

HEFT 8 / BERLIN, 10. APRIL 1941



# Der Adler

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

HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

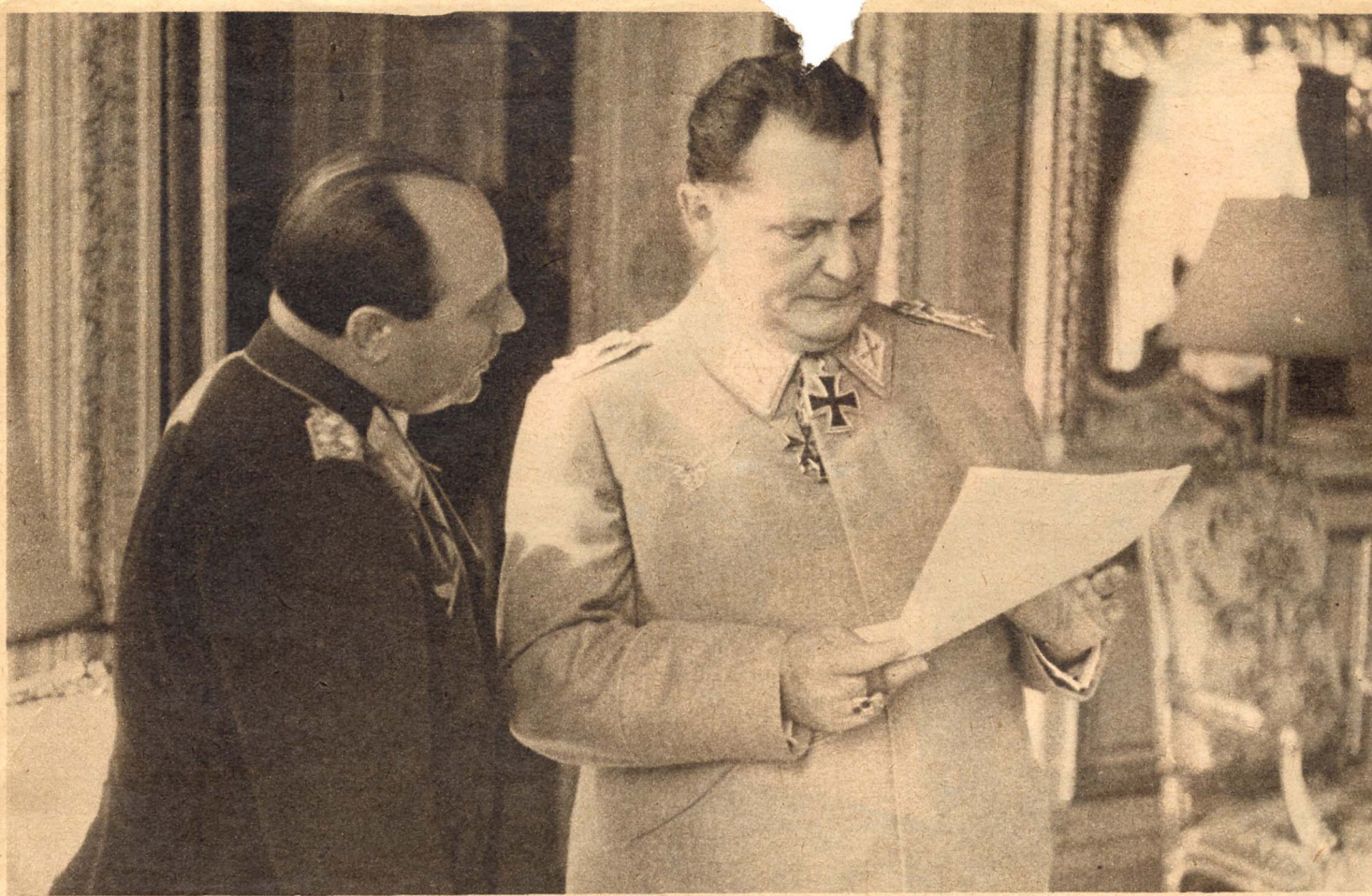
## Da — am Horizont der Feind!

Für die Fernaufklärer ist es ein Augenblick höchster Spannung, wenn sie auf ihrem Flug über die unendlichen Weiten des Atlantik die Rauchsäulen eines britischen Geleitzuges entdecken, der dem zielsicheren Angriff nun nicht mehr entgehen kann.

Aufnahme A. Schulze (Mauritius)

# Der

Neben der unvergleichlichen Tapferkeit des deutschen Soldaten und Fliegers beruht die Schlagkraft der Luftwaffe in ihrer zielsicheren Führung durch den Schöpfer unserer Luftmacht Hermann Göring. Der Reichsmarschall gibt in den Generalstabsbesprechungen persönlich die Befehle zum Einsatz der Luftwaffe. Unser Bildbericht schildert eine Generalstabsbesprechung, die in einem französischen Schloß stattgefunden hat



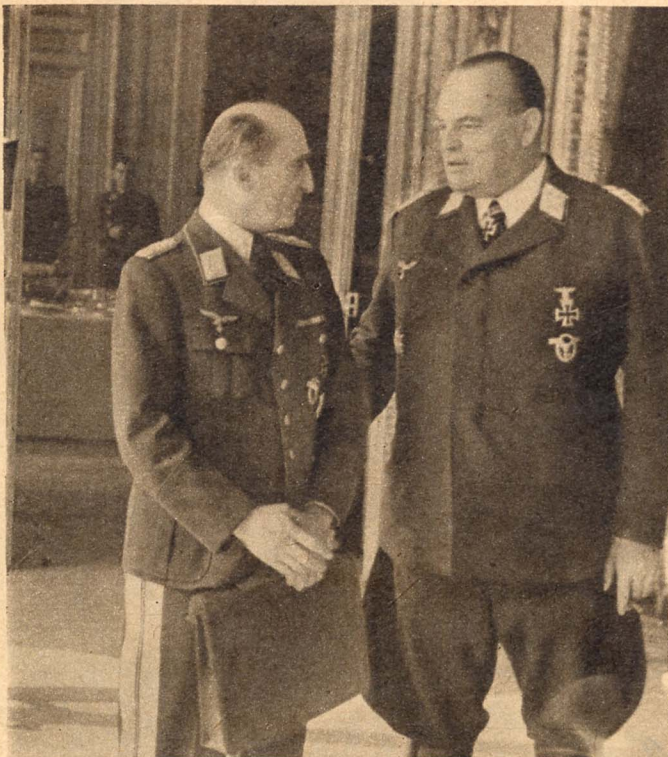
Reichsmarschall Hermann Göring läßt sich vor Beginn der Generalstabsbesprechung von Generaloberst Udet, dem Generalluftzeugmeister der deutschen Luftwaffe, berichten



Die Generalstabsbesprechung. Der Reichsmarschall nimmt die Berichte der Luftflottenchefs und Geschwaderkommandore entgegen und erteilt seine Befehle

Aufnahmen: Eitel Lange (7)

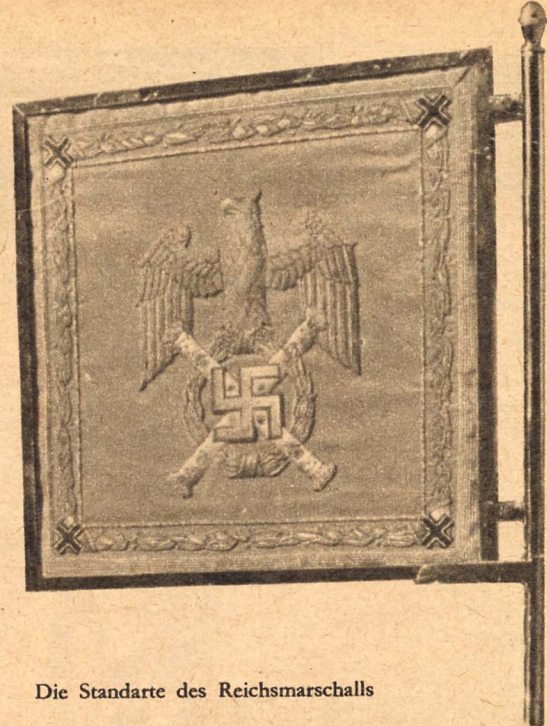
Generalfeldmarschall Sperrle (rechts) und Generalleutnant Kastner-Kirchdorf, der Chef des Luftwaffen-Personalamtes



# Reichsmarschall

*bei einer seiner  
Generalstabsbesprechungen*

Die Standarte des Reichsmarschalls

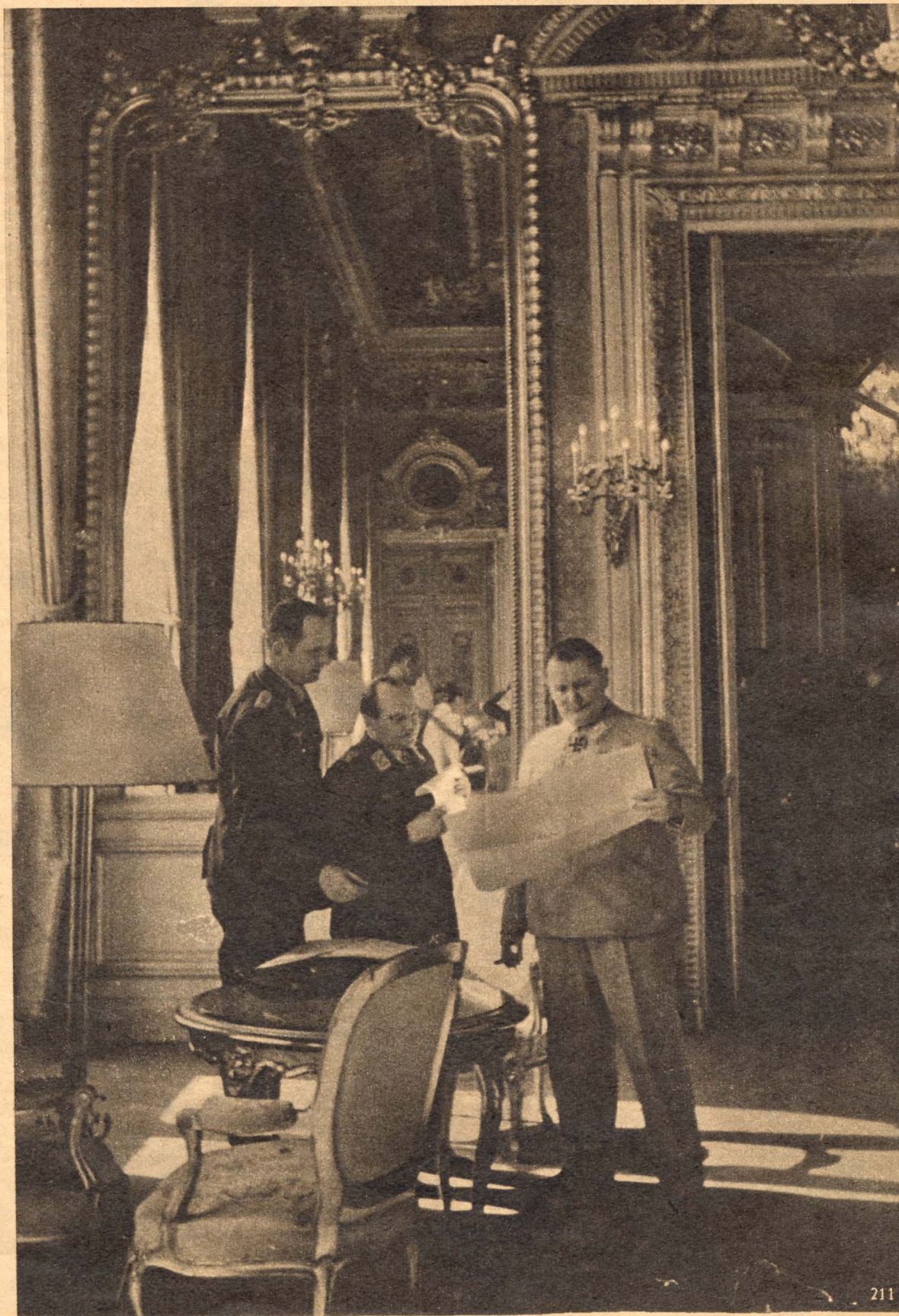


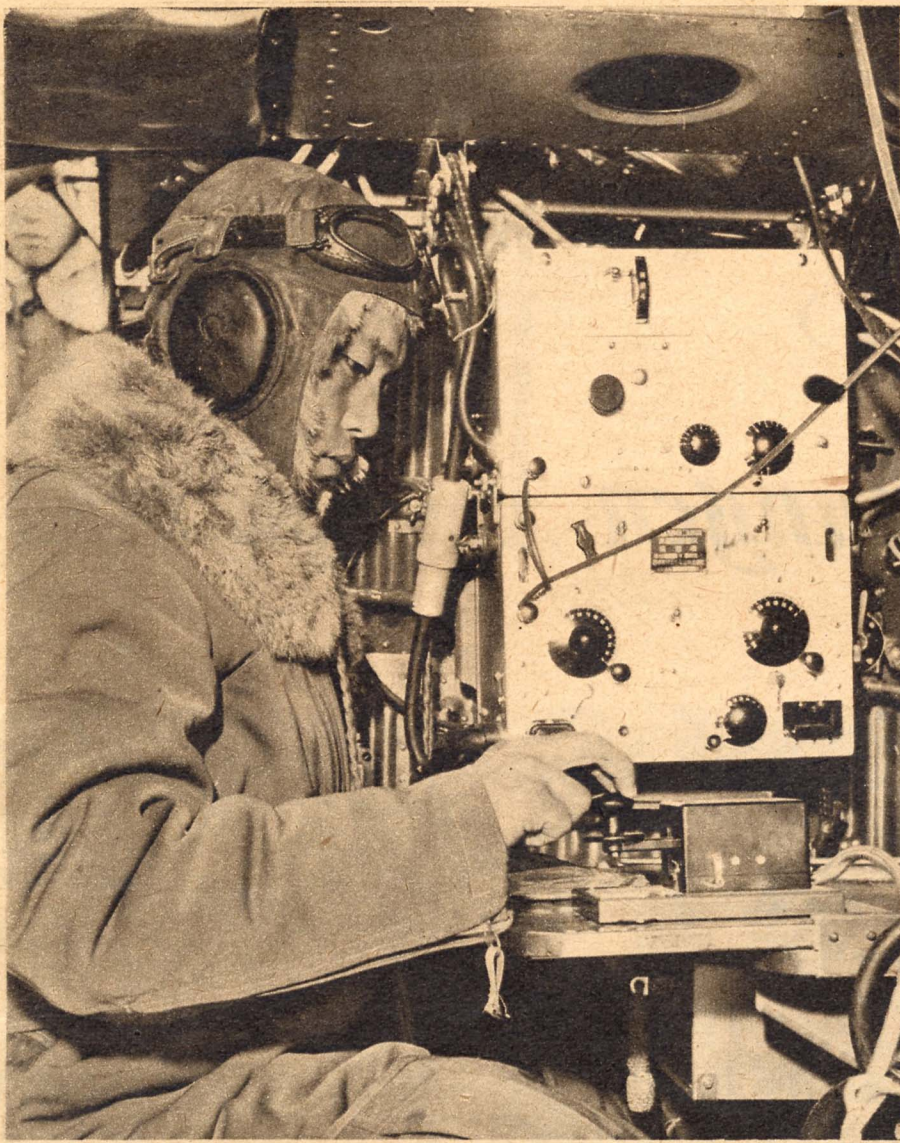
Generalfeldmarschall Kesselring verläßt nach Beendigung der Generalstabsbesprechung mit General der Flieger Jeschonnek das Schloß



Der Reichsmarschall mit dem Chef des Generalstabes der Luftwaffe, General der Flieger Jeschonnek

Rechts: Nach der Generalstabsbesprechung erteilt der Reichsmarschall dem Generalzeugmeister, Generaloberst Udet, noch Anweisungen über technische Fragen





Ein Bordfunker bei der Durchgabe einer Meldung. Auf den japanischen Luftwaffenschulen werden die Soldaten für die verschiedenen Aufgaben der Flugzeugbesatzung ausgebildet

# Japans Luft

## Wie Nippons Söhne zu Fliegern ausgebildet werden

Unser fernöstlicher Partner im Dreimächtepakt, dessen enge Zusammenarbeit mit den Achsenmächten durch den Besuch seines Außenministers Matsuoka jetzt besonders betont wird, steht Gewehr bei Fuß. Japan wünscht den Frieden, ist aber mit seiner militärischen Macht für alle Möglichkeiten gerüstet, die eine Bedrohung seiner berechtigten Lebensansprüche darstellen würden. In dieser Lage fällt der japanischen Luftwaffe eine bedeutende Rolle zu. Diese junge Waffe ist den Kinderschuhen längst entwachsen und hat im chinesischen Krieg ihre Feuertaufe bestanden. Jeder Gegner Japans müßte mit ihr als einem bedeutenden Machtfaktor rechnen. Natürlich widmet Japan der Ausbildung des fliegerischen Nachwuchses seine besondere Aufmerksamkeit und hat in allen Teilen des Landes Fliegerschulen nach europäischem Vorbild eingerichtet. Aus diesen Schulen strömen der Luftwaffe dauernd ausgebildete Kräfte zu

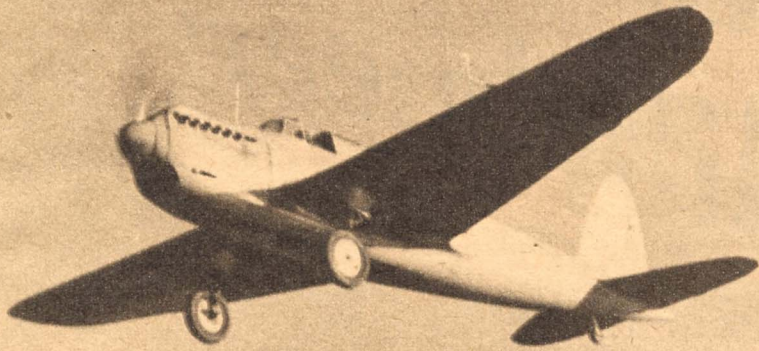


Auch Jagdflieger werden hier ausgebildet. Ein Übungsjäger dreht nach erfolgtem Beschuß eines links unten sichtbaren Schleppsackes ab, um zu neuem Angriff anzusetzen

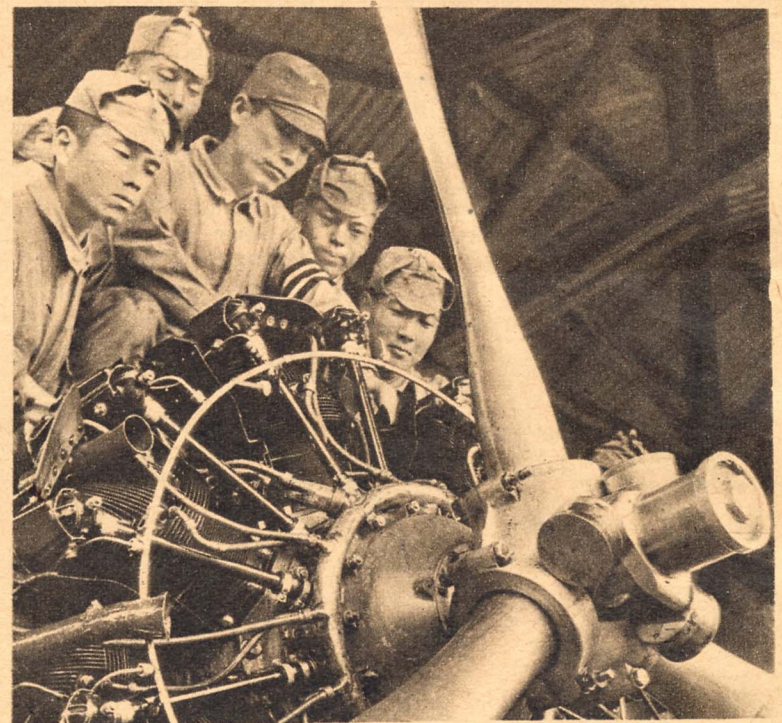
Aufn. Japan-Foto-Library (7)

Wie hoch fliegt das Flugzeug? Jeder Soldat der japanischen Luftwaffe muß mit bloßem Auge ausreichend sicher die Flughöhe einer Maschine schätzen können

# waffe gerüstet



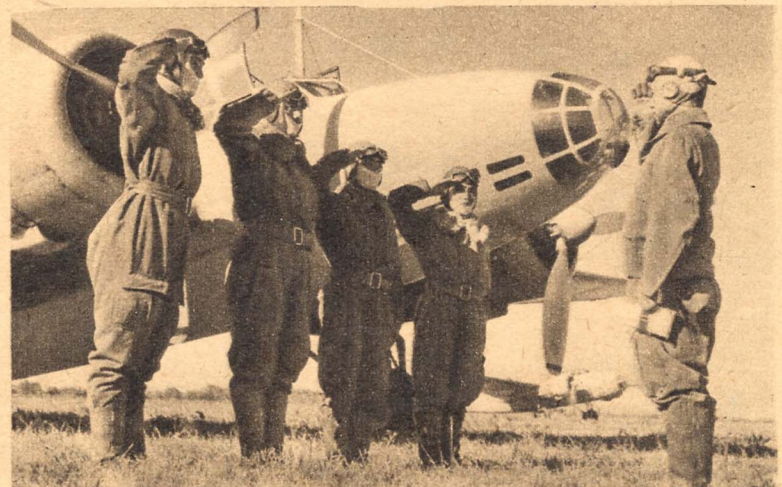
Energiegeladene Ruhe spricht aus dem Gesicht dieses Fliegerschützen, dem man zutraut, daß er den mit scharfem Auge einmal erfaßten Gegner nicht mehr aus dem Visier läßt



Gute Mechaniker sind ebenso notwendig wie tüchtige Flugzeugführer. Angehende Bordmechaniker werden an einem Sternmotor in ihre künftigen Aufgaben eingeweiht



Hart gegen sich selbst, zäh, entschlossen und opferbereit bringt der Japaner viele Voraussetzungen für den guten Fliegersoldaten mit



Angetreten zum ersten Alleinflug. Vor Beendigung des Lehrgangs macht die Schülerbesatzung eine Reihe von selbständigen Flügen, auf denen sie ihre Fähigkeiten erproben soll



Schnell werden die Tropenrucksäcke mit den notwendigen Lebensmitteln gepackt, dann zwei Schwimmwesten aufgeblasen, und beides wird miteinander verbunden

# Ein Schlauchboot treibt im Mittelmeer

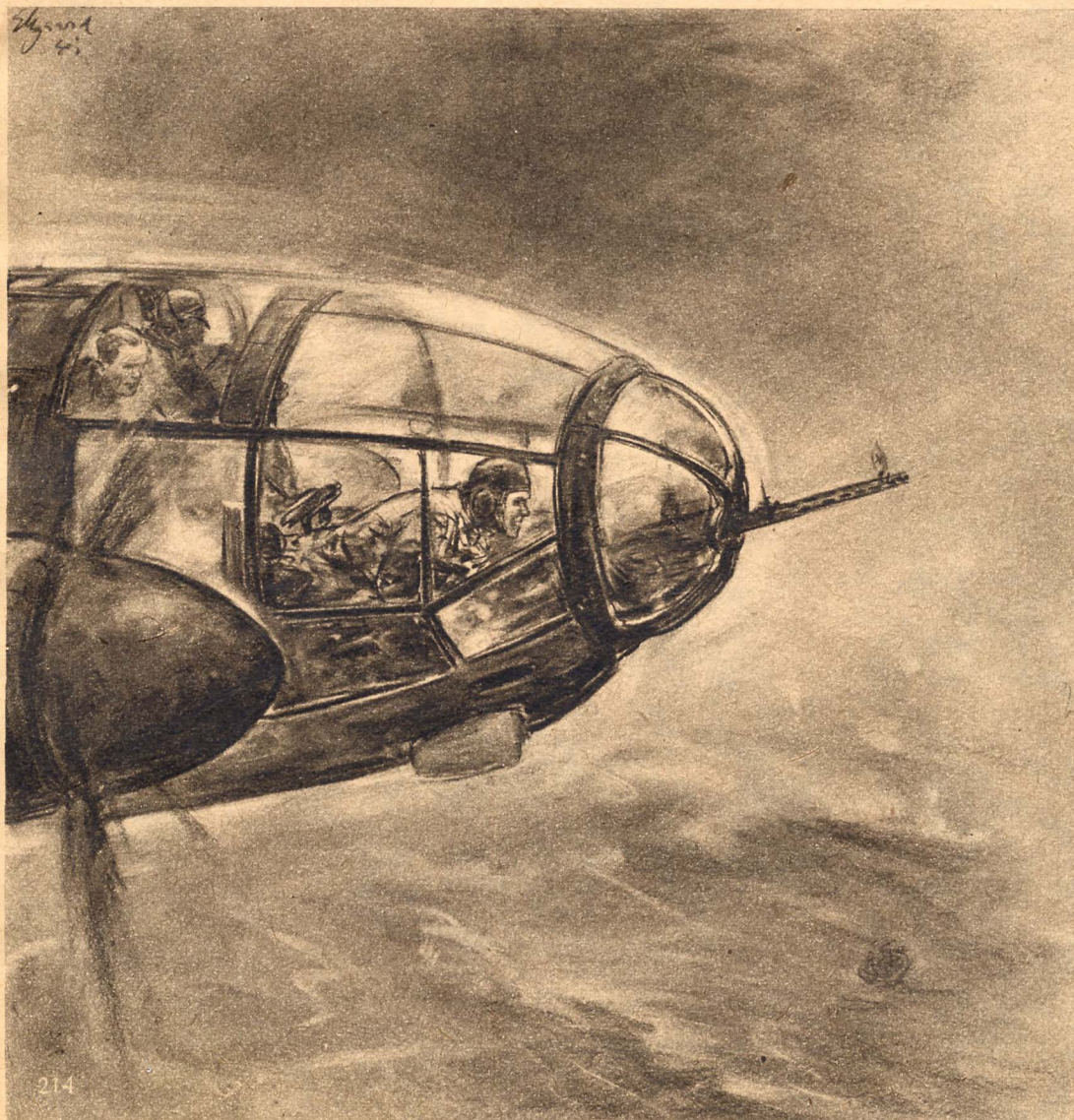
## Rettungstat deutscher Flieger

Im Einsatzhafen eines unserer Kampfverbände im südlichen Italien. Heute soll endlich einmal Ruhe sein — nach vielen Tagen härtesten Einsatzes. Die Männer haben sich schon ganz darauf eingerichtet. Wie Ferienstimmung liegt es über dem Platz. Da zerrißt ein Alarmruf die Stille. Staffel zum Start antreten! In wenigen Sekunden ist alles auf den Beinen. Heute geht es um eine ganz besondere Aufgabe. Kurz werden die Einzelheiten bekanntgegeben. Fünf Maschinen stehen bereit. Statt der Tod und Verderben bringenden Bomben ist im Schachtkreuz ein bis zum Rand gefüllter Rucksack untergebracht, um den die Männer vom Bodenpersonal zwei Schwimmwesten geschnürt haben. Darin sind Lebensmittel, Signalmunition — kurzum friedliche Dinge enthalten. — Start. — Kurs Malta. Das Meer ist von dem stürmischen Wetter der ersten Tage noch aufgewühlt. Inzwischen haben die Besatzungen erfahren, wofür

sie eingesetzt sind. Seit zwei Tagen treiben vier Kameraden von einer He 111, die nach einem Angriffsflug auf das Wasser heruntergehen mußte, auf der unendlichen Weite des Meeres. Zuletzt sind sie 20 Kilometer von La Valetta gesichtet worden.

