

HEFT 9 / BERLIN, 29. APRIL 1941

# Der Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

## Vernichtungsschläge im Südosten

Großer Balkan-Bildbericht in diesem Heft



### Stuka-Angriff auf Festung Belgrad

In engem Zusammenwirken mit den un-  
aufhaltsam vorwärtsstürmenden deutschen  
Heeresverbänden hat die Luftwaffe sofort  
erfolgreich die wichtigsten militärischen  
Zentren, die Verkehrswege und Nach-  
schubkolonnen des Feindes angegriffen  
und damit zur Vernichtung des Gegners  
entscheidend beigetragen Zeichn.: PK Ellgaard

Ellgaard  
41





Der Stuka-Angriff auf den Rupelpaß. Der Zugang zur mazedonischen Tiefebene führt von Bulgarien durch das Strumatal. Hier bildet der Durchbruch der Struma eine kilometerlange Talenge. Dieser durch modernste Bunkeranlagen geschützte Engpaß war ein schwieriges Hindernis. Den Bombenangriffen der Luftwaffe aber hielt auch diese Stellung, ein Teil der Metaxaslinie, nicht stand. Unser Bild zeigt Sturzkampf-flugzeuge nach dem Angriff. Aus dem Strumatal wölkt der Qualm ihrer Bombeneinschläge empor. Im Hintergrund ist die Struma nach ihrem Austritt aus dem Gebirge erkennbar.

Aufnahme: PK Wundshammer

# STURM über dem BALKAN



## Die deutsche Luftwaffe im Kampf gegen Jugoslawien und Griechenland

Wie in allen bisherigen Feldzügen dieses Krieges hat die deutsche Luftwaffe sich auch auf dem Balkan als Sturmbock erwiesen, der die feindlichen Widerstandslinien sturmreif gemacht und den Erdtruppen den Durchbruch ermöglicht hat. In der Frühe des 6. April 1941 starteten sie von den Flugplätzen in der Steiermark und in Rumänien, in Ungarn und in Bulgarien, die Aufklärer, die Kampf- und Sturzkampfgeschwader und zu ihrem Schutze die Jagdflieger und Zerstörer. Sie starteten gegen die beiden unseligen Länder Jugoslawien und Griechenland, die sich im Gefolge der britischen „Versprechungsstrategen“ entschlossen hatten, den Kampf mit dem Großdeutschen Reich aufzunehmen

Die ersten Bomben auf Skopje detonieren in den militärischen Anlagen dieser größten Stadt Südserbens. Mit dem Fall des Eisenbahnknotenpunkts Skopje war die einzige Straßen- und Bahnverbindung zwischen Südslawien und Griechenland unterbrochen und damit die Bildung einer gemeinsamen serbisch-griechisch-englischen Front verhindert

Aufnahme: PK Gallian





Schon in den Tagen des Feldzugs gegen die Serben wurden Tausende von Gefangenen gemacht. Ihre Zahl schwoll lawinenartig an. Im Norden des Landes wurden sie den kroatischen Wehrorganisationen übergeben. So konnte die deutsche Wehrmacht die Abstellung von Bewachungskommandos sparen

Aufnahmen: PK Grabler (2)

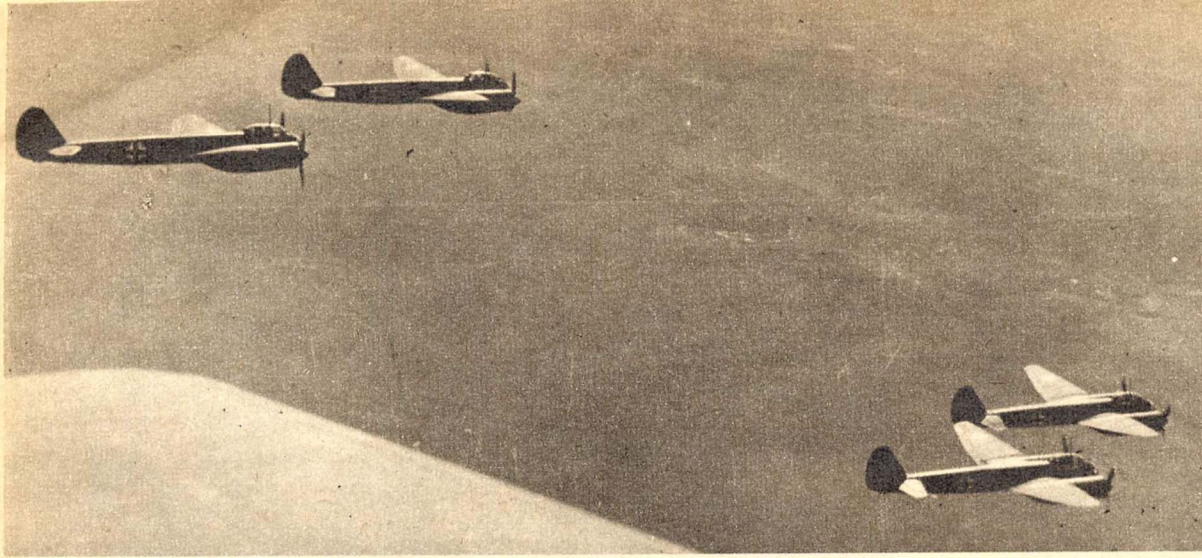
Ununterbrochen rollen die Kolonnen der Wehrmacht nach Süden. Zu ihrem Schutz sind motorisierte 2-cm-Geschütze der Flakartillerie in die Marschverbände eingeordnet. Das während einer Marschpause aufgenommene Bild zeigt hinter dem Geschütz einen griechischen Eisverkäufer, der die Möglichkeit zu einem guten Geschäft erkannte



Flakartillerie auf schwierigen Wegen durch das bulgarisch-griechische Grenzgebirge. Es waren nicht zuletzt diese Schwierigkeiten des teilweise alpinen Geländes, welche die Machthaber Griechenlands und Jugoslawiens ermutigt hatten, sich unserer

hat, das kennzeichnete am treffendsten eine amerikanische Zeitung, als sie sagte: „Bisher haben die Deutschen Prärieblitzkriege geführt, nun haben sie auch einen Gebirgsblitzkrieg gewonnen.“ Es ist unserer Wehrmacht gleichgültig, in welchem Gelände die Briten





Den Erdtruppen weit voraus fliegt ein Ju-88-Kampfverband über Griechenland nach Larissa, dem Hauptstützpunkt der im Hafen von Volos gelandeten englischen Truppen, um den Briten durch Bombenangriff die Möglichkeit zu nehmen, sich wieder einmal siegreich zurückzuziehen

Aufnahme: PK Wundshammer



Rechts: Die griechische Hafenstadt Saloniki am Ägäischen Meer kurz vor der Einnahme der deutschen Truppen, von einem Fernaufklärer aufgenommen. Die Wasseroberfläche der mit Schiffen stark belegten Hafenbucht wirkt glänzende Sonnenreflexe, jede Welle ist zu erkennen. Ein kleines Schiff verläßt in voller Fahrt den Hafen. Heck- und Bugwellen zeichnen regelmäßige Ornamente in das Wasser, dessen Klarheit alle Untiefen deutlich erkennen läßt

Aufnahme: Luftwaffe

Mit vernichtender Wucht dröhnten die Stuka-Angriffe über die serbischen Stellungen hinweg. Aus den Aussagen der serbischen Gefangenen geht klar hervor, daß die Armee dieses Vielvölkerstaates der zermalmenden Schlagkraft der deutschen Luftwaffe seelisch nichts entgegenzusetzen hatte. Die serbischen Truppen waren durch die Stuka-Angriffe völlig demoralisiert

Zeichnung: PK Eugaard



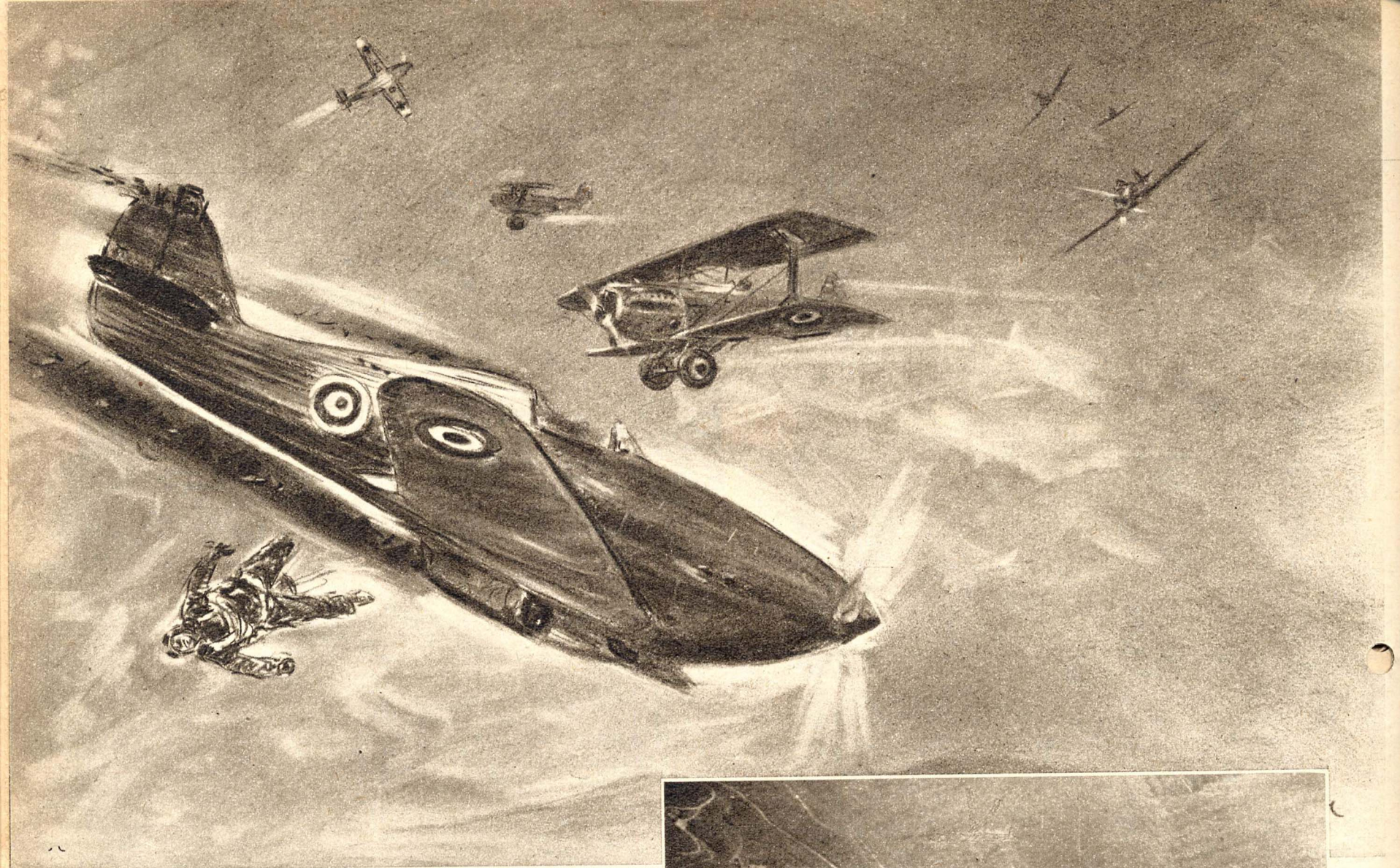


**M**aßarbeit deutscher Stukas. Diese strategisch wichtige zweigleisige Eisenbahnlinie wurde von zwei schweren Bomben vernichtend getroffen. Der Bahndamm ist so auseinandergerissen, daß in den Einschlagtrichtern das Grundwasser hochstieg. Das Luftbild links zeigt den deutschen Vormarsch im nördlichen Serbien. Rechts an der Straße haltende Panzer, die von Kolonnen motorisierter Infanterie überholt werden

Aufnahmen: PK Grabler (2)







**L**uftkampf über Griechenland! Ein griechisches Jagdflugzeug englischer Herkunft vom Baumuster Hurricane wurde in Brand geschossen. Der Flugzeugführer ist abgesprungen und versucht, sich mit dem Fallschirm in Sicherheit zu bringen. Es war nicht viel, was die Griechen unseren schnellen Messerschmitt-Jägern entgegensetzen hatten. Neben Flugzeugen englischer Herkunft waren es polnische PZL-Jagdflugzeuge, Doppeldecker mit Rädern, wie sie eine neuzeitlich gerüstete Luftmacht heute überhaupt nicht mehr verwendet. Soweit sie nicht schon durch Bombenangriffe am Boden zerstört worden sind, wurden sie eine leichte Beute unserer Jäger

Zeichnung: PK Ellgaard



**B**ombenangriffe auf griechische Bergstellungen. Eine Salve ist gerade in einem Truppenlager detoniert. Im Hintergrund sind weitere Hallen und Unterkünfte zu erkennen, die im nächsten Anflug gefaßt werden. — (Links) Kleines Stimmungsbild von einem serbischen Fliegerhorst. Deutsche Flieger unterhalten sich mit dem kroatischen Polizeibeamten, der am Eingang Posten steht

