

NUMERO 1 / BERLIN, 13 DE ENERO DE 1942

Der

Adler



Portugal Esc. 1.50
España Pts. 1.—

PUBLICADO EN COLABORACION CON EL MINISTERIO DEL AIRE DEL REICH



Hacia nuevos objetivos

El observador en la cabina de un Heinkel He 111. Después de los grandes triunfos del año 1941, la aviación alemana está armada para llevar a cabo nuevas acciones — para conseguir el triunfo definitivo

PK Foto. Corresponsal de guerra Hug (HH)

Gloria y Victoria

La Aviación alemana durante el año 1941

Por el general de Aviación Quade

La guerra aérea contra Inglaterra

Al comenzar el año 1941 la Aviación alemana se hallaba en medio de su gran actividad contra Inglaterra. La Aviación inglesa y la industria de armamentos aéreos habían sido hasta fines del año 1940 los objetivos esenciales de nuestros servicios. Estos habían ocasionado pérdidas a las formaciones aéreas enemigas, que ascendían al triple aproximadamente de las propias. La capacidad de la industria de armamentos aéreos había sido disminuida notablemente, como lo demostraban inequívocamente las llamadas cada vez más urgentes pidiendo auxilio norteamericano. A pesar de condiciones atmosféricas en parte difíciles, la Aviación alemana pudo proseguir sus ataques también en los primeros meses del año 1941 con un ímpetu como antes, debido a sus favorables posiciones de partida y trayectos relativamente cortos. Su centro de gravedad fué trasladado cada vez más sobre la industria de guerra y sobre el objetivo con que se afectó más sensiblemente al enemigo: el abastecimiento de Inglaterra.

Todas las vías de acceso a la Isla conducían sobre el mar. Ya en tiempos de paz el tonelaje propio de Inglaterra era insuficiente. La navegación de medio mundo transportaba mercancías inglesas a cambio de libras esterlinas. Sólo parte de ella había podido ser movida con intensa presión al estallar la guerra a permanecer a sueldo inglés, a pesar del crecido riesgo. El tonelaje era escaso e importante para la guerra. Su disminución, por tanto, de singular importancia para nosotros. La reducción del tonelaje al servicio del enemigo se convirtió en un objetivo principal. Submarinos y unidades de superficie de la Marina de Guerra en estrecha cooperación con las formaciones de combate de la Aviación atacaron los convoyes que eran localizados en la zona marítima alrededor de Inglaterra y hundieron también en el segundo año de guerra una elevada cifra de toneladas de barcos mercantes.

Los hundimientos son la forma más radical y eficaz de disminuir el tonelaje, pero no la única posible. Ya la necesidad de hacer convoyes limitó el aprovechamiento del tonelaje. Las esperas y estadias al ser compuestos son inevitables. Durante el viaje, que generalmente dura varios días, sirve de norma la velocidad del barco más lento para el movimiento progresivo de todo el convoy. También su disolución ante la costa de la Isla aporta otra vez momentos de peligro.

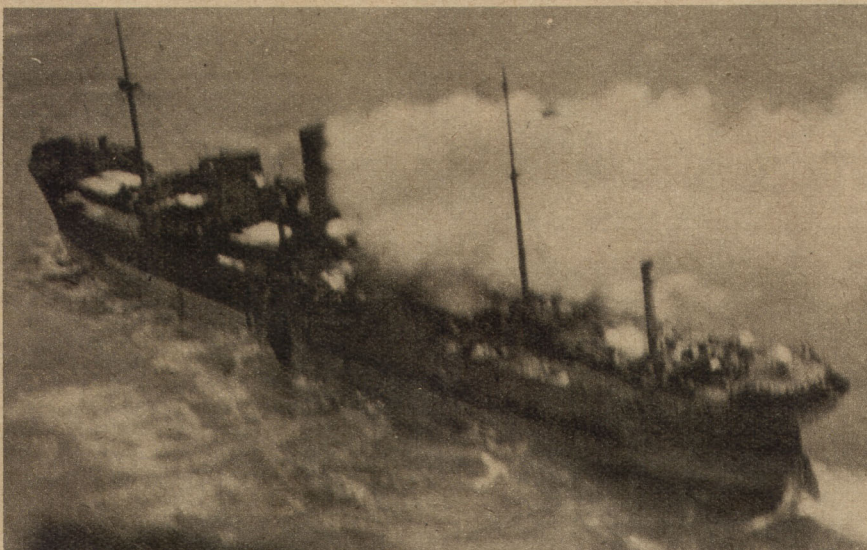
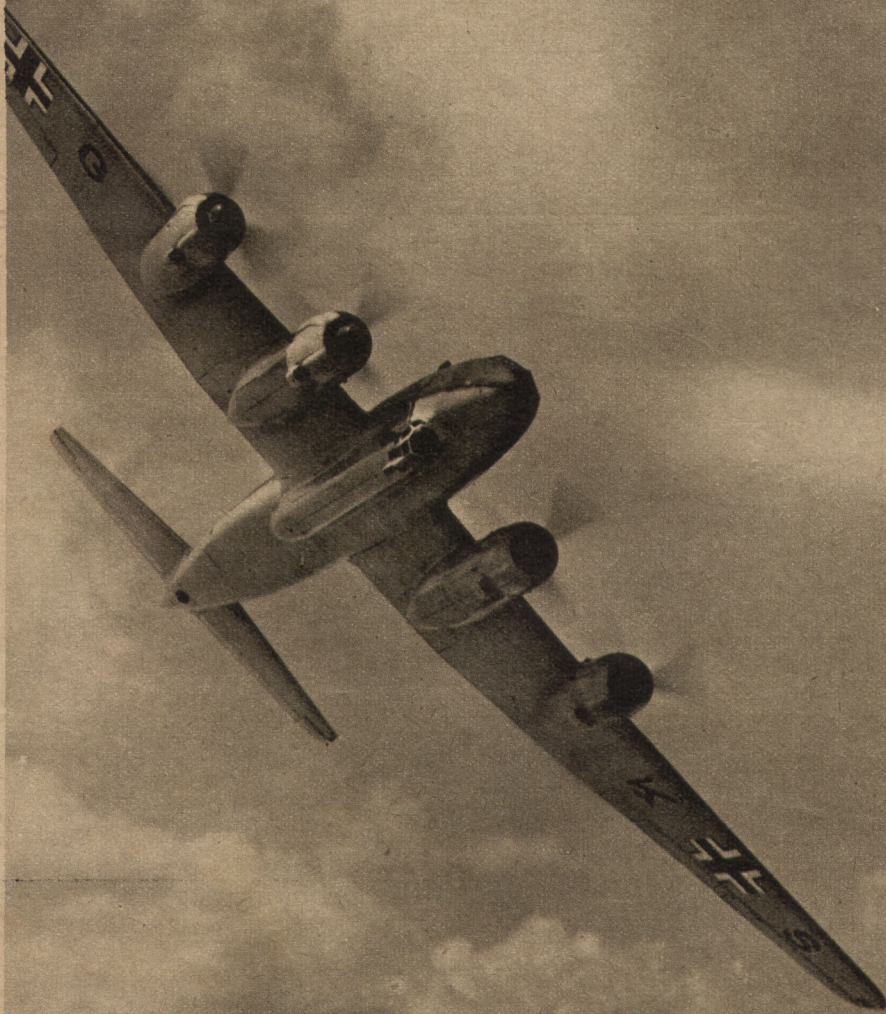
Si se lograba reducir además la capacidad de las instalaciones de carga y descarga en los más principales puertos de entrada y salida, tenían que registrarse nuevos retrasos y con ello una nueva disminución considerable del aprovechamiento del tonelaje. Esto era una misión que sólo podía cumplir la Aviación. Los ataques sobre los puertos británicos, subsistentes todo el año 1941, son en primer lugar una lucha contra el tonelaje. Cuán a fondo se ha efectuado, se deduce del hecho de que en el curso del tiempo también se citaron en los comunicados del Alto Mando de las Fuerzas Armadas alemanas como objetivos ofensivos puertos pequeños y minúsculos, que tuvieron que emplearse por la flota mercante inglesa como puertos de desviación. Los numerosos ataques de gran envergadura sobre los puertos más importantes aportaban consigo forzosamente nuevas dificultades para la navegación: destrucciones de astilleros, talleres de reparación, fábricas especiales para la construcción naval, fábricas de electricidad, depósitos y cámaras frigoríficas, ferrocarriles y vías de comunicación. La destrucción o avería de todas estas instalaciones tenía también de nuevo una consecuencia importante y decisiva: retraso del despacho de barcos mercantes y con ello la disminución del tonelaje. Es natural que en estos ataques también se hundió tonelaje repetidas veces y que el contenido ya descargado de convoyes enteros fué pasto de las llamas. La opinión pública se enterará también en adelante de estos éxitos ofensivos de la Aviación tan poco como de los barcos que fueron víctima de la Aviación por las minas sembradas en las vías marítimas y a las entradas de los puertos.

La lucha contra la navegación mercante inglesa así como contra su industria de guerra no ha cesado tampoco durante el año 1941, cuando el teatro de la guerra se extendió y la Aviación alemana apareció en la zona mediterránea y sobre el África del Norte, y cuando la situación en los Balcanes hizo precisa también la intervención de las Fuerzas Armadas alemanas en este escenario de la guerra. También durante la campaña de los Balcanes se prosiguió con ímpetu apenas disminuido. Sólo al trasladarse el centro de gravedad de todas las Fuerzas Armadas alemanas hacia el teatro oriental de la guerra se registró cierta relajación en la guerra aérea contra la Isla inglesa. Nunca ha dejado de existir. Y la zona marítima en torno a la Gran Bretaña y las vías de acceso continúan como antes con la misma intensidad bajo la vigilancia y la amenaza por la Aviación y la Marina de Guerra alemanas.

La "ofensiva non-stop" inglesa

tenía el objeto de restar fuertes elementos de las formaciones aéreas y antiaéreas alemanas de la decisión principal en el Este. Al mismo tiempo debía ejercer una presión mediante ininterrumpidos ataques diurnos y nocturnos contra Alemania y contra el territorio ocupado. Por último debía actuar también en la política exterior y aportar una prueba visible de la prestación de ayuda a los aliados soviéticos.