Der Staffelpkapitän blickt angespannt in die Tiefe. Jede der fünf Maschinen hat einen bestimmten Streifen abzusuchen. Zwei Stunden vergehen. Die Spannung erreicht ihren Höhepunkt. Da kommt der Ruf: „Wir haben das Boot gefunden!“ Tatsächlich — da unten wird ein kleines Schlauchboot wie eine Nußschale hin und hergeworfen. Und jetzt ist man so weit, um zu erkennen, daß vier Männer nach oben heraufwinken. Schon 48 Stunden waren sie den Elementen preisgegeben — nur mit sich allein, fast verhungert und verdurstet, über sich die Unendlichkeit des Himmels und um sich die Unendlichkeit des Meeres — aber in der festen Zuversicht, daß man zu ihrer

Zeichnungen: Ellgaard (5)

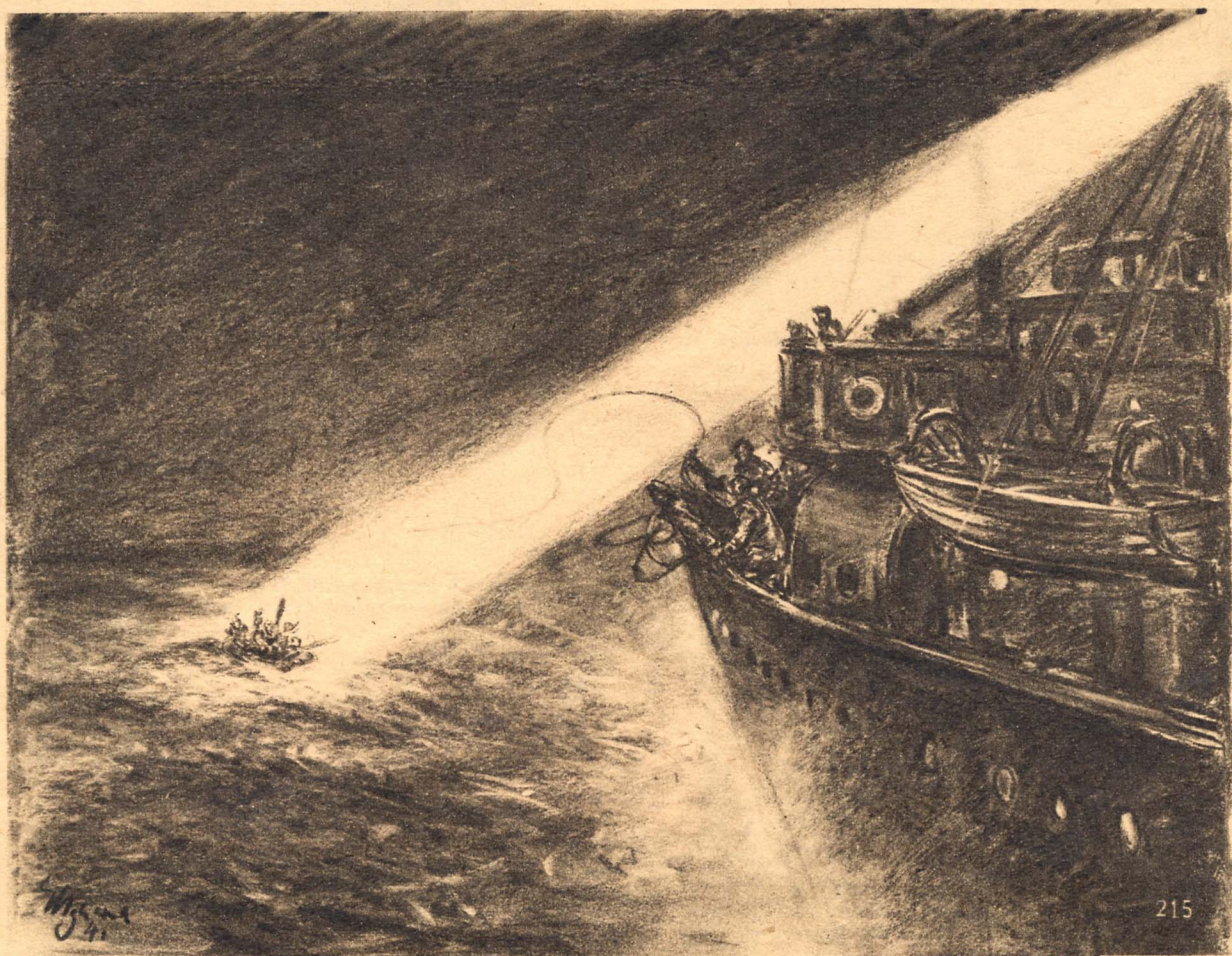


Da entdecken sie nach zweistündigem Flug über dem aufgewühlten Meer das Schlauchboot, das wie eine Nußschale hin und her geworfen wird. Diesmal greift der Bordschütze nicht zu dem MG, sondern zu dem Tropenrucksack, der den auf den Wellen treibenden Kameraden da unten die erste Hilfe bringen soll



Rettung kommen würde. Wie leibhaftige Engel tauchen nun die fünf Heinkel zwischen den Wolken auf und nehmen Kurs auf das Boot. Der Bordschütze macht sich fertig, aber diesmal nicht, um zum MG zu greifen, sondern um die Schwimmwesten vollends aufzupusten, daß sie sich wie breite Ballonstreifen um den Tropenrucksack legen. Die erste He 111 kurvt immer tiefer, bis auf 20 Meter geht sie auf das Schlauchboot herunter. Gut gezielt, Kamerad, jetzt gilt's! Der erste Rucksack saust in die Tiefe. Von den anderen Maschinen schießt der gleiche Segen auf die vier Männer im Schlauchboot herab, die schnell an die „schwimmende Zufuhr“ heranpaddeln. Ein dankbares Winken. Dann müssen drei von den He 111 zum Einsatzhafen zurück, zwei aber bleiben in unmittelbarer Nähe des Schlauchbootes. Bis in die späten Abendstunden kreisen sie über den Kameraden, als sich endlich das Seenotschiff nähert, das von der Staffel herbeigeholt worden ist. Nun können auch die beiden He 111 davonbrausen. Inzwischen ist es Mitternacht geworden, als man die vier Schiffbrüchigen an Bord des Seenotschiffes nehmen kann. Ein kleines Kapitel der Kameradschaft ist abgeschlossen — eines unter vielen im Buch der deutschen Luftwaffe.

Während die vier Männer im Schlauchboot den einen der gutgezielten Rucksäcke aus dem Wasser fischen, saust der zweite in die Tiefe. Nun haben sie die Gewißheit, daß die endgültige Hilfe nicht mehr fern ist. Es gilt noch ein paar Stunden auszuhalten



Mitternacht ist es bereits, als das Seenotschiff, von den Kameraden der Kampfflugzeuge herbeigeholt, die Männer aus dem Schlauchboot an Bord nimmt. Gerettet nach einer Irrfahrt von über zwei Tagen in der unendlichen Weite des Mittelmeers



Noch ist es Zeit bis zum Start, aber das Küken der Besatzung, ein junger Gefreiter, macht sich bereits fertig. Er hat die Ruhe noch nicht so weg...



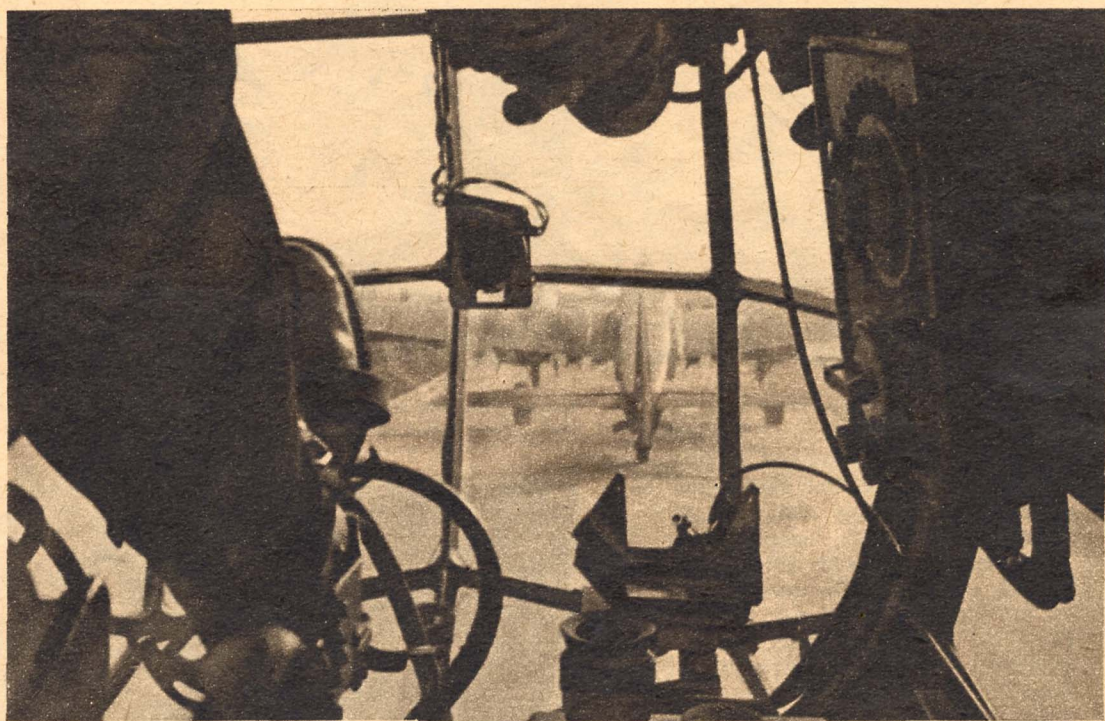
... wie seine älteren Kameraden, die sich gemächlich eine Zigarette bewilligen; denn zehn Minuten sind für „ausgewachsene Lufthasen“ eine lange Zeit



Die Zielunterlagen in der Aktenmappe, steigen die Besatzungsmitglieder, mit Fallschirmen und Schwimmwesten ausgerüstet, in ihre Ju 88



Ein Arm wird aus dem Kabinfenster gestreckt. Das heißt in der kurzen Zeichensprache der Flieger: „Latten frei! Wir lassen die Motoren an!“



Sekunden später rollt die Ju 88 zum Start. Gleichzeitig mit ihr ein anderer Fernaufklärer vom selben Baumuster

Aufn. PK Stempka-PBZ (11)  
PK Martin-Scherl (1)



Noch einmal schauen Flugzeugführer und Beobachter zurück auf ihren Flughafen, der bereits winzig, wie ein Spielzeug, unter ihnen liegt



# Bewaffnete Klärung

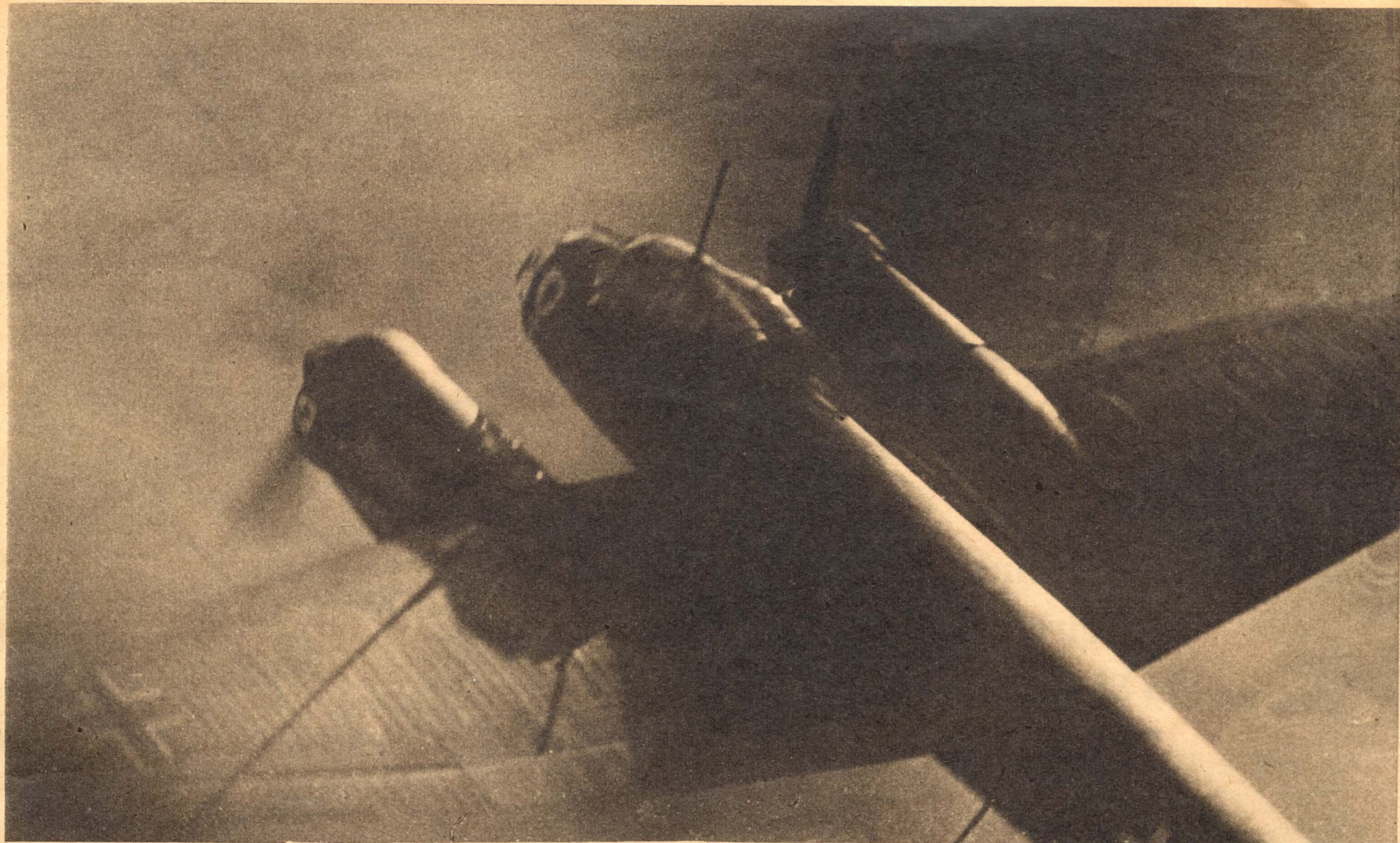
## Die Kamera begleitet eine Ju 88 auf dem Feindflug

Niemals wird die Führung einen Kampfverband gegen Ziele einsetzen, die nicht vorher möglichst genau erkundet worden sind. Diese für den Angriff wichtigen Einzelheiten zu ermitteln, ist Aufgabe der Fernaufklärer. Sie sind das Auge der Luftwaffe. Doch nur bei größter Schnelligkeit der Nachrichtenübermittlung können sie erfolgreich sein. Bereits wenige Minuten nachdem der Beobachter sein Ziel ausgemacht hat, liegt der Funkspruch vor den Chefs der Kampf- und Stukaverbände. Und jeder Kampf- und Sturzkampfflieger hat einen zuverlässigen Luftbildplan des anzugreifenden Zieles beim Einsatz an Bord, den vorher die Kameraden von der Fernaufklärung in ihren Lichtbildgeräten mit nach Hause gebracht haben. Ganz auf sich gestellt, sind die Fernaufklärer auf den viele Stunden dauernden Flügen — oft über Tausende von Kilometern — nicht nur zu ihrem Schutz mit Bordwaffen ausgerüstet, sondern führen auch Bomben mit sich, die sie zu selbständigen Kampfhandlungen befähigen. So manches Husarenstück des Luftkrieges ist wagemutigen Fernaufklärern zuzuschreiben



Mehrere Stunden schon ist das Flugzeug, das unsere Kamera begleitet, über England. Der Auftrag ist ausgeführt, der befohlene Raum an der schottischen Westküste aufgeklärt. Schon liegt die Ju 88 auf Heimatkurs, da entdeckt der Beobachter tief unter sich Flugzeughallen, ein Rollfeld, Kampfmaschinen. Eine gute Gelegenheit, ein paar schwere Brocken loszuwerfen. Im Sturzflug geht es hinunter, die Bomben werden ausgelöst. Verheerend ist ihre Wirkung. Beim Hochziehen der Maschine kann der Bordschütze (rechts) deutlich die Einschläge beobachten. Eine ganze Trommel jagt er noch mit seinem MG in die unten wirr durcheinanderlaufenden Tommies





**M**it wütendem Flakfeuer beantworten die Engländer den kühnen Angriff. Gefährliche weiße Wölkchen — vorn — rechts, plötzlich eine heftige Erschütterung. Verdammt! Öl läuft aus dem rechten Motor. Also ein Treffer — aber die Männer der Ju 88 lassen sich dadurch nicht aus der Ruhe bringen. Der kranke Motor wird abgestellt. Seltsam genug sieht es aus, wie die Latte rechts vor ihnen unbeweglich im Raum steht

**S**ofort nach der Landung geht das Bodenpersonal an „seine“ Maschine, um den Schaden genau zu besehen und traditionsgemäß die Treffer zu zählen. Für die Besatzung heißt es aber, Kombinationen 'runter und hin zum Kommandeur zur Meldung

**T**rotz ausgefallenen Motors bringt der Flugzeugführer die Maschine gut zurück. Die Kameraden eilen ihnen entgegen. „So ein Ding war das, Jungs“, ruft der Beobachter schon von weitem



# Modellflieger von heute- Kampfflieger von morgen

Von Oberst von Bülow

Der Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe hat den Reichsjugendführer und den Korpsführer des NS-Fliegerkorps mit der Durchführung einer Werbeweche für die deutsche Luftwaffe in den Tagen vom 17. bis 24. April 1941 beauftragt. Die Leitung dieser Veranstaltungen liegt in Zusammenarbeit mit der Hitler-Jugend beim NS-Fliegerkorps. Zu dieser Werbeweche für die deutsche Luftwaffe, die durch Vorträge von Ritterkreuzträgern, durch Darbietungen von Musikkorps der Luftwaffe und viele weitere Veranstaltungen unterstützt werden soll, hat Oberst von Bülow, selber alter Weltkriegsflieger und Ritterkreuzträger dieses Krieges, in seiner Eigenschaft als NSFK-Obergruppenführer und Instrukteur des NS-Fliegerkorps dem „Adler“ folgenden Beitrag zur Verfügung gestellt

Auf allen Gebieten der Luftfahrt hat Deutschland in den wenigen Jahren seines umfassenden Aufbaus eine eindeutige Vormachtstellung errungen. Vor allem ist es die deutsche Luftwaffe, deren überlegene Kampfkraft die Gegner Großdeutschlands Tag für Tag zu fühlen bekommen. Wesentliches Unterpfand dieser Vormachtstellung, die nicht nur behauptet, sondern mit allen Mitteln noch weiter ausgebaut werden will, ist ein fliegerischer Nachwuchs, der zahlen- und wertmäßig allen Anforderungen entspricht. Der deutschen Luftfahrt und zumal der deutschen Luftwaffe steht im Nationalsozialistischen Fliegerkorps eine Organisation zur Verfügung, die in der Sicherung eines solchen Nachwuchses ihre vornehmste Aufgabe erblickt. Diese Aufgabe ist bereits in dem Erlaß verankert, mit dem der Führer am 17. April 1937 die Gründung des Nationalsozialistischen Fliegerkorps verfügte, und sie hat in den seither vergangenen vier Jahren ihre stetig fortschreitende Erfüllung gefunden. Es ist dies in erster Linie das Verdienst des Mannes, den der Führer an die Spitze des Korps berief: Korpsführer General der Flieger Fr. Christiansen, der als der erfolgreichste Flieger der Seeflugstation Flandern I mit dem Pour le mérite und jetzt als Wehrmachtbefehlshaber in den Niederlanden vom Führer mit dem Kriegsverdienstkreuz I. Klasse mit Schwertern ausgezeichnet wurde.

Ganze Kerle sind es, die heute das deutsche „Schwert am Himmel“ führen und die zum Schlage ausholen, wo immer sich der Gegner zum Kampfe stellt. Es sind Männer, die ebenso mutig wie überlegt zu handeln wissen, die Zähigkeit mit Entschlossenheit vereinen, die hart gegen sich selbst und Kameraden unter Kameraden sind. Diese Eigenschaften, die den vorbildlichen Soldaten der Luftwaffe auszeichnen, gilt es auch in der Heranbildung des Nachwuchses zu pflegen. Bereits die Modellfluggruppen des Deutschen Jungvolks und vollends die Fliegereinheiten der Hitler-Jugend muß der Geist jener Fliegerkameradschaft beherrschen, die in einer Zeit des politischen Zusammenbruchs Keimzelle einer neuen deutschen Luftfahrt, Fundament für den Neubau der deutschen Luftwaffe wurde und die heute wie vor 25 Jahren die zuverlässigste Gewähr bietet für einen erfolgreichen Einsatz von Mensch und Maschine im Kampf gegen England. Dem Geist dieser Fliegerkameradschaft un-löslich verbunden sind fliegerische Begeisterung und mit

ihr das Ringen um den deutschen Luftfahrtgedanken, das Wissen um die wehr- und staatspolitische Notwendigkeit der Luftfahrt und um die Tatsache, daß über die Weltmachtstellung Großdeutschlands die Stärke seiner Luftmacht entscheidet.

Erweist sich damit die erste Aufgabe, die das NS-Fliegerkorps im Rahmen der ihm vom Führer übertragenen vormilitärischen fliegerischen Ausbildung des Nachwuchses der Fliegertruppe zu erfüllen hat, als eine Aufgabe der fliegergeistigen Erziehung, so ist sie doch von der eigentlichen Aufgabe der Ausbildung nicht zu trennen; denn es gibt keinen Modellflug, der um seiner selbst, keinen Segelflug, der nur um des Fliegens willen

Möglichkeit, bereits die Jüngsten, die Pimpfe des Deutschen Jungvolks, in zahlenmäßig stärkstem Umfang auf die Luftfahrt hinzulenken, ihnen den deutschen Luftfahrtgedanken nahezubringen, echte fliegerische Begeisterung in ihnen wachzurufen und ihnen mit geeigneten Mitteln ein gar nicht zu unterschätzendes theoretisches Wissen, fliegerisches und fliegerhandwerkliches Können zu vermitteln.

Darüber hinaus ermöglicht die Ausbildung im Modellflug eine erste Auslese, die wiederum der anschließenden Segelflugschulung zugutekommt. So wächst bereits in den Modellfluggruppen des Deutschen Jungvolks der Nachwuchs der Fliegertruppe heran. Die Modellflieger von heute sind die Kampfflieger von morgen.

Der Segelflugschulung voraus geht die fliegerhandwerkliche Schulung, die den Flieger-Hitlerjungen vertraut macht mit den Werkzeugen und Werkstoffen, die zum Bau sowie zur Instandsetzung des Fluggeräts dienen. Erst heißt es bauen, dann fliegen. Indessen erfüllt auch die handwerkliche Schulung ihre höhere Aufgabe, indem sie den Jungen zu der Erkenntnis bringt, daß über den Wert seiner eigenen Arbeitsleistung die Bedeutung entscheidet, die ihr für die Arbeitsleistung der gesamten Baugruppe zukommt.

Hat sich der Junge im Werkstattdienst die erforderlichen fliegertechnischen Handgriffe zu eigen gemacht, dann geht's hinaus auf das Fluggelände, wo er nach einer Reihe von „Rutschern“ und „Sprüngen“ bald zum ersten wirklichen Gleitflug und eigenen fliegerischen Erlebnis gelangt. Im fliegerischen Erlebnis und damit in der fliegerischen Begeisterung, wie sie dem Flugschüler hier vermittelt wird, beruht die erste Bedeutung der Segelflugschulung. Darüber hinaus ist sie ein hervorragendes Mittel der körperlichen, geistigen und charakterlichen Erziehung und Selbsterziehung, der Erziehung zu jener Flugdisziplin, die den Inbegriff von Einsatz- und Opferbereitschaft, Mut und Härte bezeichnet. Schließlich gestattet die Segelflugschulung eine zuverlässige Feststellung der besonderen fliegerischen oder fliegerhandwerklichen Begabung und damit eine Auslese derjenigen, die als die fliegerisch Geeignetsten in Betracht kommen.