Aufnahmen: PK Wundshammer, PK Grabler

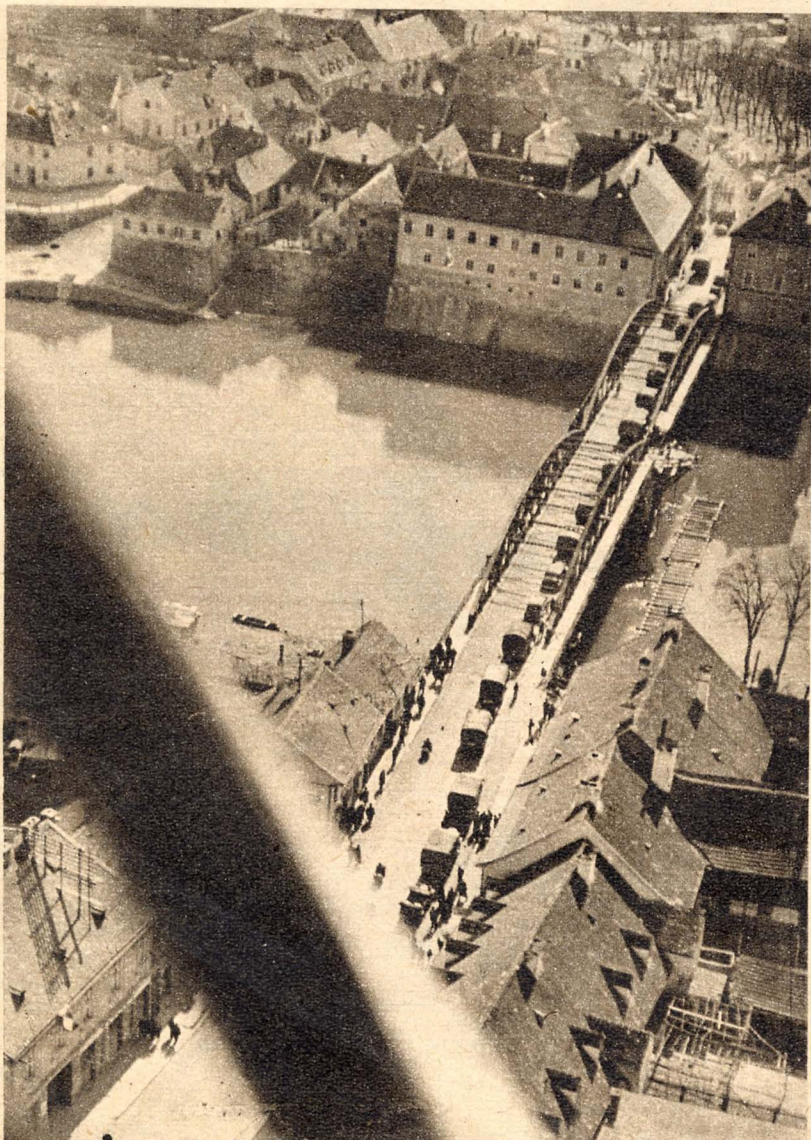
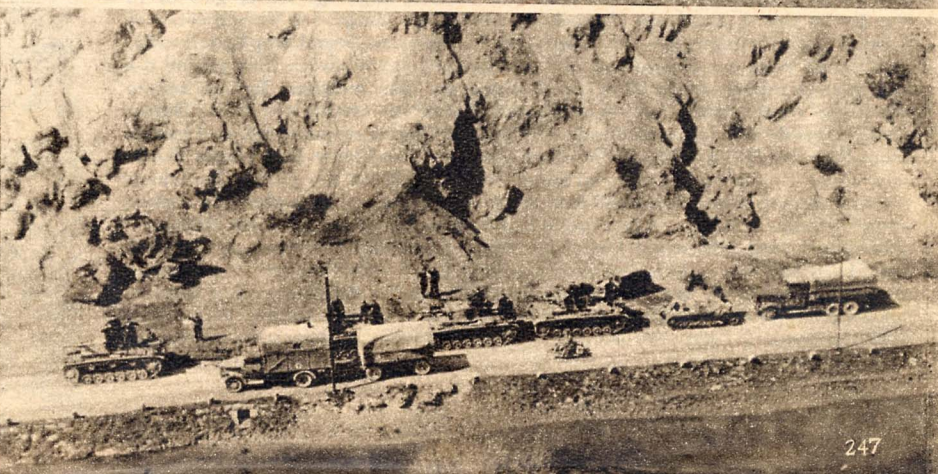
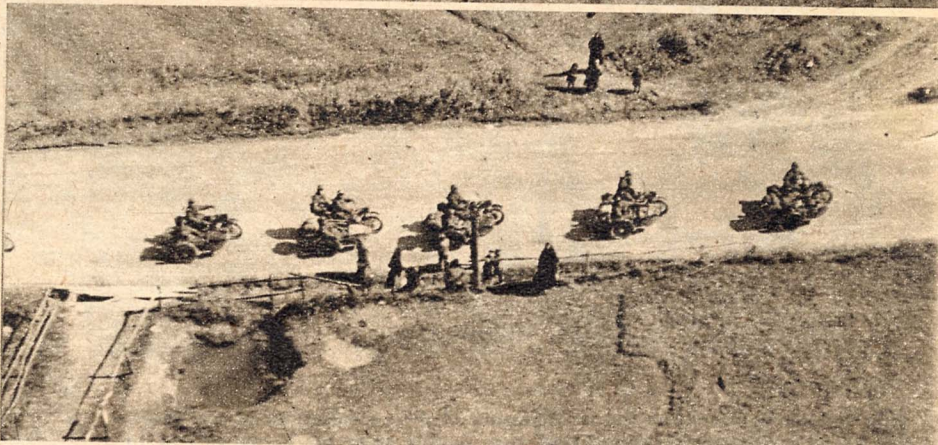
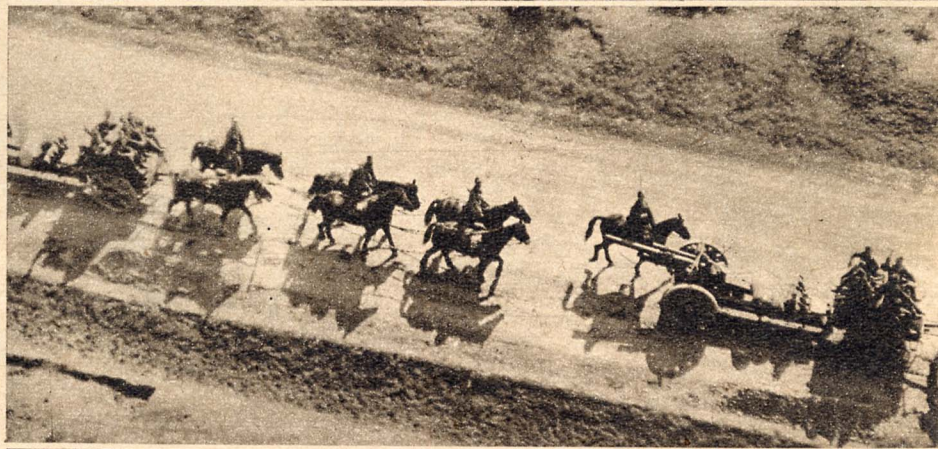
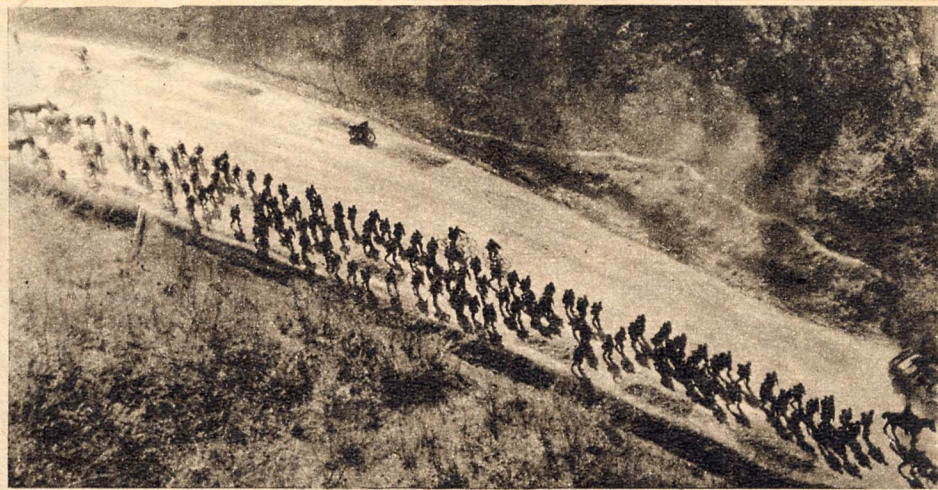




# Vormarsch aus dem „Storch“ gesehen

Von Kriegsberichterstatter Josef Grabler

Am Ostersonntag startete ich mit einem jungen Gefreiten als Flugzeugführer im „Storch“, um nach vorn zu fliegen. Schon auf halbem Wege überholte ich einen riesigen Heerwurm, der sich auf dieser Vormarschstraße gegen das Kapela-Gebirge vorschob. Dieser Flug in abwechselnd zehn bis zwanzig Metern Höhe gab einen überzeugenden Eindruck von der Wucht des deutschen Vormarsches. Zuerst überholten wir marschierende Infanterie (Bild 1). Wo wir hinkamen, winkten die Soldaten fröhlich zu dem wohlvertrauten „Storch“ herauf. Dann kam pferdebespannte Artillerie (Bild 2), dann eine kleine Weile nichts, bis endlose motorisierte Kolonnen auftauchten (Bild 3). Dazwischen schwerste Artillerie, Kradfahrer (Bild 4), und dann lag voraus die kleine Stadt. Von Kämpfen war keine Spur festzustellen. Die kroatische Bevölkerung stand auf der Straße und winkte den Truppen zu, die Frauen in ihren malerischen rotweißen Volkstrachten. Weit im Südwesten standen über der Straße große Staubfahnen. Hieraus war zu schließen, daß die Panzerspitze schon weit über ihr erstes Ziel, die kleine Stadt, hinausgestoßen war. Wir flogen weiter und erreichten die haltende Panzerreserve bei einem Felsabsturz (Bild 5). Wenige Kilometer weiter fuhren drei einzelne Panzer, aus deren offenen Luken die Männer freudig heraufwinkten, gefolgt von einigen Kraftfahrern und Sanitätskraftwagen. Das war die vorderste, gegen den Feind gerichtete Spitze einer dreißig Kilometer langen Marschkolonne. Vom Feind war leider nichts zu sehen. Der Serbe hatte sich bereits in das unwegsame Gebirge zurückgezogen



Über eine Brücke, die für unsere schweren Fahrzeuge von Pionieren durch Holzbohlenträger verstärkt worden war, schob sich diese Kolonne. Die kroatische Bevölkerung der kleinen Stadt verfolgte interessiert den Durchmarsch der deutschen Truppen



# Bom



Nachdem die serbische Putschregierung des Generals Simowitsch durch ihren Staatsstreich Deutschland den Kampf angesagt hatte, gab es in der Frühe des 6. April ein Erwachen, wie es die Belgrader Verschwörer so schnell nicht erwartet hatten. Deutsche Kampf- und Sturzkampfgeschwader erschienen über der Hauptstadt des ehemaligen Jugoslawien und griffen die zahlreichen militärischen Ziele der Festung an. Mit welchem Erfolg, zeigen die Bilder dieser Seite. Die obenstehende Aufnahme erfaßte die in die Donau vorspringende Zitadelle, aus der bereits dichter Qualm emporsteigt, und immer neue Bomben fallen in die befohlenen Ziele. — Das kleine Bild rechts wurde von einem Kampfgeschwader während des Angriffs auf ein großes Barackenlager aufgenommen. Himmelhoch steigt der Detonationsqualm der soeben abgeworfenen Bomben. — Das große Luftbild rechts ist aus größerer Höhe aufgenommen und gibt einen Überblick über einen Teil der Festung Belgrad. Der Hauptbahnhof steht in hellen Flammen. Da, wo die Rauchwolken emporsteigen, ist deutlich das Feuer zu erkennen. Daneben schwelen weitere Brände. Im oberen Teil ist die Mündung der Save in die Donau zu sehen. Durch ihre Schattenwirkung hebt sich die große Brücke über die Donau in prächtiger Plastik vom Wasser ab

Aufnahmen: Luftwaffe (3)





# ben auf Belgrad





# Bulga

## Sonderaufnahmen

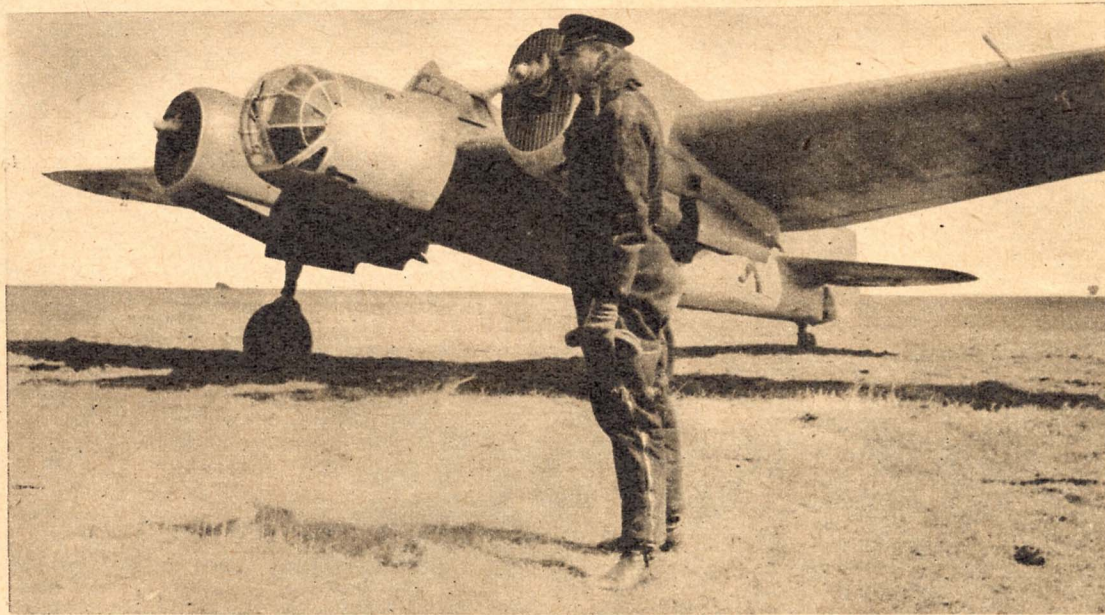


Die bulgarische Luftwaffe besteht erst seit wenigen Jahren, nachdem das Land, dem Vorbild Deutschlands folgend, sich von den Fesseln des Vertrages von Neuilly frei gemacht hat. Es ist erstaunlich, was in der kurzen Zeit von weniger als drei Jahren an Aufbauarbeit geleistet worden ist: Die schönen großen Fliegerhorste, in Anlehnung an deutsche Muster errichtet, oder die zahlreichen Feldflugplätze und der große und moderne Maschinenpark, die Ausbildung der fliegenden Besatzungen und des Bodenpersonals. Wer Gelegenheit hat, die bulgarischen Flugplätze zu besuchen und den Geist zu erleben, der bei diesen prächtigen Fliegern herrscht, der fühlt im besten Sinne dieses Wortes: Er ist bei den Preußen des Balkans

Eine Flugzeugbesatzung ist mit ihrem Bodenpersonal angetreten. Der Leutnant gibt den Flugauftrag. Am rechten Flügel stehen die vier Mann der Besatzung eines Kampfflugzeuges, die unten in Großaufnahme abgebildet sind



Auf einem Feldflughafen bewacht der Posten während der Mittagsruhe die getarnten Flugzeuge