Se conoce el resultado de esta ofensiva aérea, desolador para Inglaterra. La Aviación inglesa no se "ha dado la mano sobre Berlín con los aviadores soviéticos", tal como se anunciara tan ostentosamente en la Isla. Por lo contrario, desde el Este puede decirse que no se han efectuado casi incursiones aéreas. Y los ingleses se han vuelto



Más de dos millones de toneladas de barcos mercantes han sido echados a pique en el año 1941 sólo por la Aviación alemana, aparte de las pérdidas que la navegación mercante de Inglaterra ha sufrido por las minas sembradas sistemáticamente ante los puertos. Aquí, un ejemplo entre muchos: el vapor mercante "Royal Crown" de 4364 toneladas, que recibió un impacto directo de bomba en su mitad y se hundió poco después. Por encima el avión de gran combate Focke-Wulf "G Nachfolger. Besto enemigo de la navegación británica en a la editorial.



Paracaidistas alemanes hacen prisioneras tropas británicas en Creta. La conquista de este baluarte británico en el Mediterráneo es una de las más audaces operaciones de la Historia de la guerra, cuyo éxito se debe a las formaciones de la Aviación alemana

Fotos PK Bischoff (Wb), Wegener (Atl.), Zwilling, Foto Focke-Wulf, Luftwaffe

Abajo: Artillería alemana en Africa. El laureado teniente Schwabach dirige el tiro de su batería pesada sobre tanques británicos que atacan

sumamente cuidadosos después de algunas derrotas muy graves. Durante el día no se asomaron por lo demás sobre el territorio del Reich. Es importante señalar que no la masa sino la calidad de las formaciones de caza, caza nocturna y Artillería antiaérea dispuestas para la defensa han obtenido este resultado.

El centro de gravedad de la actividad de las formaciones de la Aviación alemana se había trasladado desde el 22 de junio de 1941 al frente del Este, conforme a la orden del Führer y Jefe supremo de las Fuerzas Armadas alemanas. Allí debía verificarse la decisión, la ofensiva non-stop inglesa no podía remediarlo.

La zona mediterránea y el Africa del Norte

A través del Mediterráneo pasa el nervio vital más importante del Imperio británico. La ruta Gibraltar—Canal de Suez—Adén es la comunicación más corta para la India. La vuelta al Africa es 10.000 kilómetros aproximadamente más larga. Esto exige más larga duración del viaje y mayor riesgo, demanda suplementaria de tonelaje, que, según expuesto, falta a Inglaterra en proporciones crecientes.

La aparición de aviones alemanes en la zona mediterránea al lado de nuestros aliados italianos significa por tanto una mayor amenaza de esta vía de navegación, de importancia vital para Inglaterra. Todas las pérdidas ocasionadas aquí a su Marina de Guerra y a su navegación mercante fueron muy graves. La Isla de Malta, poderosamente fortificada, con un puerto militar y varios aeródromos sirve en primer lugar para proteger esta ruta de navegación y amenaza además la vía marítima desde Italia meridional a los puertos italianos en el Africa del Norte. Un sinnúmero de ataques aéreos sobre La Valetta y los aeródromos no dejaron medrar a las fuerzas dispuestas en la isla.

Con ello se creó en fin la base para la posibilidad de actuación del Cuerpo de Africa alemán que, al mando del teniente general Rommel dentro de las Fuerzas Armadas italianas, rechazó en tiempo brevísimo hasta la frontera del Egipto a las tropas inglesas que habían penetrado profundamente en la Cirenaica.

El Cuerpo aéreo alemán al mando del general de Aviación Geisler ha apoyado eficazmente esta marcha triunfal, haciéndola posible en su totalidad y en esta velocidad. Al cabo de poco tiempo se logró excluir a la Aviación inglesa que tenía de su parte todas las ventajas — experiencia en la guerra del desierto, conocimiento del país y de las condiciones atmosféricas, así como bases de aprovisionamiento mejores y más próximas —, hasta el punto de que no podía ser ya más peligrosa para la tropa que atacaba en el terreno.

Inmediatamente después de terminados los combates, el Cuerpo aéreo alemán volvió a emprender con mayor ímpetu y el mejor éxito sus ataques contra la navegación inglesa en el Mediterráneo y especialmente también contra la zona del Canal de Suez. La larga intercepción del Canal varias veces lograda y confesada también por parte inglesa representa un grave perjuicio para la navegación inglesa y con ello un elevadísima pérdida de tonelaje aprovechable. Puede considerarse como un gran éxito del Cuerpo aéreo alemán Geisler. Especial importancia operativa ha recibido también su presencia en Africa por el desarrollo de los acontecimientos en la Península balcánica que terminaron con la conquista de Creta.

La campaña de los Balcanes

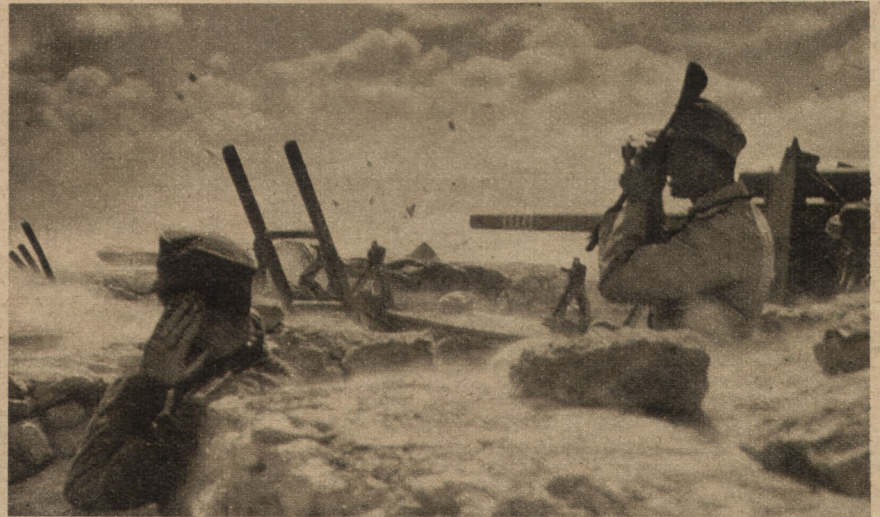
El Führer y Jefe supremo de las Fuerzas Armadas alemanas había señalado aquí tres misiones principales a la Aviación: 1.ª la derrota de la Aviación enemiga, 2.ª ataque y destrucción del foco de conspiración de Belgrado en todos los importantes objetivos militares y 3.ª el apoyo de las fuerzas combatientes del Ejército de tierra. Aquí se debía dificultar también su fuga y evitar su embarque ulterior si era posible. En poco tiempo se logró vencer a las Aviações serbia y griega, no muy numerosas. Con ello se había concedido la primer ayuda más importante al Ejército atacante. En el país, en su mayoría montañoso y pobre en carreteras, una Aviación enemiga destacada acertada y enérgicamente podía convertirse en un adversario peligroso de nuestras tropas combatientes en estrechos valles y sujetas a menudo a los caminos. Belgrado fué afectado gravemente ya en las primeras veinticuatro horas, conforme a lo ordenado. Con ello y con los ataques repetidos además durante los próximos días fué excluida completamente desde un principio la capital del país, la central de sus sistemas de transmisiones y aprovisionamiento, el nudo más importante de su red ferroviaria de por sí débil.

Las poderosas formaciones de la Aviación dispuestas en los Balcanes para apoyar al Ejército pudieron hacer adelantar en todas partes los frentes ofensivos. Esto ocurrió sobre todo al romper la línea Metaxas, fortificada con los medios más modernos y defendida por un adversario tenaz y valiente. Poderosas formaciones de Stukas y sobre todo de Artillería antiaérea han actuado aquí brillantemente; la brecha de las fuerzas ofensivas hasta el mar Egeo desmoronó después el frente enemigo y condujo a la capitulación de una parte del Ejército griego.

También el istmo de Corinto, fácil de defensa, nunca hubiera podido tomarse y abrirse tan rápidamente sin la brillante actividad de las tropas paracaidistas. La conquista del Peloponeso terminada pocos días más tarde y con ello toda la Península se debe a esta arrojada hazaña.

Por fin sólo le fué posible a la Aviación evitar la huida de gran parte del ejército expedicionario inglés. Con los 75 barcos de 400.000 toneladas aproximadamente

Continuará en la página 17



Tal vez la más dura prueba de eficacia fuera para la Aviación alemana — así como para la Infantería — la lucha contra los soviets sobre un frente de varios miles de kilómetros desde el Océano Artico hasta el Mar Negro. La foto aérea muestra una estación del enemigo después de un brillante bombardeo de formaciones de combate alemanas



Grupo de co

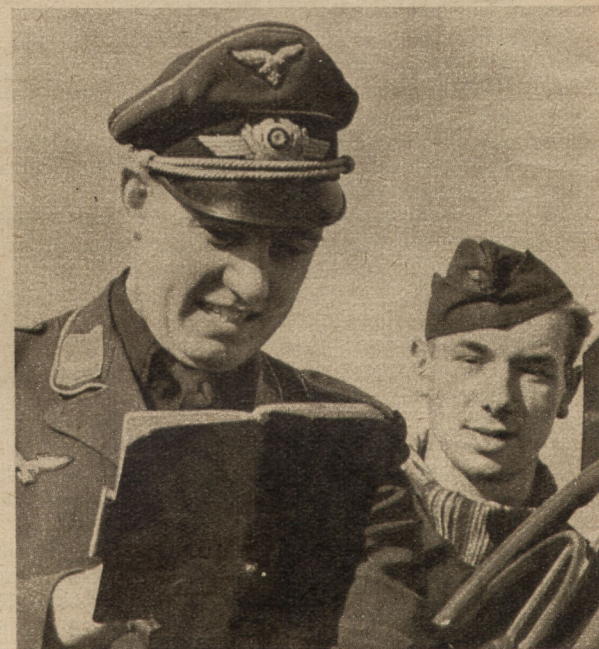
Muchas manos y cerebros obran y piensan en cada una de nuestras formaciones de combate del Arma Aérea, pero sólo una idea y una decisión caracteriza a cada uno de esos hombres: derrotar al enemigo doquiera se enfrenten con él