Zu diesen wesentlichen Aufgaben der fliegerischen und fliegerhandwerklichen Ausbildung kommen die besonderen Aufgaben der Ausbildung von Bordfunkern und Fallschirmwarten.

All diese Aufgaben finden ihre unbedingte Erfüllung nicht zuletzt dank dem rückhaltlosen Einsatz der ehrenamtlichen Ausbilder des NS-Fliegerkorps, denen darum besondere Anerkennung gebührt. Der Krieg hat naturgemäß die Reihen dieser Ausbilder stark gelichtet. Viele

von ihnen stehen draußen an der Front, viele haben hohe und höchste Auszeichnungen erworben, und mancher von ihnen hat sein Leben dem Schicksalskampf des deutschen Volkes zum Opfer gebracht. Ihr Opfer verpflichtet, und jeder, der heute noch in den Werkstätten und auf den Fluggeländen des NS-Fliegerkorps als Ausbilder tätig sein kann, ist sich dieser Verpflichtung bewußt. Seine Arbeit steht unter der Losung: Der beste Nachwuchs für die beste Luftwaffe der Welt!



General der Flieger Fr. Christiansen

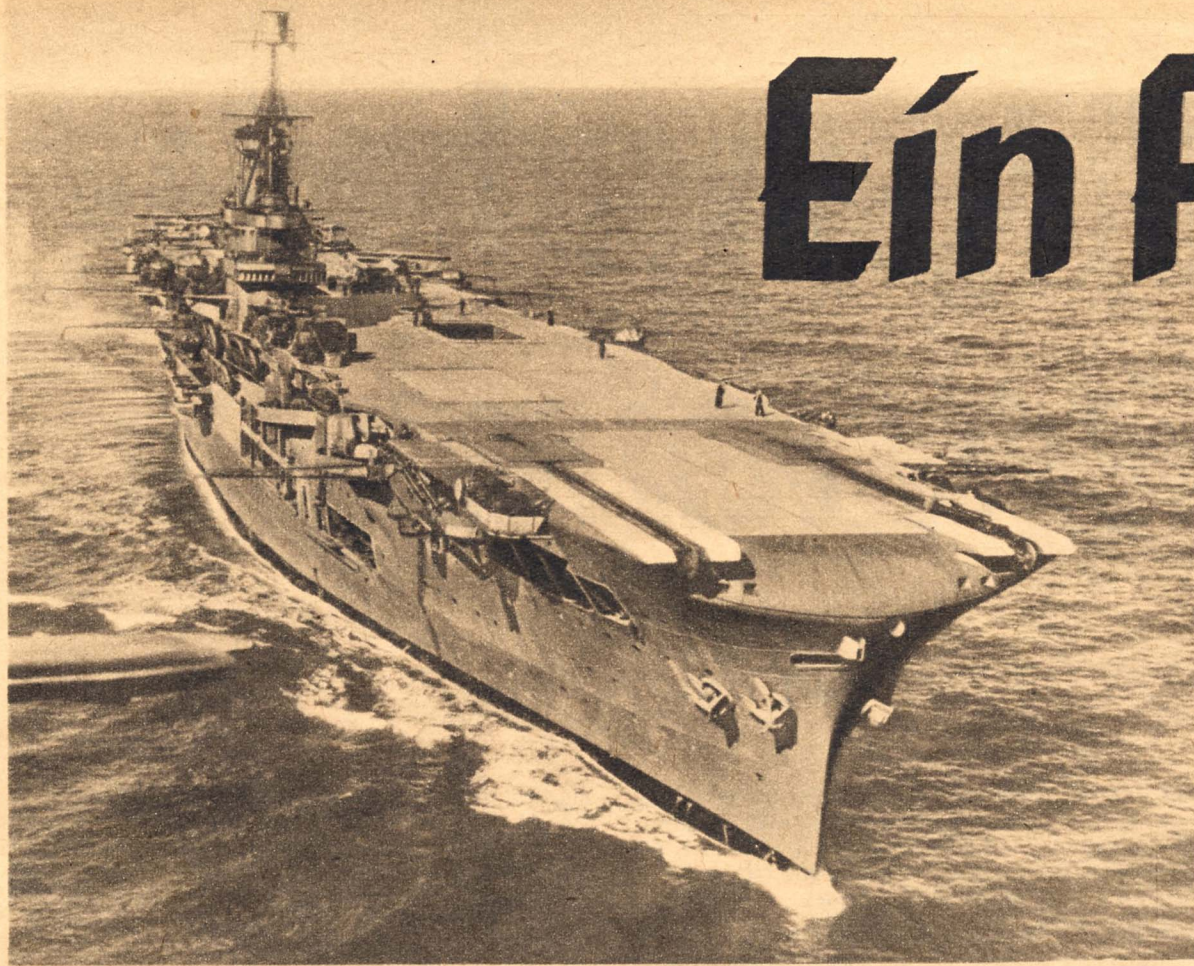
der Korpsführer des NS-Fliegerkorps, dem kürzlich vom Reichsmarschall persönlich das vom Führer verliehene Kriegsverdienstkreuz I. Klasse mit Schwertern überreicht wurde, hat sich durch die Förderung des fliegerischen Nachwuchses um die deutsche Luftwaffe große Verdienste erworben

Aufn. Scherl

betrieben werden könnte. Vielmehr soll der Junge lernen und erfahren, daß seine persönliche Leistung ihre höhere Erfüllung findet in der Leistung der Gemeinschaft, der er zugehört.

Innerhalb der vormilitärischen fliegerischen Ausbildung, wie sie der fliegerische Nachwuchs durch das NS-Fliegerkorps in engster Zusammenarbeit mit dem Reichsjugendführer erfährt, kommt dem Modellflug grundlegende Bedeutung zu; bietet er doch die beste

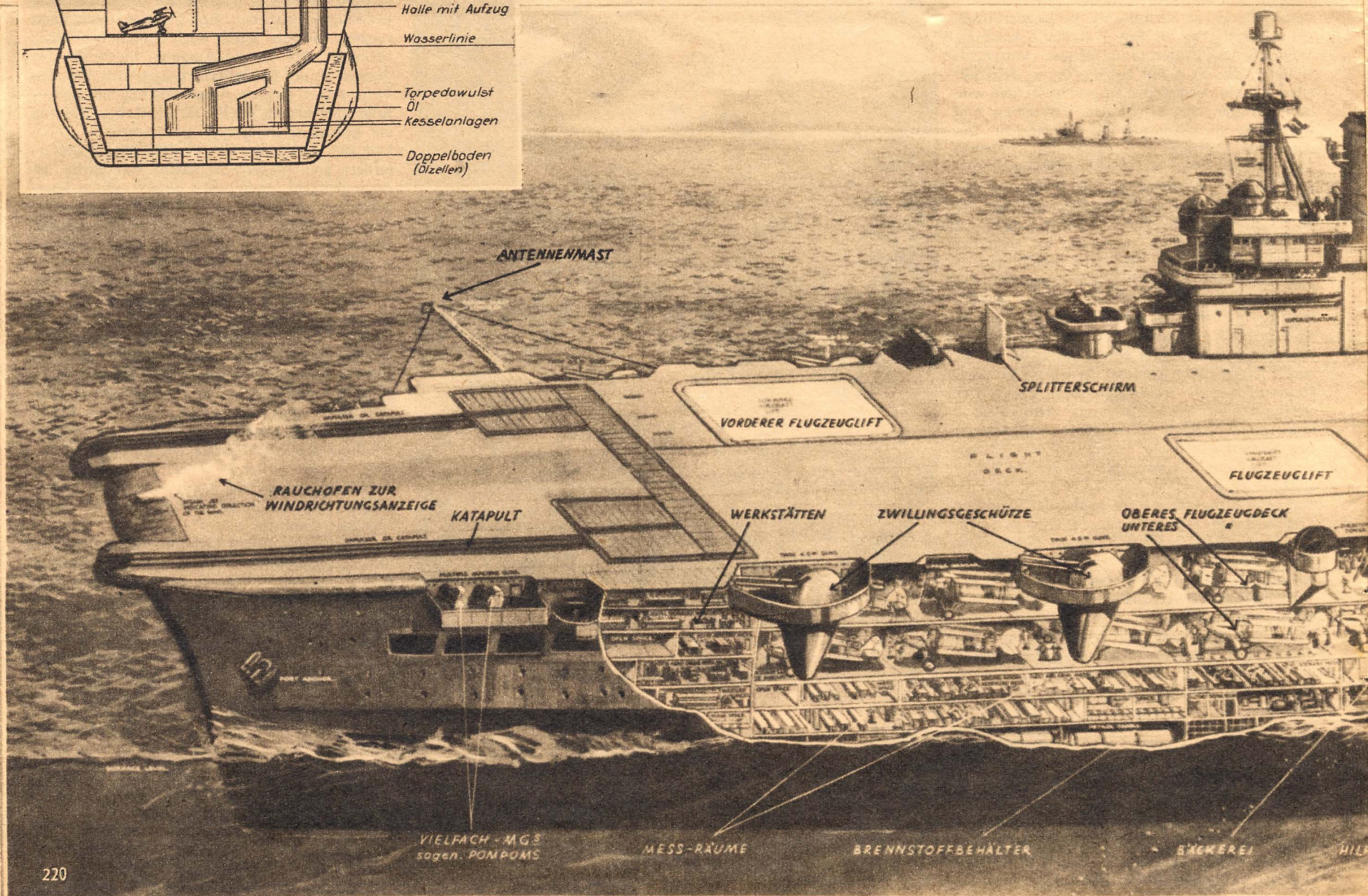
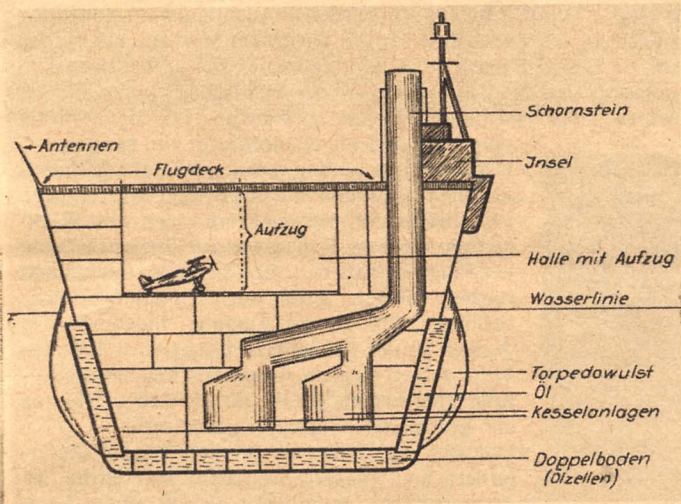
# Ein Flugze



Der Flugzeugträger stellt den neuesten Schiffstyp dar, der in die Kriegsmarinen der großen Seemächte eingestellt wurde. Die Versuche, Flugzeuge von Schiffen starten zu lassen, sind fast so alt wie die Fliegerei überhaupt. Von Interesse dürfte sein, daß es nicht England war, dessen Marine zuerst solche Versuche anstellte, sondern die Vereinigten Staaten. Einem Amerikaner gelang es als erstem Flieger, von einem Kriegsschiffe zu starten. Und einige Monate später brachte er auch die schwierigere Landung zuwege. Die Versuche wurden auf dem Panzerkreuzer „Pennsylvania“, der ein behelfsmäßiges Flugdeck bekommen hatte, gestartet. Der Weltkrieg beschleunigte naturgemäß diese Bestrebungen, und es ist klar, daß es in erster Linie die kriegführenden Mächte waren, die sich ihnen widmeten. Aber erst kurz vor Beendigung des Weltkrieges konnten die Engländer den ersten Flugzeugträger, der diesen Namen verdiente, in Dienst stellen. Um eine vielverbreitete Unklarheit zu beseitigen, sei bemerkt, daß man zwischen Flugzeugträger und Flugzeugmutter-schiff unterscheiden muß. Der Flugzeugträger ist, kurz gesagt, ein schwimmender Flugplatz, auf dem in der Regel nur Landflugzeuge mit Radfahrwerk starten, während die Flugzeugmutter-schiffe Wasserflugzeuge verwenden. Heute ist jedes Schlachtschiff und jeder Kreuzer ein Flugzeugmutter-schiff, denn all diese Einheiten führen 1 bis 4 Flugzeuge mit. Sie sind in Flugzeugschuppen an Deck untergebracht und werden mittels Katapult gestartet und nach der Landung durch Krane wieder an Bord genommen. Nach dem Weltkrieg waren es Japan und England, die — allerdings erst im Jahre 1925 — die ersten wirklich

Die Luftaufnahme eines Flugzeugträgers zeigt das gleiche Schiff, wie es in der unteren Zeichnung dargestellt ist. Der links stehende schematische Querschnitt durch einen Flugzeugträger zeigt in großen Zügen die gleiche Anlage

Aufnahmen und Zeichnungen Archiv RLM

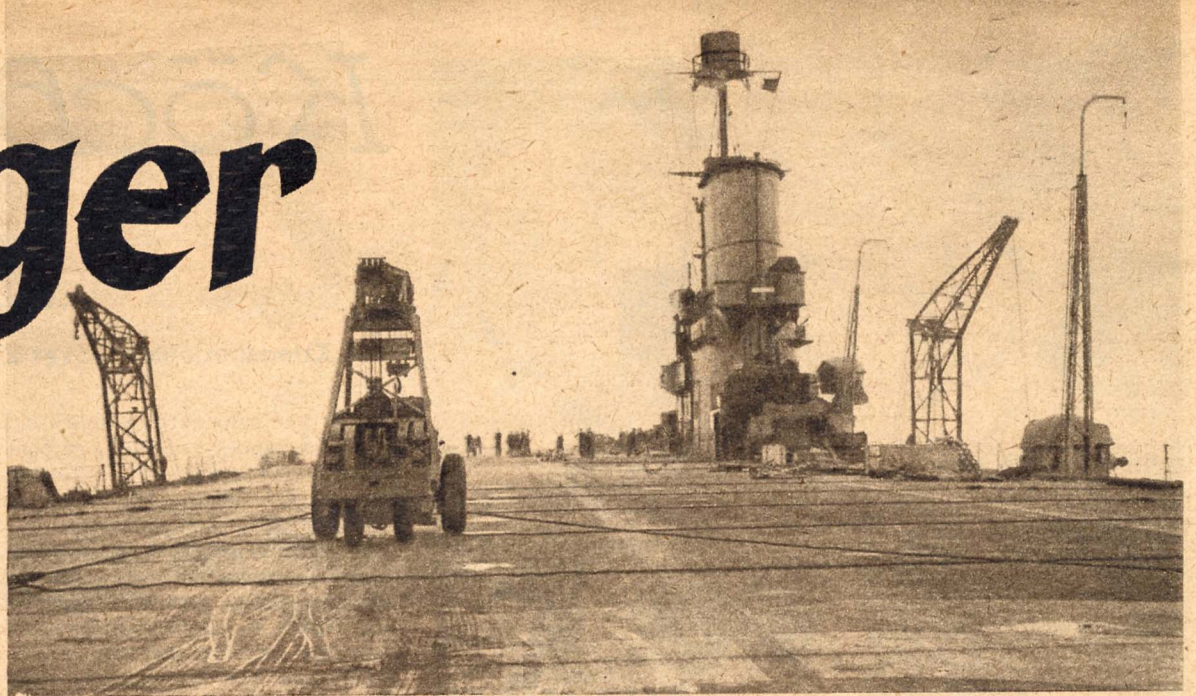


# Flugträger

frontreifen Flugzeugträger in Dienst stellten. Nunmehr schlossen sich auch die übrigen Großmächte an. Die ersten Flugzeugträger, die zum größten Teil noch heute im Dienst stehen, haben naturgemäß nicht den Gefechtswert wie die in den letzten Jahren entstandenen, denn sie sind im Grunde nichts anderes als umgebaute Linienschiffe oder Kreuzer, mit allen Nachteilen, die solche Kompromißlösungen mit sich bringen.

Wenn auch die Aufgaben eines Flugzeugträgers in erster Linie offensiver Natur sind, so können ihm auch Verteidigungsaufgaben gestellt werden, insbesondere die Abwehr feindlicher Luftangriffe auf Geleitzüge oder Flottenverbände sowie der Jagdschutz für eigene Bomberverbände. Ein Flugzeugträger führt im allgemeinen alle Arten von Kriegsflyern mit sich, abgesehen von schweren Bomberflugzeugen, also Jagdflugzeuge, Mehrzweckflugzeuge (zugleich Torpedoträger), leichte Bomber und Aufklärer.

Der wichtigste Teil eines Flugzeugträgers ist das Flugdeck, der schwimmende Flugplatz. Es kann aus Holz gebaut sein oder auch, wie bei den englischen Flugzeugträgern, aus Eisen. Die Zahl der mitzuführenden Flugzeuge hängt natürlich von der Größe des Schiffes ab und schwankt zwischen 40 und 80 Stück. Die Flugzeuge werden mit Aufzügen aus den unter Deck befindlichen Hallen an Deck befördert. Auf einigen englischen Flugzeugträgern gibt es außerdem Katapulte, von denen die Flugzeuge gestartet werden können, wenn das Flugdeck im Interesse einer schnelleren Startfolge zu sehr mit Flugzeugen vollgestellt ist. Die Flugzeugträger führen an der Seite des Flugdecks einen Aufbau — Insel genannt —, der die Räume für die Schiffsführung



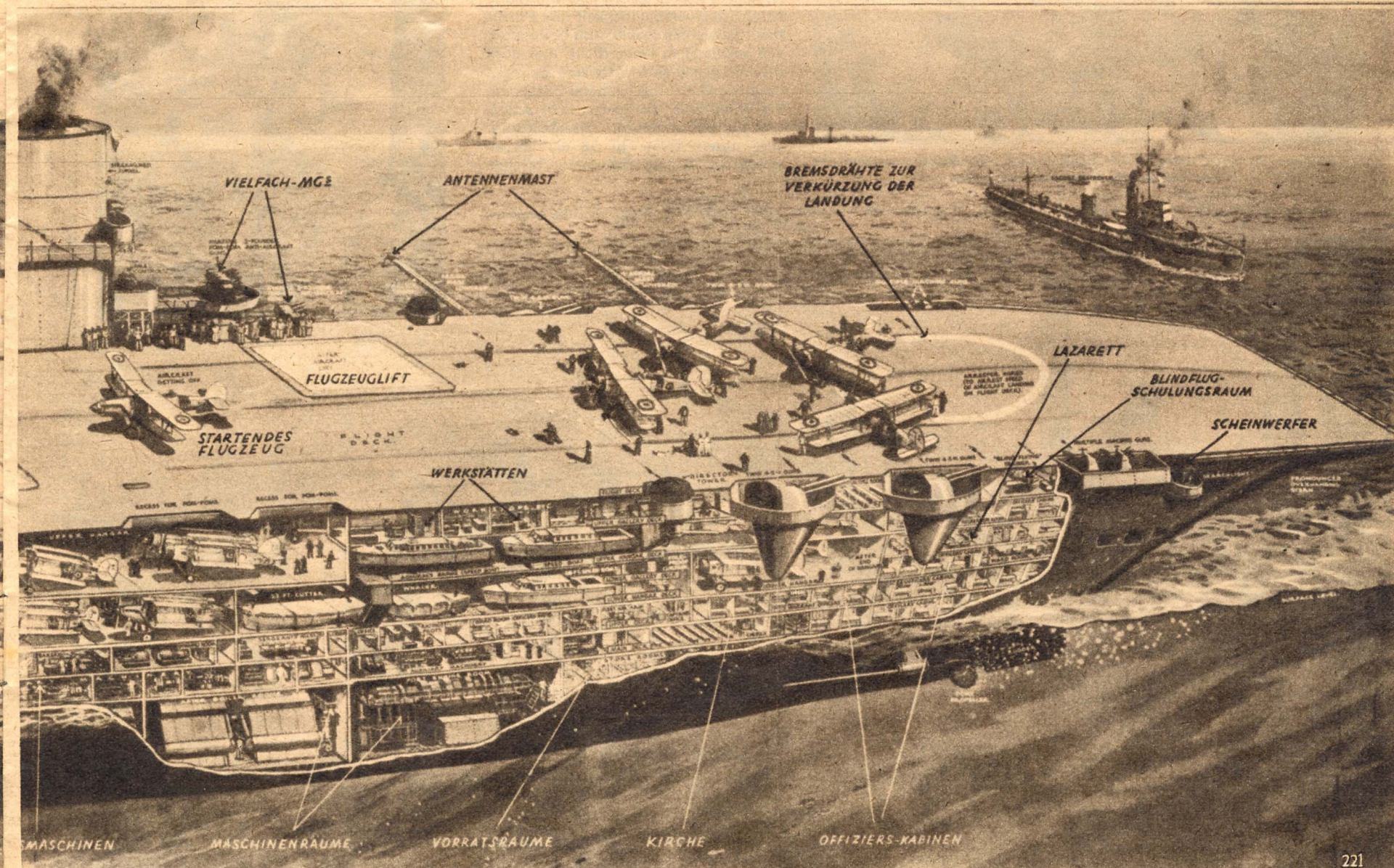
Auf diesem Bilde, das die gigantische Größe des Flugdecks eines modernen Flugzeugträgers veranschaulicht, ist eine weitere Besonderheit zu sehen. Da landende Flugzeuge einen längeren Auslauf brauchen, als das Flugdeck lang ist, sind quer über das Flugdeck Bremsseile gespannt, die in eine Vorrichtung unter dem landenden Flugzeug einhaken und den Auslauf bedeutend abkürzen. Hier ist ein Traktor im Begriff, die Spannung der Bremsseile nachzuprüfen

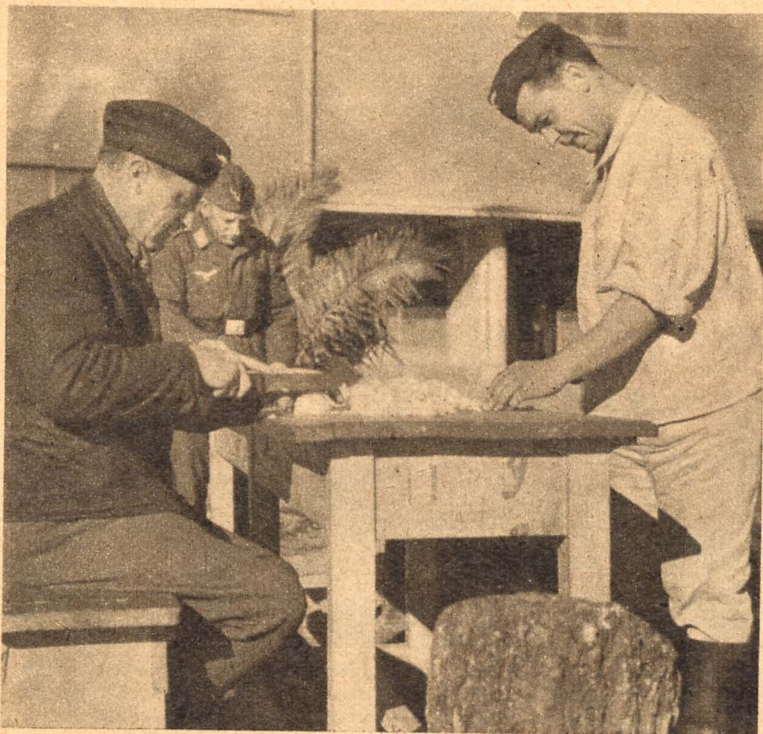
und Flugleitung sowie den Schornstein enthält. Hier stehen auch die zahlreichen Abwehrwaffen gegen See- und Luftziele. Außerdem sind Geschütze und Vielfachmaschinengewehre in Anbauten auf dem Deck untergebracht.

Um möglichst viel Flugzeuge unterbringen zu können, sind sie meist so konstruiert, daß die Tragflächen sich an den Rumpf beklappen lassen. In den Unterdeckhallen erfolgt die Wartung und Betankung der Flugzeuge. Die hierdurch bedingte Feuersgefahr, verstärkt durch Lagerung und Beförderung des Betriebsstoffes, will man durch feuersichere Vorhänge, welche die Hallen in kleinere Räume unterteilen, ausschalten. Es liegt auf der Hand, daß das Betanken der Flugzeuge in den geschlossenen Unterdeckhallen große Mengen von brenn-

baren Gasen erzeugt, die ein nicht zu unterschätzendes Gefahrenmoment darstellen.

Bei etwa 60 Flugzeugen muß der Flugzeugträger rund 350 Tonnen Benzin mit sich führen. Diese Anhäufung von leichtentzündlichem Brennstoff macht die Flugzeugträger gegen Angriffe aus der Luft und von See sehr verletzlich. Aus diesem Grunde und aus der Überlegung, daß der Flugzeugträger in der Lage sein muß, schnell seinen Standort zu wechseln, hat man den modernen Flugzeugträgern eine recht hohe Geschwindigkeit, bis zu 30 Knoten (55 *std/km*), gegeben. Es ist nicht die Aufgabe des Flugzeugträgers, selbst zu kämpfen, Angriffen von Seestreitkräften soll er daher möglichst ausweichen, zumal er trotz seiner Größe nicht mit schwerer Artillerie ausgerüstet ist.





Unter der warmen Sonne des Südens ist das Zerkleinern von Früchten ein wahrhaftes Vergnügen



Da sitzen dann die Soldaten auf Bänken oder Lavablöcken, erzählen, lachen und lassen es sich gut schmecken

Feldküchen dampfen in das Azurblau des südlichen Himmels, und freundlich grüßt der sonst so drohende Ätna herüber

# Köche im Süden

Von Kriegsberichter Horst Kanitz • Aufnahmen PK Lossnitzer (Atlantik)

PK **M**an kann auch in Italien nicht immer „spaghetti al pomodoro“, sprich Makkaroni mit Tomaten, oder gar Tintenfisch mit Oliven essen und dazu rotfunkelnden Chianti trinken. Nein, hin und wieder verlangt der Landser nach einem herzhaften Brocken Kommissbrot und mittags nach Kartoffeln, Soße und einem handfesten Kotelett, nach deutscher Art zubereitet wie zu Hause bei Muttern. Und wie man von der Liebe sagt, daß sie durch den Magen geht, so kann man das auch von der fröhlichen Stimmung des Soldaten behaupten, die sich immer dann besonders hebt, wenn die dampfenden Feldküchen sich nähern oder die Kameraden mit den bis oben auf gefüllten Essenträgern.