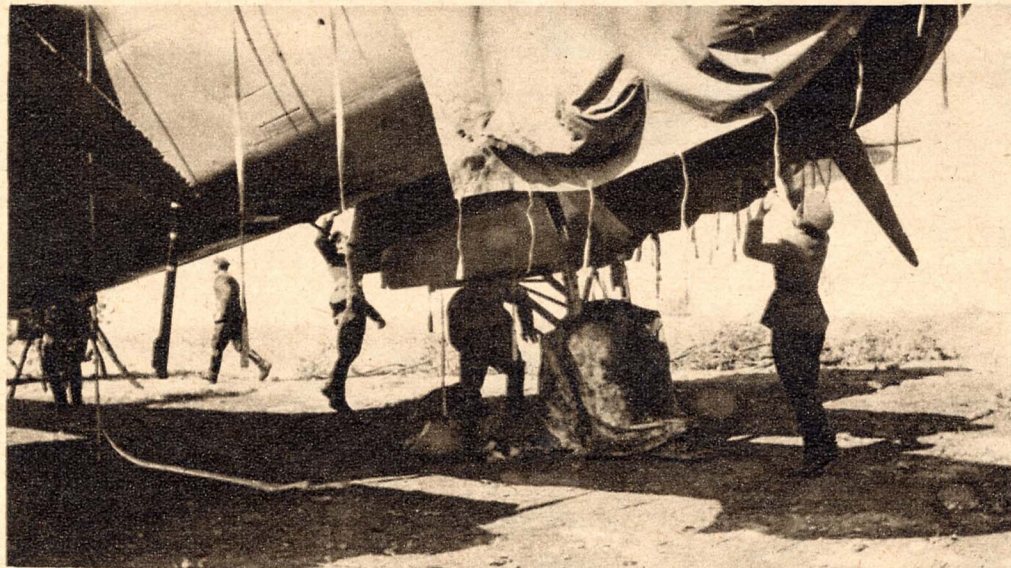
Flugbetrieb! Ein Martin-Bomber, wie sie in Bulgarien zahlreich zur Umschulung auf zweimotorige Flugzeuge verwendet werden, ist soeben gelandet und rollt zu neuem Aufstieg an den Start. Der Flugleiter überwacht die Schaltung. Obgleich Bulgarien als ein reines Bergland anzusprechen ist, so verfügt es doch in den weiten Talebenen über vorzügliche und teilweise außerordentlich große Flugplätze





# riens Flieger

von Kriegsberichtler J. Grabler



Ein Kampfflugzeug wird enttarnt und zum Start fertiggemacht. An diesen Arbeiten beteiligen sich im Alarmfall auch die Angehörigen des fliegenden Personals



Der Leutnant Georgieff fliegt die Zveimotorige schon ganz ordentlich“, meint sehr befriedigt der Flugleiter

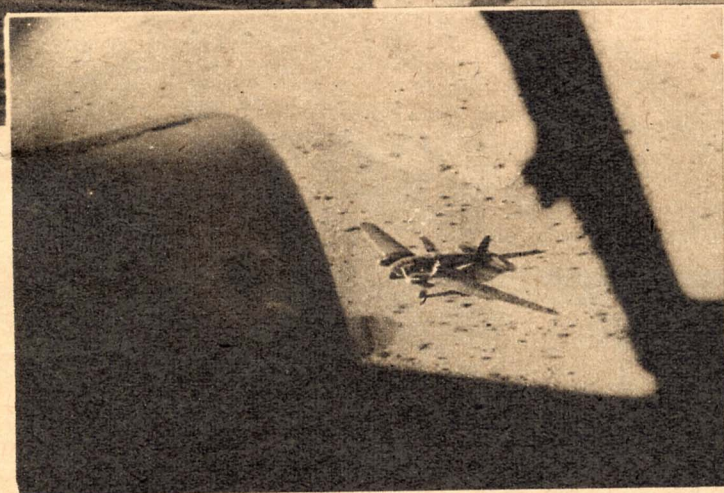
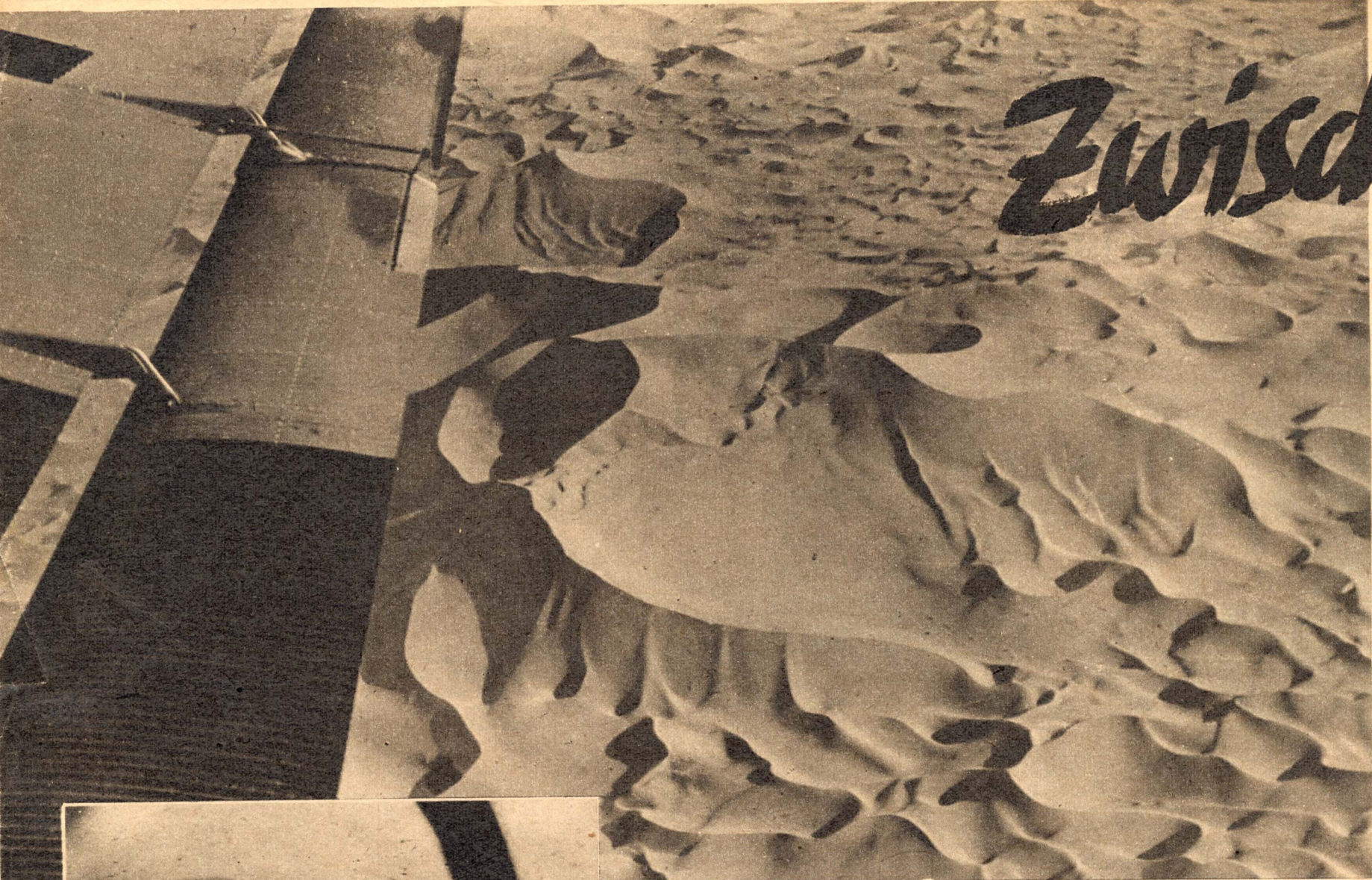
Das rechte Bild zeigt (links) den Kommandeur eines bulgarischen Fliegerregiments, Oberstleutnant Stoikoff, dessen zuvorkommende Unterstützung wesentlich zum Gelingen dieser Aufnahmen beigetragen hat. Rechts (mit Lederjacke) der Ausbildungsleiter des Regiments, Leutnant Simeonoff

Die vier Porträts links unten zeigen Flugzeugführer, Beobachter, Funker und Bordwart eines Do 17-Kampfflugzeuges deutscher Herkunft. Diese vier Flieger bekleiden den Rang von Offizier-Stellvertretern, der bis zum Ende des Weltkrieges auch im deutschen Heer geführt wurde. Es handelt sich hier um eine Zwischenstufe zwischen Unteroffizier und Offizier, der höchste Dienstgrad, der im allgemeinen für Unteroffiziere erreichbar ist





# Zwisch



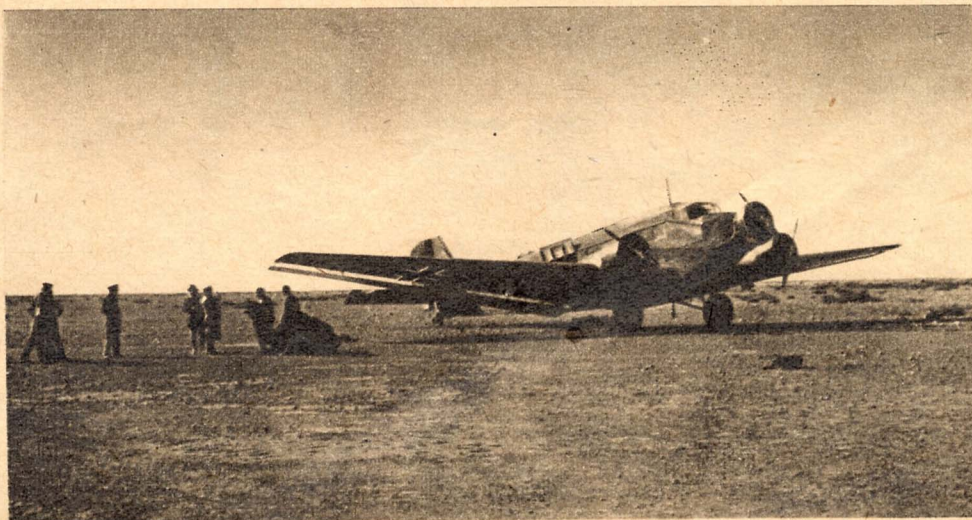
Stundenlang suchte die Ju 52, das zur Rettung der notgelandeten Maschine ausgesandte Hilfsflugzeug, über dem Sandmeer. Endlich entdeckt einer von der Besatzung am Horizont einen kleinen Punkt und dann ein Leuchtsignal. Kurz darauf (links) überfliegt die Ju die im Wüstensande stehende He 111

Es galt, eine deutsche Flugzeugbesatzung, die auf dem Rückflug von einem Ferneinsatz in der Libyschen Wüste südostwärts von Benghasi nachts hatte notlanden müssen, aufzufinden. Die Flieger waren seit zwei Tagen ohne Wasser. Das klingt nicht schlimm, wer aber das libysche Sandmeer kennt, weiß, was in der trockenen Wüstenluft das Wasser bedeutet.

Wir kannten den Standort der Maschine nicht, wir hatten nur auf Grund der letzten Meldungen, die die Maschine noch vor der Notlandung hatte geben können, einen ungefähren Anhalt.

So flogen wir also los in unserer Ju 52. Wir hatten für alles vorgesorgt. Unser „Wüsten“-Arzt war mit uns, wir hatten genügend Wasser und Verpflegung an Bord — denn auch wir mußten ja mit der Möglichkeit einer Notlandung in der Wüste rechnen —, und auf alle Fälle hatten wir auch einen deutschen Dolmetscher bei uns, der fließend Arabisch und Italienisch sprechen konnte, und — nicht zu vergessen — unseren Flugzeugingenieur, der die notgelandete Maschine wieder klarmachen sollte. Unsere Ju barg also ein richtiggehendes Expeditionskorps. Nachdem unsere ersten Suchaktionen fehlgeschlagen waren, hatten wir endlich Glück. Wir waren ungefähr zwei Stunden in der Wüste hin und her geflogen. Unsere Augen waren durch das dauernde Stieren in den flimmernden Wüstensand schon ziemlich ermüdet, auch die Hitze in der Maschine war schon ganz erheblich. Schor

Riesengroß ist die Freude der geretteten Besatzung, die sich zunächst einmal mit dem Flugzeugführer des Entsatzflugzeuges (in der Mitte) photographieren läßt. Kurz vor der Landung der Ju ist auch eine aus eingeborenen Soldaten bestehende italienische Streife auf das notgelandete Flugzeug gestoßen. — Das untere Bild zeigt die Ju im Wüstensand





# enfall in Afrika



Ahmed Ben Mohammed, der libysche Korporal, schaut sehr interessiert zu, wie der Ingenieur und die Monteure, die das deutsche Flugzeug mitgebracht hat, den kranken Motor der notgelandeten Maschine wieder in Gang bringen

wollten wir enttäuscht umkehren, da wir auch nicht genau wußten, wo die ersten feindlichen Linien sich befanden, als wir rechts vor uns am Horizont einen kleinen schwarzen Punkt sahen. Wir drehten sofort auf ihn zu. War es etwa nur eine Täuschung unserer überanstrengten Augen? Denn es war auf einmal nichts mehr zu erkennen. Doch, da war wieder etwas.

Eine dünne Rauchfahne steigt empor. Hurra, sie schießen, um sich bemerkbar zu machen! Und da steht sie ja auch, die brave Maschine, mitten im Wüstensand! Der Jubel, der jetzt in unserer Maschine tobte, läßt sich schwer beschreiben.

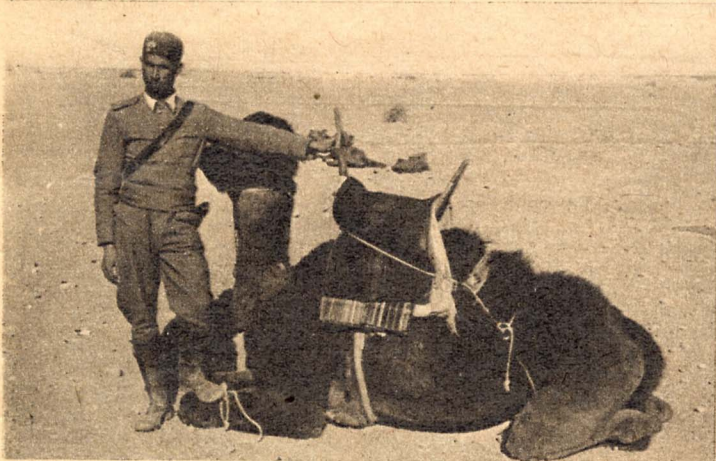
Nach endlosem Suchen haben wir die Kameraden gefunden. Wir umkreisen das notgelandete Flugzeug. Unten führen sie einen Freudentanz auf. Gott sei Dank, sie sind noch wohlauf.

Wir suchen eine günstige Stelle zum Landen aus, schweben an, und sanft setzt die Maschine im Wüstensand auf, rollt aus und steht fast neben dem gefundenen Flugzeug. Und nun ging erst mal das Erzählen los, und dabei wurde reichlich vom mitgebrachten Wasser getrunken. Unmittelbar vor uns war zufällig eine Wüstenstreife, bestehend aus einem italienischen Unteroffizier und einigen Arabern

und zwei Kamelen, an die Notlandestelle gekommen. Die Stimmung, die natürlich auf Grund der langen Ungewißheit, ob sie gefunden werden würden, vorher ziemlich tief gesunken war, hatte sich durch diese erste Berührung mit Menschen schon erheblich gebessert und sich dann schließlich durch unser Erscheinen zu einem wahren Freudentaumel ausgewachsen.