El comandante de grupo, K. ha regresado de su centésimo vuelo con el aparato gravemente averiado. Este artillero de la guerra mundial ha aprendido a volar a los 42 años. Hoy día ostenta con orgullo las condecoraciones de la Cruz de Primera y Segunda clase, y la dorada de vuelos de frente

Abajo: Se ha presentado el personal de vuelo. Todos estos hombres, en sus numerosas acciones han demostrado un máximo de valor, decisión y técnica de navegación aérea



El I. A. del grupo, o sea el oficial que elabora los planes de las diferentes acciones, es un teniente de 24 años, nacido en Estiria. Este militar ha pertenecido como cazador alpino al ejército federal austriaco. Ahora, hace ya dos años que es aviador de combate y se ha distinguido en 132 vuelos contra el enemigo



El orgullo y la mayor ilusión del O. T. (Oficial Técnico), de 22 años, es poder comunicar que se hallan preparados para despegar el mayor número de aviones de combate posible. Y que además de su trabajo lleno de responsabilidad no desaprovecha ocasión alguna para actuar lo demuestran sus 165 vuelos sobre territorio enemigo



mbate XY

Los aviones de combate Heinkel, He 111, se hallan en el campo de aviación, preparados para el despegue y para asestar nuevos y contundentes golpes al enemigo. Toda la técnica y el trabajo de los hombres del Grupo de Combate XY se aplican a cada aparato. Cada uno de ellos tiene un importante cometido que desempeñar

Informe ilustrado PK Correspondal de guerra Grosse (Atl)

El trabajo de los tres jefes de talleres de la escuadrilla del segundo grupo de la formación no es siempre sencillo. Hasta ahora han preparado y reparado a 3900 aparatos. Y hay que tener en cuenta que el servicio para dejar al avión "listo para el despegue", dura 15 horas y a veces más . . . efectivamente, después de su labor se han bien merecido unas copas



El médico mayor, Dr. M. cuida de la salud de los miembros del grupo. Se trata de un cirujano del Lago de Constanza, viejo aviador deportista que a pesar de no estar obligado presta servicio voluntario



Uno de los primeros mecánicos es el encargado de procurar el perfecto funcionamiento de los motores. Su gran experiencia la ha adquirido en el tren de reparaciones, al que perteneció durante dos años enteros



Como se sabe, volar abre el apetito. Los aviadores de combate pues tienen que comer lo mejor posible. El cocinero de la escuadrilla se cuida de preparar una suculenta comida. Su especialidad es el asado



Capitán Gollob

En agradecida distinción por su heroica proeza



Teniente Conde v. Kageneck

en lucha por el porvenir de nuestro pueblo

el Führer y Jefe Supremo del Ejército concedió las Hojas de Encina de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro al Comandante de un grupo de caza, capitán Gollob, con ocasión de su 80 victoria aérea, como 38º soldado del Ejército alemán y al Teniente de una formación de caza, Conde von Kageneck, con motivo de su 65 triunfo aéreo, como 39º soldado del Ejército alemán

Hojas de Encina de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro

Como consiguieron la Cruz de Caballero

El capitán Linke, Comandante de grupo de una formación de combate, ha conseguido resonantes triunfos como combatiente aislado y como ejemplar jefe de su grupo. Hasta ahora, el triunfo total de su grupo es la destrucción de más de 240 aviones enemigos y de gran número de carros de combate. Como éxitos conseguidos aisladamente figura el hundimiento de un submarino británico, y el aniquilamiento de 30 tanques y camiones soviéticos. — El capitán Freiherr von Beust, Comandante de grupo de una formación de aviones de combate, se hizo merecedor de grandes distinciones por sus numerosas acciones contra campos de aviación ingleses así como por el hundimiento de varios buques mercantes adversarios. En la campaña del Este, su grupo se distinguió también en manera especial. — El Teniente Skorczewski, capitán de escuadrilla de una formación de combate, se ha distinguido por su entusiasta valentía y extraordinarios éxitos. Su escuadrilla hundió en la lucha contra Inglaterra 92.000 toneladas de buques mercantes enemigos y averió gravemente a otras 74.000. En los campos de batalla del Este, sus acciones son una serie ininterrumpida de hazañas personales. — El Teniente Tonne, capitán de escuadrilla de una formación de aviones de combate ligeros ha conducido a su escuadrilla de éxito en éxito gracias a su acertado mando y magnífico y entusiasta ejemplo. Su formación destruyó en el frente Este a la más violenta defensa antiaérea, no menos de 138 aparatos enemigos. — El Brigada Bühligen, piloto de una formación de caza, consiguió en la lucha contra Inglaterra y tras enconados combates abatir a 21 aparatos adversarios y destruir también a un globo cautivo. — El suboficial Melzer, jefe de pieza de un regimiento de artillería antiaérea, se ha adelantado siempre hasta lo más avanzado de las primeras líneas y aniquilado desde cortísima y peligrosa distancia nada menos que 13 carros de combate adversarios.

PK Dibujo Corresponsal de guerra Kutzner, Fotos: Scherl OKW (7)



Capitán Linke



Capitán Freiherr v. Beust



Teniente Skorczewski



Teniente Tonne



Brigada Bühligen



Suboficial Melzer

El eterno Lucha y muerte

Por el Prof

En mayo de 1904, durante la guerra ruso-japonesa, se libró una violenta batalla por la conquista de la ciudad de Nan-Shang, que desempeñaba un papel decisivo para la ocupación de Port Arthur. Durante los primeros ataques los japoneses sufrieron grandes pérdidas. Se dice que, en aquel entonces, se consumió en un solo día la munición de medio año. La lucha de los japoneses parecía tan inútil bajo todos aspectos que el Estado Mayor del Ejército llegó a convencerse de la necesidad de iniciar la retirada y comenzar más tarde nuevas operaciones. El Estado Mayor presentó el plan de retirada al Jefe Ejército, General Oku, quien dijo: "¿Así están las cosas?" Luego calló para decir después al cabo de un rato: "¿Sabéis lo que es el espíritu Samurai?" Como respuesta a este pregunta del General, se llevó a cabo un ataque general con la firme decisión de sacrificar a todo el Ejército por conseguir el objetivo, y la fortaleza Nan-Shang cayó en manos niponas...

El puerto de guerra de Port Arthur era conocido por su fama de fortaleza inexpugnable. Para la conquista de esta base, el Ejército nipón actuó lo mismo por tierra que por mar. Lo importante era cerrar la entrada del puerto para impedir la entrada y salida de la flota rusa. El 20 de febrero de 1904, el Jefe Supremo de la Marina japonesa decidió cerrar el puerto hundiendo a cinco buques de transporte anticuados. Esta acción precisaba hombres dispuestos a jugarse la vida. Para conducir y volar a los diferentes buques se necesitaban de 10 a 16 hombres cada uno. El Jefe Supremo, Almirante Togo, dió la orden de buscar entre la flota a «voluntarios para la muerte».

Se presentaron en seguida 2000 hombres. Pero sólo eran necesarios 67. La primera acción se llevó a cabo el 24 de febrero y la segunda el 27 de marzo. Durante esta última pereció el capitán Hirose, que ya había realizado con éxito la primera. Su buque "Fukni Maru" entró a las dos de la madrugada en el puerto enemigo. Cuando los adversarios se dieron cuenta de que se acercaba y cuando la embarcación se hallaba sólo a dos millas de distancia abrieron violento fuego desde las fortalezas. El "Fukni Maru", bajo una lluvia de granadas adversarias, se dirigió hacia el medio de la entrada y echó anclas. El capitán Hirose dió la orden al oficial de cubierta Sugino, de que fuera al departamento de máquinas y llevara a cabo la voladura. Cuando la tripulación preparaba el bote de salvamento y esperaba el regreso de Sugino, un torpedo alcanzó la banda del buque y el "Fukni Maru" comenzó a hundirse. El capitán Hirose saltó todavía sobre cubierta del buque y fué en busca del oficial. Cuando el agua había alcanzado ya la cubierta superior, el capitán Hirose abandonó la búsqueda y subió de nuevo al bote. Entre un haz de luces de los reflectores enemigos y bajo el ruido de los cañones de la ciudad condujo al bote a través de las altas olas. Bajo la lluvia de granadas cayó primero el segundo maquinista Kocke; luego se dieron cuenta los demás de que el capitán Hirose no se hallaba ya en su puesto de mando. Se encontró sólo al cuerpo deshecho y a restos del uniforme del capitán. De repente apareció en las proximidades un crucero enemigo. La tripulación estaba ya decidida a defenderse del buque de guerra, aunque no fuera más que con sus fusiles. Sin embargo, el buque pasó de largo. El bote fué recogido finalmente durante la mañana por un barco de guerra japonés. El capitán Hirose es considerado como una divinidad de guerra y como ejemplo del espíritu militar nipón. Había escrito una poesía a su hermano cuya traducción en prosa es la siguiente: "Con el corazón limpio sirvo yo a mi patria. Jamás retrocedo de miedo ante la muerte. Y si, con mi buque, tuviera que hundirse también mi cuerpo en las aguas de Port Arthur, entonces habré nacido de nuevo siete veces para servir a mi patria. Mi decisión es morir y convencido del éxito subo por segunda vez tranquilo y sonriente a bordo del buque."