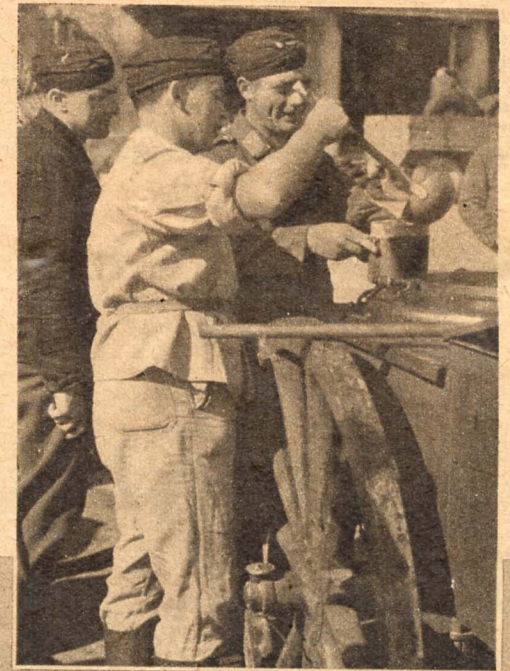
Der Süden macht Appetit. Noch ist die Hitze nicht zu groß, und Orangen, Mandarinen oder Oliven sorgen schon für die notwendige Anregung. Vor allem dürfen wir nicht vergessen, daß es täglich Arbeit und Mühe in Hülle und Fülle gibt. Selbst wer nicht gerade Feindflüge mitmachen kann, sondern als Bodenpersonal seinen Dienst versieht, hat oft schwerste körperliche Arbeit zu verrichten. Denken wir nur an die Männer in den Ersatzteillagern, in Reparaturwerkstätten, an Tankwarte, Nachrichtenleute und viele andere mehr, die oft auf einsamem Posten stehen und in wunderbarer Selbstverständlichkeit ihre Pflicht tun. Sie werden von keinem bewundert, von niemandem verherrlicht, und doch sind sie genau so wichtig zum Gelingen der großen Leistungen unserer Flieger wie der Pilot oder Bombenschütze selbst. Und für alle ist gesorgt. Eisenbahnzüge oder unsere treue Ju 52 als überall bewährtes Transportflugzeug bringen

neben Nachschub und Ersatzgerät auch Nahrungsmittel herbei, die, nach langer Reise sorgfältig auf ihre Brauchbarkeit geprüft, an die einzelnen Verbraucherstellen weitergeleitet werden. Irgendwo an der Küste Siziliens oder in der Einsamkeit der Wüste, von Palmen versteckt und beschattet, dampft dann eine Feldküche in das helle Blau des Himmels, haben Köche ihre Zelte aufgeschlagen und bereiten für ihre Kameraden ein gutes Essen.

Zur Mittagszeit aber wird es lebendig. Die Kameraden umdrängen den „Küchenbullen“, halten lachend ihre Kochgeschirre hin: „So, nun mal einen ordentlichen Schlag ringekippt! Mein Magen hängt mir schon bis auf die Strümpfe.“

Und dann sitzen sie im warmen Schein der Sonne, auf Bänken oder Lavablöcken, die der jetzt so freundlich herübergrüßende Ätna verderbenbringend einst ins Land gespien, oder sie rasten in einer gottverlassenen Wüstenoase. Es wird erzählt, gescherzt, gelacht und nebenher tüchtig gefuttert.

Noch einen Schlag! — Der „Küchenbulle“ hat ja nichts dagegen



# VORSTOSS in die



Das amerikanische Verkehrsflugzeug Boeing „Stratoliner“ fühlt sich in 6000 m Höhe am wohlsten. Die Fluggäste sitzen in einer druckdichten Kabine, in der selbsttätig ein Innendruck aufrechterhalten wird, der einer Flughöhe von 3000 m Höhe entspricht. Solche Höhenflugzeuge mit Druckkabine lohnen sich nur für sehr lange Strecken

# STRATOSPHERE

## Der Kampf der Technik um die Grenzen des Höhenflugs

Von Gerhard Meyer

**A**larm! Die Jagdflugzeuge fegen über den Platz und ziehen steil von der Erde weg! Sie sausen in den Himmel wie riesige Geschosse. In Minutenschnelle sind aus den dröhnend über die Zelte jagenden Vögeln winzige flirrende Pünktchen am glasklaren Himmel geworden. Fünf Minuten braucht die Me 109, um auf 6000 m Höhe zu steigen! Fünfzig Zentner werden dabei von den rasenden Kolben des tausendpferdigen Motors mit 72 km/h Geschwindigkeit in die Höhe gestemmt, also schneller, als Flugzeuge in den Anfangstagen der Fliegerei überhaupt vorwärtsfliegen konnten.

Der schwirrende Tanz der Kolben, der grelle Feuerstrudel, der unaufhörlich durch die Zylinder faucht, gehören zu den fesselndsten Visionen der Technik. Ein Urelement ist erwacht und donnert gegen die stählernen Wände. Die Bändigung dieses kraftgeladenen Vulkans, der jeden Augenblick bereit ist, die Mauern seines Gefängnisses zu sprengen, forderte die höchsten Kräfte des menschlichen Geistes. Sie wurden eingesetzt, so daß der Feuerstrom immer stärker, immer machtvoller aufbrausen konnte.

So wuchs der Motor heran, der deutsche Flugzeuge bis in die Stratosphäre hebt. Man hat den menschlichen Organismus mit einem Motor und den Motor mit dem menschlichen Organismus verglichen. Gerade beim Aufstieg in immer größere Höhen, in denen die Kälte des Weltalls schon nach Mensch und Maschine greift und die Lüfte dünner und dünner werden, hat dieser Vergleich viel für sich. Der Mensch braucht Sauerstoff, um die Verbrennungsvorgänge in seinen Zellen zu schüren, und auch der Feuerstrom im Motor braucht Sauerstoff, um seine Kräfte mit voller Gewalt über Kolben, Pleuellwelle und Pleuellschraube zu entladen; denn keine Flamme brennt, ohne daß der Sauerstoff sie nährt.

Und wie die Lebensvorgänge in den Geweben des Menschen einschlafen, so sinkt auch der durch die Zylinder tosende Feuerstrom in der sauerstoffarmen Luft jenseits der Wolkengrenzen in sich zusammen.

Aber das Jagdflugzeug will immer höher steigen. Aus der Höhe will es auf den Feind herabstoßen. Auch das Kampfflugzeug muß sich in der kalten Höhe der 6000 und 8000 Meter ebenso zu Hause fühlen wie dicht über dem Boden. Es muß dort oben mit der gleichen ge-

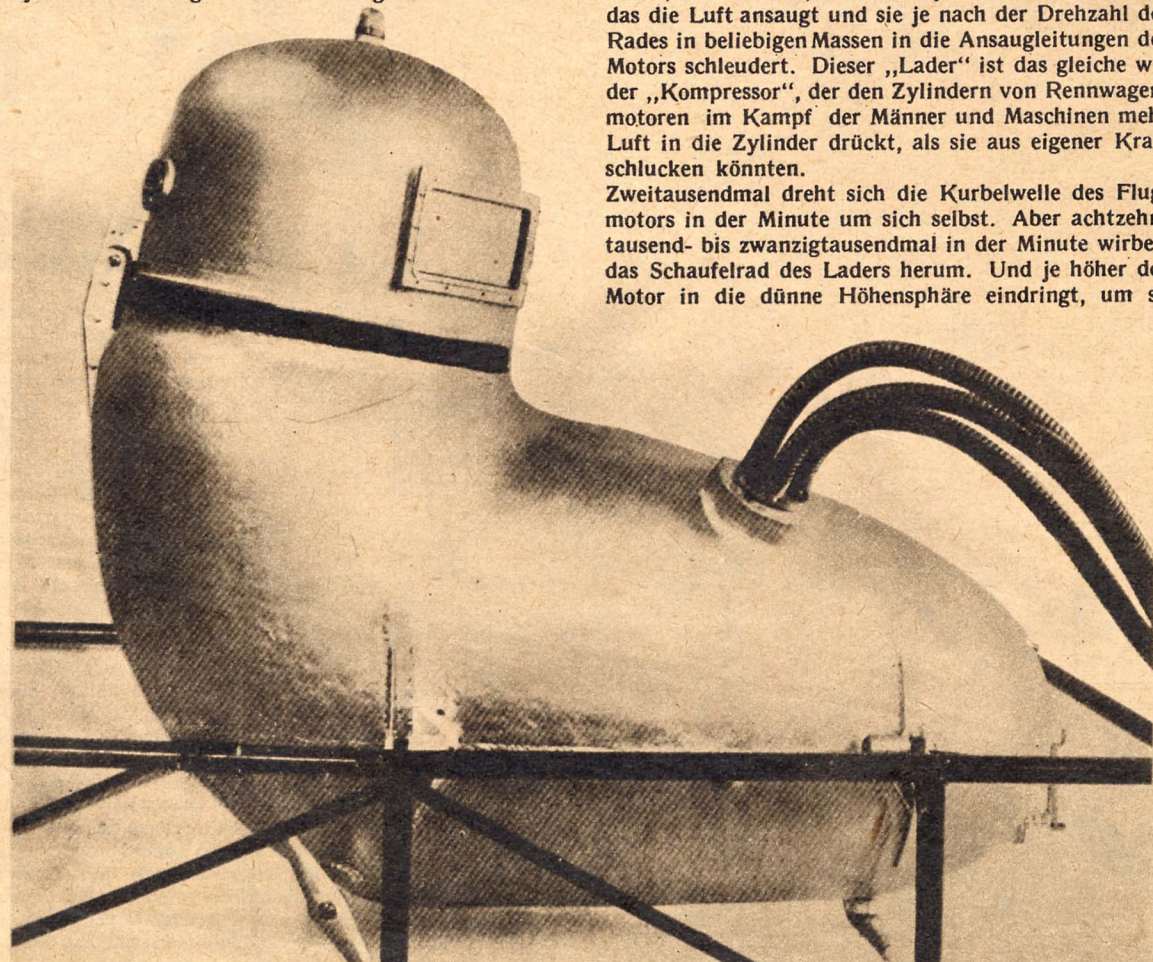
spenstischen Fahrt durch die Wolken ziehen, mit der es dicht über Wiesen, Hecken und Wälder dahinbraust. Ja, es müßte sogar schneller und immer noch schneller werden, je höher es steigt, denn die dünne Höhenluft setzt seinem donnernden Fluge viel weniger Widerstand entgegen als der dichte Luftmantel in Bodennähe.

All das muß jedoch frommes Wünschen bleiben, solange der sauerstoffhungrige Motor in der Höhe immer kärglichere Rationen des flammennährenden, kräftelösenden Gases in die Zylinder saugt. Er lechzt nach Luft und bekommt nicht genügend, das Feuer in den Zylindern verlangt nach Nahrung und erhält sie

nicht. Aus den tausend Pferdestärken, die der Motor am Boden hergibt, werden 500, schließlich nur noch 300. Mit einem solchen Motor sind keine Höhenflüge möglich!

Wie der Mensch, so könnte sich auch der Motor mit einem Sauerstoffgerät gegen den Verfall seiner Kräfte wehren. Nun wäre die Zufuhr von reinem Sauerstoff zum Motor auf die Dauer eine sehr kostspielige Kur. Dem Motor wird daher auf andere Weise geholfen. Die dünne Höhenluft wird vor dem Zylinder einfach wieder auf ihren Bodenwert verdichtet. Man kann ein Schaufelrad, ein Gebläse, vor den Zylindern laufen lassen, das die Luft ansaugt und sie je nach der Drehzahl des Rades in beliebigen Massen in die Ansaugleitungen des Motors schleudert. Dieser „Lader“ ist das gleiche wie der „Kompressor“, der den Zylindern von Rennwagenmotoren im Kampf der Männer und Maschinen mehr Luft in die Zylinder drückt, als sie aus eigener Kraft schlucken könnten.

Zweitausendmal dreht sich die Pleuellwelle des Flugmotors in der Minute um sich selbst. Aber achtzehntausend- bis zwanzigtausendmal in der Minute wirbelt das Schaufelrad des Laders herum. Und je höher der Motor in die dünne Höhengsphäre eindringt, um so



**D**ie luftdichte Versuchskabine für einen Mann, die in Italien für den Höhenflug erprobt wurde, schmiegt sich der Körperform eng an. Der Höhenflieger ist in ihr so sicher „eingepuppt“ wie die Insektenlarve in ihrer Schutzhülle. Die Druckkabinen für mehrere Personen, wie sie besonders die Verkehrsfliegerei braucht, haben natürlich andere Formen

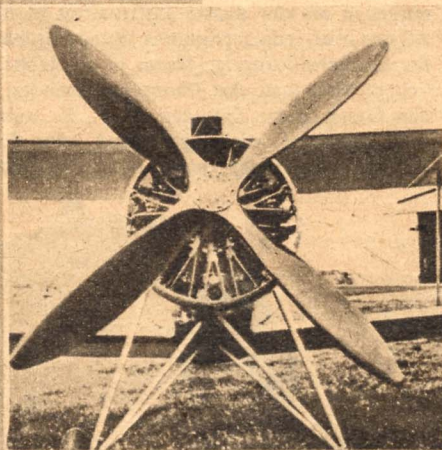
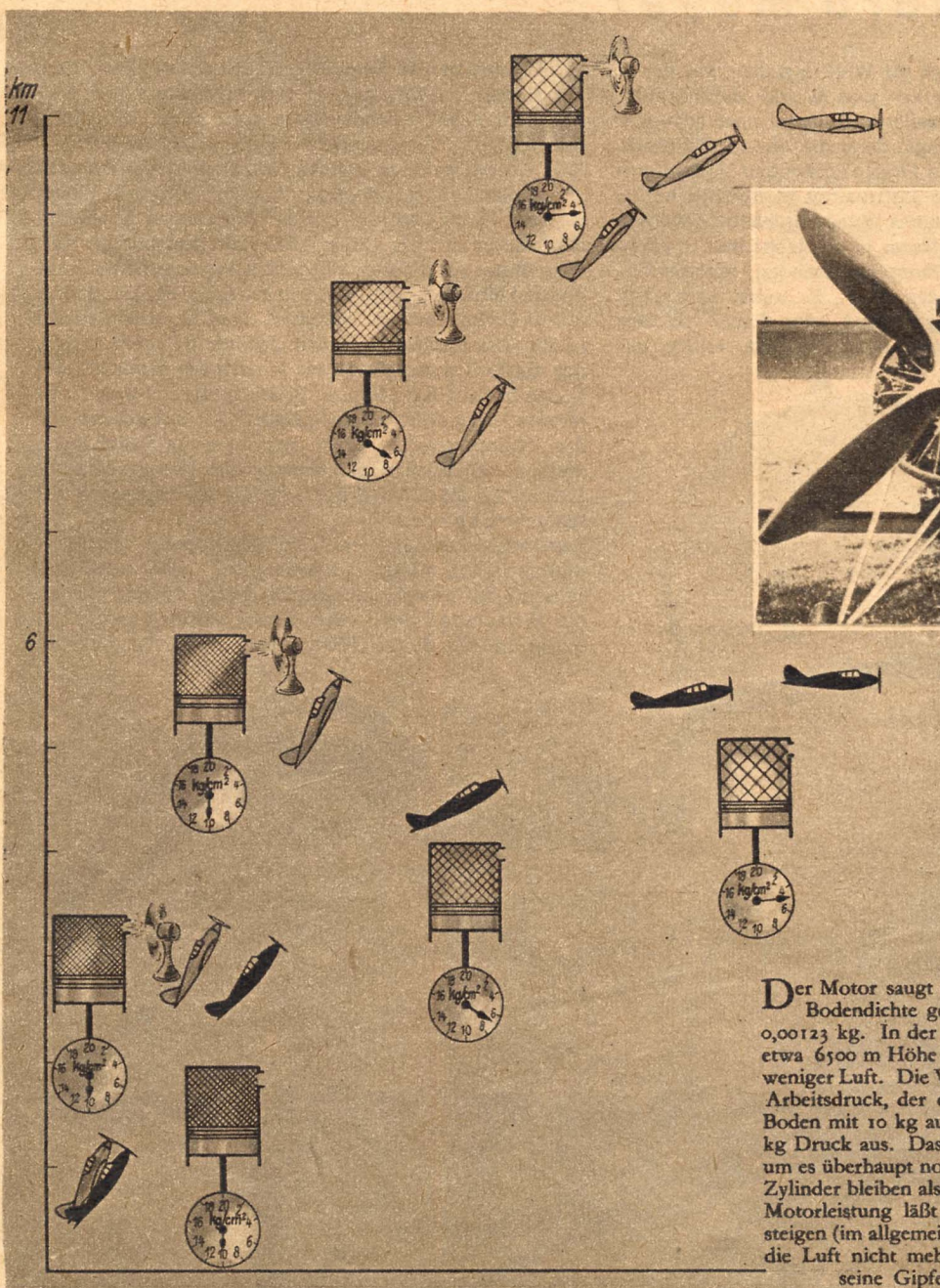
schneller müßte das Rad laufen, um so größer müßte es werden oder um so mehr Räder müßten hintereinandergeschaltet werden. Dieser surrende Schaufelkreis verschlingt jedoch Kraft, die der Feuerstrom in den Zylindern liefern muß. Der „Ladermotor“ dreht damit gewissermaßen zwei Luftschauben, die eigentliche große Antriebsschraube und die Gebläseschaukel, und was dem einen Teil an Kraft zugeführt wird, geht dem anderen Teil verloren. Der Kraftaufwand für einen einfachen Lader ist allerdings nicht allzu groß. Aber ein einfacher Lader leistet auch nicht viel. Schon in wenigen tausend Metern Höhe wäre er zu schwach. Die komplizierteren Mehrstufen- und Mehrgängelader verschlingen jedoch wieder von einer bestimmten Grenze ab mehr Motorkraft, als sich mit ihrem Nutzen vereinbart. Wie kann der Lader angetrieben werden, ohne dem Motor allzuviel Kraft zu rauben? Da blitzte eine neue Idee im Hirne des forschenden Ingenieurs auf. Unaufhörlich lecken die Zungen des Feuerstroms in den Zylindern durch die Abgasrohre bis ins Freie. Die Abgase, deren gelb flackernde Flammen man manchmal unter oder neben dem Motor herauslodern sieht, sind verlorene Kraft. Wenn man sie, die mit einer Geschwindigkeit von über 1000 km/h aus den Rohren schießen, in eine Turbine leiten würde, dann müßte diese Turbine sich in rasendem Lauf zu drehen beginnen, ohne dabei die Drehung der Kurbelwelle oder der Luftschaube im geringsten zu beeinträchtigen. Auf die Turbinenwelle kann das Schaufelrad des Laders gesetzt werden, womit der sozusagen verlustlose Laderantrieb da wäre.

Wie schwer diese auf den ersten Blick scheinbar so kinderleichte Aufgabe aber in Wirklichkeit ist, geht daraus hervor, daß um ihre Lösung seit zwanzig Jahren in allen Ländern gekämpft wird, über denen Flugzeuge ihre Schwingen entfalten. Heute erst nähert sich der „Abgasturbolader“ langsam der Betriebsreife. Mit dem „Ladermotor“ ist eine Kraftquelle geschaffen, die gewöhnlich bis in 5000 oder 6000 Meter Höhe die gleiche Leistung abgibt wie am Boden. Mit dem „Abgasturbolader“ hofft man, diese Leistung von — nehmen wir an — 1000 PS sogar noch in 16 000 Meter Höhe zu erhalten.

Es gibt aber nun noch unendlich viele andere brennende Fragen, die der Höhenflug aufwirft und die alle mit der geringen Dichte der Luft, der Sauerstoffarmut oder der Kälte in großen Höhen zu tun haben. Denken wir an die Luftschaube! Auch für sie ändern sich



Kurz vor dem Start erteilt der italienische Höhenrekordflieger Pezzi dem Betreuer seines Flugzeugs die letzten Weisungen. Wenige Minuten später wird die Metallhaube auf den Kragen des Anzugs geschraubt. Der Flieger ist von der Außenwelt getrennt. Der Start in die Einsamkeit kann beginnen



Diese gewaltige vierflügelige Luftschaube zog das Caproni - Höhenflugzeug 161 mit Pezzi am Steuer bis auf die damalige Weltrekordhöhe von 15 655 m hinauf. Um auch in der dünnen Höhenluft ausreichende Luftmassen zu erfassen, sind die Blätter ungewöhnlich breit und lang

die Arbeitsverhältnisse ebenso wie für alle anderen Teile, die lebendige Kräfte aus den Luftströmungen zu wecken haben, gründlich, wenn sich das Arbeitsmittel, also die Luft, ändert.

Und so steht auch die Luftschaube in großen Höhen vor neuen Schwierigkeiten. Ganz vereinfacht können wir uns das so vorstellen: Die Luftschaube erfaßt mit ihren schräg in die Luft einschlagenden Blättern eine bestimmte Luftmasse und schleudert sie zurück. In der dünnen Höhenatmosphäre fassen die Blätter natürlich weniger Luft, also wird auch die entstehende Reaktionskraft, der Schub, kleiner. So kann es geschehen, daß der Motor in fünftausend Meter Höhe zwar noch tausend PS liefert, daß aber die Schubkraft, mit der das Flugzeug vorangerissen wird, und um die es sich letzten Endes dreht, doch viel kleiner ist als am Boden.

Man könnte nun die Luftschaube schneller herumflirren lassen, denn dann muß sie ja wieder mehr Luft erfassen. Leider sinkt aber mit der Höhe auch die Lufttemperatur bis auf etwa  $-52^{\circ}\text{C}$ . Je niedriger die Temperaturen sind, um so kleiner ist aber auch die Schallgeschwindigkeit in der Luft, und beim Erreichen der Schallgeschwindigkeit tritt eine Revolution der Strömungsgesetze ein, die zu durchgreifend ist, um hier auch nur annähernd gewürdigt zu werden. Sämtliche Strömungsgesetze werden geradezu auf den Kopf gestellt. Das bedeutet aber, die Luftschaube darf sich nicht so schnell drehen, daß Teile des Blatts, in erster Linie die Blattspitzen, die Schallgeschwindigkeit erreichen. Da Luftschaubenblätter bei neuzeitlichen Flugzeugen aber schon am Boden, wo die Schallgeschwindigkeit

Der Motor saugt mit der Luft den Sauerstoff in die Zylinder. Am Boden ist jeder Zylinder mit Luft von Bodendichte gefüllt. Faßt der Zylinder einen Liter Luft, dann wiegt dieser Liter Luft am Boden 0,00123 kg. In der Höhe wird die Luft dünner, der Zylinder faßt daher ein kleineres Luftgewicht, z. B. in etwa 6500 m Höhe nur noch das halbe Bodengewicht. Tatsächlich enthält also der Zylinder in der Höhe weniger Luft. Die Verbrennung ist schwächer, und der bei der Verdichtung und Verbrennung entstehende Arbeitsdruck, der die eigentliche Motorkraft darstellt, fällt ab. Drücken die verbrennenden Gase z. B. am Boden mit 10 kg auf 1 qcm der Kolbenfläche, so üben sie in der Höhe nur noch 8, 6, 4 und immer weniger kg Druck aus. Das Flugzeug steigt daher immer träger, bis die Kraft der Kolben zu schwach geworden ist, um es überhaupt noch weiter zu heben. — Der „Lader“ saugt die dünne Höhenluft an und verdichtet sie. Die Zylinder bleiben also bei Ladermotoren bis in die „Gleichdruckhöhe“ mit Luft von Bodendichte gefüllt. Die Motorleistung läßt nicht nach, und das Flugzeug kann schnell und gleichmäßig bis in die Gleichdruckhöhe steigen (im allgemeinen 5—6000 m Höhe). Erst dann setzt der Kräfteverfall des Motors ein. Der Lader kann die Luft nicht mehr genügend verdichten, so daß auch das Laderflugzeug nun immer flacher steigt, bis es seine Gipfelhöhe erreicht hat, die bei heutigen Jagdflugzeugen etwa 11—12000 m beträgt



1280 km/h beträgt, dieser Grenze ziemlich nahe kommen, ist eine noch schnellere Drehung in der Höhe, wo die Schallgeschwindigkeit nur noch etwa 1000 km/h beträgt, unmöglich. Im Gegenteil, die Luftschaube muß sogar langsamer umlaufen!

So bleibt nur noch der Weg, die Luftschaubenblätter breiter oder länger zu machen, um auch in der Höhe große Luftmassen zu erfassen. Man wählt heute das breitere Blatt und vermehrt außerdem noch die Anzahl der Blätter, so daß breite Vierblattschrauben für Höhenflugzeuge die Regel sein und sie später vielleicht sogar den Sechsbblattschrauben Platz machen werden.

Bei den Rekordflugzeugen, die von Italien in die Höhe geschickt und von ihnen in druckdichte Anzüge verummten Piloten bis auf 16 000 Meter gezwungen wurden, hatten sich die Konstrukteure noch für die langsam laufende Luftschaube mit sehr großem Durchmesser entschieden. Es entstanden dadurch Flugzeuge, die auf ihren hochstehigen Fahrgestellen und mit ihren dicken, weitklaffenden Flügeln sehr eigenartig, aber keineswegs formschön aussahen. Und dennoch waren diese Flugzeuge Wunderwerke der Technik. Aber sie waren eben Spezialisten. Eine ihrer Fähigkeiten war unter Preisgabe aller anderen auf das höchste überzichtet worden. Und diese Verkümmern vieler Eigenschaften zugunsten einer einzigen mußte sich — hier steht die Technik in sehr bedeutsamem Einklang mit ihrer großen schöpferischen Gegenspielerin, der Natur — auch in der äußeren Erscheinung ausdrücken.