Die nächste halbe Stunde verlief mit der Anfreundung mit den Arabern und mit lustigem Kamelreiten mitten in der Wüste. Dann wurde erst die notgelandete Maschine einer genauen Prüfung unterzogen. Die nächtliche Landung war von dem Flugzeugführer einfach meisterhaft gemacht worden. Nichts an dem Flugzeug war beschädigt. Bald hatte auch unser Ingenieur den kranken Motor wieder in Ordnung gebracht, und die Maschine konnte sich wieder dröhnend in die Luft erheben. Wir folgten kurz darauf. Wieder lag Totenstille über der Wüste. Die Fata Morgana, die sich uns unten am flimmernden Horizont verführerisch gezeigt hatte, verschwand. Zurück blieben nur unsere braven Araber, die weiter durch die einsame, endlose Wüste zogen.

Uns allen aber, die wir dabei waren, wird dies Erleben in der Cyrenaika für immer unvergessen bleiben.



Für die Flugzeugbesatzungen gibt es derzeit nichts zu tun. Dafür stellt der libysche Sergeant seine Reitkamele zu einem kleinen Ritt zur Verfügung

Rechts: Der Verfasser dieses Berichtes stolz auf dem Rücken eines Dromedars. Aus Gründen der Vorsicht führen die Araber die Kamele am Zügel

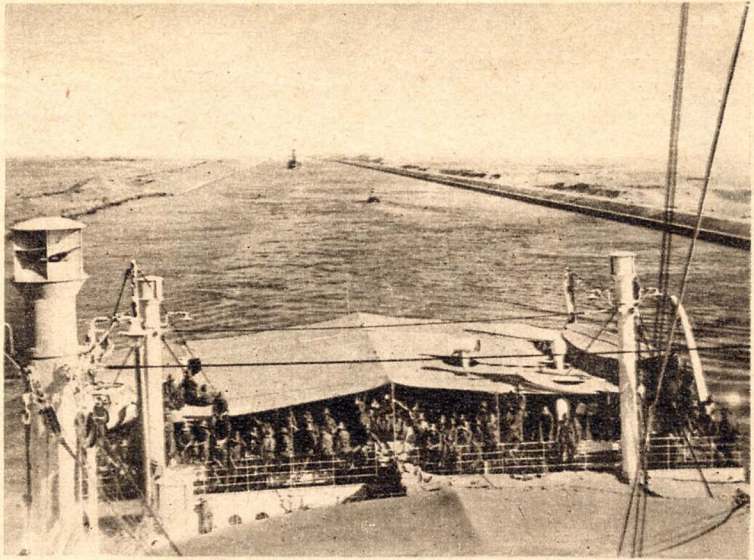


Text und Aufnahmen  
Oblt. Hinkeldeyn

Was wäre eine Notlandung und glückliche Rettung in der Wüste ohne „pfundige“ Gruppenaufnahme? Hier sind sie alle vereint, die Besatzungen der beiden deutschen Flugzeuge und die arabische Wüstenstreife. Im Hintergrund die gerettete He 111. Der vorn sitzende Zivilist ist der Dolmetscher, den die Ju mitgenommen hat







Ein Truppentransporter fährt durch den Suezkanal. Da diese wichtige Schifffahrtstraße an vielen Stellen nur etwa 100 m breit ist (bei einer Sohlenbreite von 45—60 m), bewirken die von der deutschen Luftwaffe versenkten britischen Handelsschiffe oft eine völlige Sperrung des Verkehrs von langer Dauer. — Rechts: Schmal und gerade zieht sich der Suezkanal in einer Länge von 171 km durch die Wüste. Im oberen Teil des Bildes ist ein von deutschen Kampfflugzeugen zerstörtes Schiff deutlich erkennbar. Der Kanal ist durch den erfolgreichen Bombenwurf längere Zeit gesperrt. Zwei große Dampfer warten, wie die Aufnahme zeigt, auf die Räumung der Fahrtrinne. Die fächerförmigen Gebilde zu beiden Seiten des schwarzen Wasserstreifens sind die beim Bau des Kanals ausgeschachteten Erdmassen



# Späher über dem

Höchstleistungen  
deutscher  
Fernaufklärer

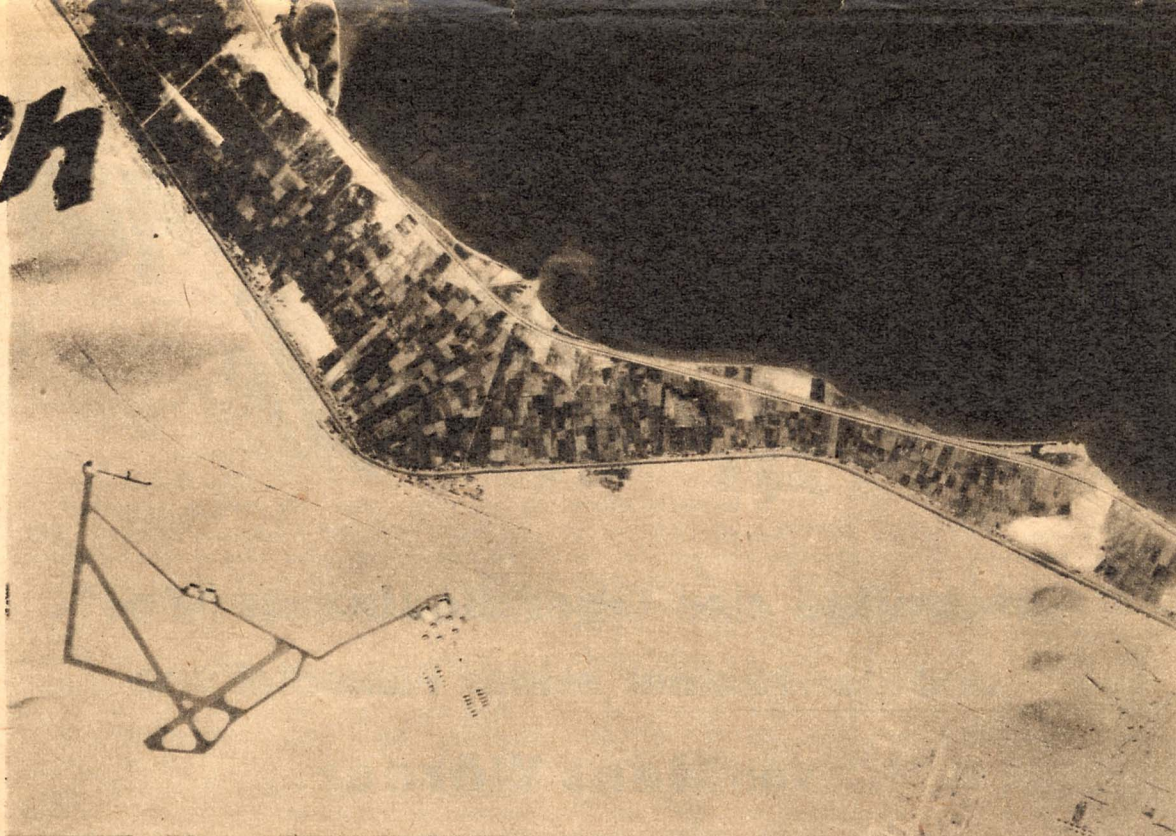
Aufnahmen  
Luftwaffe (4) Scherl (1)

Hier (Bild rechts) endet der Kanal im Golf von Suez. Zahlreiche Schiffe liegen vor Anker; sie sind zu längerem Stillliegen verurteilt, da weiter oben der Kanal infolge deutscher Luftangriffe blockiert ist und das versenkte Wrack, das mitten in der Fahrtrinne liegt, nur unter großen Mühen gehoben werden kann



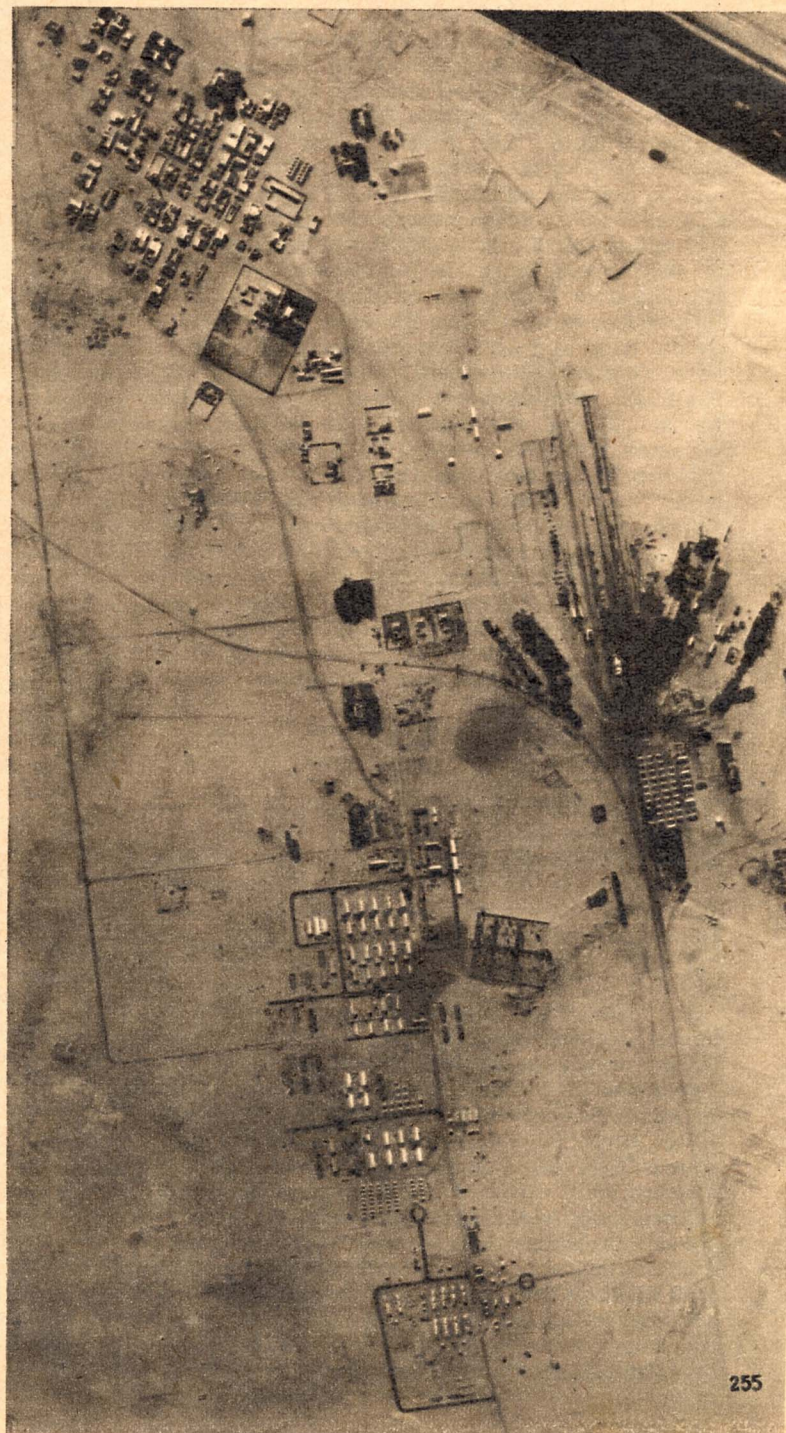
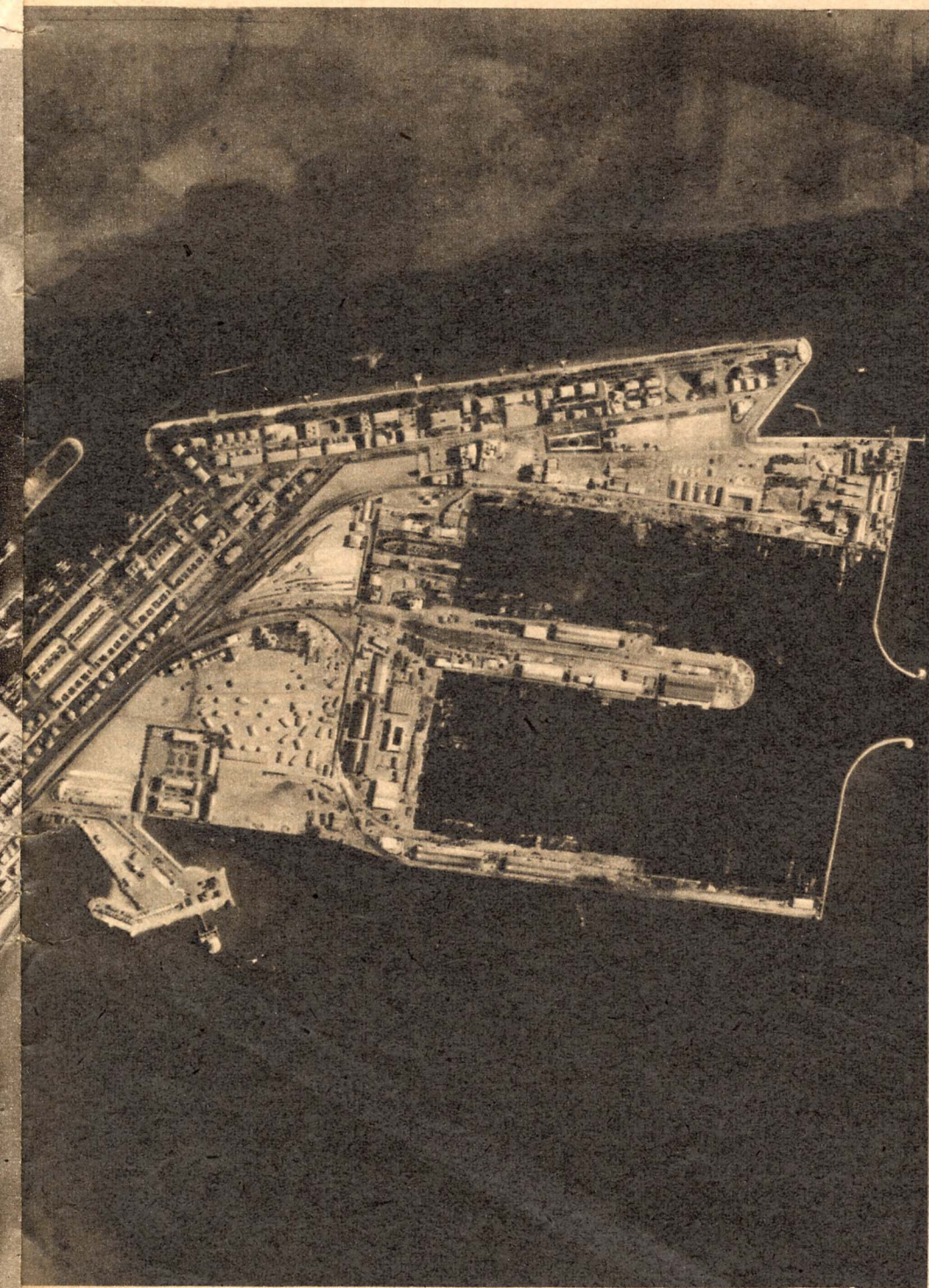
# fernaußen SUEZ