Estas palabras expresan el espíritu del caballero japonés que va al combate con la decisión de morir. Con la expresión de: "Habré nacido de nuevo siete veces para servir a la patria", el capitán Hirose manifestó el íntimo convencimiento de cada soldado japonés de que jamás descansaría en la gloria si tuviera que morir de muerte natural mientras no estén vencidos definitivamente los enemigos del Japón y del Emperador. Sobre este desprecio a la muerte se cimenta precisamente toda la fuerza del Ejército nipón. No se ha formado de la noche a la mañana, ni tampoco hasta que ha surgido el ejército moderno, sino que vive en la tradición del espíritu de combate japonés, que caracteriza el carácter del pueblo. Esto no se refiere sólo al soldado que, según el punto de vista nipón, es completamente natural que vaya al combate con la decisión de morir. Durante la guerra ruso-japonesa sucedió a veces que una madre viuda mandaba a la guerra a su único hijo y ponía después fin a su vida para evitar que su hijo, por su causa, hiciera los posibles por conservar la suya. El "desprecio a la muerte" japonés no es un "desprecio a la vida", como se podría creer equivocadamente. Tampoco es ninguna irreflexión aventurera o atrevida de aquel que no toma en serio la vida sino que, visto exteriormente, no es otra cosa que una cuestión técnica y, desde un punto de vista interno, una cuestión ética.

Técnicamente, esta decisión de morir hace que se emplee el arma hasta el último extremo, y hasta incluso que llegue a formarse el "arma viviente", puesto que el hombre regala su vida al arma y consigue de esta forma prolongar la eficacia de la misma. Esta relación existente entre el arma y el guerrero no ha surgido en el Japón sólo después de la moderna construcción de las armas sino que su origen se remonta a las antiguas luchas de caballeros japoneses. Cuando se enfrentaban dos caballeros armados de sendas espadas era la regla del arte de la esgrima el que cada uno de ellos se mantuviera en posición tranquila detrás de la espada extendida, que

espíritu Samurai

de los guerreros japoneses

Dr. Junyu Kitayama



Un profesor de esgrima japonés con sus discípulos, ejercitándose en el manejo del arma. También en este deporte, que practican todas las clases sociales del Japón, vive la antigua tradición del Samurai

Foto Mauritius (a. Henle), Colección Handke

desapareciera detrás de ella. Esto significaba la posición más hábil y mejor que puede adoptarse en la lucha a espada. En esos momentos, el enemigo no ve ante sí a otra cosa que la espada del otro. Se dice: "El hombre y la espada son una misma cosa." Para un caballero, la espada significaba el símbolo de su espíritu. Con la espada no sólo no se podía jugar, sino que ni siquiera se la podía dejar caer al suelo. El caballero llevaba siempre la espada junto a sí; cuando se echaba en la cama, colocaba la espada debajo de su almohada. Y lo que significaba entonces la espada, significa también hoy día el fusil o cualquiera de las armas de los soldados de hoy día. Para el ejército japonés el fusil es el regalo del Tenno. Cada individuo lleva y usa el arma por encargo del Emperador. Para el uso de la espada se decía: "La mejor táctica de combate es derrotar al enemigo con la firme decisión de morir también en el mismo instante. Deja que el enemigo corte la piel de tu cuerpo y en ese momento córtale también su carne. Deja que el adversario te corte tu carne y entonces le cortas a él sus huesos." Esta era la condición espiritual para la realización técnica de la lucha entre caballeros japoneses.

Gracias a semejante mentalidad sobre la muerte entre guerreros, el arte de la esgrima nipón ha desarrollado una técnica de combate que raya en lo inconcebible. El tiempo ha pasado de la Edad Media a la Moderna y el arma ha cambiado de manos. Pero el espíritu con que se maneja ha continuado siendo el mismo.

En el valor japonés ante la muerte se manifiesta el más sublime ideal del caballero, del soldado y del pueblo de aquel país. "Defiende tu fidelidad y honor con la muerte. No termines el combate iniciado hasta que hayas muerto." La fidelidad del caballero fué en sus tiempos la cualidad principal de los señores feudales. "Un verdadero caballero no sirve durante su vida a dos señores." Hoy día, la fidelidad del pueblo

Aviadores japoneses antes del despegue para el vuelo contra el enemigo. En los modernos uniformes militares y trajes de piloto late el corazón de hombres fieles a los ideales del Samurai que continúan siendo los mismos que hace siglos



Samurai, un "hombre con dos espadas", al servicio del Mikado. Era privilegio del Samurai poder llevar dos espadas. Según dibujo del año 1867

japonés es para el Tenno. Por este motivo precisamente cuando cae un soldado nipón en el campo de batalla exclama: "Tenno, Heika Bansai" (Viva su Majestad el Tenno). No salen otras palabras de la boca de un soldado moribundo. "El pueblo está formado por hijos del Tenno", dice la definición de las relaciones existentes entre el Tenno y el pueblo. Antiguamente, los caballeros morían por sus señores. Cuando el señor, bajo la presión del enemigo, evitaba el someterse por medio del Harakiri — honroso suicidio — moría frecuentemente con él, de la misma forma, un grupo de centenares de caballeros. La fidelidad al señor y a los camaradas significaba al mismo tiempo la conservación del honor. El sentimiento del honor japonés no es sólo personal ni se determina únicamente por los hechos o triunfos de cada uno sino que tiene

una más alta significación. Afecta directamente al prestigio de toda la familia. Cuando un soldado muere en la guerra, crece el honor de su familia. Cada familia nipona es una verdadera cadena de antepasados cuyos nombres continúan viviendo simbólicamente. El prestigio de la familia está velado por la secreta orden de los antepasados, orden que equivale a una constante advertencia moral. La no observación o violación del honor familiar es el peor crimen que se puede cometer contra los antepasados. Por estos últimos las familias japonesas están unidas entre sí desde hace más de 2000 años, y frente a todas ellas se halla la familia del Tenno. Por ello el honor del país y del pueblo japonés es al mismo tiempo el honor de las diferentes familias y de sus miembros. Y en esta íntima unión entre la familia del Tenno y la de las diferentes familias entre sí, vive el pueblo japonés. Esta es la explicación del por qué la fidelidad del pueblo nipón al Tenno es incommensurable, y que cada japonés sacrifica con gusto su vida por el Tenno. El pueblo nipón posee una unidad y fuerza sin par en cuanto se trata de defender al país y a su honor. Se puede obligar al pueblo japonés a la decisión más extrema siempre que no se respete su honor, por cuya defensa está dispuesto a morir cada individuo. El General Saigo dijo en cierta ocasión: "Es difícil entenderse con aquella persona que no atribuye valor ninguno a la vida, al dinero, al nombre o a la categoría. Pero nadie más que él está en situación de crear la mayor obra del Estado pese a todos los obstáculos y contrariedades." Esto se refiere al mismo pueblo japonés. Ni la presión económica ni estratagemas políticas ni supremacía material de parte del enemigo pueden impedir al pueblo japonés de alcanzar el objetivo propuesto, porque no abandona la lucha hasta que ha muerto." Saigo afirmó también: "Un hombre prefiere dejarse romper en pedazos como una piedra preciosa que continuar viviendo tranquilamente como un ladrillo." Fidelidad al Tenno y la firme decisión de luchar hasta la muerte han sido siempre las principales características del Samurai, y hasta hoy día han continuado siendo las potencias espirituales del Japón... ellas son la clave de su actitud con respecto a sus aliados y de las acciones del Ejército japonés que observamos actualmente con admiración.



El Japón continúa asestando golpes!



El fin del "Prince of Wales"

Pocas horas después del estallido de la guerra en Asia Oriental, provocada por las potencias plutócratas, Norteamérica y la Gran Bretaña han tenido que comprender la dureza y rapidez con que el Japón sabe defenderse. La batalla de Hawai, en la que los americanos perdieron el grueso de su flota de acorazados del Pacífico, el hundimiento de los dos buques de línea "Prince of Wales" (nuestro dibujo representa el momento en que fueron echados a pique) y "Repulse" conseguido por aviones japoneses, los victoriosos desembarcos en las Filipinas y en la Península de Malaca, los ataques aéreos a Singapur, el "Gibraltar del Este" (Dibujo de la derecha, abajo), la ocupación de las bastiones insulares de Guam y Wake en el Océano Pacífico, la toma de Hongkong y no en último término los numerosos combates aéreos en el nuevo frente del Asia Oriental, han hecho que la bandera del Imperio del Sol Naciente ondeara victoriosa sobre la bandera estrellada y la de la Gran Bretaña, como señal de la pugna decisiva entre dos mundos, que es como ha calificado el Führer a la guerra actual

Dibujo H. v. Medvey

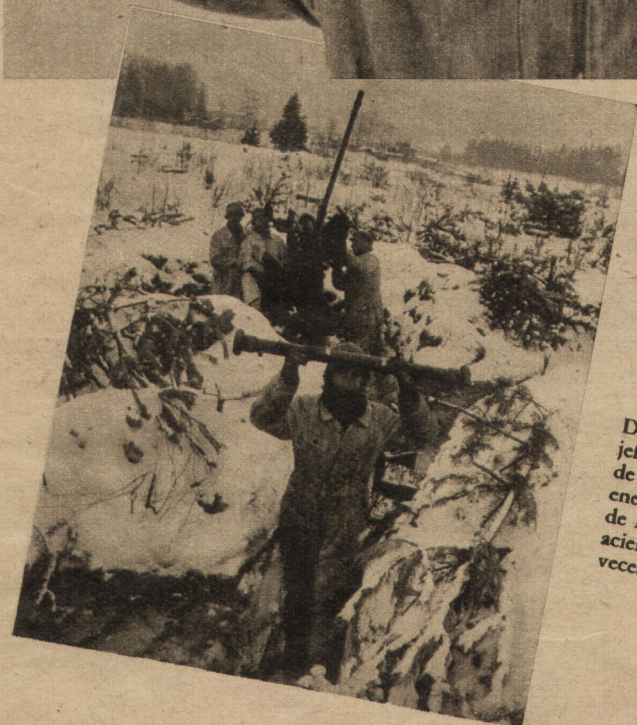


Artillería antiaérea ante Leningrado

Después de la terminación de las operaciones defensivas en el Este, motivada por el invierno, la artillería antiaérea alemana continúa estando en guardia en todos los sectores del inmenso frente. Los cañoneros de esta arma, se han buscado también ante Leningrado los puestos más favorables para el mejor cumplimiento de su cometido. Desde ellos se puede localizar y tomar inmediatamente bajo fuego a todo avión adversario que se acerque