Die harmonische Paarung aller Eigenschaften wird von kaum einem anderen Flugzeug so vollendet erreicht wie vom Jagdflugzeug. Es erreicht gewaltige Höhen und erfliet phantastische Geschwindigkeiten, ohne das langbeinige Fahrgestell, den großen, langen Flügel und den extrem leichten Bau des Rekord-Höhenflugzeuges zu übernehmen. Ein wesentlicher Teil des Geheimnisses liegt dabei beim Triebwerk, dem starken und ausdauernden Herzen unserer deutschen Jagdflugzeuge.

Das reine Höhenflugzeug, das, mit Druckkabine ausgestattet, die Stratosphäre bis in 15 000 und 16 000 m Höhe beherrscht, wird den Rekordflugzeugen etwas mehr absehen müssen. So wird es zum Beispiel größere Flügel als übliche Flugzeuge haben. Den Grund lernten wir bei der Luftschaube kennen: die dünne Höhenluft kann am Flügel nicht so starke Kräfte wecken wie die dichte Bodenluft, so daß der Flügel eben größer werden muß.

Es bedarf kaum der Erwähnung, daß beim Höhenflugzeug an Gewicht gespart werden muß, wo es irgend möglich ist. Dadurch wird auch der Bau der Druckkabine so schwierig. Die Wände dieser luftdichten Kabine dürfen nicht zu dick sein, sonst würden sie zu schwer. Sie dürfen aber auch nicht zu dünn sein, sonst können sie den starken Innendruck nicht aushalten. Um diesen Druckunterschied von innen nach außen nicht zu stark wachsen zu lassen, hat man sich schon entschlossen, in der Kabine selbst nicht den Boden-

Das Sauerstoffgerät des Motors, der „Lader“. Im Innern des schneckenartigen Gehäuses wirbelt das Laufrad mit seinen zahlreichen sinnvoll geformten Schaufeln herum, saugt die Luft durch eine der gähnenden Öffnungen ein und schleudert sie durch die andere Öffnung wieder hinaus, den Zylindern zu

druck, sondern einen Druck, der etwa 3000 m Höhe entspricht, einzuhalten.

Im Bau solcher Kabinen ist die Verkehrsfluffahrt nicht hinter der Militärluffahrt zurückgeblieben. Schon heute donnern auf einigen Großstrecken des amerikanischen Luftverkehrs Flugzeuge über den Himmel, die ihre Passagiere in Druckkabinen in durchschnittlich 6000 Meter Flughöhe über die Kontinente tragen. Der amerikanische Luftverkehr kann sich das leisten. Auf seinen großen Strecken lohnt es sich, 6000 Meter hoch zu steigen, um den meisten Stürmen und Gewittern zu entgehen und dabei die infolge der geringen Luftdichte mögliche größere Geschwindigkeit auszunutzen. Er baut damit einen Weg aus, den die deutsche Flugtechnik mit einem von Junkers gebauten Flugzeug mit Druckkabine Ju 49 schon vor Jahren freigelegt hat.

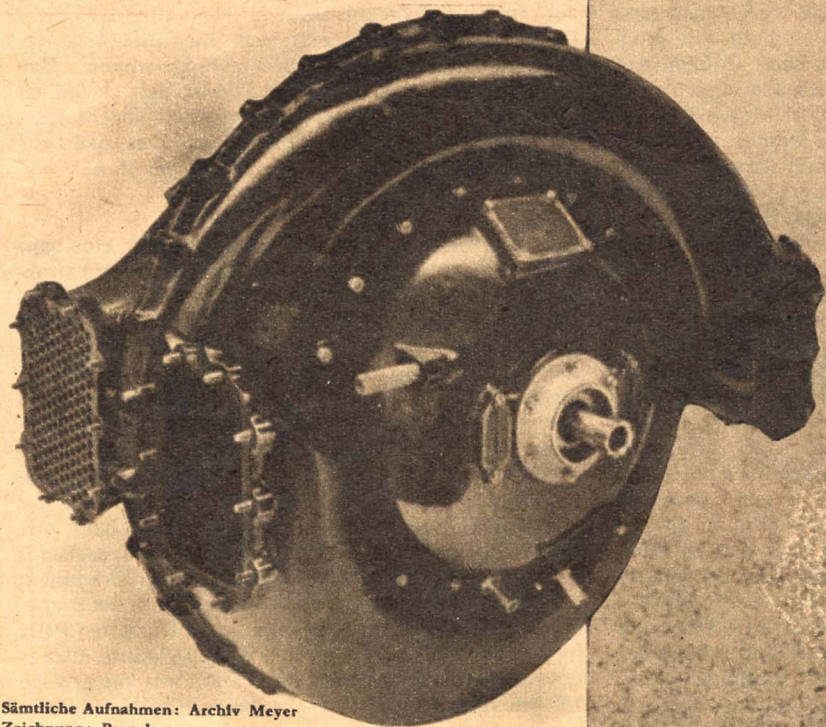
Mit dem hermetischen Abschließen der Kabine von der Außenluft ist aber ebensowenig ein Höhenflug möglich, wie ein Tiefseetaucher mit einer von allen Seiten luftdicht abgeschlossenen Haube in die Fluten steigen könnte. Es muß auch für die Zufuhr frischer Luft gesorgt werden. Als Professor Piccard vor einigen Jahren den ersten Ballonaufstieg mit einer druckdichten Gondel in die Stratosphäre unternahm, befanden sich im Innern der Kugel auch ein paar Flaschen mit flüssigem und gasförmigem Sauerstoff.

Von dieser Frischluftzufuhr durch Einblasen reinen Sauerstoffs in die Kabine hat sich der Konstrukteur von Höhenflugzeugen mit Druckkabine heute nahezu

frei gemacht. Statt dessen verwendet er das gleiche Hilfsmittel, das sich schon beim Motor so glänzend bewährt hat, das Ladegebläse. Genau wie der Lader des Motors die Höhenluft ansaugt und sie verdichtet in die Ansaugleitungen der Zylinder schleudert, so schluckt der Kabinenlader die Außenluft an und bläst sie in die Kabine hinein. Zwischen der Durchlüftung eines rauch- und dunsterfüllten Tanzsaals und derjenigen einer luftdichten Flugzeugkabine besteht im Grunde genommen kaum ein Unterschied. In beiden Fällen treibt ein Gebläse Frischluft in den Raum, während die verbrauchte Luft hinausgedrängt wird. Der „Ventilator“ oder „Lader“ des Höhenflugzeuges ist allerdings seinen Artgenossen im Tanzsaal so überlegen wie etwa die Stromlinienlokomotive des „Fliegenden Hamburgers“ der ersten Lokomotive des Herrn Stephenson.

Die Stratosphäre ist heute kein Neuland mehr. Höhenflieger haben sie in Rekordflügen mehr als einmal erreicht und über weite Strecken durchgemessen. Deutsche Jagdflieger haben an ihrer Grenze erfolgreiche Luftkämpfe ausgefochten. Was aber heute noch die Spitzenleistung begünstigter Flugzeuggattungen oder überzüchteter Sonderschöpfungen ist, das wird morgen die selbstverständliche Leistung des Durchschnittsflugzeuges sein. Deutsche Flugtechnik und deutsche Luftfahrtforschung werden dafür sorgen, dessen dürfen wir gewiß sein, daß die Luftwaffe, die heute als die beste der Welt gilt, auch auf diesem Wege von der Spitzenleistung zur Breitenleistung nicht die letzte sein wird.

Der Überdruckanzug des Höhenfliegers gleicht der Rüstung des Tiefseetauchers. Während beim Tauchpanzer der starke Druck jedoch von außen nach innen wirkt, ist es beim Überdruckanzug des Höhenfliegers gerade umgekehrt. Innen herrscht der hohe Bodenluftdruck, außen dagegen der schwache Druck der dünnen Höhenluft. Der Höhenanzug ist die Sperrwand beider Sphären



# STUKAS am Feind

## Ein Tatsachenbericht von drei Fronten

Von Kriegsberichterstatter Josef Grabler

### IV.

So, jetzt kommt er richtig hin. Er überfliegt genau die Werfthallen und anschließend die Tankstelle. Mit halbem Auge, bevor es Zeit ist, die Bomben auszulösen, sehen Peltz und Rauscher vorn aus der Kanzel, daß unten auf dem Platz ein Riesenrabatz herrscht. Alles läuft durcheinander, wirft sich hin oder starrt entgeistert nach oben. „Raus!“ ruft Peltz, und 1500 Kilo Bomben rasseln in die Tiefe. Peltz schiebt den letzten Rest von Gas, den er noch zur Verfügung hat, hinein, um wegzukommen. Hinter ihm rumpst es einige Male, und die Maschine bekommt Schläge, die nicht von schlechten Eltern sind. Das waren die Detonationsböen. Peltz nimmt die Maschine steil herum, um die Einschläge zu sehen, denn schließlich will man ja auch etwas melden, wenn man nach Hause kommt. Von hinten ruft Klähr, der Heckschütze: „Volltreffer, Volltreffer!“ Aus der großen Werfthalle ragt ein Rauchpfeil in die Höhe, und eine Bombe muß mitten in die Flugzeuggruppe eingeschlagen haben. Weiße Explosionswolken schließen hoch, gefolgt von schwarzem Qualm.

Jetzt aber weg aus dieser ungesunden Gegend! Sie haben genug gesehen, und wenn die britischen Jäger auf Draht sind, müssen sie ja nun bald auftauchen. Mit Vollgas rast Peltz nach Süden, und siehe da — die freundliche Wolkenwand hat sich schon viel weiter nach Norden geschoben als vorhin auf dem Hinflug.



Der Reichsmarschall läßt sich von dem Ritterkreuzträger Hauptmann Peltz, dessen Erlebnisse unser Artikel „Stukas am Feind“ ausführlich behandelt, Bericht erstatten

Aufa. Eitel Lange

Sie nimmt eine glückstrahlende Besatzung in ihre weichen Arme. So, ihr Tommies, nun könnt ihr uns suchen!

Auf einem der nächsten Flüge stößt Peltz in der Gegend von Oxford aus tiefhängenden Wolken nach unten. Er hat Auftrag, eine bestimmte Fabrik anzugreifen. Die Wolken hingen aber so tief, daß er eine halbe Stunde im kaum 100 m Höhe suchen mußte, ohne sie finden zu können. Also ein anderes Ziel. Genau unter ihm läuft eine zweigleisige Eisenbahnstrecke. Voraus ein größerer Bahnhof und, wie schön — eben fährt ein langer Transportzug ein. Da hätten wir ja wieder mal ein lohnendes Ziel. Über dem Bahnhof kurvt Peltz zum Bombenanflug ein. In der Kurve sieht er, wie sie unten auf der Straße abspringen, die Räder werfen und im Straßengraben Deckung suchen. „Habt ihr also schon gemerkt, was für ein seltener Vogel über euch herumturnt. Ihr werdet gleich noch mehr merken.“ Jetzt liegt die Maschine wieder gerade. Der Bahnhof und der haltende Transportzug, dessen Lokomotive weißen Dampf abläßt, rasen genau auf die Kanzel zu. Raus mit den Bomben! Und wieder geht Peltz in die Kurve. Diesmal läßt sich der Erfolg des Angriffs besonders schön beobachten, denn bis jetzt hat sich keine Abwehr gemeldet. Bahnhof und vordere Hälfte des Transportzuges sind von dicken schwarzen Qualmwolken überlagert. Die Bomben haben gegessen.

### Nachteinsatz

Peltz flog dann viele Nachteinsätze. Wenn schon die Schlechtwetterflüge bei Tage hohe Anforderungen an das Können der Besatzung stellen, so ist dies in noch viel höherem Maße der Fall bei den Nachteinsätzen. Sie stellen den Kampfflieger vor völlig neue Aufgaben. Mit den paar Kameraden seiner Besatzung ist er immer allein. Es fehlt ihm der moralische Rückhalt der Kampfgemeinschaft, den das Fliegen im Verband bietet. Mancher junge Flieger zeigte hier eine Reife weit über sein Alter hinaus. Auch die Verantwortung des Bodenpersonals steigt bedeutend, wenn es Flugzeuge für Einzelnachtangriffe zu betreuen hat. Noch mehr als bei Tageinsätzen muß die Besatzung sich auf die Kameraden vom Bodenpersonal verlassen können. Man kann im Dunkeln nicht sehen, wenn irgendwo Öl aus einer Leitung tropft, man muß sich eben darauf verlassen, daß die Motoren- und Flugzeugwarte alle Anschlüsse so gesichert haben, daß Pannen nach menschlichem Ermessen ausgeschlossen sind. Bei Nachtflügen kann mehr noch als am Tage die geringste Kleinigkeit lebenswichtig werden. Und wieviel Geringfügigkeiten können schuld daran sein, daß ein Versager eintritt. Die Nachteinsätze bedeuten auch für das Bodenpersonal eine erhebliche Belastung, denn die Männer haben ja tagsüber reichlich damit zu tun, die Maschinen zu warten, lassen es sich aber nie nehmen, zu wachen, bis „ihre“ Maschine zurück ist.

Die nächtlichen Flüge nach London wurden der Besatzung mit der Zeit zur Gewohnheit. Alle Vorbereitungen und der Einsatz selbst rollten mit einer Selbstverständlichkeit ab, als ob die vier Männer nie anderes getan hätten. Nach dem Abheben vom Boden kontrollieren Flugzeugführer und Bordwart Drehzahl, Temperatur, Ladedruck und was noch alles bei einem solch komplizierten Gebilde wie einem modernen Kampfflugzeug zu beachten ist. Alles stimmt, alles in bester Ordnung, und wohlgeborgen lehnt sich der Flugzeugführer in seinem Sessel zurück. Der Beobachter neben ihm blizt hin und wieder seine Karte und das Kursrechengerät an. Der Bordwart sitzt hinter ihnen und macht einen guten Eindruck, während Emil Schönherr\* seine Geräte überwacht und auf Empfang steht.

\* Im vorigen Heft war der Name irrtümlich mit „Schönchen“ angegeben.

Er ist zur Zeit der einzige an Bord, der ernstlich arbeitet. Es wird ihm gut tun, dies zu hören, denn er behauptet immer, er wäre nur Statist. Bei schlechtem Wetter trägt aber der Funker entscheidende Verantwortung. Was der Flugzeugführer macht, kann man jetzt noch nicht Arbeit nennen. Er zieht durch die tiefhängenden Wolken nach oben, um ins Freie durchzustößen. Das macht die treue Maschine, wenn sie richtig getrimmt ist, ganz allein. Es ist fast völlig dunkel in der Kabine, nur der bläuliche Schein der Innenbeleuchtung läßt die beim Blindflug jetzt lebenswichtigen Instrumente sichtbar werden. Peltz hält das Steuerrad locker in den Händen. Sein Blick ruht auf dem künstlichen Horizont. Das ist ein im Verhältnis zu den übrigen recht großes Instrument. Es hat die Ausmaße eines Küchenweckers zu 3,50 Mark. Durch den Mittelpunkt des Kreises geht eine waagerechte Linie, und ebenfalls im Mittelpunkt aufgehängt schwingt vor dieser Linie der Umriß eines Flugzeuges. Die beiden müssen in der waagerechten Lage übereinstimmen, dann liegt das Flugzeug richtig.

Etwas huscht über die Maschine weg, noch einmal, und es wird heller. Letzte Wolkenketten jagen vorbei, und über den vier Männern wird der klare Sternenhimmel sichtbar. Alles Weitere spielt sich jetzt, wie Schönherr zu sagen pflegt, ab wie bei der Lufthansa im Frieden. Wenn das erste britische Flakfeuer hochsprüht, dann liegt die englische Südküste unter ihnen. Die Scheinwerfer vermögen die Wolkendecke nicht zu durchstoßen, nur die rot aufblitzenden Sprengpunkte verraten diese erste Sperrfeuerzone. Bald meldet sich das Sperrfeuer London-Süd und dann London selbst. Bequemer kann man es gar nicht haben, und Schönherr hat vollkommen recht. Die Sperrfeuer entsprechen der Streckenbefahrung der Lufthansa, allerdings mit dem Unterschied, daß diese harmlos ist, während hier immerhin harte Gegenstände durch die Luft fliegen. Daß man über London ist, läßt sich natürlich noch genauer feststellen, nach Methoden, über die hier nicht gesprochen werden kann. Über London wird abgeladen, und dann wiederholt sich das gleiche in der umgekehrten Reihenfolge.

Mögen sich auch diese Kampfflüge im ewigen Einerlei gleichen und Gewohnheit geworden sein, schön ist doch immer das Gefühl, wenn der Heimathafen in Sicht kommt. Man landet, rollt zum Liegeplatz, wo die Bodenmänner ihren Vogel in Empfang nehmen. Man fährt zum Gefechtsstand, und dort ist es immer interessant. Jeder Flugzeugkommandant macht seine Meldung. Immer wieder stellt sich's heraus, daß trotz gleichem Einsatz doch jeder anderes erlebt hat.

### Coventry und Sheffield

Der erste Großeinsatz gegen Coventry war „eine ganz große Masche“. Der Himmel wolkenfrei, und ein strahlender Vollmond erhellte die Erde, so daß jede Bahn, jede Straße, jeder Fluß fast so deutlich sichtbar wurde wie am Tage. Für die britischen Scheinwerfer war die Lage hoffnungslos. Gegen soviel Helligkeit kamen sie nicht an. Zehn Minuten nach Überfliegen der britischen Südküste begann weit im Norden sich ein hellroter Fleck abzuzeichnen. Es ist nun in Vollmondnächten nicht so, daß man weite Horizonte hat. Die Sicht nach unten ist zwar sehr klar, aber weit voraus verschwindet doch alles im Dunst. Dieser helle rote Schein, der mit der Annäherung der Maschine zusehends größer wurde, mußte schon ein sehr großer Brandherd sein, wenn er auf so weite Entfernung den Dunst durchdringen konnte. Er lag genau auf dem Kurs, den Peltz jetzt hielt, aber keiner von den vieren glaubte, daß es Coventry sein könnte, denn diese Stadt war immer noch 150 km entfernt. Erst als die ganze Kabine in einem

23

Bilder aus den  
Herkunftsländern  
der Tabakmischung

» R6 «  
%M



Heimkehr vom Tabakfeld in Mazedonien.



Diese Cigaretten werden nach den in unseren Fabrikationsanlagen Hamburg-Bahrenfeld entwickelten völlig neuen Methoden hergestellt. Der ungewöhnlich zarte und reine Charakter dieser Mischung beruht darauf, daß sämtliche Tabake zweimal voll durchfermentiert werden. Die Cigaretten sind aus mazedonischen und türkischen Provenienzen hergestellt. Die Hauptdistrikte der ausnahmslos mazedonischen und türkischen Provenienzen sind: Newrokip, Kimsissar, Djaurkoy, Samsun.

*Doppelt  
fermentiert*  
48



*Zähne und Mund*  
**gesund**

Durch den Eucalyptusgehalt der PERI-Eucalyptus-Zahncreme werden die Zähne nicht nur mechanisch gereinigt, sondern auch Mund und Hals gesundheitlich betreut. PERI-Eucalyptus-Zahncreme ist aromatisch und erfrischend und desinfiziert durch die antiseptische Wirkung die Mundhöhle. Mit PERI-Eucalyptus-Zahncreme wird zugleich Zahn- und

Mundpflege ermöglicht.



DR. KORTHAUS • FRANKFURT A. M.

hellroten Licht glühte und selbst aus großer Höhe zu erkennen war, daß es sich um einen Brand von riesenhaften Ausmaßen handeln mußte, wurde es den vier Männern klar, daß es doch Coventry sein mußte, ihr Ziel. Es war schon sehr spät in der Nacht, so daß zahlreiche andere Kampfflugzeuge vor ihnen über der Stadt hatten wirken können. Der Bordwart war von hinten gekommen und blickte aus der Kanzel nach vorn auf das geradezu unwahrscheinliche Feuermeer. Armer Tommy, heute nacht hast du's wieder schwer. Der Oberleutnant meinte: „Na, Männer, da wollen wir auch noch unseren Beitrag spenden, was?“ Das der Besatzung zugewiesene Ziel war eine Fabrik im Süden der Stadt. Es war nicht schwierig, die von den Bränden der Umgebung taghell erleuchtete Anlage, die auch schon brannte, anzufliegen und eine Bombenreihe hineinzusetzen, die nicht von schlechten Eltern war. Peltz hätte nun umkehren können, denn sein Auftrag war erfüllt. Aber so was sieht man nicht alle Tage, meinte er und fuhr eine weite Biege, um seinen Männern den Untergang einer Stadt recht schön zu zeigen. Der Flakschutz von Coventry war rührend. Die Briten schossen geradezu erbärmlich.

Bald darauf gab es einen nächtlichen Großeinsatz gegen Sheffield. Diese Großstadt der Midlands lag erheblich weiter landeinwärts als Coventry. Bei den Angriffen auf London konnte man bei einer Motorstörung meist noch im Gleitflug oder mit einem Motor wenigstens nach Hause kommen. Von Sheffield aber würde die Höhe nicht ausreichen, um wieder zur französischen Kanalküste zurückzukommen. Die Motoren mußten also schnurren, und das taten sie denn auch. Es war sehr nett von den vorausfliegenden Kameraden, daß sie Wegweiser aufgestellt hatten. Über Sheffield schwebten zahlreiche Leuchtbomben. Selbst Karlchen Müller hätte dieses Ziel finden müssen, ob er wollte oder nicht. Sheffield brannte wunderschön. Die Flak war besser als bei Coventry, besonders im Südosten der Stadt. Im Anflug sahen Peltz und sein Bombenschütze, die vorn in der Kanzel saßen, eine riesenhafte Explosion. Wenigstens 2000 m hoch schoß eine Stichflamme empor. Da unten mußte ein Hochofen oder etwas Ähnliches in die Luft geflogen sein. Im Schein der Explosion wurden einige Sperrballone sichtbar, aber sie hingen tief unter dem Flugzeug. Dann gab es unmittelbar hintereinander in der gleichen Gegend noch zwei Explosionen. Seltsamerweise schwieg die Flak jetzt schlagartig. Peltz stand über seinem Ziel bei der Stadt und warf ab. Es war wie beim Feuerwerk. In den Kopfhörern hörte man nur „Ah, oh, ah, oh!“ Die Rufe des Staunens und der Bewunderung wollten kein Ende nehmen. Schönherr, der immer Witze machen muß, meinte: „Habt ihr den Straßenbahnschaffner gesehen, der vor Tatterlch nicht mehr knipsen kann?“ Auf dem Rückflug geriet die Maschine kurze Zeit in das Kreuzfeuer mehrerer Scheinwerfer. Es war taghell in der Kabine. Zu allem Überfluß meldete der Heckschütze: „Sie haben uns!“ Schönherr mußte natürlich sagen: „Haben sie uns wirklich?“ Aber durch eine Kurve war die Maschine schnell aus dem Bereich der Leichenfinger heraus.

#### Das Ritterkreuz

Der Oberleutnant Peltz war allmählich ritterkreuzverdächtig geworden. Die Anspielungen der Kameraden wollten kein Ende nehmen. Wenn er es auch weit von sich wies und nicht daran glauben wollte, so rührte sich doch ganz leise auch bei ihm der Gedanke: Schön wäre es ja. Sehr überrascht war er also nicht mehr, als eines Tages der Befehl eintraf: „Oberleutnant Peltz meldet sich um so und soviel Uhr da und da.“ Unter dieser etwas ungenauen Ortsangabe ist der Gefechtsstand des Reichsmarschalls zu verstehen. Als Peltz frischgewaschen dort eintraf, waren schon zwei weitere Delinquenten da. Der Kommandeur einer Kampfgruppe, Major Kleß, und der damalige Hauptmann Wick. Peltz kannte Wick bereits, und es wurde ein recht unterhaltsamer Abend. Um 21.30 Uhr wurden die drei zum Reichsmarschall befohlen. In der Begleitung des Reichsmarschalls waren die Generale Jeschonnek und Kastner. Der Reichsmarschall überreichte Peltz und dem Major Kleß das Ritterkreuz. Er fragte Peltz, welche besondere Leistung er vollbracht habe. Der Oberleutnant erwiderte: „Ich habe meine Pflicht getan, Herr Reichsmarschall.“ Hermann Göring blickte seinen jungen Flugzeugführer lächelnd an. Er klopfte ihm auf die Schulter und nickte ihm freundlich zu. Hauptmann Wick wurde zum Major und Kommodore eines Jagdgeschwaders ernannt. Er erteilte anschließend seinem Kameraden Peltz Unterricht im Anlegen dieser hohen Auszeichnung. Und dann ging es wieder nach London. Das Wetter war einfach häßlich. Peltz zog in die Waschküche hinein und flog blind nach Instrumenten, um nach oben durchzustößen. Er stieg und stieg, aber der freie Himmelsraum wollte sich nicht zeigen. Das Thermometer fiel zusehends, während der Höhenmesser unentwegt stieg. Der Bombenschütze stieß Peltz an, deutete auf die Kabinenverglasung. Peltz zuckte die Schultern, hatte es schon selbst bemerkt. Die Kabinenfenster vereisten, und zwar nicht nur außen, sondern durch den niederschlagenden Atem der Besatzung auch innen. Verfluchter Mist! Aber es half nichts, sie mußten nach oben durch. In 5800 Meter Höhe kamen sie endlich ins Freie. Es war höchste Zeit, denn die Maschine war schon weich im Steuer geworden.

#### St. Elmsfeuer

Was macht denn Rauscher auf einmal? Mit den Händen fährt er so sonderbar in der Luft herum. Peltz durchstößt gerade den Sperrgürtel der britischen Flakartillerie, kann sich im Augenblick nicht um ihn kümmern, aber mit halbem Auge sieht er, wie Rauschers Bewegungen matter werden und wie schließlich sein Kopf vornübersinkt. Da sieht Peltz, daß der Schlauch von Rauschers Atemgerät geknickt ist, so daß er keinen Sauerstoff mehr bekommt. Mit einem Handgriff ist der Schaden behoben, und der Oberfeldwebel gleich wieder munter.