Die freie Durchfahrt durch den Suezkanal ist für die Versorgung des englischen Mutterlandes mit Nahrungsmitteln, Rohstoffen und Fertigwaren von lebenswichtiger Bedeutung. Seitdem jedoch deutsche Kampf- und Sturzkampfverbände über dem Suezkanal erscheinen, seitdem britische Handelsschiffe während der Durchfahrt getroffen und versenkt werden, ist der Kanalverkehr in empfindlicher Weise gestört. Unermüdlich sind deutsche Fernaufklärer an der Arbeit, um das ganze Gebiet um den Suezkanal bis ins einzelne zu durchdringen und der militärischen Führung die Grundlage für weitere erfolgreiche Einsätze zu schaffen



Das obere Luftbild zeigt die Ortschaft Fayid am Großen Bittersee. Die seltsamen geometrischen Formen (links unten) stellen die Start- und Landebahnen auf einem britischen Flugplatz dar.— Unten: Ein großes englisches Truppenlager am Suezkanal bei El Kantarah, das von unseren Fernaufklärern mit allen Einzelheiten aufgenommen wurde. Deutlich erkennbar sind Baracken, Unterkünfte, Zelte, Wege und Wagenspuren. Die geringste Kleinigkeit ist im Bilde festgehalten und wird für weitere Unternehmungen der deutschen Kampfverbände nutzbar gemacht

Aufn. Luftwaffe (4), Scherl-Bilderdienst (1)





# Die schnellen Kanonen von Abbeville

## Erlebnisse des Oberstleutnants Wolf und der Männer seiner Flakabteilung

von Hans Wörner



Oberstleutnant Wolf, dessen Erlebnisse an der Westfront hier anschaulich geschildert werden. Er wurde vom Führer und Obersten Befehlshaber mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet  
Aufn. Schertl

### I

Nicht der Tausendste weiß, wo Süggerath liegt und Prummern, Beggendorf, Frelenb, Übach-Palenberg, Apweiler, Floverich und Immendorf... Als der Herrgott unser Deutschland zurechtbaute, blieb ihm für diese lieben Nester auch nur am Rande Platz, ganz am westlichen Rande, wo Limburg liegt und den Holländern gehört. Und genau wie im holländischen Limburg sind die Menschen im deutschen Kreis Geilenkirchen-Heinsberg von einem festen, sozusagen inwendig unteretzten Schlag, nicht leicht in Gang zu bringen, aber heiteren Herzens. Die Jungen traben morgens in Holzschuhen zur Schulmesse, ein ordentliches Butterbrot ist dazuland aus Roggenmehl gebacken und doppelt beschmiert, mit dünnzähem Rübenkraut und mit dickweißem Quark. Und wer in dieser Gegend geboren ist, der hat sein Leben lang den Nutzen davon.

Hier liegen die Männer von der Ersten Abteilung des Flakartillerieregiments 64 im Dezember 1939 in Bereitschaft. Es ist in diesem Dezember 1939 mehr als kalt, es ist sibirisch in Immendorf. Unter den Reifen der Kraftträder, Kraftwagen und Kruppboxer knirscht eine Art von Schnee, die eigentlich aus lauter harten, trockenen Eisnadeln besteht. Das Land liegt voller Soldaten, in alle diese Städtchen, Dörfer und Nester an der Grenze hat man so viele Kompanien, Bataillone, Abteilungen, Regimenter hineingestopft, um jeden Angriff sofort abschlagen zu können. Aber der Krieg, dessentwegen diese Soldaten bereitstehen, dieser sonderbare Krieg liegt anscheinend auch im Bürgerquartier und verschläft eine Woche nach zwei anderen.

Endlich beginnt das neue Jahr. Es wird immer mehr Frühling. Und dann platzt eines schönen Morgens die Bombe in Norwegen!

Kommt die Abteilung jetzt wohl nach Norwegen? Man wartet, aber in Norwegen rollt alles, ohne an diese Flakabteilung zu denken.

Und in solchen Lagen blickt man nun natürlich auf seinen Kommandeur und auf seine Kameraden.

So wie diese Abteilung zur Zeit der nordischen Besetzungen an der holländischen Grenze liegt, hat sie sich aus Soldaten und Offizieren schon längst festgefügt. Dafür sorgte Oberstleutnant Wolf, der Kommandeur, mit ebensoviel Energie wie Erfahrung. Er hat durchgegriffen, wo es ihm notwendig erschien, und er hat sich bemüht, seine Abteilung zu einem Verband zu formen, mit dem Höchstleistungen zu erzielen sind. Er trimmt niemanden, sondern er hilft jedem aus sich heraus und in die Form hinein, in der er einen gewachsenen Soldaten abgibt. Er schleift nicht, er formt. Lange, bevor die Abteilung in ihre Feuerprobe marschert, weiß der Oberstleutnant deshalb, daß sie bestehen wird. Außer ihm selber haben von seinen Offizieren nur wenige Weltkriegserfahrung. Aber sie alle sind aus bestem Holz: sehr rührig und draufgängerisch, kritisch, aber nicht zu brechen. Oberstleutnant Wolf denkt oft, daß er niemandem bessere Offiziere zu wünschen wüßte, als er selbst sie hat. Die Truppe selbst ist aus dem Rheinland rekrutiert, sie trägt also rheinisches Blut, ist wendig, hat viel

Startvermögen und läßt sich leicht ansprechen. Wahrscheinlich sind Brandenburger oder Schlesier leichter zu führen, aber Oberstleutnant Wolf vertraut seinen warmherzigen Männern aus Düsseldorf, daß sie die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen. Es fällt ihm keinen Augenblick schwer, mit ihren Gedanken zu denken und ihnen umgekehrt seine eigenen einzugeben. Er will gar nicht nur deshalb gelten, weil er Abteilungskommandeur und Oberstleutnant ist, sondern er beweist sich und anderen, daß er Autorität verdient.

Vom Leben dieses Mannes kann man viel erzählen. Aber wir werden so knapp sein, wie es seine soldatische Art verlangt. Er ist Jahrgang 1899, stammt aus Braunschweig. 1917 tritt er als Fahnenjunker in das 4. Hannoversche Infanterieregiment in Hameln an der Weser ein. Am Ende dieses Jahres sitzt er schon seit Wochen nördlich Cambrai im Graben, mitten in einer Hölle aus spritzendem Lehm, heulendem Beschuß, entsetzlichem Blutopfer.

Über diese Zeit ist auch von dem heutigen Oberstleutnant Wolf wenig zu erfahren. Er besteht sie. Kommt unverwundet aus dem gewaltigen Ringen und scheidet aus der Wehrmacht aus.

Fünfzehn Jahre vergehen. Dann kommt für ihn die große Wendung: Er wird wieder Soldat, wird Angehöriger des Regiments General Göring. In Neuhammer führt Hauptmann Wolf die 12. Kompanie. Gleich im Sommer 1935 gibt es Besichtigung durch den Führer und General Göring. Das Regiment ist motorisiert, alles ist motorisiert, sogar die Regimentsmusik.

Im gleichen Sommer Zerreißprobe, Manöver durch ganz Deutschland, vierzehn Tage und Nächte, unglaubliche Marschleistungen, Parforcefahrten mit völlig verdunkelten Wagen.

Im Winter wird das Regiment umorganisiert, im April 1936 wird es von der Luftwaffe übernommen.

1937 paradiert es vor dem Führer, marschert auf den Reichsparteitag. Wolf macht jetzt Dienst bei der Leichten Flakartillerie. Zunächst noch im Rahmen des Regiments General Göring; aber um diese Zeit vermehren sich die Regimenter in Deutschland schon merklich: durch Teilung, Abstellung von Stämmen, Neubildung aus Stäben. Wolf kommt als Major nach Lippstadt und kurz darauf nach Düsseldorf.

Als Major und Kommandeur einer Flakabteilung geht er in den Krieg.

Als Oberstleutnant und Kommandeur der gleichen Abteilung steht er am 9. Mai 1940 bei Grotenrath an der Grenze von Limburg.

### II

Alarm!

9. Mai 1940!

13.59 Uhr!

Das ist ein schöner, blanker Tag. Die Sonne scheint wie in einem ordentlichen Juni. Die Luft weht lau und würzig, mit einem ganz feinen Ruch von herber, kühler Wiesenerde. Das ist Marschwetter! Die Straßen sind

trocken und fest, gut, um unter Millionen Marschstiefeln rückwärtsgezogen zu werden. Ist das auch das richtige Wetter zum Sterben? Vielleicht Kamerad! Aber noch richtiger ist dieses Wetter zum Siegen!

13.59 Stichwort Hindenburg 10035!

14.28 Stichwort Alarm!

Um 16 Uhr Chefbesprechung.

Um 16 Uhr also sieht Oberstleutnant Wolf seine Batteriechefs zum letztenmal vor dem Vormarsch. Hauptmann K. von der 2. Batterie ist nicht dabei, er steckt in irgendeinem Kursus für Erdzielbeschuß. Die 2. Batterie führt Oberleutnant M. Wolf hofft, daß Hauptmann K., den er sehr hoch schätzt, vielleicht noch kommt.

Chefbesprechung.

Bei solch einer Gelegenheit hat der Alte Fritz einmal gesagt, er werde siegen oder „Wir sehen uns nie wieder, meine Herrn!“ Oberstleutnant Wolf kann unmöglich etwas Ähnliches gesagt haben.

Die Batterien rücken in ihre Ausgangsstellungen. Ihre Aufgabe ist, den Vormarsch der Division überschlagend zu schützen. Oberleutnant E. mit seiner 3. Batterie, der gleiche Oberleutnant E., der sich wochenlang darauf trainierte, auf geheimnisvolle Punktzeichen hin nach noch geheimnisvolleren Zielen zu schießen, die er nur auf der Karte sieht, ist schon verschwunden.

Die Nacht zum 10. Mai.

Es ist jetzt jedem klar, daß nicht nur geübt wird. Das ganze Grenzland ist erfüllt mit Truppen. Die Nacht hallt wider von dem rollenden, dumpfen Lärm eines beachtenswerten Aufmarsches, die Straßen sind gestopft voll von Soldaten, die eng und dicht aneinanderrücken, um alle möglichst dicht an der Grenze zu stehen. Und immer rücken noch neue Formationen heran, ganz aus der Nähe oder weiter aus dem Hinterland. Aus allen Ecken und Nestern, aus jedem Hohlweg und über jede Brücke kommen sie marschierend, gefahren und geritten. Es ist unvorstellbar, wo sie alle herkommen, unheimlich, wie viele es sind, und nicht zu beschreiben, was sie alles mitschleppen an Gerät und Waffen, an Ausrüstung und Vorräten, an Spezialausbildung und Zuversicht. Ein Volk von Männern steht hier auf, ein sagenhaft großes Volk, das aus nichts als aus bewaffneten, mit wunderbaren Waffen ausgestatteten Männern besteht.

Diese Nacht trägt einen Rausch herbei von Zuversicht und Mut, von leiser, lächelnder Verachtung des eigenen, geringen Lebens. Eine solche Männernacht birgt schon die Gewißheit des Sieges.

Der 10. Mai beginnt mit einer frühen, blassen Dämmerung. Um drei Uhr kann man die Zeiger einer Armbanduhr schon sehen, wenn man das Handgelenk recht dicht unter die Augen hält. Um halbvier wickeln sich die vielen tausend Männer aus ihren Mänteln, um vier werden Hunderte von Motoren zur Probe angelassen. Und wenige Augenblicke später zeigt hier einer zum blassen



Himmel, guckt dort eine Gruppe von Kradschützen hoch, schreit drüben jemand . . .

Denn um diese Zeit rollt von Osten her nach Westen ein Dröhnen durch die Luft, ein anschwellendes Brausen von großen, orgelnden Motoren. Die deutsche Luftwaffe fliegt Westkurs, ein unvorstellbares Donnern von ungezählten Flugzeugmotoren erfüllt die Luft. Über das wartende Männervolk hinweg fliegt ein zweites Männervolk gegen den Feind. Das zischt wie rasend . . . Jagdgeschwader, Pfeile, Pfeilbündel am Himmel!

Das stürmt mit einer geduckten Art von Gebrüll herbei und drüber weg . . . Sturzkampfgeschwader, wild westwärts geschleuderte Hämmer!

Das braust von dröhnenden Motoren, blitzt von gläsernen Kanzeln, klappert schon mit Bombenschächten . . . riesige Tiere von Bombern, Forts auf Flügeln . . . Die Erdtruppen schreien, winken, lachen, brüllen und werden wieder still. Denn plötzlich schaukeln langsamere Flugzeuge über ihnen von Ost nach West, brave, kantige Ju 52's, Transportmaschinen . . .

5 Uhr 35 Minuten.

Ein großes, von weither gerufenes, weithin aufgenommenes „Siegheil“ . . .

Die Kradschützen drehen ihre Motoren auf wie Rennfahrer, die Kruppboxer kotzen wilde Entzündungen hinter sich . . .

Der Vormarsch beginnt!

Auf jeder Straße, auf jedem Feldweg, aus jedem Waldpfad rollen, reiten und marschieren endlose Säulen von Truppen, Schlangen von Formationen und Kolonnen, Kompanien, Bataillone, Regimenter, Artillerie, Pioniere Infanterie, Flakartillerie, Panzer und Kradschützen. Kein Mensch kann das beschreiben! Vorn, weit vorn kleckern ein paar Schüsse aus Infanteriegewehren, drüben rechts spritzt ein kurzer Feuerstoß aus einem LMG, eine leichte Batterie prescht in großer Form querbeet, als gäbe es für sie irgendwo in der Nähe etwas zu schießen.

Aber in Wirklichkeit gibt es keine Ziele. Auch für die Flakabteilung nicht. Sie schützt befehlsgemäß den Vormarsch der Division in überschlagentem Einsatz, das heißt, sie soll recht weit vorn in Feuerstellung gehen, einen Teil der Division an sich vorbeiziehen lassen, wieder aufprotzen und wieder nach vorn jagen, die Division soll dadurch dauernd gegen Flieger geschützt sein.

Aber es zeigen sich gar keine Flieger, ausgenommen deutsche, die in Massen feindwärts fliegen, wieder zurückkommen und wieder westwärts steuern. Die Limburger Bürgerleut' sind freundlich und ausgesprochen zuvorkommend. Es wird gewinkt in diesen netten Dörfern, tatsächlich gewinkt und „Heil Hitler“ begrüßt. Es geht sehr schnell vorwärts, obwohl alle Brücken gesprengt sind.

Noch vor Mittag überschreitet die Vorausabteilung den Juliana-Kanal, noch vor dem Abend erreicht die Spitze die Maas. Aber geschossen haben bisher nur ein paar der leichten Rohre, keiner von den großen 8,8 . . . Gar nichts ist los! Und trotzdem gibt es eine Überraschung: Hauptmann K. von der 2. Batterie erscheint plötzlich, meldet sich bei Obstlt. Wolf lächelnd von seinem Kurs zurück und übernimmt seine Batterie. Oberleutnant M. tritt zum Abteilungsstabe zurück. Er war einen ganzen Vormarschtag Batteriechef, und er hat diesen ganzen herrlichen Tag nicht eine einzige Granate verschossen . . . Vielleicht tröstet er sich an diesem Abend vor der Maas damit, daß außer B., der mit seinen 2 cm ein paar Erdziele gepackt hat und sogar eine Handvoll erstaunter und verdatterter Gefangener machte, rosige Holländer, die nicht wissen, was Krieg ist — daß außer diesem Hauptmann B. niemand von der ganzen Abteilung einen Schuß losgeworden ist.