Izquierda: "¡Objetivo localizado!" El encargado del cálculo está en guardia. Desde lejos sigue ya al avión enemigo que se va acercando, mide la distancia y da los resultados



Izquierda: ¡Preparados para hacer fuego! Apenas el aparato enemigo ha entrado dentro del radio de acción del cañón de 2 centímetros, se lanzan ya las primeras granadas. Sólo unos segundos y el cañón ligero tendrá que cargarse de nuevo

Fotos P.K.
Corresponsal de guerra Fred (Sch)

Derecha: "¡Fuego!" exclama el jefe de pieza en medio del ruido de la lucha y de los motores enemigos. Él es el responsable de la actuación de la pieza, y su acierto y firmeza son muchas veces decisivos para el éxito de la defensa



El puesto de observación e indicador de dirección. Con este instrumento, provisto de aparatos ópticos inmejorables, se reconoce a tiempo al enemigo y se le sigue durante la lucha. Ahora, el que lo utiliza ve como el enemigo — alcanzado sin duda alguna — da media vuelta y abandona el campo

La lucha de la artillería antiaérea ligera en la defensa antiaérea, no es otra que una lucha implacablemente dura, y de duración limitada. Con las huellas de la lucha estampadas aún en sus semblantes, K 1 y K 4, los cañoneros de la pieza, continúan siguiendo al derrotado enemigo





Durante su visita al campo de aviación en el Oeste, el Mariscal del Reich hace que el mismo Coronel Galland le enseñe su aparato de caza del tipo Me 109, con el cual el victorioso aviador de caza ha conseguido ya en el frente del canal abatir a 95 adversarios en lucha aérea

PK-Fotos. Corresponsal de guerra Böcker



Los aviadores de caza que se lo han merecido son distinguidos personalmente por el Mariscal del Reich con la Cruz de hierro de primera clase. Izquierda, en la foto el Coronel Galland. — Derecha: El Mariscal del Reich hace que el Coronel Galland le haga una detallada descripción sobre las últimas acciones

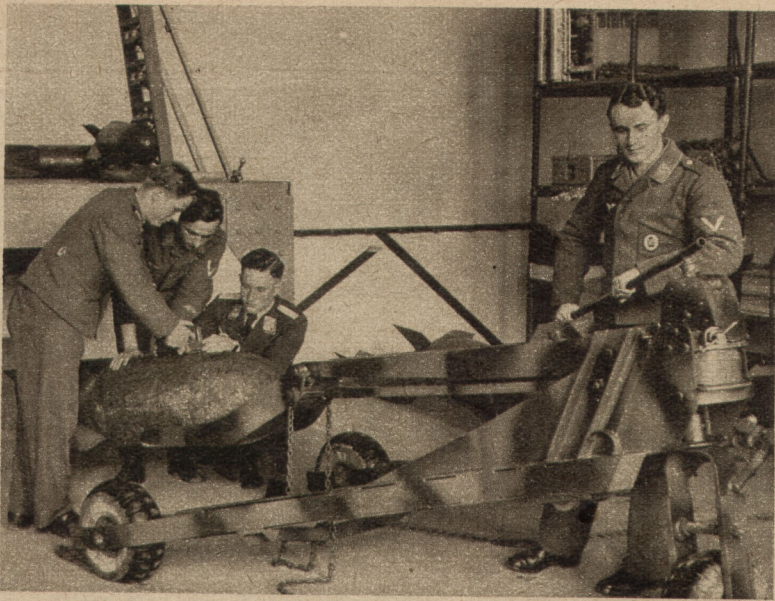


El gran día para la formación. El Mariscal del Reich, acompañado del Comodoro de Formación, Coronel Galland, pasa revista a las tripulaciones formadas

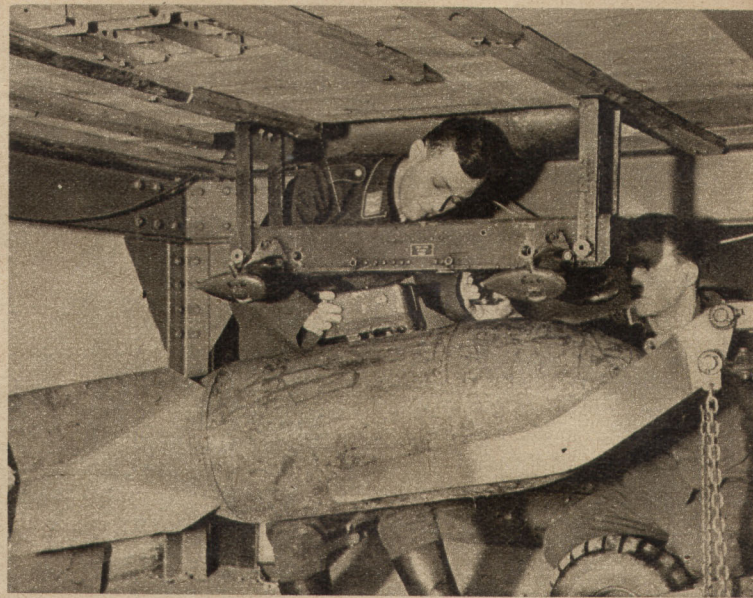
El Mariscal del Reich con el Coronel Galland

En un campo de aviación del Oeste





Izquierda: Otra fase de instrucción. Una bomba de 250 kilos se acerca al "avión" por medio del elevador especial



... y aquí la colocan dos participantes en el curso. El exacto conocimiento de las bombas y su manejo pertenecen también a la férrea instrucción del bombardero



El objetivo local

De qué forma se instruyen el observador y los bombarderos

Informe especial para ADLER
Por el Dr. H. Franz



En una sala especial los futuros aviadores de combate aprenden el manejo del aparato de marcación. Este instrumento es de vital importancia para todo avión

Un modelo de la trayectoria de las bombas explica el proceso del bombardeo, incluyendo las desviaciones producidas por el contraviento, el viento de lado y el de popa. Las dos curvas representan la trayectoria de las bombas cuando no hay viento y cuando el viento viene de frente

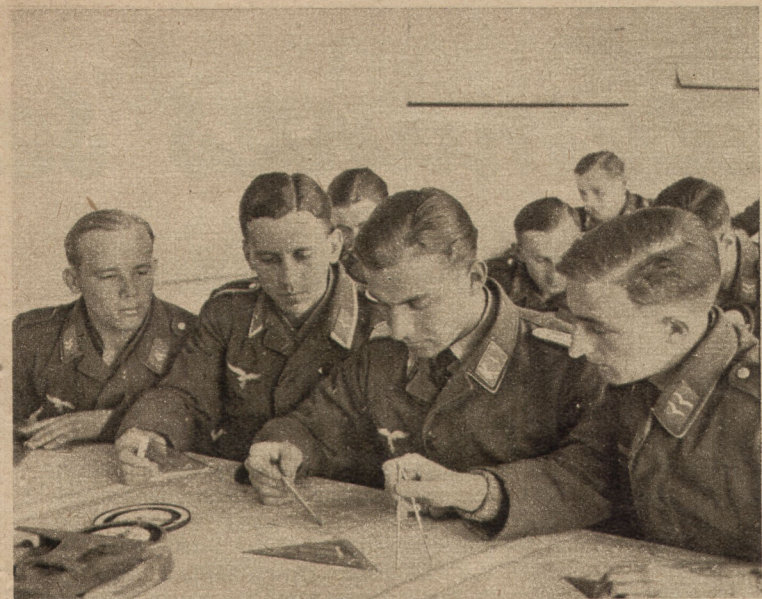


Foto izquierda: El bombardero es también, al mismo tiempo, observador. Por ello la navegación es una de las principales asignaturas del curso. Pero como los demás miembros de la tripulación tienen que dominar esta materia toman también parte en la instrucción

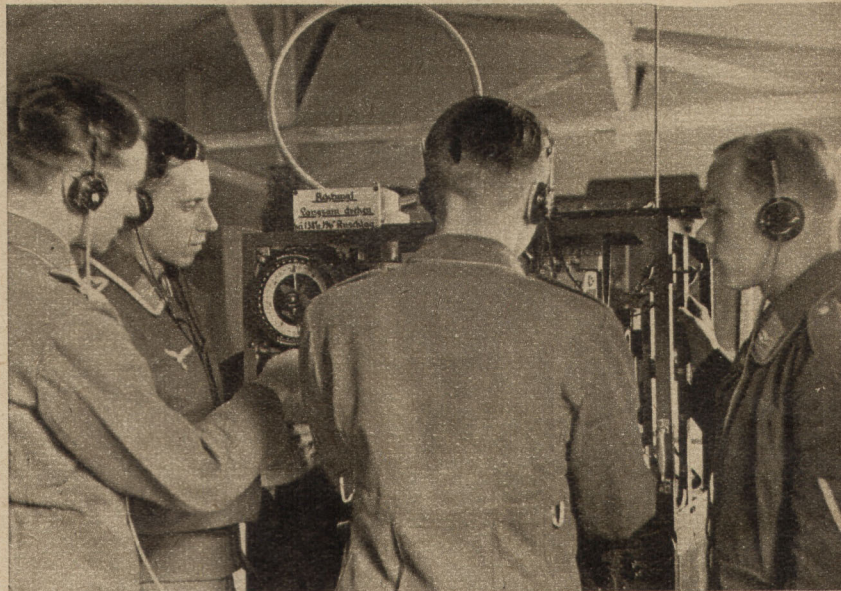
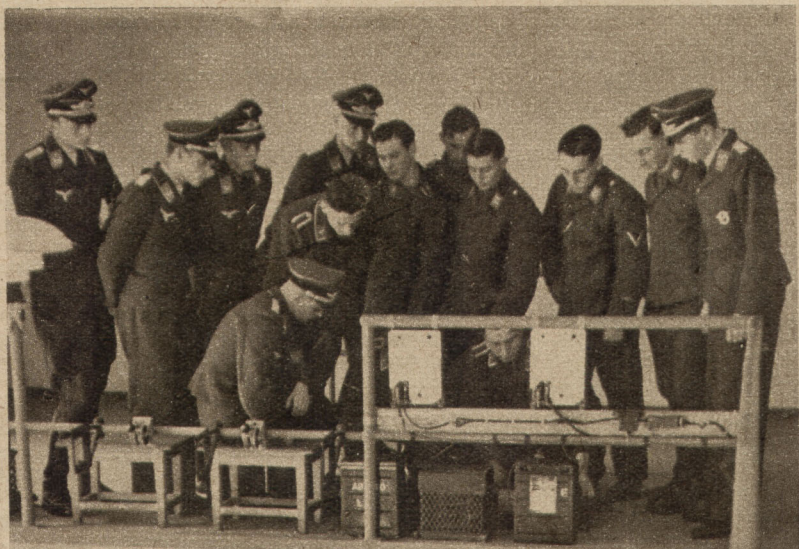


