, Wörterbücher in verschiedensten Preislagen, Reisesprachführer, Konversationsbücher, Bücher für die Handelskorrespondenz u. a. m.

Unsere Sprachwerke sind in jeder guten Buchhandlung vorrätig

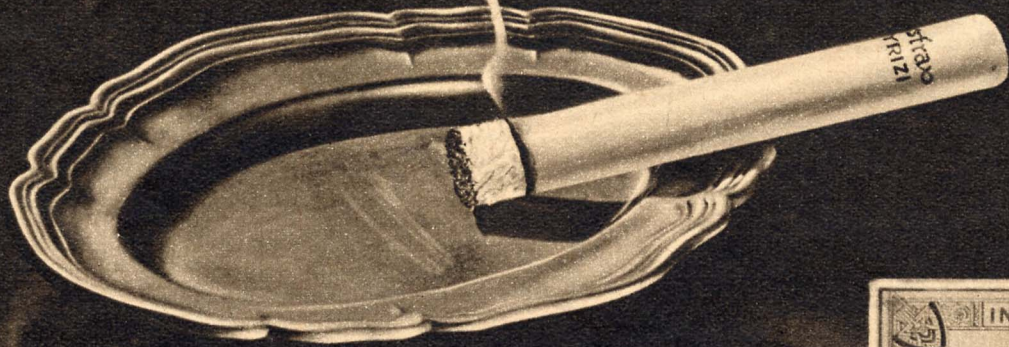
LANGENSCHIEDTSCHER VERLAGSBUCHHANDLUNG
(Professor G. Langenscheidt) K.G., Berlin - Schöneberg

Drei gute Gründe:

aromatisch

leicht

frisch



Diese drei charakteristischen Eigenschaften der „Astra“ sind das Ergebnis der Familien-Tradition des Hauses Kyrjazi. In der dritten Generation, vom Vater auf den Sohn vererbt, verbürgt ein besonderes Wissen um den Tabak (seine Lebensbedingungen, seine Behandlung, die Herrichtung der Mischung aus verschiedenen Provenienzen und vor allem die Kenntnis der Gesetze zur Erhaltung des vollen Aromas) eine eigenartige Cigarette stets gleichbleibender Prägung.

MIT UND OHNE MUNDSTÜCK

48