Und doch hat an diesem Tage einer von Obstlt. Wolfs Batteriechef schon geschossen, und wie hat er geschossen, seit 11 Uhr früh schießt er wie ein Schlachtkreuzer! Dieser Mann ist E., Oberleutnant E. mit seiner geheimnisvoll trainierten 3. Batterie . . .

E. ist seit dem frühesten Morgen verschwunden. Er weiß aus seinem Befehl, daß er von allen Männern hinter der Limburger Grenze vielleicht derjenige ist, der die bei weitem wenigste Zeit hat. Die ganze deutsche Armee hat es eilig, aber Oberleutnant E. hat es noch viel eiliger. Er soll um 11 Uhr auf einer ganz bestimmten Wiese stehen, einer belgischen Wiese, die er natürlich nie gesehen hat und von der er natürlich auch nicht weiß, ob sie nicht inzwischen versumpft, von Drahtzäunen durchzogen oder irgendwie sonst zum Instellengehen einer schweren Batterie der Flakartillerie völlig ungeeignet ist.

Es wäre deshalb gut, wenn E. möglichst noch vor 11 Uhr auf dieser belgischen Wiese ankäme; es kribbelt ihm in allen Fingerspitzen. Wenn er aufsteht und eine

dieser dicken Ju 52 am Himmel sieht, dann möchte er platzen vor Eile.

Also jagt E., was er nur kann. Er hat mit seiner Batterie um 5.35 nicht halb so nah am Grenzschießbaum gestanden, wie er es sich wünschte. Er drängelt jetzt, er mogelt sich mit seiner Batterie vor, er läßt hupen und schreien, damit man ihm die Straße freigibt, nur für wenige Minuten, nur für die kurze Zeit, die E. mit seiner wildfahrenden Batterie braucht, um zu überholen.

Fünfmal, sechsmal und immer wieder muß er herunter von der Straße, 'rauf auf den Acker . . ., die Kruppmotoren touren wie irre. Aber E. hat eben keine Zeit! Und wirklich drängelt er sich glücklich durch und bemogelt die ganze Vorausabteilung. Zuletzt überholt er noch Panzer, erst schwere, dann leichte Panzer. Aus den Lukendeckeln schauen ihn erstaunte Augen in wahrhaft empörten Gesichtern an. Diese Panzerleute wissen nämlich sehr genau, daß sie die Spitze des Heeres sind — was will dieser besessene Flakartilleriechef, wie bitte! — überholen? — kommt überhaupt nicht in Frage!

Es kommt trotzdem in Frage . . . E. winkt, hupt, schreit, lacht. Die schweren Zugmaschinen hängen halb im Straßengraben, aber E. überholt die Panzer. Endlich hat er jetzt freie Bahn, ein bißchen sehr gefährliche Bahn, aber frei . . .

Er kommt trotzdem mit zwanzig Minuten Verspätung auf seine belgische Wiese. Sie ist trocken und fest. Geht in Feuerstellung.

Hunderte von Granaten sind schon draußen, es geht auf den Abend. An diesem Abend gibt es für die 3. Batterie kein Tagesziel und keine Ruhe, keine Verpflegung und keine Rast. Eine Zigarette zwischendurch, natürlich.

Ein Fieseler-Storch, eine von diesen drolligen, staksigen Maschinen, die nicht nur aussieht wie einfach ein Storch, sondern wie ein Storch im Salat, schleicht herbei, landet bei der 3. Batterie. Ein hoher Offizier nimmt E.'s Meldung entgegen, wirft einen Blick auf die hart arbeitende Batterie, das endlose Munitionsgeschleppe, die Hügel von leergebrannten Kartuschhülsen . . . nickt und sagt, es stehe sehr gut um den Vormarsch.

Oberleutnant E. schießt den ganzen 10. Mai über. Es wird Abend, er schießt weiter, die ganze Nacht, den 11. Mai hindurch bis in den reifen Nachmittag. Dann darf er abbauen.

Und es ist jetzt seinem Schätzungsvermögen überlassen, herauszukalkulieren, wo Oberleutnant Wolf mit dem Gros seiner Abteilung steckt, dem E. sich jetzt wieder anschließen soll.

Er packt auf und rasselt los. Er hat natürlich nicht die geringste Ahnung, daß er längere Zeit karren wird, ehe er die Abteilung wiederfindet.

In der Nacht zum zweiten Vormarschtag hat Obstlt. Wolf mit seinen Batterien ostwärts der Maas auf die Fertigstellung der Pionierbrücken gewartet. Er steckt mit seinen Batterien in einem tollen Gedränge, aus dem es kein Ausrücken gibt. Alle Rohre der Abteilung sind gegen Westen in den sommerlichen Nachthimmel gerichtet. Aber ebensowenig wie am ersten Vormarschtag kommen in dieser ersten Nacht auf feindlichem Boden Flieger des Gegners.

Früh gegen 3 Uhr ist die Brücke fertig. Mit unter den ersten, die sie feindwärts passieren dürfen, ist Obstlt. Wolf mit einigen von B.'s leichten Spritzen. Bald folgen auch die 4. Batterie und Hauptmann K. mit seiner schweren 2. batterie.

Fortsetzung folgt



## Letzter Gruß

an

# RICHARD HESS

In der Frühe des 1. April 1941 ist der Kriegsberichterstatter und Zeichner Richard Hess, unser Kamerad und Mitarbeiter, im Luftwaffen-Lazarett St. Joseph in Neutempelhof nach einem schweren Krankenlager entschlafen. Noch wenige Tage vorher hatten wir mit ihm, der seiner baldigen Genesung entgegenzugehen schien, gesprochen und uns über die frische Zuversicht gefreut, mit der er uns seine Arbeitspläne für die nächste Zukunft entwickelte. Doch das Schicksal hat es anders gewollt und ihn von der Höhe seines Schaffens aus dem Kreis seiner Freunde und Kameraden herausgerissen.

Als wir Richard Hess an einem schönen Vorfrühlings-Sonnabend auf dem Heldenfriedhof in der Lillenthalstraße das letzte Geleit gaben, da wurde uns erst mit unerbittlicher Endgültigkeit bewußt, daß er für immer von uns gegangen war. In die Trauer um diesen Verlust tönte auf diesem Wege zur letzten Ruhestätte über den Häuptern der Leidtragenden plötzlich das Motorengeräusch eines Kampfflugzeuges, das sich mit stolzer Kraft in den blauen Himmel empor schraubte. Was gewiß nur eine Zufälligkeit war, offenbarte sich uns da als ein Geschehen von tiefer symbolischer Bedeutung, erschien uns wie der letzte Gruß der deutschen Luftwaffe, der die unermüdliche Arbeit von Richard Hess in den vergangenen Jahren gegolten hatte. In das Donnern der Ehrensalve über dem offenen, von Blumen umgebenen Grab klang noch von fern das leise Dröhnen der Motoren des Flugzeuges, das unseren Blick von der Erde in die Höhe gelenkt hatte. In diesem Augenblick wußten wir, daß wir nicht im Geist des Verstorbenen handelten, wenn wir seiner nur in dunkler Trauer gedächten. Wir erinnerten uns der vielen schönen arbeitsreichen und fruchtbaren Stunden, die wir gemeinsam verlebt hatten. Die Bilder von den ersten Arbeitstagen stiegen auf, an denen wir in einem kleinen Kreis unsere Zeitschrift »Der Adler« vorbereiteten, ehe sie dann am 1. März 1939 an die Öffentlichkeit treten konnte. Wir dachten an die ersten Wochen, in denen wir zwischen Zweifel und Zuversicht den Start unserer Arbeit verfolgten, an die sich von Heft zu Heft steigenden Bemühungen, die Zeitschrift zu einem wirklichen publizistischen Instrument der Luftwaffe und der Luftfahrt zu machen, dann an den Ausbruch des Krieges, der uns mit jähher Deutlichkeit zeigte, wie groß die Bedeutung der Aufgabe war, der wir uns alle mit vereinten Kräften zu widmen entschlossen waren.

Die Zeit seit dem September 1939 hat das Schaffen unseres Kameraden Richard Hess erst zu ihrer vollen Entfaltung gebracht. Diese Entwicklung zur Reife kann jeder entdecken, der den Adler von Heft zu Heft mit prüfendem Auge betrachtet. Schon lange bevor Richard Hess die Uniform des Kriegsberichterstatters der Luftwaffe anzog, war er mit den Ausdrucksmitteln, die seine Begabung ihm geschenkt hatte, ein Kämpfer für Großdeutschland.

Richard Hess, wir werden diese Jahre gemeinsamer Arbeit nie vergessen!

Richard Hess, du bleibst für immer in unserer Erinnerung!

Verlag und Schriftleitung der Luftwaffen-Illustrierten »DER ADLER«



# Die Abenteuer des Blendax Max

Max ist ein strammer Arbeitsmann  
Da fängt das Tagwerk fröhlich an.  
Und früh im Waschraum sehen wir  
Die münteren Jungs von Stübe 4.



Zuerst ein Räkeln  
und Gegähne.  
Und dann, dann  
nützen sie die Zähne.  
Der Fritz ist heiter  
und ist froh  
Dabei, er weiss  
ja auch, wieso.

Der Karl ist gleich-  
falls wohlgenüt  
Beim Zähneputzen,  
das tut gut.



Paul ist vergnügt  
und strahlt und lacht.  
Auch er weiss was  
ihn münster macht.

So geht es  
nicht nur einigen,  
Nein, allen!  
Denn zum Reinigen  
Der Zähne nimmt  
die ganze Stübe  
Wie Blendax-Maxe  
die Blendax-Tübe!



K 9141

# Blendax

## Zahnpasta

wirksam gegen Zahnsteinansatz

Blendax-Fabrik Mainz am Rhein

# „Holzauge“ und „Kettenhund“

## Ein kleines Feldflug-Lexikon

Von Oberleutnant Hänel

Wissen Sie eigentlich, was „Holzauge“ ist? Nein? Irgendeine medizinisch-technische Angelegenheit vielleicht, meinen Sie, oder, aha — jetzt haben wir's —, der Kampfname eines bemokassinten tomahawkschwingenden, blutrünstigen Karl-May-Indianers vom Stamme der Delawaren à la Jugenderinnerungen zehnten bis sechzehnten Lebensjahrs!

Nicht enttäuscht sein, daß es nicht stimmt, sondern Selbsterkenntnis einschalten, daß hier demnach eine „Bildungslücke“ klappt — zumal man auch mit dem zweiten Ausdruck der Überschrift nichts Rechtes anzufangen weiß — und auf Abhilfe sinnen! Handelt es sich hierbei doch um eine Angelegenheit modernster Prägung, nämlich um Ausdrücke, die unsere Flieger fanden und sprechen, wenn sie vom Einsatz kommen, mit denen sie leben. Na, und nicht wahr, da möchten Sie doch auch Bescheid wissen! (Sicher nicht nur deshalb, weil das „modern“ ist, sondern wirklich auch aus innerer Anteilnahme heraus.)

Außerdem ist gerade die „Fliegersprache“ eine Fundgrube saftigster und anschaulichster Ausdrücke, geradezu der Schlüssel für die Absicht, unerfreuliche oder auch nur alltägliche technische Vorgänge in ein paar Worten so plastisch hinzustellen, daß sie leben, und erfreuliche Tatsachen so zu deklarieren, daß man allein dadurch schon schmunzeln muß. — Ich bin überzeugt, daß nach Kriegsende ein Lehrstuhl für die Fliegersprache eingerichtet wird.

Aber es ist nicht der Humor allein, dessentwillen die „Fliegerhetorik“ entstand, sondern der oft nur zu berechtigte Wunsch, durch diesen Geheimcode sich nur Leuten vom Bau verständlich zu machen und Laien schonungslos als solche zu entpuppen. Na, wie immer dem sei, ich glaube doch, Sie staunen, wie diese Wortbildungen den Nagel auf den Kopf treffen. Genießen Sie zum Beispiel mal: „Ich bekam den Laden vollgerotzt.“ Ja, drastisch und ein wenig despektierlich ist das schon; daran dürfen Sie sich nicht stoßen, aber nun sagen Sie mal, kann man die ekelhaft-scheußliche Situation, die sich ergibt, wenn einem der Gegner ein Unmenge Geschosse in die Kabine knallt, noch prägnanter zeichnen?

Doch noch sind wir nicht in der Luft, sondern „röcheln“ noch in den Betten unseres „Château-Schlusses“, da gerade „Fliegerwetter“ ist. (Fliegerwetter ist, wenn der Flieger wegen Nebels und Schlechtwetters nicht zu fliegen braucht.) Plötzlich Alarm! Die mit Wind-, Feuchtigkeits- und Luftdruckmessern operierenden Wetterkarten schwingenden „Wetterfrösche“ haben „Flugwetter“ prophezeit.

Und nun stehen Sie mit uns in dem emsigen Gewimmel, das dieses Zauberwort auslöst bei allen Sparten des reichgegliederten Unternehmens zur Vernichtung unserer Gegner, gleichgültig, ob wir Jäger, Aufklärer, Kampfmaschinen oder Transporter, Stukas oder Fernkampfbomber sehen: Die „Jungs“, die Flugzeugwarte, bremsen die Maschinen ab, die „Mühlen“ oder, wenn man in vielen Flügen ein besonderes Verhältnis zu ihnen bekam, die „ollen Schinken“ oder „Staatsschiffe“. Inzwischen „steigt die Besatzung ins Geschirr“, indem sie die Fallschirmgurte anlegt — machen Sie schnell, damit wir den Anschluß nicht verlieren —, schon springen wir an Bord, da rollt der Vogel zum Start, „baut sich dort auf“ und wartet auf das Startzeichen. Dann geht's los. Der Flugzeugführer schiebt die „Pulle 'rein“, spornt damit die „Gaskocher“, die Motoren, zu höchsten Touren an, die ihrerseits die „Latte“, den Propeller, zu wildester Raserei treiben. Nachdem sich der Verband, der „Haufen“, nach „Fahren einer Riege“ um den Platz gesammelt und formiert hat, wird „Strich“ zum Ziel geflogen, der Kettenführer vorneweg, ihm zur Seite; etwas rückwärts gestaffelt, die „Katschmäreks“ oder „Kettenhunde“. Wissen Sie nun, was ein „Kettenhund“ ist?

Besonders beliebt ist übrigens die Anwesenheit in der letzten Kette, die „Holzauge“ ist, das heißt das Aufpasser gegen feindliche unlautere Absichten und als „Kugelfang“ gegen Angriffe aus dem Rücken fungiert. (Den letzten beißen die Hunde — alte Sache!)