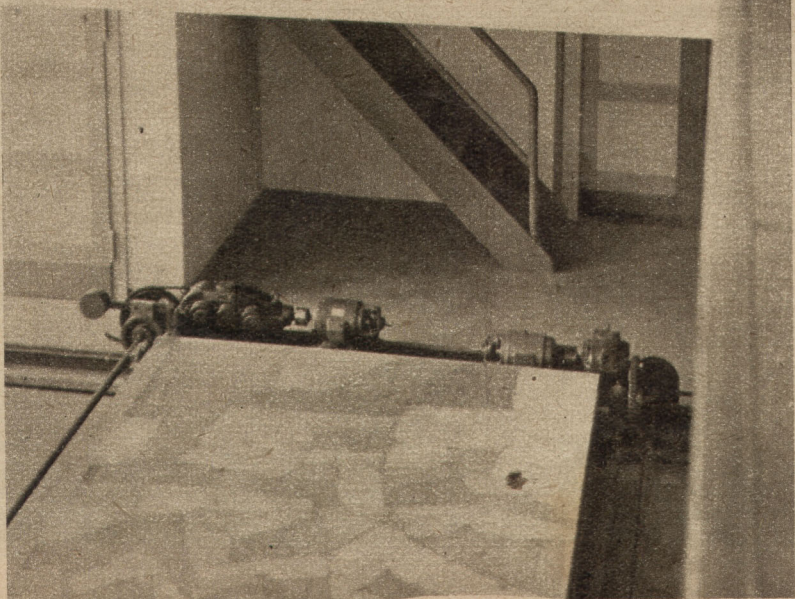
Foto derecha: La instrucción de tripulaciones enteras no tiene sólo lugar en la asignatura de navegación sino también en la de telegrafía. Cada miembro de la misma tiene que saber restablecer la comunicación telegráfica siempre que lo requieran las circunstancias

lizado exactamente dentro del punto de mira

En un avión de combate, el observador, que es al mismo tiempo bombardero, tiene que cumplir una misión llena de gran responsabilidad. Tiene que cuidarse no sólo de la navegación del aparato sino también del lanzamiento de los proyectiles por cuyo motivo se halla en sus manos la principal fuerza combativa del avión. Además, durante los ataques rasantes tiene que atender a la ametralladora de la cabina. Una vez enumeradas todas estas tareas se explica fácilmente la necesidad de que esta clase de personal adquiera amplia instrucción. Exacto conocimiento de la forma de bombardear, de navegar y de táctica de combate — para citar sólo una parte de las asignaturas — es tan necesario como el adecuado manejo de las armas. La instrucción se termina con numerosos vuelos de ejercicios por medio de los cuales se practica el discípulo en el bombardeo y en la utilización de la ametralladora



Antes de que el bombardero tenga ocasión de adquirir seguridad práctica en el bombardeo mediante una serie de vuelos de ejercicio — la foto superior enseña al discípulo junto a los instrumentos de bombardeo durante el vuelo — se ejercita en la llamada alfombra de bombardeo. El "avión" permanece inmóvil, mientras que debajo del instrumento de bombardeo pasa un paisaje pintado sobre una alfombra sin fin. Con ello casi se consigue completamente dar la impresión de que está volando, tanto más, por cuanto desviando la alfombra hacia un lado se pueden realizar cambios de dirección



Aviadores alemanes se

Una visita al departamento para
terapéutica por medio de ejercicios

Por el médico militar Dr. Lauschner

En la sección de heridos de un campo de aviación de la capital del Reich suena el timbre del teléfono. El telegrafista del aeródromo dice: "Hace diez minutos que estoy en contacto con el avión de sanidad Ju D J + Y B. El aparato lleva a bordo a 12 heridos de la cabeza, tumbados en camilla y a otros 4 sentados. El aterrizaje se realizará dentro de unos 20 minutos." En seguida después el médico militar da las disposiciones oportunas: se encargan las ambulancias, se avisa al hospital de aviación y se toman una serie de medidas necesarias en estos casos. 20 minutos más tarde el Ju aparece sobre el campo con su vallosa carga, hace una ligera evolución, aterriza con precaución — con muchísima precaución — y se va deslizando después por el suelo. Las ambulancias se acercan, se hace el transbordo de los camaradas quienes, corto tiempo más tarde, se hallan instalados en limpias camas situadas en los acogedores cuartos de enfermos de la sección de heridos de la cabeza del hospital de aviación de la capital del Reich.

Unos días más tarde los visitamos y, con tal ocasión, hacemos también una detenida visita en el departamento para terapéutica por medio de ejercicios y adquirimos así una idea de las magníficas y espléndidas instalaciones del mismo y sobre los modernos y eficaces métodos de cura gracias a los cuales se restablecen por completo los heridos. Entre amplias superficies de verde césped, y rodeado de artísticos parterres y pinares se halla en el campo de Deportes del Reich el edificio de la sección de terapéutica por medio de ejercicios, puesto a disposición de los enfermos por el Gobierno alemán. Allí se encuentran los paracaidistas heridos en la cabeza, en la columna vertebral o en los nervios, que actuaron en Noruega, Holanda y Creta, junto a los aviadores alcanzados por la metralla enemiga al luchar contra Inglaterra, artilleros de la "flak" y camaradas del Ejército y de las armas **ff**, todos ellos transportados por vía aérea para sufrir

En el Reichssportfeld, célebre por los Juegos Olímpicos de 1936, se ha instalado la sección de terapéutica por medio de ejercicios, correspondiente al hospital de Aviación. A los múltiples ejercicios deportivos que aquí se practican al servicio de la salud, pertenece también la natación, puesto que al nadar se fortalece el organismo, se estimula la respiración y se intensifica la irrigación sanguínea de la piel. En el agua se compensan más fácilmente las perturbaciones de equilibrio, se mueven mejor los miembros amenazados de entumecimiento y se protegen además los músculos de las piernas. Hasta el más tímido se acostumbra rápidamente al agua y, de un salto, se zambulle en el líquido elemento




Foto a la izquierda: Un grupo de convalecientes se dirige con sus útiles de ejercicio a practicar una hora de deporte

Fotos
C. v. Gerlach

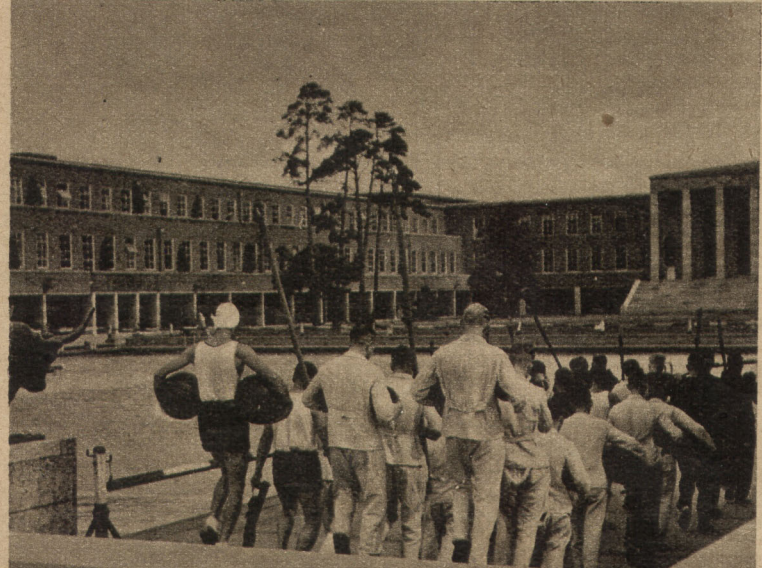
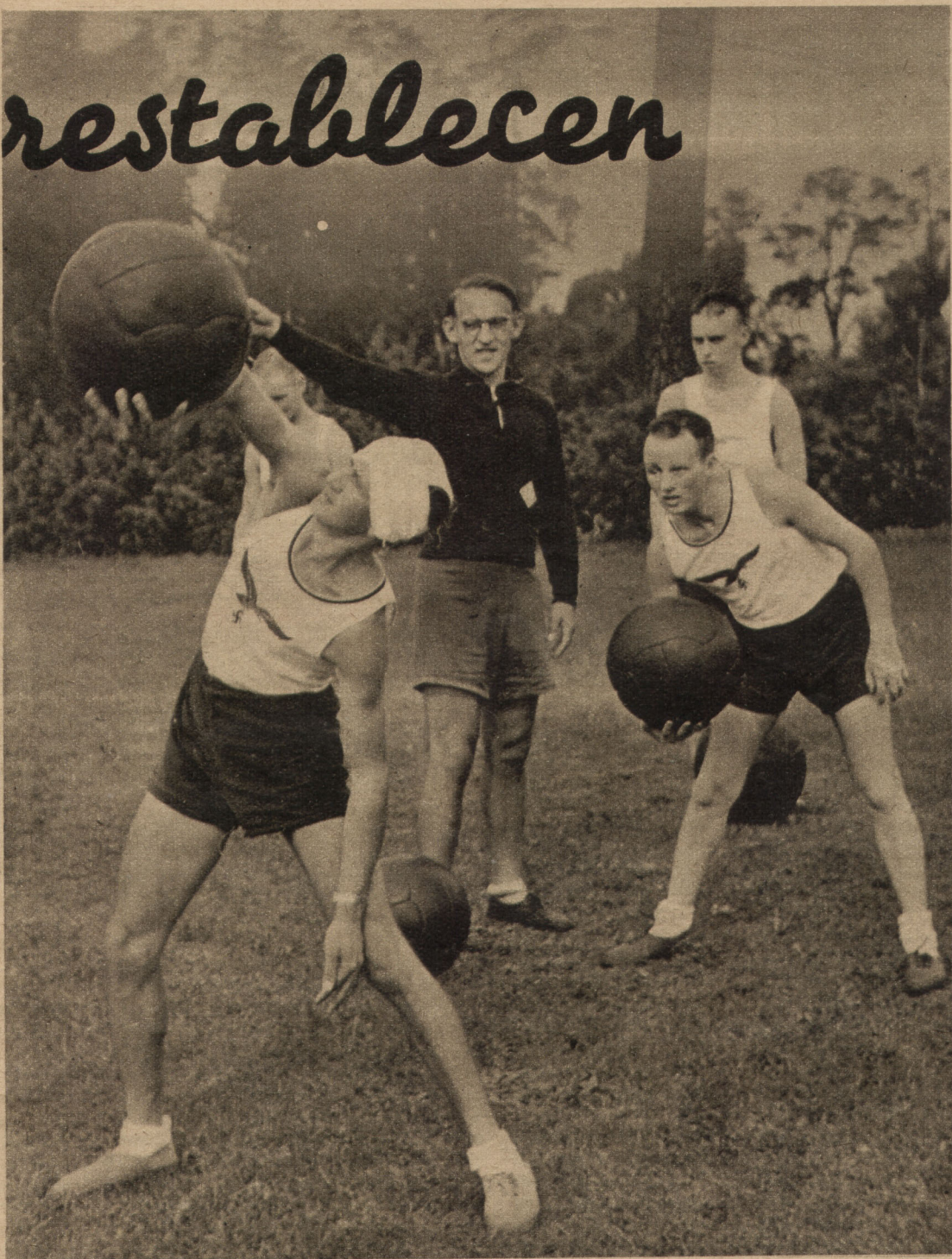