Voraus steht eine dichte Wolkenwand. Das heißt, daß sie blind bis zum Ziel fliegen müssen. In dieser Wolke haben die vier Männer eine Erscheinung, die sie bisher noch nicht erlebt haben. Die ganze Maschine sprüht von blauem Licht. Die Luftschrauben bilden glühende Kreise, und von den Vorderkanten der Flächen strahlt ein unirdisches Licht. Dazu sprüht und spritzt es von Feuer um die Kabine. Es sind Eisnadeln, die beim Auftreffen auf die Kabine diese zauberhaften Lichteffekte hervorrufen. St. Elmsfeuer! Als nun noch britische Flakgranaten in nächster Nähe der Besatzung detonieren, ist das Feuerwerk fertig.

Der Feldwebel Klahr meldet: „Rechter Brennstofftank ist leer.“ Peltz überlegt. Normalerweise ist das nicht möglich. Er kann den ganzen Behälter noch nicht leer geflogen haben. Hat vielleicht der Splitter einer Flakgranate den Tank aufgerissen? Ungemütliches Gefühl. Peltz glaubt, daß er seiner Besatzung eine Beruhigungspille verabreichen muß und sagt ins Mikrofon: „Was liegt schon an dem einen Tank, wir haben ja noch genug Sprit. Nach Hause kommen wir allemal.“ Teils mit




„HAUS NEUERBURG HAT AUCH JETZT,  
WIE IM WELTKRIEGE, GUTE WARE GELIEFERT.“

---

So soll das Urteil des Rauchers lauten,  
wenn dieser Krieg vorüber ist. Dann sehen wir uns belohnt für all die  
Mühe, die wir stets aufgewandt haben, um unseren Marken, auch unter  
schwierigen Verhältnissen, die hohe Qualität unvermindert zu erhalten.

HAUS NEUERBURG



Güldenring mit  Mundstück, 4 Pfg. ★ Overstolz fugendicht verpackt, 4<sup>1</sup>/<sub>6</sub> Pfg.



12901

## Fest und doch bewegungsfähig!

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

# Hansaplast-elastisch

SCHNELLVERBAND D.R.P.



Ein Begriff für photographische Wertarbeit

Hilfe der britischen Flakartillerie, teils mit navigatorischen Hilfsmitteln fliegt Peltz das Ziel an und wirft ab.

In der Kehrtkurve nach dem Angriff sackt die Maschine 500 Meter durch. Sie ist schwer von anhaftendem Eis. Aber bei den 6300 Metern, die sie jetzt haben, spielt der halbe Kilometer Höhe keine Rolle. Noch einmal macht die Maschine einen Diener. Emil Schönherr muß seine umfassenden französischen Sprachkenntnisse an den Mann bringen und sagt: „Oh, la la.“ Wieder fliegen sie blind, jetzt aber auf Heimatkurs. Die Maschine hat zwar eine Menge Eisansatz zu schleppen, aber dafür sind die Bomben weg, und alles ist eigentlich wunderschön, denn soviel Eis, daß sie nicht mehr flugfähig ist, setzt die brave Ju 88 nicht an. Dafür sorgt die hervorragende Enteisungsanlage an den lebenswichtigen Teilen der Maschine. In Kürze muß die Südküste der Insel erreicht sein, dann noch ein Endchen Kanal, und dann kann kommen was will, denn man ist ja wieder über heimatlichen Gefilden.

### Die Motoren fallen aus

Da geht mit einem Schlage ein Rumpeln und Dröhnen durch die ganze Maschine, als ob sie auseinanderbräche. Was ist das? Alle Sinne der Besatzung sind aufs äußerste angespannt. Im normalen Verlauf eines Fluges, zumal auf dem Blindfluge nach Hause, auf dem eigentlich nichts schief gehen kann, gibt man sich gern der wohligen Entspannung nach dem Angriff hin. Sobald aber das geringste Geräusch auftritt, das nicht zu den normalen Fluggeräuschen gehört — und jeder Flieger hat hierfür ein außerordentlich geschärftes Ohr —, sind alle Sinne in Alarmbereitschaft. Für dieses Dröhnen, das immer noch durch die Maschine schüttert, braucht man kein besonders geübtes Ohr. Das ist so anormal, daß auch eine Großmutter gemerkt hätte, hier stimmt etwas nicht. Aber das Flugzeug fliegt wie bisher, auch am Steuer merkt Peltz nichts Besonderes. Es muß also eine äußere Einwirkung sein. Er schaltet den Bordscheinwerfer ein. Vor der Kabine steht eine weiße Wand, und rechts und links ziehen unzählige weiße Fäden vorbei. Sie sind in einen Schneesturm geraten. Allzu dick wird er wohl nicht sein. Trotzdem sucht Peltz den ungastlichen Raum so schnell wie möglich zu verlassen. Er gibt beiden Motoren Vollgas.

Drei Minuten dröhnen die Motoren ihr Fortissimo, dann — es gibt Peltz einen Ruck — verschluckt sich der rechte Motor, macht noch ein paar mal tuck-tuck und steht. Verflucht und zugenäht! Peltz schießt der lächerliche Gedanke durch den Kopf: Beide Motoren haben die gleiche Anzahl Betriebsstunden, und wenn der eine lebensmüde wird, müßte es der andere eigentlich auch. Rauscher sagt gerade: „Mit einem Motor kommen wir immer noch gut nach Hause, Herr Oberleutnant“, als auch der linke zu spucken beginnt. Während Peltz mit bissigem Galgenhumor feststellt, daß seine beiden Motoren also doch eine gute Erziehung genossen haben, bleibt auch der linke stehen. So ein Mist! Und das über England! Eine Stille ist plötzlich um die vier Männer, die nach dem gesunden Dröhnen der Motoren etwas Erschreckendes hat. Von hinten aus seiner Wanne kommt Klähr nach vorn. Er versucht dies und jenes. Der Flugzeugführer nimmt das Gas heraus, schiebt es wieder hinein. Es ist nichts zu machen, die Motoren schweigen. Der Sturm hat zwar nachgelassen, aber immer noch peitschen ungeheure Schneemassen gegen die Maschine. Sie verstopfen die außenbords befindlichen Düsen der Instrumente. Nur noch der Höhenmesser und der Wendezeiger funktionieren.

### „Pan“

Das Flugzeug verliert sehr schnell an Höhe. Nur das eintönige Rauschen der abwärtsgleitenden Maschine dringt an die Ohren der Besatzung. Minuten vergehen, es werden fünf, nichts geschieht, als daß der Höhenmesser unerbittlich sinkt. Peltz überlegt schon seit dem Aussetzen des zweiten Motors, was er tun soll. Eine Landung in dem Schneesturm ist ausgeschlossen, selbst wenn er noch über englischem Gebiet sein sollte. Also bleibt nur übrig, mit dem Fallschirm auszustiegen. Geschieht dies über England, dann fallen sie, in des Wortes wahrster Bedeutung, in Gefangenschaft und sind für den Rest des Krieges ausgeschaltet. Springen sie über dem Kanal ab, und diese Wahrscheinlichkeit ist nach der bisher geflogenen Zeit die größere, dann gute Nacht. Aber es bleibt wohl keine andere Möglichkeit. Der Höhenmesser zeigt noch 1200 Meter an. Peltz überlegt, ob er „Pan“ geben soll, das SOS des kleinen Mannes. Aber er unterläßt es noch, zudem ist er nicht sicher, ob die Funkanlage noch arbeitet. Er ist jetzt noch 1000 Meter hoch. Da geht wieder ein Ruck durch die ganze Maschine, und aus dem Auspuff des linken Motors stieben Funken. Was ist das nun wieder? Aber hat der Motor nicht eben etwas gesagt? Noch einmal kommen Funken und Flammen aus dem Auspuff, und — der linke Motor läuft wieder, als sei nichts geschehen. Was kann uns jetzt noch passieren? Und wieder geht Peltz die sonderbare Überlegung durch den Kopf, bei so guterzogenen Motoren müßte jetzt eigentlich auch — da wiederholt sich das gleiche Schauspiel beim rechten Motor —, und nun brummen beide Motoren wieder mit dem Vollgas, das die bis zum Anschlag vorgeschobenen Gashebel von ihnen verlangen. Peltz drosselt etwas und blickt im kümmerlichen Schein der Innenbeleuchtung den Oberfeldwebel Rauscher triumphierend an. Der grinst vergnügt zurück. „Na was denn schon, haben Sie etwas anderes erwartet?“

An Bord herrscht jetzt eine fast ausgelassene Stimmung. Für den Soldaten gibt es nichts Schöneres als das Bewußtsein, eine dringende Gefahr in guter Haltung überstanden zu haben. Es kann jetzt tatsächlich nichts mehr passieren. Die Motoren brummen, aus dem Schneesturm sind sie heraus und im freien Himmelsraum, aber wo sie sind, das weiß im Augenblick keiner. Ob schon über dem Festland oder noch über dem Kanal oder gar noch im Süden Englands. Es ist schon so, wie Peltz befürchtet hatte, die FT-Anlage versagt wegen starker atmosphärischer Störungen. Aber das ist zunächst nicht weiter schlimm. Wir fliegen jetzt nach Osten, irgendwo müssen wir über deutsches Gebiet kommen. „Spätestens bei Memel“, meint Schönherr anzüglich. Es ist pechschwarze Nacht. Nichts ist zu sehen, es ist unmöglich auszumachen, ob sie über Land oder über See fliegen.

### Im eigenen Flakfeuer

Endlich leuchten kurz voraus zwei Scheinwerfer auf, gleich darauf noch drei. Eigentlich könnten die Herren da unten etwas aufmerksamer sein. Allmählich müßten sie gemerkt haben, daß es ein deutsches Flugzeug ist, das da über ihnen brummt. Aber nun ist der Teufel los! Als die Maschine senkrecht über den Scheinwerfern steht, beginnt ein geradezu unwahrscheinliches Flakfeuer. Dicht an der Kanzel vorbei schließen die Striche der Leuchtspur leichter Flakmunition hoch, und das



WILLY BIRGEL



**FÜR DEUTSCHLAND REITET**

*Ein dramatischer Ufa-Film vom Leben  
und Kampf eines kühnen Turnierreiters*

GERTRUD EYSOLDT, GERHILD WEBER, HERBERT A. E. BOHME, WILLI ROSE,  
HANS ZESCH-BALLOT, PAUL DAHLKE, RUDOLF SCHÜNDLER, WALTER WERNER

Drehbuch: Fritz Reck-Malleczewen, Richard Riedel, Jos. Maria Frank. Musik: Alois Melichar

Herstellungsgruppe: Richard Riedel

Produktionsleitung: Hans Schönmetzler

**Spielleitung: Arthur Maria Rabenalt**





**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, Baustoffbe-  
schaffung, Konstruktion von Fertigungs-  
mitteln (Vorrichtungen, Werkzeugen)

in der **Fertigung der Entwicklungs-  
und Großreihenwerke**  
als Betriebsingenieur, Betriebsassistent  
oder Fertigungsprüfer



Bewerbungen mit Lebenslauf, Zeugnisabschriften, Lichtbild, Angabe von  
gesuchtem Arbeitsgebiete und Gehalt an unsere Abteilung „Gefolgschaft“,  
Dessau, Hermann-Göring-Straße 141

**JUNKERS FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G. DESSAU**



Leuchtende Photoabzüge? MIMOSA-Helioton!  
Für die Aufnahme: MIMOSA-Panchroma-Film!

Fordern Sie Werbeschriften von MIMOSA Aktiengesellschaft, Dresden-A 21

# Stoß in Englands Flanke

Die deutsche Luftwaffe in Norwegen. Tatsachenberichte in Wort  
und Bild. Herausgegeben von Major Volderauer

Dieser neue Band der ADLER-Bücherei ist dem Einsatz  
der deutschen Luftwaffe im Norwegen-Feldzug gewidmet.  
Spannende Erlebnis- und Tatsachenberichte von blitzartigen,  
kühnen Unternehmungen unserer Kampf- und Sturzkampf-  
verbände und von der unermüdlichen Tätigkeit unserer Auf-  
klärungs- und Transportflugzeuge geben ein überzeugendes  
Bild von der Stärke und Schlagkraft der deutschen Luftwaffe.

Jeder Band mit vielen Photos und Zeichnungen,  
128 Seiten, kartoniert, ist für 1 RM überall zu haben

**Adler-Bücherei**

VERLAG SCHERL . BERLIN

# Immer am Feind

Herausgegeben von Major Dr. Eichelbaum

Ein Buch voll mitreißender Erlebnisschilderungen unserer  
Flieger bei ihren Einsätzen gegen England. Mitkämpfer in  
harten, erbitterten Luftschlachten, Männer, die Tag für Tag  
zu verantwortungsvoller Erkundung über Feindesland  
fliegen, berichten in echtem deutschen Fliegergeist von  
siegreichem Kampf gegen England. Aufschlußreiches Bild-  
und Kartenmaterial gibt dem Buch besondere Erlebnissnähe.





in 800 Meter im Scheinwerferlicht! Peltz schimpft Mord und Brand. Er weiß, jeden Augenblick kann es einschlagen. Es fluchen noch mehr Männer an Bord. Das Feuerwerk, das die Flakartillerie ihnen da vorzaubert, ist wie am Reichsparteitag, nur daß es sie hier doch noch näher angeht als in Nürnberg. Peltz gibt Vollgas. Er hat 1,4 atü Ladedruck. Wieder nach oben in die Wolken. Das Feuer geht weiter. Auch in den Wolken zieht die Leuchtspur vor ihrer Nase vorbei. Peltz verholt sich nach Nordwesten, wie er glaubt, auf See hinaus. Erneuter Anflug. Diesmal noch weiter ostwärts. Peltz weiß, er muß durch, denn nur über diese Flakzone an der französischen Küste führt der Weg zum Heimathafen. Und allzulange kann er nicht mehr hier herumkurbeln. Der leergewordene Brennstoffbehälter fällt ihm ein. Der Sprit wird nicht mehr lange vorhalten. Also noch einmal hinein. Wieder geht der gleiche Feuerzauber los. Nun kann alles nichts helfen, es wird durchgestoßen. Es klingt unwahrscheinlich, ist aber unbestrittene Tatsache, für welche die springerbendige Besatzung Peltz der beste Beweis ist. Sie

finden ihren Heimathafen und landen glatt. Gewisse Männer führen einen Freudentanz um die Maschine auf. „Heut' war aber alles dran, Herr Oberleutnant“, meint Klähr. Sie haben das Pech gehabt, in ein Wespennest hineinzustoßen, in ein Sperrgebiet, das von deutschen Flugzeugen unter keinen Umständen überflogen werden darf.

#### Ein neuer Stern

Ein ähnliches, wenn auch nicht ganz so gefährliches Abenteuer erlebte die Besatzung auf einem der nächsten Rückflüge über England. Kurz vor der französischen Kanalküste brach ein Ölrohr, und ein Motor blieb stehen. Die Männer des Oberleutnants Peltz fanden aber, daß es sich mit einem Motor auch noch ganz gut fliegt. Erneuter Nachtangriff auf Sheffield. Auf dem Rückflug betätigt sich der Kommodore Oberst Raitzel, den Peltz heute an Bord hat, als Astronom. Er entdeckt einen neuen Stern. Das ist nicht weiter beachtlich, denn Flieger kennen den Sternenhimmel sehr genau, und wenn wie hier ein neuer Stern auftaucht, sogar ein Stern, der sich schneller als die anderen bewegt,

dann fällt das auf. „Nachtjäger!“ ruft durch die Maschine. Ein leuchtender Punkt im nächtlichen Himmelsraum kann nach Größe und Entfernung nicht angesprochen werden. Es kann ein großes Licht sein, das 100 Kilometer weit ist, ebensogut auch ein kleines, das sich nur wenige Meter entfernt bewegt. Der Stern kommt auf die deutsche Maschine zu. Ebenso wie die Deutschen den Engländer an der Auspufflamme erkannt, so muß er an den beiden Auspufflichtern den Deutschen ausgemacht haben. Der Engländer schießt vorbei. Das wiederholt sich mehrere Male. Die Angriffe des Briten gehen jedesmal vorbei, bis er verschwunden ist. Nachtjagd ist ein schwieriges Handwerk. Der Oberleutnant Peltz fliegt mit seinen Männern weiter gegen England. Bei all seinen künftigen Einsätzen soll ihm das Glück weiter so hold bleiben wie bisher. Außer einigen wenigen Gewehrschüssen in seiner alten Ju 87, die er bei den Tiefangriffen in Polen und Frankreich erwischte, hat er nie Treffer in die Maschine bekommen!

E N D E

**Gewinnen!**  
 1 MILLION RM  
 3 MILLION RM  
 40 000 RM • 500 000 RM  
 200 000 RM • 30 000 RM  
 100 000 RM • 200 000 RM  
 1 MILLION RM • 500 000 RM  
 50 000 RM • 40 000 RM  
 3 MILLION RM  
 1000 RM  
 40 000 RM •  
 50 000 RM • 10  
 2 MILLION RM





**5. Deutsche  
Reichs-  
Lotterie**

### „So viel Geld für nur 3.— RM!“

Immer wieder das gleiche glückliche Staunen: Schon  $\frac{1}{8}$  Los der Deutschen Reichs-lotterie brachte 100 000 RM! Nur 3.— RM. je Klasse eingeseht — und die Zukunft kann es Ihnen erlauben, sich selbst und den Angehörigen unendlich viel Schönes zu bieten, den Kindern die Ausbildung zu erleichtern, das Alter auf eigenem Grund und Boden gesichert zu verleben. Darum spielen Sie mit — in der größten und günstigsten Klassenlotterie der Welt! Auch im Kriege spielt die Deutsche Reichs-lotterie unverändert mehr als 100 Millionen RM. aus, davon 3 Gewinne von je 500 000.— RM. und dazu noch 3 Prämien von je 500 000.— RM. 3 Millionen RM. sind im günstigsten Falle zu gewinnen. Die Gewinne sind einkommensteuerfrei. Wenden Sie sich an eine Staatliche Lotterie-Einnahme! Kaufen Sie ein Los oder erneuern Sie Ihr altes Los. Soll etwa ein anderer auf Ihr Los gewinnen, weil Sie es verfallen ließen?



# Kann ich Werkpilot werden?

Von Dr.-Ing. Ludwig Petzold

Natürlich können Sie! Warum denn nicht? Sie brauchen sich nur bei einem großen Flugzeugwerk zu bewerben. Am besten fordern Sie dazu gleich den entsprechenden Personalfragebogen an, füllen ihn gewissenhaft aus, setzen das Gehalt ein, das Sie glauben beanspruchen zu können, und schreiben auch noch hinein, für welche Seite der Werkfliegerei Sie sich besonders interessieren, ob Sie im Inland oder Ausland tätig sein wollen. Das alles geben Sie mit einem Anschreiben zur Post und dann . . . warten Sie auf Antwort. Eines schönen Tages wird sie ja wohl kommen und vermutlich lauten: „Wir bestätigen dankend Ihre Bewerbung

um die Stelle eines Werkpiloten. Leider müssen wir Ihnen mitteilen, daß zur Zeit nicht bloß alle derartigen Stellen bei uns besetzt sind, sondern daß schon 484 Bewerber vor Ihnen für den nächsten frei werdenden Posten vorgemerkt sind. Wir stellen es Ihnen anheim, ob Sie unter diesen Verhältnissen Ihre Bewerbung aufrechterhalten wollen.“

„Schade“ werden Sie sagen, aber keinesfalls entmutigt sein. Damit erfüllen Sie die erste Voraussetzung des Werkpilotentums, denn ein Werkflieger muß vor allem zähe sein. Auch den „störigsten Bock“ (gemeint ist die unausgeglichenste Versuchsmaschine) muß er

immer wieder vornehmen und trotz anhaltenden dicken Nebels den Glauben nicht verlieren, daß er ihn doch noch zur termingerechten Zeit herausbringt. Also schicken Sie die gleiche Bewerbung an die übrigen großdeutschen Flugzeugwerke ab. Der Erfolg wird wahrscheinlich der gleiche sein wie bei Ihrem ersten Gesuch; denn Sie dürfen nicht vergessen, daß schätzungsweise auf 5000 Angehörige der Luftfahrtindustrie kaum ein Werkflieger kommt.

Nun könnte es ja sein, daß Sie Ihre Bemühungen noch lange nicht fallen lassen, denn Sie sind gesund und durchaus sportlich eingestellt. Sehr schön! Sie erfüllen also auch die schärfsten Bedingungen, die in der Fliegertauglichkeitsuntersuchung verlangt werden: Ihr Gleichgewichtssinn ist jeder Lage gewachsen, Ihre Augen haben nicht nur besondere Sehschärfe, sondern vermögen auch die feinsten Unterschiede zwischen verwandten Farben zu erkennen. Sie vertragen sowohl krasse Höhenunterschiede wie auch schärfsten Temperaturwechsel; Zähne, Herz und Lunge, Magen und Nieren, Muskeln und Nerven, alles ist in bester Ordnung



In jedem Betrieb —

bei jeder Arbeit hilft



Der Frühling rüft dich

und deine

# LEICA

ERNST LEITZ - WETZLAR

# 1940

SIEG ÜBER NORWEGEN  
STURMSIEG IM WESTEN  
GROSSKAMPF GEGEN ENGLAND

Die gewaltigen Geschehnisse, die unvergesslichen Erfolge der deutschen Luftwaffe wurden im ADLER aufgezeichnet und in dem Jahresband zu einem Dokument deutscher Stärke und Schlagkraft zusammengeschlossen. Der

## Adler Jahresband 1940

kostet in blausilbernem Leineneinband einschließlich Porto und Verpackung RM 9,50 und ist durch den Buchhandel oder den Verlag Scherl, Berlin SW 68, zu beziehen

und schwersten Beanspruchungen gewachsen. Sie können auch noch zuverlässig arbeiten, wenn Sie einmal 36 Stunden nicht geschlafen haben, und es macht Ihnen nachweislich nichts aus, wenn Sie hier bei Schneesturm und 15° Kälte abfliegen und zwölf Stunden später in der trockenen Glut der Libyschen Wüste braten.

Ausgezeichnet! Aber wissen Sie überhaupt, was dieser Beruf alles von Ihnen fordert? Im allgemeinen macht man sich von der Arbeit eines Einfliegers recht falsche Vorstellungen. Sie besteht nämlich nicht darin, neue Flugzeuge zu zerbrechen — wie man denken könnte, wenn man den früheren amerikanischen Film „Werkpiloten“ gesehen hat —, sondern sie möglichst heil aus dem Werk herauszubringen. Das läßt sich nur erreichen, wenn man so sorgsam wie möglich mit den neuen Maschinen umgeht und wirklich sachgemäß arbeitet. Hierzu gehört vor allem, daß der Einflieger das Flugzeug schon in der Entstehung kennenlernt, das heißt, er läßt sich zu den Besprechungen hinzuziehen, die jeder Projektbearbeitung vorausgehen, er kümmert sich um das Flugzeug während des Baues und studiert dabei die Konstruktionseinzelheiten. Und wenn das große Tier dann fertig ist und auf seinen ersten Start wartet, so ist es für den Einflieger zunächst mal, innerlich gesehen, nichts Neues, was da liegt. Jetzt kommt es nur noch darauf an, das Flugzeug eben in die Luft zu bringen. Und das ist natürlich anfangs mit einem gewissen Risiko verbunden, das aber durch die Vorarbeit wesentlich herabgemindert wird.

Und nun der Start selbst! Der bekannte Werkpilot Erich Gundermann hat uns einmal genau beschrieben, was er dabei zu tun hat. Vor dem Start des neuen Flugbootes weist er seine Bordmonteure an, nimmt selbst auf dem Führersitz Platz und prüft, ob alles in Ordnung ist. Danach rollt er zunächst mit dem Flugboot auf dem Wasser herum, um zu sehen, welche grundsätzlichen Eigenschaften das Flugzeug auf dem Wasser besitzt. Dann gibt er etwas mehr Gas und rollt auf Stufe, das heißt, er benutzt das Flugboot nicht als Schiff, sondern als Gleitboot, für das es ja eigentlich auch gedacht ist. Während des Startvorganges erprobt er noch einmal die Eigenschaften; wenn alles in Ordnung ist, gibt er nochmals etwas mehr Gas, alles sachgemäß und ruhig, wie man es von einem Einflieger verlangen muß. Dabei richtet er natürlich sein Augenmerk darauf, daß das Flugzeug gut in der Hand des Flugzeugführers liegt, das heißt, daß alle Ruder richtig bemessen sind, daß die auf die Ruder wirkenden Kräfte nicht zu groß und auch nicht zu klein werden usw. Ein Flugboot wie die Dornier Do 26 hat beispielsweise drei Ruder, außerdem besitzt es vier Motoren, und so hat man natürlich schon auf alles mögliche zu achten.