Und nun müssen Sie selbst zugeben, es ist eine imposante Sache, die Maschinen dahinziehen zu sehen; jetzt weiß man wenigstens, warum man seine Steuern zahlt! Sehen Sie doch nur die Jäger, die wie ein Hornissenschwarm dahinzischen, nachdem sie im „Kavalierstart“ wie Raketen in den Himmel spritzten, oder die Kampfmaschinen, die in eherner Phalanx davondröhnen. Dagegen wirkt „die alte Tante“ oder „die alte Frau Ju“ natürlich ein bißchen plump, die da eben auf Gegenkurs an uns vorbeiwackelt, aber lassen Sie nur, dieser „müde Vogel“ hat auch seine „Meriten“. — Wie oft mag er, vollgepackt „bis an die Halskrause“, Nachschub gebracht haben!

Ja, und nun „hängen wir also am Himmel“! Der Funker „schiebt Sprit in die Antenne“, nimmt Funkverbindung auf, der „Heizer“ oder „Schmiermaxe“ (Bordmonteur) streichelt in Gedanken seine Motoren; denn es wäre unangenehm, wenn sie jetzt „kotzten“ oder „meckerten“, zumal die Mühle sowieso 'ne richtige „Porzellanfuhre“ ist durch den vielen Sprit und die „Eier“, die der Beobachter dann möglichst nutzbringend zu „legen“ gedenkt, und der Fliegerschütze „peilt nach hinten“, damit sich kein Gegner „ins Genick setzen“ kann. — Inzwischen ist es Zeit, nachdem man durch den „Dreck“ oder „Müll“ der Wolken durch ist, durch „Lutschen“ Sauerstoff zu nehmen. So ungefähr zieht der „Haufen“ feindwärts, einer den anderen deckend und schützend und die „Häschen“, die noch jung und unerfahren sind, in die Mitte nehmend.

Schwieriger ist da schon der Fernaufklärer dran, das „Auge der Führung“ (der Bomber ist übrigens ihr „langer Arm“), der mutterseelenallein dahinkrebst, um mit seiner „Strahlenfalle“ Aufnahmen zu machen. Natürlich ist der ganz „Holzauge“, um sich den „Laden nicht vollrotzen zu lassen“, was der Gegner zweifellos gern täte, indem er „auf die Knöppchen drückt“, die seine Schußwaffen betätigen. Der Aufklärer soll nur sehen, nicht kämpfen und seine „Sichtungen“ gut nach Hause bringen. Deshalb, so schwer's auch fällt, lieber die „Mühle 'rumreißen“,



Bilder aus den  
Herkunftsländern  
der Tabakmischung

» R6 «  
o/m



*An den Abhängen des steinigen und fast vegetationlosen  
Rhodope-Gebirges gedeihen die aromatischsten Tabake der Welt.  
(Das Dorf Okdjilar.)*





## Eine winzige Wunde nur,

aber sie kann leicht zu einer ernsten Entzündung führen. Um dies zu verhüten, verschließt man kleine Verletzungen sofort mit dem blutstillenden und keimtötenden Schnellverband „Hansaplast elastisch“. Er vereinigt Mullkissen und Pflaster in einem Stück, ist daher leicht und schnell anzulegen und jederzeit gebrauchsfertig. Sie erhalten diesen praktischen Schnellverband in Apotheken, Drogerien und Sanitätsgeschäften. Achten Sie auf den Namen „Hansaplast“, denn „Hansaplast elastisch“ ist **quer-elastisch**, und **darauf** kommt es an!

# Hansaplast-elastisch

SCHNELLVERBAND D. R. P.



**Bekämpfe den Zahnstein durch regelmäßiges Zähneputzen!**

Darum 2x täglich

# SOLIDOX

ZAHNPASTA

TUBE 40 PF



GR.TUBE 60 PF

„Schwänzchen hoch“ und „Druckpunkt nehmen“ und „davonrudern“, als sich „den Hintern aufreißen“ zu lassen, womöglich zu „kokeln“ anfangen und dann „stinkend“ „auseinanderzublättern“, denn die schwärzliche Rauchwolke, die dabei als „Rauch aus der Küche“ aus der Maschine quillt und die zeigt, daß es „im Karton geknistert“ hat, illustriert eine Situation, die durch das „Aussteigen“, das Verlassen des liebgewordenen Vogels per Fallschirm nicht angenehmer wird, zumal man womöglich „in der Bach fällt“, der sich zwischen England und Frankreich breit macht und dies, abgesehen von dem dabei fälligen Schnupfen auch für die Filmkassetten nicht gut ist. — Das ist bei den anderen Maschinen was anderes, die den Gegner ins „Visier nehmen dürfen“, ihm die Leuchtspur der MG's, die „Leichenfinger“, „um die Ohren pflastern“, so daß er bald „die Hosen voll“, einen „Kupferbolzen“ oder einen „Buntstift im Hintern“ hat, seine Kiste „auf die Schnauze“ stellt und mit „Affenfahrt“ leise weinend abhaut, weil „er ihm stinkt“. — 'Ne ganz aufregende Sache, finden Sie, ist solch ein „Rabatz“.



HANNA REITSCH

Der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht hat der bekannten Fliegerin, Flugkapitän Hanna Reitsch, die sich unter fortgesetztem Einsatz ihres Lebens besondere Verdienste um die Entwicklung von Luftwaffengerät erworben hat, persönlich das Eiserne Kreuz 2. Klasse verliehen. Diese hohe Auszeichnung erhielt sie als bisher einzige Frau Deutschlands. Wenige Tage zuvor überreichte ihr Reichsmarschall Hermann Göring das Flugzeugführerabzeichen in Gold mit Brillanten. Unser Bild zeigt Hanna Reitsch während eines festlichen Empfangs, der ihr in ihrer Heimatstadt Hirschberg i. Riesengebirge bereitet wurde. Aufn. Scheel

Doch noch ist der eigentliche Auftrag nicht erledigt, der sich dann im Heeresbericht in Orten mit leeren Fensterhöhlen, in Abschußzahlen des Gegners der Öffentlichkeit kundtut oder, wie es nun mal der Arbeit der Aufklärer oder Transporter ergeht, sich nur in den Stäben auswirkt. Doch nun kommt der Heimflug. Schon gibt der „Alte“ das Zeichen zum Auflösen des Verbandes, denn weiß leuchtet unter einem schon das „Hemd des Kommandanten“, das Landekreuz, das aus weißem Stoff besteht und den Maschinen die Windrichtung und die Stelle zeigt, an der sie aufsetzen müssen. Besondere Freude herrscht natürlich, wenn viele Kisten „wackelnd“ ankommen, was für uns heute dasselbe bedeutet, was dem Indianer die erbeuteten Skalpe waren. Nacheinander „setzen sich die Maschinen hin“, womöglich gibt's mal 'ne „Bauchlandung“, weil man die „Beine“, das Fahrgestell, nicht herausbrachte, und bei der „Eierlandung“ ist man besonders vorsichtig, um die angekratzte Kiste durch Landestöße nicht zu zerlegen, denn es wäre faul, nach glücklich überstandener Flug jetzt noch „Kleinholz zu machen“ oder den Vogel „hinzurotzen“. Schon wieder die „Jungs“ da, die sich nun unsrer Mühlen annehmen, ihnen aus dem „Geschirr helfen“, und ich glaube, sie sind ganz froh, jetzt wieder festen Boden unter den Füßen zu haben im Bewußtsein, daß ihre „Gefechtsbirne“, auf der sich jetzt leichte Schweißperlen zeigen, keinen Schaden genommen hat. Sollte ihnen am Ende doch noch, nachdem sie sich während des Fluges so gut hielten, „das Frühstück aus dem Gesicht fallen“? Na, dann gehen Sie schnell mal hinter jener Halle durch Richtung Kantine, dort „zischen“ oder „verlöten“ sie einen, dann „röcheln“ sie 'ne Stunde oder, was dasselbe ist, „horchen an der Matratze“, dann ist alles wieder gut.

Jedenfalls wissen Sie nun, wie wichtig „Holzauge“ und wie wertvoll ein guter „Kettenhund“ ist, na, und die anderen Ausdrücke werden Sie auch noch lernen. Nun müssen Sie uns aber entschuldigen, wir müssen zum Gefechtsstand, uns zurückmelden und über die Auftragsausführung berichten. Also „Hals- und Beinbruch“ bis zum nächsten Flug!

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



# Die kleine ADLER-Fibel

## Die merkwürdige Flugkiste

Eine wahre Begebenheit aus dem Jahre 1917

Die in Wilna erscheinende „Zeitung der 10. Armee“ schreibt zu Anfang des Jahres 1917: „Ein Flugzeug von ausgesprochen internationalem Charakter wurde kürzlich an unserem Frontabschnitt abgeschossen. Der Apparat selbst scheint aus Rumänien zu stammen. Der Beobachter schließt dies aus den Zeichen G.P.J.S., die an den Tragflächen deutlich sichtbar waren. Der Führer war ein Franzose, der Beobachter ein Engländer. Der Motor war japanischer Herkunft. Der vorgefundene Benzinbehälter trug den Kopf des Kronprinzen von Serbien eingepreßt. Die Schmierölkanne führte die Zeichen einer Lissabonner Firma. Das Maschinengewehr war amerikanischer Herkunft. Heruntergeholt wurde es von österreichischen Geschützen mit Kruppscher Munition, hierbei sind die Brüder geflogen wie einst die Belgier ... aus Lüttich.“

## Die erste Polizeivorschrift in der Luftschiffahrt

Daß bei den ersten Ballonaufstiegen auch mancherlei Unglück vorkam, lehrt uns eine Verordnung der Stadt Frankfurt am Main. Sie ist die erste Polizeivorschrift überhaupt, die sich mit der Luftschiffahrt befaßt, und lautet modern verdeutscht folgendermaßen:

„Die Bürgermeister und Ratsherren der Stadt Frankfurt am Main sehen den Versuchen mit aerostatischen Maschinen, die nicht mit brennbarer, sondern durch Strohfeder verdünnter Luft angefüllt sind und denen noch brennende Kohlen und mancherlei Feuer mitgegeben werden, mit Mißfallen zu. Denn sobald diese Maschinen niedergehen, kann es leicht geschehen, daß sie auf Häuser, Scheunen oder Höfe in- oder außerhalb der Stadt niedersinken, wodurch großes Unglück zu befürchten ist.

Darum verordnen wir hierdurch zur Abwendung eines allgemeinen Unheils auf das nachdrücklichste, daß künftig sich niemand mehr unterfange, irgendwelche

Luftballons ohne vorherige besondere obrigkeitliche Erlaubnis, welche von dem Grad der Unschädlichkeit der jeweiligen Experimente abhängt, aufsteigen zu lassen, bei widrigenfalls zu gewärtigender ernstlicher Strafe. Wonach sich jedermann zu richten wissen wird. Gegeben den 27 ten April 1784.“

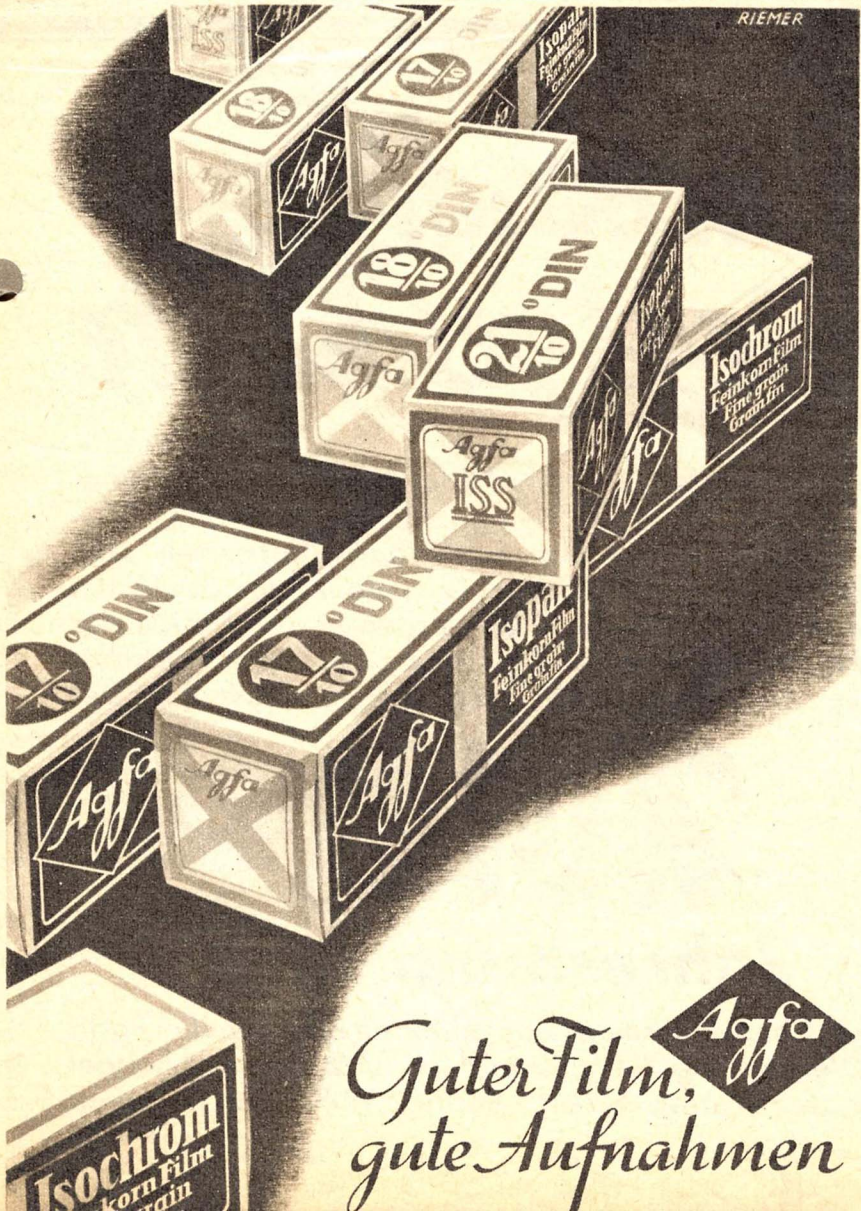
## Wollfäden helfen dem Strömungsforscher

Bei Versuchsflügen muß gelegentlich die Luftströmung über dem Flügel sichtbar gemacht werden. Zu diesem Zweck wird die Flügeloberseite über die ganze Spannweite reihenweise mit langen Woll- oder Seidenfäden beklebt, die sich im Fluge genau in die Richtung des Luftstroms legen und damit Wirbel, Umkehr und Ablösung der Strömung verraten. Aus der im Film festgehaltenen Lage der Fäden können Rückschlüsse auf das Verhalten von Flügel und Luftströmung gezogen werden. Der „Fädchenversuch“ ist daher ein unentbehrlicher Bestandteil der neuzeitlichen experimentellen Aerodynamik geworden.