Foto a la derecha: Los heridos pasan las horas de sol en el balcón, leyendo libros, jugando y conversando o descansan en cómodas camillas y pasean la mirada por el bello parque al aire libre

restablecen



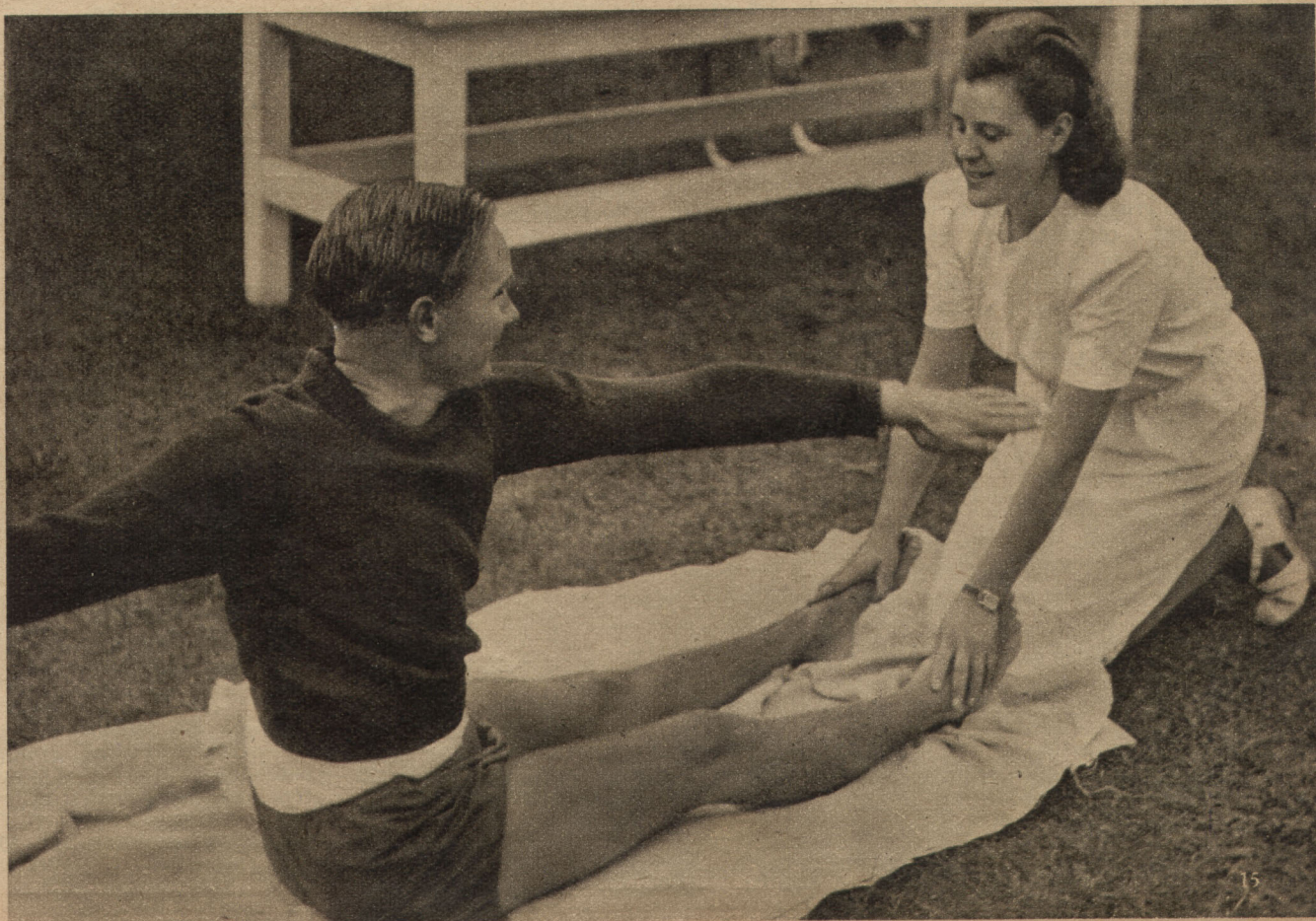
Cuando han transcurrido las horas de deporte y ejercicio, cada uno se dedica a su ocupación favorita. Este herido intenta tocar la cítara, al principio con dedos torpes. Un camarada y la enfermera contemplan interesados sus comienzos

Foto a la izquierda: La gimnasia con el balón medicinal sirve para recobrar fuerzas y agilidad. El oficial de Sanidad, formado deportivamente, muestra a cada uno de los heridos cómo se compensan y vencen los entumecimientos y perturbaciones de equilibrio

Abajo: En el tratamiento individual gimnástico practica la gimnasta con los soldados heridos. El ejercicio que muestra la foto sirve para fortalecer los músculos del tronco, que se habían debilitado completamente a causa del largo tiempo de cama impuesto por una herida de pierna

el tratamiento especial de cura. El oficial de sanidad que dirige esta sección nos explica poco después el desarrollo de este tratamiento. Las heridas de la cabeza, de la columna vertebral y de los nervios, suelen ir acompañadas de paralizaciones que antiguamente se consideraban como la base final de las mismas. La consecuencia de ello era el coche de inválidos que tenían que arrastrar durante toda la vida las enfermeras o los familiares de los camaradas. Hoy día, el médico no se muestra satisfecho con la simple cura de estas graves heridas. Una vez ha desaparecido el peligro de vida y se ha curado hasta cierto punto la herida, sigue el traslado a departamento especial de neurología quirúrgica. Allí, los más experimentados doctores en cirugía, realizan operaciones posteriores: extraen trozos de metralla y proyectiles que provocan la paralización de los nervios por presión, o unen de nuevo, con enorme maestría, trozos de nervio rotos, y cambian de lugar grupos de músculos sanos, de forma que sirven de sustituto de otros músculos paralizados por la herida. En una palabra se intenta por todos los medios reproducir lo mejor posible aquel estado anatómico que existía antes de la herida. Sin embargo — nos dice el médico militar — ello no es todo ni mucho menos, puesto que falta todavía lo más importante: es

Continuará en la página 26



"La alamburada volante".



Ha pasado a la Historia

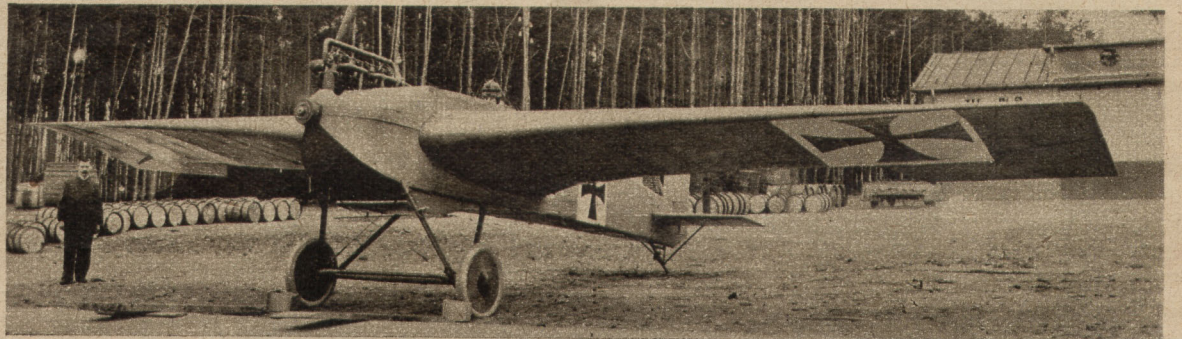
Cómo surgió el ala cantilever enteramente metálica

Por el Dr. Herbert Müllenbach

“¡Hombre! ¿Está usted cansado de la vida, o qué le pasa para querer volar con un avión sin arriostamiento?” Esta pregunta fué dirigida la mañana del 12 de septiembre de 1915 en el aeródromo de Döberitz cerca de Berlín al entonces alférez Mallinckrodt cuando se disponía a probar el primer monoplano de hierro del profesor Junkers. El avión, al que no menos se referían estas palabras que al piloto, poseía como todos aviones de entonces fuselaje, planos, motor, tren de aterrizaje y empenaje, es decir, era un aparato normal y, sin embargo, contrastaba tanto con ellos que se le calificaba de “anormal”. Nadie quería volar con él y sólo el alférez Mallinckrodt se había declarado dispuesto a efectuarlo. ¿Pero qué es lo que había contra este avión que ofrecía un aspecto bastante agradable?