Aber die Überwachung der vielen Fluginstrumente ist nicht das Schwierigste. Eine Hauptaufgabe des Einfliegers besteht darin, das Flugzeug in seinen Eigenschaften zu beurteilen und, wenn es wirklich einmal schlechte Eigenschaften haben sollte, diese mit dem ganzen fliegerischen Können und der in

vielen Jahren erworbenen Erfahrung zu überwinden. Wenn dann der Flug zu Ende ist, beginnt die große Beratung. Das Flugzeug ist ja noch nicht, wie etwa das Auto, eine fertig und gut eingefahrene Konstruktion. Man bemüht sich zwar, derartige Flugzeuge herauszubringen und durch Vorversuche, alle möglichen Messungen und Rechnungen jegliches Risiko auszuschalten, aber noch ist es nicht möglich. Wenn der Einflieger also bei einem Probeflug zum Beispiel an einem Ruder zu geringe oder zu hohe Kräfte oder einen ungleichmäßigen Kraftverlauf feststellt, dann muß er das nachher mit den Versuchsingenieuren oder Konstrukteuren des Werkes besprechen, um solche Fehler abzustellen. Man merkt sie schon beim ersten Flug, wenn man in etwas mehr als hundert Meter Höhe geht, anfangs natürlich nur die groben Fehler. Die kleineren Feinheiten, das Ausfeilen des Flugzeuges, die Abstimmung der verschiedenen Ruder aufeinander usw., ergeben sich erst im Laufe des Einfliegens. Denn man muß sich vorstellen, das Flugzeug ist kein toter Mechanismus, es ist eine Konstruktion, die Leben hat und die man zähmen muß, und mit einem Wort: Man muß das Flugzeug „erziehen“. Und das ist die Arbeit des Einfliegers. Man sagt bei einem Wagen: Er hat eine gute Straßenlage. Man sagt von einem Flugzeug: Es hat gute Flugeigenschaften. Das bedeutet: man kann es in der Luft loslassen, es fliegt allein, man braucht es nicht zu zwingen, man gibt ihm, wie einem guten Pferd, nur Hilfen. Wenn es so weit ist, muß man ganz

# Sprachen auf neue Art!

Ohne mechanisches Wörterbüffeln  
**Schnellmethode zum Selbststudium** **1.90**  
 zum Gebrauch auf je 4 Wochen für nur RM

Ohne Vorkenntnisse — neben dem Beruf — in häuslicher Muße  
 Englisch — Französisch — Italienisch — Spanisch oder Tschechisch

## Das ist die neue Art:

Vom ersten Augenblick an tritt Ihnen hier die fremde Sprache nicht mehr als eine Sammlung toter Vokabeln entgegen, sondern so, wie sie wirklich und täglich in lebendiger Rede und Gegenrede gesprochen und gebraucht wird.

## Ohne mechanisches Wörterbüffeln,

denn eine wortverwandt neugestaltete Wechselwirkung zwischen Fremd- und Muttersprache verankert das Sprachgut. Dies vollzieht sich nach einem neuartigen Plan von Wiederholung, der bewirkt, daß Ihnen der Sprachstoff ohne mechanisches Auswendiglernen zufließt. Gleich einer interessanten Lektüre, die unterhält, anregt und erfreut, geht die Aneignung der Umgangssprache kurzweilig vor sich.

## Keine Vorkenntnisse sind nötig,

Volksschulbildung genügt vollauf, weil die Durchnahme gemäß unserer Anweisung so leichtfaßlich vor sich geht. Eine ganz einfache Schlüsseltechnik befähigt Sie leicht und von Anfang an, unsere Texte zu lesen, zu sprechen und zu schreiben. Neben dem Beruf, in häuslicher Muße, nehmen Sie diese in beliebigen Abschnitten durch und sind dabei weder an Wohnort noch an Lehrstunde gebunden.

## Wir geben Ihnen zum Selbststudium

die Neue Standardmethode oder für Englisch, Französisch, Italienisch Dr. Heils Neusystem-Schnellmethode. Beachten Sie wohl, daß Sie von uns

## nicht Werbedrucksachen, sondern

die vollständigen Originalmittel erhalten, so daß Sie sich mit Gestaltung und erprobter Wirksamkeit des abwechslungsreich Gebotenen im ganzen vertraut machen können.

## Die Nutzgebühr von nur RM 1,90

für jeweils 4 Wochen bei einer Sprache oder von RM 2,90 bei zwei Sprachen (nicht mehr als zwei Sprachen auf einmal!)

## zahlen Sie dabei nicht im voraus,

sondern erst nach Ablauf der jeweils 4 Wochen. Sie haben außer dieser kleinen Gebühr keine sonstigen Zahlungs- oder Kaufverpflichtungen.

## Diese 4 Wochen des Gebrauchs

sind die Normalfrist für den Ansatz der Mietgebühr. Die Verlängerung des Gebrauchs kann um jeweils weitere vier Wochen zu den gleichen Mietvereinbarungen erfolgen. Nach beendigtem Gebrauch senden Sie die Originalmittel zurück an den Fremdsprachenverlag Pille & Zehner, München 15/13.

Lesen Sie hier, was unsere Kunden über die Wirkung schreiben:

### Ohne die geringsten Vorkenntnisse

Aber den Erfolg meiner bisherigen Arbeiten mit Ihrer Standard-Methode Englisch kann ich nur immer wieder sagen: „Einfach großartig!“ Ich begann ohne die geringsten Vorkenntnisse und bin jetzt nach dreimonatiger Arbeit mit Ihrer Methode imstande, ohne Schwierigkeiten englische Lektüre zu lesen. Ich schaffe dies ohne großen Zeitaufwand und ohne Auswendiglernen der Vokabeln. Beim Durchlesen der einzelnen Abschnitte bleibt Wort für Wort im Gedächtnis haften. Leute, die nach anderen Methoden und in der Schule Englisch lernten, meinten wiederholt, den Wortschatz, welchen ich mir in 3 Monaten angeeignet habe, hätten sie nach einem Jahr noch nicht befaßt. Und was das Schönste ist: man kann ohne Regelpapieren die Grammatik gut aufnehmen. Ich kann mir nicht denken, daß man nach anderen Methoden schneller und besser eine Fremdsprache erlernen kann als nach der Ihren. Ich werde Sie stets weiterempfehlen.

Sopervierba D.-L., 5. Januar 1940

Erich Hain, Angestellter

### Mit 55 Jahren noch 2 Sprachen gelernt

Wenn ich auch nur aus der Volksschule hervorgegangen bin, so lernte ich bereits im Weltkrieg als Soldat durch Selbststudium die erste Fremdsprache. Vor 2 Jahren trieb mich die Neugierde zu Ihrer Methode Dr. Heils Schnellermethoden. Ich wählte Französisch und Italienisch, und jetzt bin ich über Spanisch. Mit etwas Mut und Energie ausgerüstet, ist das Selbstlernen nach Ihrer Methode mehr eine Unterhaltung. Die Vokabeln behält man ohne Auswendiglernen im Gedächtnis. Die systematisch aufgebaute Grammatik macht ebenfalls keine Schwierigkeiten, während der Lehrstoff mehr eine geistige Erholung nach den angestrengten geschäftlichen Arbeitsstunden ist. Mehr als 30—45 Minuten täglich lerne ich nie. Also nicht nur für junge, sondern auch für ältere Leute kann ich Ihre Neusprachmethode bestens empfehlen.

Seimbrechts, 12. Januar 1940.

Seinrich Wunner, Kaufmann.

## Anmeldeschein

Nur vollständig ausgefüllte und deutlich lesbare Anmeldescheine können ausgeführt werden

An den **Fremdsprachenverlag Pille & Zehner, München 15/13**

(In offenem Briefumschlag mit 3 Rpf. frankieren!)

Senden Sie mir portofrei zum Gebrauch auf 4 Wochen die vollständigen Originalmittel für

**Englisch - Französisch - Italienisch - Spanisch - Tschechisch**  
 (Nichtgewünschtes durchstreichen!)

Dies geschieht unter dem ausdrücklichen Vorbehalt, daß ich außer der Nutzgebühr von RM 1,90 (bei zwei Sprachen RM 2,90) für die ganzen 4 Wochen keine weiteren Zahlungen zu leisten habe und auch keinerlei Kauf- oder sonstige Verpflichtungen eingehe. Nach Ablauf der 4 Wochen werde ich die Gebühr überweisen und die Originalmittel an Sie frankiert zurücksenden. Erfolgt die Rücksendung nicht, dann gilt die Miete als zu den gleichen Vereinbarungen verlängert. Adressenänderungen gebe ich Ihnen an. Erfüllungsort München. (Falls nicht volljährig, auch Unterschrift vom Vater, Mutter oder Vormund.)

Vor- u. Zuname: .....

Beruf: ..... erwerbstätig: .....

ständige Adresse: .....

in Untermiete bei: .....

Unterschrift der Eltern: .....  
 (falls minderjährig)

**Gut rasiert - gut gelaut!**

**ROTBART KLINGEN**

**Gut rasiert - gut gelaut!**

**KURZSCHRIFT MASCHINE SCHREIBEN**

Anfänger bis 200 Silben in der Minute

Anfänger bald hohe Leistungen • 10-Finger-Blindschreiben • Briefe schön herstellen

**DEUTSCH, ABER RICHTIG!**

Fremdsprachen-Kurzschriften • Verlangen Sie umsonst Aufklärung über den Unterricht • Prospekt 122 - Was sagen Hunderte meiner Schüler-

**SCHNELHAMMER - KURZSCHRIFT-BRIEFUNTERRICHT - BERLIN-GRUNEWALD**

**Die Kunst, zu plaudern und gewandt zu unterhalten!**

Wer dieses Buch liest, wird über all als guter Unterhalter und Redner willkommen sein.

Sie erfahren daraus, wie man sich zwanglos unterhält, sich interessant macht, Befangenheit u. Schüchternheit ablegt, Sprache anspielt und zur rechten Zeit immer die passenden Worte sagt. Sie erwidern sehr bald Selbstvertrauen und Sicherheit, erlangen Achtung und Liebe beim anderen Geschlecht. Sie werden überall bevorzugt, alles bewundert Ihre lustigen Einfälle.

**RM. 2,85 mit Porto.**

**Budversand Gutenberg** (Inh.: Emil Rudolph) Dresden-R 356

**Nerven Tee**

Reinigt Schlaflosigkeit Kopfschmerzen Angstgefühl.

Ein bewährtes, vorzügliches Hausmittel.

1 Doh. 1,30 Mh.  
3 Doh. 3,50 Mh.

franko  
10 Gebote für Neurose werden kostenlos beigelegt.

Wenn nicht zufrieden, Geld zurück.

Viele Aneerkenntnisse.

**P. Korallus** GmbH, Leipzig 26 a

**Die weltberühmte HOHNER**

Gratis-Katalog 64 Seiten, insgesamt 162 Abbildungen, alle Instrumente originalfarbig.

**LINDBERG** Größtes Hohnerversandhaus Deutschlands **MÜNCHEN** Kaufingerstr. 10

**Laut lesen und weiter erzählen!**

**Kurzschritt**

(Stenografie) Brieflich zu lernen ist wirklich sehr leicht! Herr Joseph Staudigl, Studienrat am alten Gymnasium in Regensburg, schrieb am 13. 2. 38: „Ich habe 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! - 600 Berufe sind unter unseren begeisterten Fernschülern vertreten. Sie lernen bequem zu Hause unter der sicheren Führung von stahl. geprüft. Lehrern! Das Arbeitstempo bestimmen Sie selbst! Alle Lehrmittel werden Ihr Eigentum! Bitte, senden Sie auf. in off. Umschl. diese Anzeige ein (3 Pf. Porto).

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

Bitte senden Sie mir ganz umsonst und unverbindl. 6000 Worte Ausw. mit dem glanz. Urteilen von Fachleuten u. Schülern!

Vor- u. Zunahme:  
Ort und Straß:

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

„Seit etwa 20 Jahren habe ich jedes Früh- und Späthjahr an Bronchialkatarrh gelitten. In den letzten Tagen von 1937 auf 1938 hatte ich einen schrecklichen Bronchialkatarrh mit schmerzhaftem Husten. Da kam mir der Gedanke, rasch Ihre Dr. Boetger-Tabletten zu befragen. 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. Boetger-Tabletten empfehlen. Hätte ich früher davon erfahren, so hätte ich sicher viel Geld gespart.“ So schrieb uns Herr Johannes Hed, Reutner, Kochweidstein, Urbanstr. 11, 1. 5. 38. Qualender Husten, hartnäckige Bronchitis, chronische Verschleimung, Asthma werden seit Jahren mit Dr. Boetger-Tabletten auch in alten Fällen erfolgreich bekämpft. Unschädliches, fruchtbares Spezialmittel. Enthält 7 erprobte Wirkstoffe. Starke schleimlösende, auswurf-fördernde, reinigende, kräftigende, die angegriffenen Gewebe, Kassen-ärztlich verordnet. Zahlreiche schriftliche Anerkennungen dankbarer Patienten und zufriedener Ärzte! In Apotheken RM 1,43 und 3,-. Interessante Broschüre mit Dankschreiben kostenlos! Schreiben Sie an: Med. Pharm. München 16/6 31

**Heldentaten**

Nur RM 4,00 monatl.

Bücher von deutsch. Geist und deutscher Tatkraft

10 schöne Ganzleinenbände mit 2090 Seiten Text und 167 Bildern nur RM 28,50 - Inhalt: Dettmann, 40 000 km Feindflug Pluschow, Die Abenteuer des Fliegers von Tsingtau / Eckart, Blockadebrecher Marie / Reinhardtstein, Feuerbrand in Kärnten / Schoen, Auf Kaperkurs / Weltgast, In Maska durc. Fernost / Patara, Der weiße Herr Ohnelurcht / U-Boot-Fahrer von heute / Utrecht, Jugend im Sturm / Uetsch, Todesurteil in Tours 1917 - Auf Wunsch gegen Monatszahlungen von 4,- RM ohne Preisaufschlag. Die erste Rate ist zahlbar bei Lieferung. Erfüllungsort Dortmund

**Buchhandl. F. Erdmann**  
Dortmund 47, Gutenbergstr. 35, Postschloß 307

**Unentbehrlich für Tochter, Braut und Hausfrau:**

**E. Horn, Der neuzeitliche Haushalt**

Führer durch die gesamte Küche und Hauswirtschaft. 2 Bde. in abwaschb. Leinen geb. u. 700 Textabb. u. 81 ganzseit. Tafeln.

**Aus dem Inhalt:** I. Kochkunst u. Ernährungskunde. Warenkunde der Lebensmittel. Einf. Hausmannskost. Einfache bis feinste Fleischkost. Rezepte f. Wild, Geflügel, Flut- u. Seefische, Suppen, Saften u. Beilagen, Gemüse, Pilze, Rohkost, Mehl- u. Obstspeisen. Die kalte Küche. Backrezepte, Diätkost, Einkochen, Getränke u. Garnierkunst. II. Das Heim. Behandl. d. Möbel, Betten, Teppiche usw. Pflege d. Kleider u. Wäsche, Hausschneiderei, Tischkultur. Der gute Ton. Körper, Schönheits-u. Krankenpflege u. v. a. **Barpreis RM 24,-**. In Raten **RM 25,20**. Kleinste Monatsrate **RM 2,50**. I. Rate bei Liefern. Erfüll.-Ort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung **Carl Heinz Finking**, Leipzig C 1 5 Reudnitzstr. 1-7. Wertp. ges.

**Sprech und schreibe richtig Deutsch!**

Wer falsch spricht, wird belächelt. Fehlerhafte Briefe bleiben ohne Erfolg, zerfallen gute Verbindungen. Vermeiden Sie das! Bestellen Sie das Lehrbuch: „Sprech und schreibe richtig Deutsch“ mit Wörterbuch nach den neuesten amtlichen Regeln. Es beantwortet alle Zweifelsfragen: mir oder mich, Sie oder Ihnen, guet oder schlechter Sag, Komma oder keine, großer oder kleiner Buchstabe, f oder ff usw. 320 Seiten, in Halbleinen gebunden, RM 4,45 einschließlich Porto (Nachnahme RM 4,75).

**Buchversand Gutenberg Dresden-D 356** (Inhaber: Emil Rudolph)

**Jeder kann Zeichnen**

nach unserer erprobten brieflichen Unterrichts-Methode, unabhängig von Zeit und Ort, in seinem eigenen Heim das

**Zeichnen**

schnell erlernen und seinem Dasein eine neue, oft auch nutzbringende Wendung geben. Wer zeichnen kann, sieht die Welt mit anderen Augen, hat mehr Freude vom Leben. Erfahrene Künstler begutachten Ihre Arbeiten und geben Ihnen auf brieflichem Wege die nötigen Ratschläge. Von Schülern illustrierter Prospekt frei.

**Schüler-Skizze**

**Heim-Studio Joh. v. Arapoff**  
Berlin W 15/AS Fasanenstr. 47

**Flieger-Offiziers-Dolch**

Geh. und Porteepe **26,50**

**Fig.-Ketten-Dolch 24,50**

**Flieger-Brustadler -50**

**Uniform-Begner**  
Berlin, Saarlandstraße 105  
Nur Nachnahme bei Feldpost Vorauszahlung

**Katalog Zauber**  
Kunst-Grafik J. BARTL  
Hamburg 36/55

**Aufbau**

Planmäßig u. zielbewußt werden Schäden beseitigt und neue Leistungsstätten geschaffen, um allen Anforderungen zu entsprechen. Ebenso sollten auch in unserem Körper nach hartem Einsatz die Kräfte erneuert und die Reserven ergänzt werden, um wieder Höchstleistungen zu ermöglichen. Von besonderer Bedeutung für Erhaltung u. Steigerung der körperlichen sowie der geistigen Leistungsfähigkeit sind Vitamine, Lecithin u. Bio-Mineralien.

**OKASA**

bietet diese Wirkstoffe in günstiger Verbindung mit weiteren aufbauenden Substanzen, die der Erneuerung der Kräfte dienen. Okasa hat sich immer wieder bestens bewährt zur Belebung der Schaffenskraft und Stärkung der Nerven.

Okasa ist in Apotheken erhältlich. Zusendung der ausführlichen Broschüre und Gratisprobe veranlaßt gegen 24 Pfennig für Porto **HORMO-PHARMA**, Berlin SW 88, Kochstraße 16

**VAUEN** Die Pfeife für Sport und Gesundheit

Schutzmarke **VAUEN / Nürnberg-S**

älteste deutsche Bruyere - Pfeifen - Fabrik

**Neue Lebensfreude**

bringt Ihnen die Verjüngung Ihrer Füße!

Die bewährte **„Eidechse“ Schälkur** beseitigt zuverlässig und schnell **Hühneraugen und Hornhaut.** Für die weitere Fußpflege dann **„Eidechse“ Fußcreme, -Puder und -Bad!**

Sie werden staunen!

**„Eidechse“ Fußpflegemittel**

**Hautunreinigkeiten**

Bei empfindlicher Haut kommt es häufig nach kleinen Verletzungen - bei der Arbeit, besonders auch beim Rasieren - zu Hautinfektion, Pickeln und kleinen Geschwüren. Dagegen ist Pitralon ein wirksames Mittel und ein sicherer Schutz. Es desinfiziert die Haut bis in die Tiefen der Poren. Pitralon öffnet die Talgdrüsenausgänge, durchdringt die beiden Hautschichten und vernichtet auch die im Unterhautzellgewebe wuchernden Krankheitskeime.

**PITRALON** ist ein Desinfektionsmittel für die Haut, von besonders intensiver Wirkung, deshalb nicht einreiben - nur auf tupfen!

**LINGNER-WERKE DRESDEN**

**Haarfärbekamm!**

färbt graues od. rotes Haar echt blond, braun, schwarz.

Herrn ... RM 3,-  
Damen ... RM 5,-  
Heena ... RM 6,-

**Verlag Wehner & Co. Leipzig C 1**

**Spannende Romane**

Kriminal-, Abenteuer- und Frauen-Bücher. Reiche Auswahl. Durch den Buchhandel Liste kostenfrei

**Wie verreiben Katzen Rheumatismus?**

Katzenjelle sind bei Rheuma meist nur ein schwacher Trost, obwohl sie auf die Entzündung der rheumatischen Gewebe einwirken. Katzenjelle hilft Melabon mit seinem zirkulationsfördernden und entzündungshemmenden Einfluss. Außerdem wirkt Melabon peripher und zentral schmerzfrei, daher der rasche und anhaltende Erfolg bei Rheuma u. ähnlichen Beschwerden. Bdg. 86 Bg. in Apoth.

**Gratis**

Verlangen Sie unter Bezugnahme auf diese Anzeige die interessante kostenlose Aufklärungsschrift über Melabon von **Dr. Hentschler & Co., Raupheim 152F**

**Melabon**

bestimmte Messungen machen, Höchstgeschwindigkeiten feststellen, Steigflüge ausführen, Kühlmessungen vornehmen usw. Bis das Flugzeug dem Abnehmer vorgeführt werden kann, rechnet man bei einem neuen Typ durchschnittlich mit zwei bis dreimonatiger Arbeit.

Viel häufiger als das hier geschilderte Einfliegen eines immerhin seltenen neuen Baumusters ist das „handwerkliche“ Einfliegen von Hunderten einander gleichender Serienmaschinen, eine an sich zwar vielseitige aber durch die fortwährende Wiederholung auch eintönige Arbeit, die zudem mit äußerster Gewissenhaftigkeit erledigt werden muß.

Ich glaube, Sie erkennen schon jetzt selbst die Antwort auf die Frage: Kann ich Werkpilot werden? Sie können es, denn es ist keine Laufbahn zu diesem Ziel vorgeschrieben. Wenn Sie körperlich völlig gesund und außerdem flugtauglich und flugbegeistert sind, so werden Sie zunächst einmal eine tüchtige Lehre im Flugzeug- oder Flugmotorenbau durchmachen und dann auf einer Ingenieurschule oder Hochschule das Fach Flugzeugbau ein paar Jahre lang studieren. Inzwischen werden Sie sich bei der Truppe oder an einer anderen geeigneten Stelle im Fliegen aller möglichen Flugzeugarten ausbilden lassen, bis Sie im Besitz aller Flugscheine sind, dann werden Sie ein paar Jahre im Dienst militärischer oder ziviler Dienststellen Sommer und Winter, Tag und Nacht, in heißen und kalten Gegenden praktisch fliegen, bis Sie wirklich allen möglichen Fluglagen, Wetter-, Start- und Landeverhältnissen gewachsen sind. Ich bin fest überzeugt, daß Sie bis dahin schon einen Arbeitsplatz in der Fliegerei gefunden haben (als Verkehrs-, Militär- oder Forschungsfieger), der Sie völlig befriedigt und Ihnen gute Einnahmen bringt. Sind Sie aber dann immer noch für den Beruf des Werkpiloten begeistert und körperlich geeignet, dann wenden Sie das Bewerbungsrezept an, das ich Ihnen gleich anfangs gab.

## Bulgariens König bei unseren Fliegern

PK Der sonst so nüchterne Feldflugplatz hat heute ein etwas anderes Gepräge erhalten. Am Eingang zu den Baracken mit den Unterkünften der fliegenden Einheiten weht im kalten Morgenwind die Flagge Bulgariens neben der des Deutschen Reichs. Inmitten des Platzes marschiert ein Ehrenbataillon der deutschen Luftwaffe mit klingendem Spiel auf, hell leuchten über dem Graublau der Uniformen die gelben Feldzeichen. Um 12 Uhr erscheint die Wagenkolonne seiner Majestät des Königs von Bulgarien. König Boris, in der Uniform eines Generals der bulgarischen Infanterie, trägt als einzigen Orden den Pour le mérite, als er mit dem Prinzen Kyrill, seinem Bruder, und kleinem Gefolge den Platz betritt. Ihn erwarten Ministerpräsident Filoff, Kriegsminister Daskaloff, Außenminister Boschiloff, Eisenbahnminister Goranoff, Kammerpräsident Lohotehoff, der Generalstabschef der Armee, Generalleutnant Hadschipetkoff, Generalstabschef der bulgarischen Luftwaffe, Generalmajor Boideff. Von deutscher Seite ist der deutsche Gesandte mit den Waffentachés erschienen. Die Front des Ehrenbataillons erstarrt im Stillgestanden, die Klänge des Präsentiermarsches hallen über das Feld, als der Kommandierende General eines Fliegerkorps dem bulgarischen König Meldung erstattet. Die bulgarische und die deutsche Hymne klingen auf. Der König steht vor der Front des Ehrenbataillons und nimmt hier die Meldung des Geschwaderkommodore entgegen. „Heil Flieger!“ ruft König Boris den deutschen Fliegern zu, dann schreitet er die Front ab und verweilt kurz vor den Feldzeichen der Fliegertruppe. Der König und die Gäste besteigen die Wagen und fahren längs der aufgestellten deutschen Maschinen über das Rollfeld. Ein eindringliches Bild militärischer Macht und kraftvoller Stärke bietet sich dem Auge: Flugzeug an Flugzeug reiht sich über Hunderte von Metern, die Luftschrauben ebenso ausgerichtet wie die Warte, die im schwarzen Arbeitszeug neben den Flugzeugen stehen, während die Besatzungen auf ihren Sitzen in den Maschinen Platz genommen haben.

Drüben am Startplatz der Sturzkampfbomber heulen nach der Besichtigung die Motoren auf. Und während die bulgarischen Gäste durch das Scherenfernrohr das droben in den Bergen — wenige Kilometer von hier entfernt — ausgelegte Zielkreuz betrachten, hebt sich rückwärts Maschine um Maschine, Staffel auf Staffel vom Boden, und bald ist die Luft erfüllt vom Donner der Motoren. Von pfeilschnellen Jägern bewacht, brummen die Stukas über dem befohlenen Übungsfeld, um dann wie Adler herabzustoßen auf den kleinen weißen Kreis, der sich deutlich drüben vom grünen Hügel abhebt. Die erste Maschine löst ihre Bombenlast aus — Sekunden sieht man noch den schweren Bombenkörper gegen das blasse Blau des Himmels, dann wird seine Silhouette vom Dunst verschluckt, bis — mitten im Zielkreuz — eine Staubwolke aufsteigt. Eine Flamme frißt sich durch das trübe Braun — dann schießen auch schon zwei, drei, vier dieser Rauchpilze auf dem Hügel in die Luft, Sekunden später dringt der dumpfe Knall der Detonationen herüber, zittert leicht der Boden unter der Wucht der dort kilometerweit entfernt einschlagenden Bomben unserer Stukas. Dazwischen mischt sich das Heulen der stürzenden Flugzeuge, das Dröhnen der Motoren.