In jedem Betrieb —

bei jeder Arbeit hilft



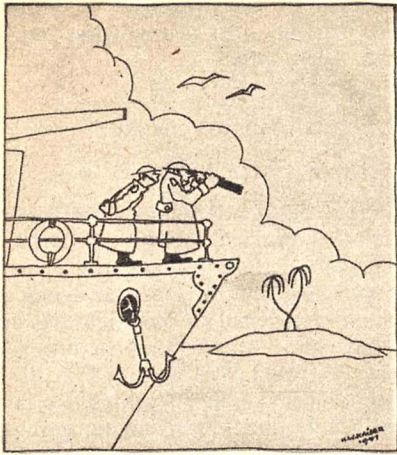
Guter Film,  gute Aufnahmen



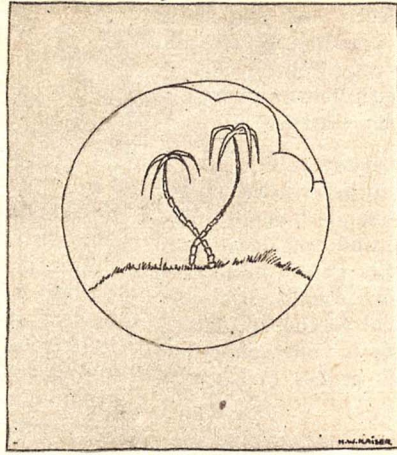
Deine Bilder werden besser  
mit *Sextus* dem Belichtungsmesser

HERSTELLER **GOSSEN** ERLANGEN  
Fabrik elektrischer Präzisionsmehlgänge  
Das Messen ist die Kunst der Genauigkeit

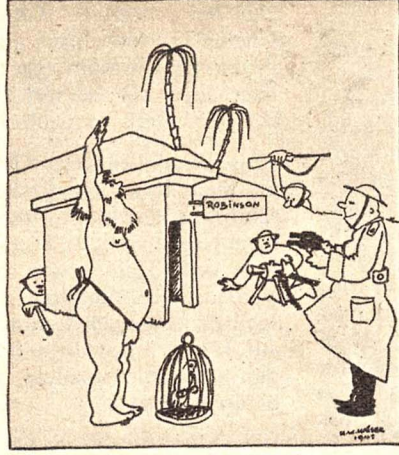




Den Briten, „Herrschern“ aller Meere,  
 Kommt eine Insel in die Quere.  
 Sogleich, mit sichtlichem Ergötzen,  
 Beschließt man, diese zu besetzen.



O Himmel, wenn dort Deutsche sitzen!  
 Schon der Gedanke bringt zum Schwitzen.  
 Doch durch das Fernglas kann man sehn,  
 Daß drüben nur zwei Palmen stehn.



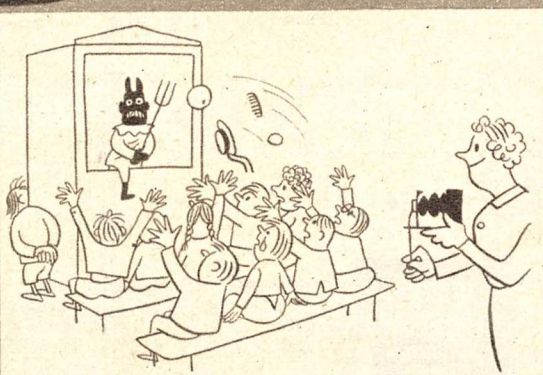
Ganz ahnungslos wohnt ange schon  
 Auf dieser Insel Robinson.  
 Er wurde — kaum an Land gegangen —  
 Vom Landungstrupp gleich eingefangen.



Er wurd' von ihnen aufgeklärt,  
 Wer diesen Krieg heraufbeschwört,  
 Und dient, was schließlich recht und billig,  
 Nun gegen Deutschland kriegsfreiwillig.



Dr. Schleussner der Welt älteste fotochemische Fabrik



Die Heimat knipst ..

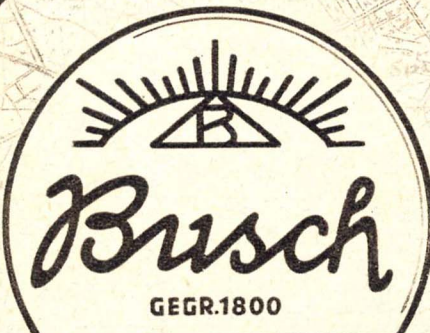


.. die Front freut sich

Der modernste  
 Film



der  
 Welt-ältesten  
 fotochemischen  
 Fabrik



- Ferngläser
- Fernrohre
- Richtgeräte
- Optische Nachrichtengeräte
- Zielgeräte
- Kompasse

Meisterleistungen deutscher Optik

Ein Beispiel:

Der **Busch**  
 Marschkompaß



Jeder  
 Soldat  
 kennt ihn!

EMIL BUSCH AG · RATHENOW

# Lebendige Kriegsgeschichte

formt sich aus den Erlebnisschilderungen, den Tatsachen- und Frontberichten und den unzähligen wertvollen Bild-dokumenten der großen Luftwaffen-Illustrierten DER ADLER. Die unvergeßlichen Leistungen der deutschen Luftwaffe im Kriegsjahr 1940 wurden in den Heften des ADLER aufgezeichnet und 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



# Denken und Raten

## Der Dämpfer



„So, so — also fliegen lernen wollt ihr?! — Na, bei mir werdet ihr erst mal loofen lernen!“

### Füllrätsel

(Nachahmung nicht gestattet) 52778

In die Felder der Figur sind auf die unten angegebene Weise waagrecht und senkrecht Wörter nachstehender Bedeutung einzutragen. Bei richtiger Lösung ergeben

die waagerechten Reihen 1—9 ein Wort von Emerson. Die für die waagerechten Reihen angegebenen Buchstaben und die für die senkrechten Reihen angegebenen Zahlen bezeichnen die Felder, in die die entsprechenden Buchstaben der einzelnen Lösungswörter einzusetzen sind.

	a	b	c	d	e	f	g	h
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								

### I. Waagerechte Reihen:

- 1 nordischer Gott . . . . . b g h a
- 2 Holzbehälter . . . . . b f g e c
- 3 Küste . . . . . d e f h b a g
- 4 Sumpfvogel . . . . . f b c d e
- 5 Gewebe . . . . . g b e d f
- 6 Arbeitszeit . . . . . h a b d e f g
- 7 Backwerk . . . . . c e a f d b
- 8 Schneidegerät . . . . . f g h a d c
- 9 Mündungsarm der Oder . . . . . f c d h g

### II. Senkrechte Reihen:

- a Scheidelinie . . . . . 2 5 7 1 4 9
- b Nebenfluß des Rheins . . . . . 7 3 8 9
- c Himmelskörper . . . . . 3 1 2 5 6
- d jagdbares Tier . . . . . 1 2 4 5
- e Getreide . . . . . 8 1 5 9
- f Pelzart . . . . . 1 5 4 7
- g deutscher Flieger . . . . . 7 4 3 6
- h asiatisches Land . . . . . 2 5 7 4 3

### Auflösungen aus Heft 8

Buchstabenmischung: 1 Voltaire, 2 Oleander, 3 Resonanz, 4 Pelikan, 5 Operette, 6 Santiago, 7 Talisman, 8 Eisleben, 9 Norwegen, 10 Barium, 11 Odoaker, 12 Orchidee, 13 Termiten. — Vorpostenboot.

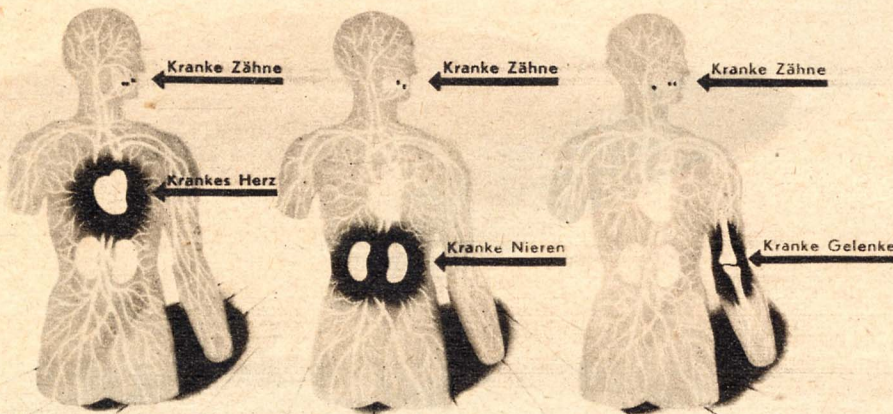
Rösselsprung: (Lied der Wehrmacht). Wer immer ich bin, und wer immer du bist, Was immer uns rüstet und kleidet, Matrose und Bomber und Infanterist — Nicht Rock oder Name entscheidet: Der Mann, die Waffe, das Roß, das Gefährt Sind ein einiges, einziges, eisernes Schwert! Walt. Beck

Gegensätze: Kanone, Kanon.

## Unser Büchertisch

„Der Krieg 1939/40 in Karten.“ In Verbindung mit Albrecht Haushofer, Wolfgang Höpker, Horst Michael, Ulrich Link. Herausgegeben von Giseler Wirsing. Verlag Knorr & Hirth, München. RM 2,—.

Auf 31 großen farbigen Kartenblättern werden hier im Auftrag der Deutschen Informationsstelle, Berlin, die einzelnen Feldzüge und andere wichtige Ereignisse des Krieges so anschaulich und einprägsam dargestellt, daß die entscheidenden Entwicklungsphasen von 1939/40 dem Betrachter wirklich im Gedächtnis haften bleiben. Selbst die verwickeltesten Zusammenhänge werden damit im wahrsten Sinne des Wortes auf einen Blick deutlich gemacht. Jeder Karte ist eine Textseite beigegeben, und im Anhang sind außerdem die Schlußberichte des Oberkommandos der Wehrmacht über die bisherigen Feldzüge veröffentlicht. Dieses neuartige Kartenwerk vermittelt nicht nur einen Querschnitt durch die vergangenen Kriegsgeschehnisse, sondern es wird auch bei der Betrachtung kommender Ereignisse in den Händen vieler Leser ein wichtiges Hilfsmittel bilden. Georg Böse



## Kranke Zähne vergiften den Körper

Eingehende wissenschaftliche Untersuchungen haben ergeben, daß rheumatische Leiden aller Art in über neunzig von hundert Fällen Folgewirkungen von sogenannten Fokalinfectionen sind. Kranke Zähne spielen dabei als verantwortliche Herde eine entscheidende Rolle, denn sie sind häufig daran schuld, daß Rheumatismus und andere Krankheiten entstehen oder sich verschlimmern.

Die Fokalinfection haben wir einmal die Krankheit mit der Fernwirkung genannt, weil bei ihr ein großer Unterschied zwischen einer Krankheitsursache und Krankheitserscheinung besteht. Während jemand an Gelenkrheumatismus, Nerven-, Nieren- oder Herzmuskulenzündung leidet und versucht, mit Pillen, Tabletten, Tees, Bädern usw. diese Leiden zu bekämpfen, übersieht er die eigentliche Ursache seiner Beschwerden, nämlich die Herde an kranken Zähnen. Alle seine Heilversuche können günstigstenfalls Linderung bringen, niemals aber die erhoffte Heilung, weil aus dem Herde in Zahn immer wieder neue vergiftende Stoffe in den Körper fließen. Es ist deshalb wichtig, zunächst den Herd zu beseitigen und dann gegen die übrigen Krankheiten vorzugehen.

Auf den ersten Blick ist es verwunderlich, daß Zahnkrankheiten derartig weitreichende Folgen haben sollen. Wenn man aber bedenkt, daß die Zähne innig verbunden sind mit dem Säftestrom des Körpers, so ist es verständlich, daß Schäden an den Zähnen sich im Organismus auswirken müssen. Beim Zerfall des Zahnes und Zahnmarks bilden sich Eiterbeutel an den Zahnwurzeln, und von dort erfolgt die ständige Vergiftung des ganzen Körpers mit all ihren peinigenden Folgen.

Sehr viele Herz-, Nieren- und Gelenksbeschwerden lassen sich leicht vermeiden, wenn wir durch richtige Zahnpflege dafür sorgen, daß die Krankheitsherde an den Zähnen erst gar nicht entzündet.

Richtige Zahnpflege kann natürlich kranke Zähne nicht gesund machen; das kann nur durch fachkundige Behandlung geschehen. Richtige Zahnpflege mit einer Qualitäts-Zahnpaste wie Chlorodont kann aber verhüten, daß gesunde Zähne krank werden. Denn bei der gründlichen und regelmäßigen Reinigung mit Chlorodont-Zahnpaste — sie wird übrigens nach wie vor in alter Qualität geliefert — wird alles von den Zähnen und aus den Zahnzwischenräumen herunter- und herausgeholt, was den Zähnen schädlich ist.

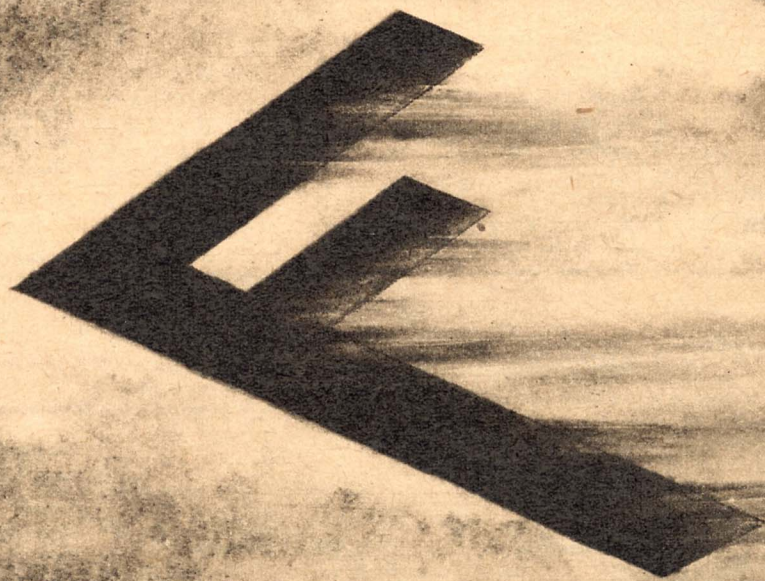
Richtige Zahnpflege erfordert außerdem noch, daß wir uns immer richtig ernähren und gründlich kauen. Obendrein ist wichtig, die Zähne rechtzeitig untersuchen zu lassen, damit kleinste Schäden sogleich behoben und den ganzen Körper vergiftende Herde vermieden werden können. — So rundet sich die richtige Zahnpflege mit Chlorodont zu einem wichtigen Teil der täglichen Gesundheitspflege, die jeden vor gesundheitlichen Schäden bewahrt.

# Chlorodont

weist den Weg zur richtigen Zahnpflege

Verlangen Sie kostenlos die Schrift „Gesundheit ist kein Zufall“ von der Chlorodont-Fabrik, Dresden N 6





**GERHARD FIESELER WERKE**  
G. M. B. H. KASSEL - BETTENHAUSEN