Der Angriff ist vorüber. Noch liegt eine schwere, dichte Rauchwolke über dem Zielplatz, bis sie der Wind zerteilt und nun durch das Glas einen Blick freiläßt auf jenes kleine Bodestück, das von den Bomben getroffen wurde. — Da jagen auch schon aufs neue die Stukas heran, diesmal — ohne scharf zu werfen — auf ein näher liegendes Ziel einen Angriff fliegend. Das Heulen der Maschinen ebbt nicht mehr ab, nach dem Sturz fliegen die Stukas ihre Abwehrbewegungen, während noch weiter darüber die Me 109 wie die wilde Jagd daherbrausen. — Noch ist der letzte Stuka nicht den Blicken entschwinden, da tauchen bereits neue Flugzeuge auf, diesmal dicht über dem Boden rasend, Hindernisse im knappen Sprung nehmend: Angriff im Tiefflug. Und nun sammeln sich wieder hoch droben am jetzt fast wolkenlosen Himmel die Staffeln und fliegen in geschlossener Formation. Damit ist die Übung der deutschen Flieger vor dem bulgarischen König beendet, der anschließend in einem mit den Flaggen Bulgariens und des Reichs geschmückten Zelt einen Imbiß aus einer unserer Feldküchen einnimmt. Es gibt das traditionelle deutsche Feldküchenessen: Erbsen mit Speck. Im Kreise der deutschen Flieger verweilt der König mit seinem Gefolge geraume Zeit, um sich dann die verschiedenen deutschen Flugzeugtypen erklären zu lassen. — Durch ein Spalier der Flieger verlassen dann die Gäste den Feldflugplatz.

Kriegsbericht Karl-Heinz Friedrich

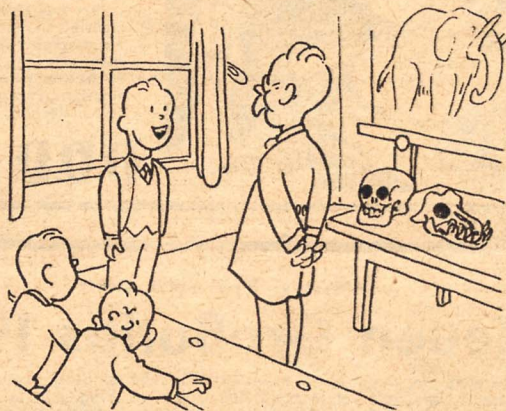
# Die Abenteuer des Blendax Max

K 7 41



Max ochst und brüffelt,  
sitzt und schwitzt...  
Ob alles, was er  
lernt, auch sitzt?  
Ach, wüsste man  
worauf es ankommt,  
Womit man in der  
Prüfung drankommt.

Und Blendax-Max hat wirklich Schwein:  
Gesundheits-Lehre kann er fein!  
Da weiss er alles ganz gewiss  
Vom Menschen- und vom Tier-Gebiss.



Wie man die Zähne unentwegt  
Gesund erhält und richtig pflegt,  
Wie man den Zahnstein leicht vermeidet,  
Dass das Gebiss nicht drunter leidet.

Man muss sich bloss  
dazu bequemen  
Und stets nur  
Blendax-Pasta nehmen!  
Und der Professor  
sagt vergnügt:  
„Mit Eins!“ bestanden!  
Das genügt!“



# Blendax

## Zahn pasta

wirksam gegen Zahnsteinansatz

Blendax-Fabrik Mainz am Rhein

**Ein fettfreies Waschmittel mit fettlösender Wirkung - Das ist imi!**  
**Die Berufskleidung kann noch so verschmiert, verölt, verkrustet sein, imi löst alles, reinigt gründlich und spart Seifenkärtchen.**

# 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 Trinerol-Qualltablettan kann, jaba is ja flah bai mir. Is nauma ja vor ullam vorbanyant bai Grippe, Erkältungen und Erkältungen ullar Art. Main Rheuma im Oberarmulal is durch Trinerol-Qualltablettan waffswindan, wa mir jaba nuf bai Kinder- u. Kopfschmerzen u. berufl. Anstrangung guta Diensta laifan.*

So schreibt am 18. XI. 40 Herr Georg Bäßt, Buchbindermeister, Darmstadt, Ederstraße 10, und *sehr* ähnl. viele mehr. Diese guten Erfahrungen anderer sind wertvoll auch für Sie! Es gibt keinen Erlas für die hochwirksamen Trinerol-Qualltablettan; sie helfen bei Grippe u. Erkältungskrankheiten, Rheuma, Gicht, Ischias, Hexenschuss, Nerven- und Kopfschmerzen und werden auch von Herz-, Magen- und Darmempfindlichen bestens vertragen. Machen Sie sofort einen Versuch! Originalpackung 20 Tabletten nur 79 Pfa. Erhältlich in allen Apotheken oder Trinerol GmbH., München G 27/300. Verlangen Sie kostenlose Broschüre „Lebensfreude durch Gesundheits!“.



*Ich sehe wieder gut aus,  
denn das D.D.D.-Hautmittel  
beseitigte meine Hautunreinheiten*

Das D.D.D.-Hautmittel ist seit vielen Jahren bewährt bei Unreinheiten der Haut, wie Flecken, Pickeln, Pusteln, ebenso Ekzemen, Flechten, Hautjucken und ähnlichen Hautschäden. Es wirkt erfrischend und ist sparsam im Gebrauch. Zu haben in allen Apotheken ab RM 1,36 die Flasche. Prospekt K 295 kostenfrei durch D.D.D.-Laboratorium, Berlin W 62, Kleiststraße 34

## D.D.D. Hautmittel

## Jiu-Jitsu

Die zuverlässige Waffe der Selbstverteidigung. Kraft ist Lebensfrage, Geschicklichkeit alles! Ausführliche Beschreibung, durch geschulte Handgriffe (Verteidigung, Angriff, Festnahme) den stärksten Gegner zu überwinden. Bestellen Sie das zweiteilige Lehrbuch Jiu-Jitsu und Judo Kampfsport in 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

Deutsche Wertarbeit.



Ein Begriff für jeden Selbststrasierer

und aus Solingen  
Keine Wahl nur Sonnal



## Die Zuverlässige

Vielen Zehntausenden dient die preiswerte, solide Mercedes K 41 (Prima) im Beruf und Privatgebrauch. Sie liefert schnell und mühelos deutliche Schriftstücke u. Durchschläge. Ihr Anschlag ist leicht und doch kräftig.



MERCEDES BÜROMASCHINENWERKE AG, ZELLA-MEHLIS/TH.

## Sichern Sie sich den Neuen Großatlas 1941

Er veraltet nie, denn seine neuartige Schraubenbindung ermöglicht ein leichtes Auswechseln der Kartenblätter. Wer die Ereignisse in aller Welt richtig verstehen will, der braucht dieses Meisterstück deutscher Kartographie, um an ihm seinen Blick für politische Entwicklungen zu schärfen und seinen Gesichtskreis zu erweitern. Ueber 250 farbige Karten mit den neuesten Grenzen von der Meisterhand des Kartographen in Stein gestochen, Gewicht 6 kg. Orts- und Länderregister mit über 150000 geographischen Bezeichnungen und Namen. Zahlreiche Sonderkarten über Kolonien, Wirtschaft, Bevölkerung usw. Der neue Großatlas 1941 im Format 35x42 cm kostet nur 6 Mark monatlich, ohne Aufschlag! (Gesamtpreis mit Schraubenbindung 58 RM. Erf.-Ort: Halle. Werber gesucht.) Einen nützlichen Vorsatz soll man nicht aufschieben. Bestellen Sie deshalb gleich jetzt, damit wir Ihnen den Atlas gleich nach Erscheinen im Frühjahr zusenden können. Auf Wunsch 3 Tage zur Ansicht, daher kein Risiko. Postalozebuchhandlung Halle/S. 343

Hess-Harmonikas

Versand an Private

Katalog umsonst!

Alle Musikinstrumente so preiswert in großer Auswahl

Alle Musik von

Hess Nachf.

Klingenthal-Sa. 307

Musikinstrumente

bes. Harmonikas

amerikan. gut u. dauerhaft

Großversand an Private

Meinel & Herold

Klingenthal 163

Niedrige Preise Garantie

siehe Hauptkatalog

Zusendung umsonst

## Trauringe

u. Schmuckringe

in Gold u. Silber. Teilzahlung. Illustr. Liste frei.

Goldschmied Wehls, Hamburg 36/1

## Nervöses Herz?

Bei Herzklopfen, Atembeschwerden, Angstgefühl, Herzstemmung und anderen leichten Herzleiden hat Zolobol-Heizkraft schon vielen die gewünschte Besserung u. Stärkung des Herzens gebracht u. einer Beruhigung vorgebeugt. Warum quälen Sie sich noch damit? Pkg. RM. 2.10 in Apotheken. Verlangen Sie kostenlose Aufklärungsschrift von Dr. Rentzler & Co., Laupheim 400

Buch der Fliegen SONNICHSEN

## Das Flugzeug

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,-. Erfüll.-Ort: Berlin-Tempelhof. Waltherr Freund & Co., Berlin SW 11/Ad. Postcheckkonto: Berlin 7305 Spezialprospekt frei. - Werber gesucht!

## Gewichtszunahme

VOLLERES AUSSEHEN STÄRKERE ARBEITSLUST durch die seit Jahren bewährten ST. MARTIN DRAGEES Ein Versuch überzeugt. Viele Dankschreiben Päck. 2.50 Kur (3 fach) 6.50 Prospekt gratis Auch in Apotheken erhältlich Fa. W. Neumann, BERLIN N 65/11 Pharmaz. Präparate Malplaquet Str. 24

## Sie müssen Briefe schreiben, die Eindruck machen!



Echtlich, flott, kurz, sehr bindlich. Bestellen Sie meinen großen Briefsteller: „Briefe, die Eindruck machen“, 376 S., in Halbleinen gebunden, RM 4.45 einschl. Porto (Nachnahme RM 4.75). Verkauf, Werbebriefe, Mahn-, Beschwerdebriefe, Schreiben an Behörden, Verträge, Klagen, Widerklagen, Hilfe ohne Rechtsanwalt, Privatbriefe zu allen Gelegenheiten. Nur das richtig gewählte Wort bringt Erfolg und Nutzen. Garantie: Rücknahme bei Unzufriedenheit!

Buchversand Gutenberg Dresden-St 356 (Inhaber: Emil Rudolph)

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

Das überragende, 4 bändige Lexikon, das alles Wichtige sorgf. aufzeichnet. Etwa 170000 Stichwörter, über 10000 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 Finkling, Leipzig C1/5 Reudnitzer Straße 1-7.

## Lachendes Leben



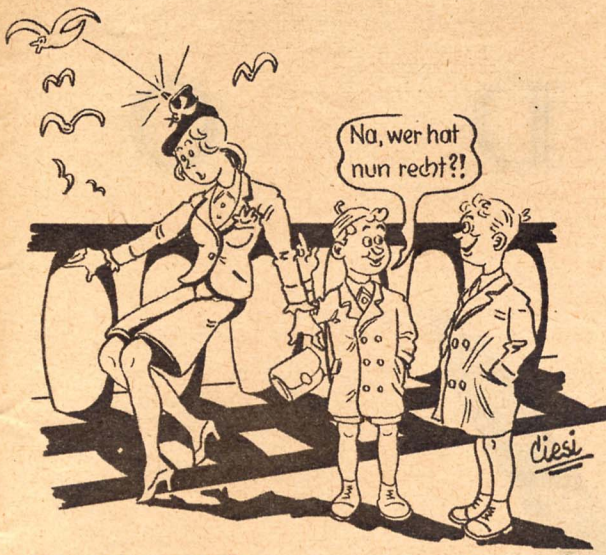
5 Bücher köstlichen Humors von Hermann Löns Ludw. Thoma H. Stegawelt G. Schroor Fr. Müller-Parthenkirchen u. a. Mit lustigen Bildern von Koch-Botha, Gulbransson u. a.

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. 367

Dr. Dröllen's Bierlebensoffene ist einzigartig!  
 Es besitzt alle Vorzüge eines Naturprodukts, darüber hinaus aber die besonderen Eigenschaften des weltberühmten Dralle-Rezepts.

# Dralle

# SPREE-STUKAS



Da steht auf einer Berliner Spreebrücke ein Herr mit einer Tüte voller Nahrungsabfälle und freut sich darüber, mit welchem Geschick und welcher spielerischen Eleganz die ewig hungrigen Möven hochgeworfene Brocken in zackigen Sturzflügen oder rasanten Kurven in der Luft erhaschen. Wie immer in solchen Fällen, bleibt der Mann nicht allein; Zuschauer stellen sich ein und nehmen an dem alltäglich gewordenen Schauspiel teil. Zwei typische Berliner Rotznasen sind auch dabei und fangen an, fliegerisch zu fachsimpeln.

„Siehste, Willi, det sind unsere ‚Me’s‘ von de Spree!“  
 „Quatsch, Mensch, mein Vata hat jesacht, uet sind ‚Spree-Stukas‘!“  
 „Hm?“ ...

„Na, hör dia doch den Krach an, den se dabei machen! Wie ‚ne Ju 87! So’n Radau schafft ‚ne ‚Me‘ janich!“

Fast im selben Augenblick klatscht einer danebenstehenden jungen Dame etwas „Möviges“ auf das moderne neue Frühjahrshütchen.

Noch ehe sie sich soweit gesammelt hat, daß sie einen geharnischten Protest über dieses ruchlose Attentat von sich geben kann, kräht Willis Stimme triumphierend dazwischen: „Na, Erich, wer hat recht?! — Jetzt hat der ‚Spree-Stuka‘ den Hut von det Mädchen for’n feindlichen Flugzeugtraja gehalten und ’n schweren Brocken druffgesetzt!“

(Ciesielski)

## Denken und Raten

### Buchstabenmischung

Die Wörter unter A und B sind derart zu verschmelzen, daß man je Wörter der unter C angegebenen Bedeutung erhält. Die Anfangsbuchstaben der richtig gefundenen Wörter nennen eine Schiffsgattung der Kriegsmarine.

- |         |        |   |
|---------|--------|---|
| A       | B      | C   |
| 1 Oval  | — Tier | = französischer Schriftsteller im 18. Jahrhundert |
| 2 Aden  | — Lore | = Zierpflanze                                     |
| 3 Zorn  | — Nase | = akustische Erscheinung                          |
| 4 Keil  | — Pan  | = Schwimmvogel                                    |
| 5 Teer  | — Poet | = Schauspiel                                      |
| 6 Aino  | — Gast | = südamerikanische Hauptstadt,                    |
| 7 Main  | — Last | = zauberhaftes Schutzmittel                       |
| 8 Esel  | — Bein | = Lutherstadt                                     |
| 9 Werg  | — None | = europäisches Land                               |
| 10 Rum  | — Bai  | = Metall  |
| 11 Karo | — Ode  | = germanischer Heerführer                         |
| 12 Echo | — Ried | = Gewächshauspflanze                              |
| 13 Tier | — Met  | = Insekt  |

### Rüsselsprung

	wer	das		mann	ei	das	fan	
fe		die	im	roß	in	sind		go
beck	mer	und		ein	der	ni	und	te
bin	waf	zi	det	wer	und			fährt
ges	walt.	ieh	so		ges	na	rist	ber
	und		ein	schei	im	bom	was	me
schwert	ei	tro	mer	det		ent	der	nicht
stet		klei	ser	uns	o	bist		im
	nes	rü	ma	du		mer	rock	52600

### Gegensätze

Was Feuer speit, ist ohne Fuß  
 Ein musikalischer Genuß.

52567

### Auflösungen aus Heft 7

Verschmelzungsrätsel: 1 Doberan, 2 Imkereei, 3 Arterie, 4 Markise, 5 Antenne, 6 Nanking, 7 Toskana. — Diamant: Smaragd.

Kreuzworträtsel: a) 1 Helm, 4 Haff, 7 Eider, 8 Kegel, 9 Eleve, 11 Maar, 13 Rang, 15 Ate, 17 Spalier, 19 Ras, 21 Bune, 23 Isel, 25 Sedan, 26 Beute, 27 Skala, 28 Elbe, 29 Ader; — b) 1 Helm, 2 Eidam, 3 Meer, 4 Heer, 5 Ferne, 6 Flug, 10 Estland, 12 Alsen, 14 Arras, 15 Aar, 16 Eis, 18 Jubel, 20 Perle, 21 Rebe, 22 Este, 23 Inka, 24 Lear.

52831

Knifflig: Der Buchstabe E. — Etat; Estrich; Etage.

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

heißt: **TraumaPlast**

T2-II überall erhältlich

**Jetzt wieder erhältlich!**

Das vielen Zahnerfahrern unentbehrliche Kukident zur selbsttätigen Reinigung und Desinfektion künstlicher Gebisse konnte in den letzten Monaten nur in beschränktem Umfange hergestellt werden und war dadurch meist ausverkauft. Jetzt können wir unsere Vorkriegsabnehmer etwas reichlicher beliefern, so daß Kukident künftig nicht mehr ganz so knapp und dadurch in Apotheken, Drogerien usw. wieder leichter erhältlich sein wird als von diesen besorgt werden kann. Die frühere Kukident-Qualität hat keine Änderung erfahren und wird auch weiterhin so wertvoll bleiben wie sie war. Kukident ist also nach wie vor chlor- und sodafrei und dadurch völlig unschädlich. Es reinigt nicht nur ohne Bürste, sondern vernichtet auch die Mundbakterien und wird deshalb von mehr als 10.000 Zahnärzten und Dentisten verwendet.

**Kukident**

Sollten Sie das vom zahnärztlichen Materialprüfungsamt zugelassene Kukident nicht erhalten, oder sollte man versuchen, Ihnen ein Ersatzmittel aufzureden, so geben Sie uns bitte Nachricht, damit wir Ihnen mitteilen können, wo Sie Kukident bestimmt erhalten. **Kukident-Fabrik, Berlin-Lichterfelde.**

**Herbin-Stodin**

**Kopfschmerzen**

Leib- und Rückenschmerzen beeinträchtigen immer das Aussehen der gepflegten Frau. Darum sollten Sie beim ersten Anzeichen der Schmerzen eine von Weber's Tabletten mit dem H im Dreieck (Herbin-Stodin) nehmen, welche ja so überaus wirksam sind. Weber's Tablette mit dem H im Dreieck packt das Übel an der Wurzel und bekämpft schnell alle Schmerzen nervöser und rheumatischer Natur.

Wer nicht gern Tabletten mag, nehme Wel'er's Kapseln. Die helfen genau so gut.

Achten Sie aber immer auf das H im Dreieck. Am besten, Sie verlangen in der Apotheke einfach Weber's Tablette mit dem H im Dreieck, denn diese bringt die gewünschte Erleichterung.

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

**Bei Erkältungen, Husten, Bronchitis**

Katarren von Kehlkopf, Luftröhre, Bronchien, Bronchiolen, Asthma kommt es nicht nur auf Lösung u. Auswurf des Schleimes, sondern auch darauf an, das empfindliche Atemgewebe weniger reizbar und recht widerstandsfähig zu machen und so die Krankheitsursache zu treffen. Das bezieht der Arzt, wenn er das bewährte „Silphoscalin“ verordnet, über das so viele gute Erfahrungen u. Anerkennungen von Professoren, Ärzten, Patienten vorliegen, daß auch Sie „Silphoscalin“ voll Vertrauen anwenden können, wenn Sie in solcher Lage sind — Achten Sie beim Einkauf auf den Namen, „Silphoscalin“ und laufen Sie keine Nachahmungen. — Packung mit 80 Tabletten N. M. 2.52 in allen Apotheken, wo nicht, dann Rosen-Apothek, München, Rosenstraße 6. — Verlangen Sie von der Firma Carl Bühler, Konstanz, kostenlos und unverbindlich die interessante, illustrierte Aufklärungsschrift S/630

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

**WOCHE** 40 Pfennig

**Gestörtes Wohlbefinden?**

Warum? Nehmen Sie doch Amol! Es hat sich bei Rheuma, Ischias, Kopf- und Nervenschmerzen, Migräne, Magen- und Darmbeschwerden, Ermüdung und Strapazen seit Jahrzehnten bewährt! — Amol Karmelitergeist ab 80 Rpfr. in allen Apotheken und Drogerien.

**AMOL** wirkt schmerzstillend!  
 erfrischend · belebend!

**Kinder und Jugendliche**

haben infolge raschen Wachstums und besonderer Beanspruchung durch Sport oder Studium erhöhten Verbrauch an Aufbaustoffen. Heumanns „Kovase“ ist in der Lage, mit seinen vielseitigen Wirkstoffen und Kraftwerten auch einen Sonderbedarf des Körpers zu decken. Das gilt auch für werdende und stillende Mütter, für Kernbisse und fieberlich abgearbeitete, für alternde Leute, für Kranke und Genesende.

Sie erhalten „Kovase“, die aufbaustarke Kraftstoff, für RM. 3.60 in den Apotheken. Die Packung reicht mehrere Wochen.

**Heumanns Kovase**

**Herbin-Stodin**  
 Weber's Tablette mit dem H im Dreieck  
 H. O. A. WEBER · MAGDEBURG

**Briefmarken-Sabot-Post** grat. 500 versch. „Ostereich“ nur 15.80 frks. Sabot Wien IX, 71.

**WERKZEUGLISTE GRATIS.** Westfalca. Werkzeuggee. Hagen 359 i. W.

**Technisches Wissen** (Technikum) Selbst-Unterrichtswerk (25 Teile, 1800 Seiten, 300 Abbildg.) z. Vorbereitung auf Prüfungen m. prakt. Anleitung f. Werkstatt u. Betrieb. Probeheft k. konstn. **Augu-Voring, Leipzig W 35**

**Sigmentan** Hautschutz bei Sonne-Wind-Wetter-Kälte!

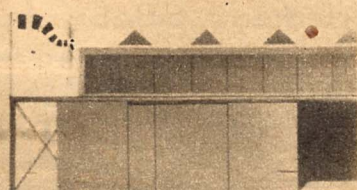
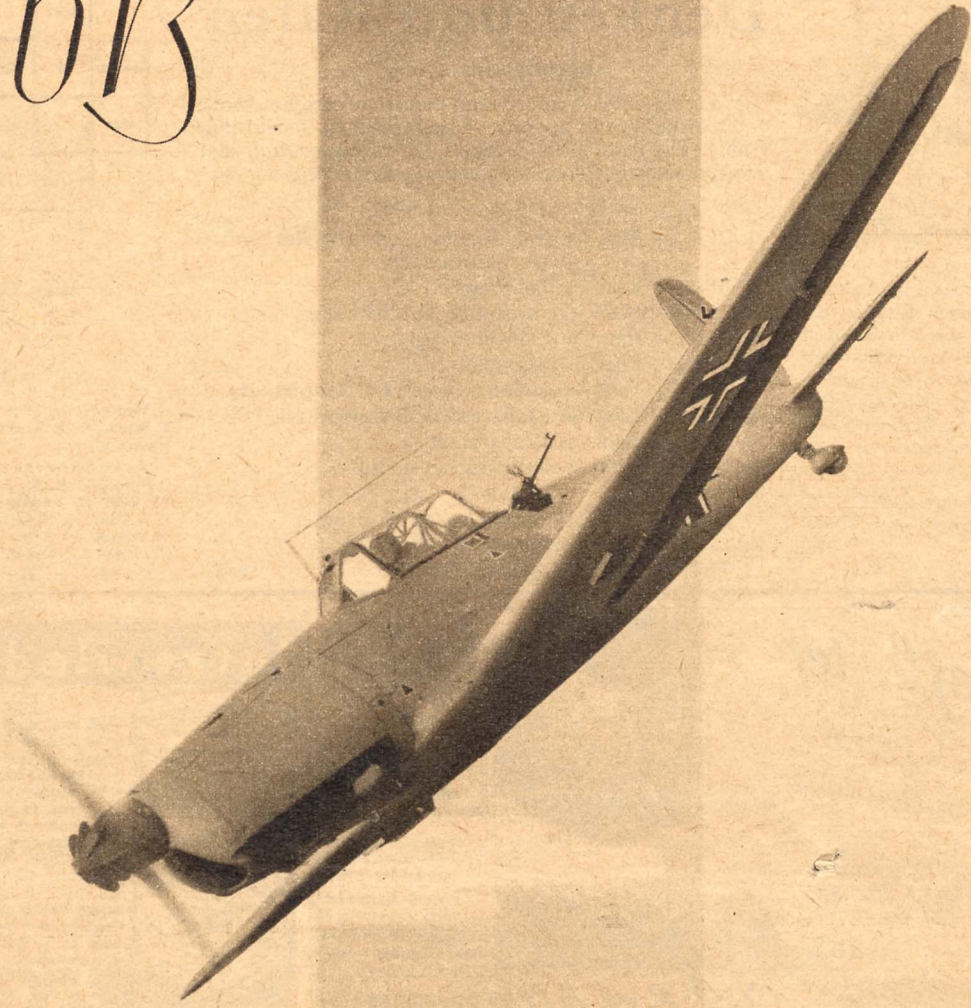
Tube -.54, Dose -.42 u. -.75, Flasche -.85 u. 1.35

erhöhter Schutz durch: **Ultra-Sigmentan.** (in Tuben -.85)

Der Adler erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpfr monatlich einschl. 5 bzw. 7 Rpfr Postgebühren, hierzu 4 Rpfr Zustellgebühren  
 Hauptverleger Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 9. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Frohnau. Preisliste 9. Druck und Verlag August Eberl Nachfolger, Berlin SW 66.  
 Fernsprecher-Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Sämtliche Einsendungen bitten wir nicht an einzelne Herren, sondern direkt an den Verlag zu richten. — Entered as second class matter at the Post Office New York, N. Y. Printed in Germany.

A R A D O

Ar 96B



Als hochwertiges Schulflugzeug besitzt die Arado Ar 96B alle charakteristischen Merkmale und technischen Einrichtungen eines modernen Kampf-Flugzeuges. Vielseitige Einsatzmöglichkeit bietet die Gewähr für höchste wirtschaftliche Ausnutzung

ARADO FLUGZEUGWERKE G.M.B.H., POTSDAM