Pues bien, frente a sus muchos colegas de otro origen presentaba una enorme diferencia que excitó los ánimos, no sólo aquella mañana, sino también antes y todavía mucho tiempo más tarde: en lugar de planos delgados, unidos por muchas torres y cables tensadores, como poseían los “colegas”, tenía planos gruesos que salían con pesadas piezas de inserción a los lados del fuselaje y convergían lentamente hacia los extremos. Planos gruesos; esto representaba una franca locura, era pasar completamente por encima todas las experiencias sobre la resistencia del aire. Pero lo más absurdo de este “cachivache” era que los planos no tenían arriostamiento alguno, el cual conforme a la experiencia constituía el alfa y omega de toda la solidez y seguridad del avión. A la primera ráfaga de

El ejemplo típico de una “alamburada volante”. Las torres y cables tensadores, a menudo de varias docenas de metros de longitud, debían mantener a las alas en su posición, pero ofrecían una enorme resistencia al aire. — Foto inferior: Y hé aquí el Junkers 1, el primer avión con ala cantilever, enteramente metálica



viento se doblarían lateralmente como si fueran de trapo. Además todo el avión era de hierro — un escarnio de todas las leyes de la construcción ligera. Un vuelo con este “asno de hojalata” sería por tanto no sólo puro disparate, sino un verdadero suicidio. ¿Qué es lo que entiende también en definitiva de la construcción de aviones un profesor de Dessau, lejos de la realidad, que bien puede construir termosifones, pero que no es aviador?

No, los prácticos que desde hace años trabajaban con aviones, tenían que saberlo mejor. Un avión que quisiera vencer la gravedad terrestre, tenía que ser ligero y debía ofrecer la menor resistencia posible, lo que sólo se podía lograr mediante un desarrollo lo más llano posible de los planos. Sólo así, con escaso perfil, podían tener el efecto más favorable. Y estos planos debían ser suficientemente firmes y consistentes. Tantos veces se había experimentado cuán fácilmente un ala podía doblarse y “desmontarse” con una fuerte corriente de aire. Pero la solidez y consistencia suficientes podían lograrse sólo si se tensaban los planos con ayuda de torres y cables especiales. No, un avión que quisiera ofrecerse con planos sin tensar a las poderosas fuerzas aerodinámicas, esto era una broma, y un piloto que se prestara a ella, había sido dejado de la mano de Dios...

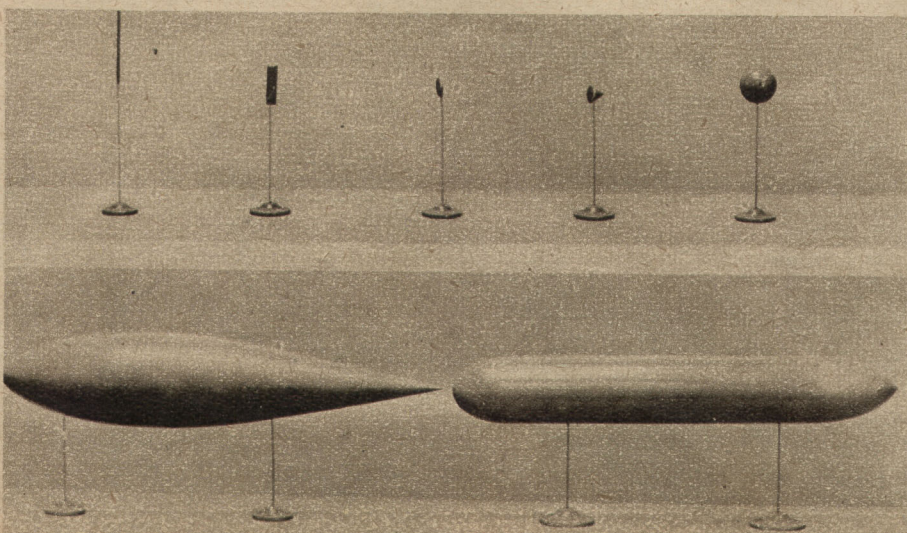
El vuelo se efectuó. Tanto piloto como avión lo sobrevivieron. El avión sin arriostamiento mostró incluso buenas cualidades de vuelo y con ello hubiera debido convencer realmente a los dudosos de su razón de ser. Pero puesto que prejuicios y aversiones no pueden hacerse desaparecer de hoy a mañana, este nuevo sistema de construcción tuvo que sostener varios años de encarnizada lucha antes de poder imponerse. Los aviones comerciales y de combate de todos los países hace tiempo que poseen el ala “cantilever”

de Junkers. — ¿Pero cómo se le ocurrió entonces a Junkers desarrollar este nuevo sistema de construcción, que se apartaba de lo habitual y que resultaba tan absurdo para su época? Sus críticos tenían razón en una cosa: no era aviador, es decir, no era un especialista para los pareceres de entonces, era un hombre de la teoría, un científico e investigador. Por cierto, con lógica práctica y vista para las futuras necesidades y el desarrollo de mañana. Era uno de los primeros ingenieros que había considerado de la parte científica el problema del vuelo y había llegado al revolucionario reconocimiento de que no depende tanto de reducir en lo posible el peso del avión — aun cuando es también importante —, sino que es mucho más necesario cuidar de una proporción lo mejor posible entre las fuerzas de sustentación que actúan sobre el avión y las correspondientes fuerzas de resistencia.

Este lapidario reconocimiento significaba ni más ni menos que el ala debía poseer absolutamente cierto peso, si sólo la sustentación por ella producida superaba en lo posible proporcionalmente la resistencia provocada por ella al mismo tiempo y por tanto era de por sí lo más grande posible. El peso del avión no aumenta directamente por el motor, sino por la sustentación producida en los planos, a cuyo efecto la hélice propulsada por el motor tiene que vencer la resistencia del avión. A Junkers le sirvió de norma la fracción “Sustentación : Resistencia”, en la que siendo de tamaño suficiente, un peso por grande que fuera podía ser sostenido sin dificultades por el ala.

Para configurar lo más favorablemente posible esta proporción de sustentación a resistencia en el sentido mencionado, tenía Junkers que reducir a un mínimo la resistencia. En este respecto tuvo una idea genial que consignó en una patente del 1^{er} de febrero de 1910: quería eliminar por completo todas las piezas del avión productoras de resistencia o, en tanto son indispensables, transformarlas de modo que su resistencia se disminuyese a una pequeña fracción de la hasta entonces existente y que contribuyeran a la sustentación, o — y en esto consiste lo genial de su idea —, alojar estas piezas dentro del ala. Puesto que las delgadas alas revestidas de tela hasta entonces existentes no entraban en cuenta naturalmente para semejante sistema de construcción, tuvieron que hacerse “gruesas”.

Al mismo tiempo surgió una pregunta muy fácil de explicar: Un ala con grueso perfil perpendicular a



Cuerpos de distinto tamaño, pero de la misma resistencia de aire, con los que el profesor Junkers efectuó sus ensayos fundamentales

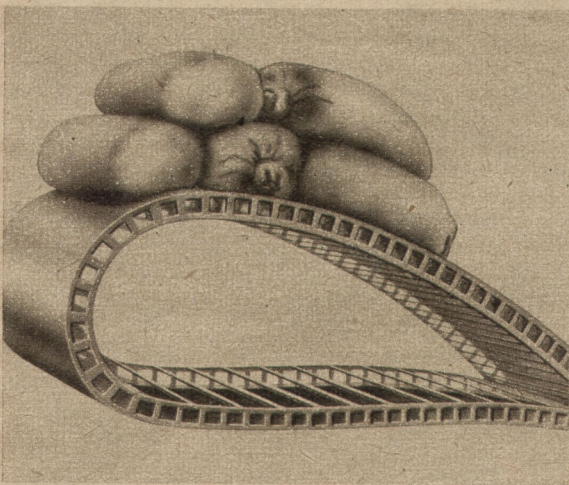
Gloria y Victoria

viene de la página 3

la dirección de movimiento, ¿no producirá por sí misma más resistencia de la que se ahorra eliminando los restantes cuerpos de resistencia y desbaratará así todos los proyectos? Es significativo para la fuerza de los prejuicios de quella época que nadie se hubiera ocupado hasta entonces de esta pregunta. Antes bien, se admitía que la resistencia de un ala dependía sólo del perfil perpendicular a la dirección de movimiento y se intentó mantener éste lo más pequeño posible sin examinar a fondo si un ala gruesa resultaba demasiado desfavorable en la proporción de sustentación a resistencia y por cuánto. Es cierto que había mediciones de cuerpos geométricos como esferas, cilindros, discos y dirigibles, de las que se podía deducir que la diferencia es muy distinta con el mismo perfil.

El profesor Junkers volvió la hoja y de acuerdo con estas medidas se hizo construir cuerpos de la misma resistencia, pero de distinto tamaño. La diferencia de tamaño de estos cuerpos llamó tanto la atención que al primer golpe de vista se tuvo que sacar la consecuencia de que no el tamaño del perfil sino toda la forma era decisiva. Estos hechos le autorizaban a la esperanza de que también el ala gruesa era realizable sin demasiado aumento de la resistencia. Se construyó, por tanto, un propio canal de aire, en el que expuso modelos de alas y otras piezas de avión a una corriente de aire producida por fuelles, midiendo la sustentación y resistencia. Se hizo evidente que la superficie del perfil perpendicular a la dirección de vuelo puede ser tranquilamente grande, si la corriente de aire soplada puede volver a cerrarse detrás de la misma sin ser remolinada considerablemente. Así, pues, el ala gruesa era posible si se convergía en perfecta armonía.

Junkers había avanzado con este descubrimiento un paso importante. Después que su ala podía poseer con toda confianza un gran grosor, pudo construir tan consistente y firmemente las paredes del cuerpo hueco resultante sin demasiado gasto de peso, que sobrase y pudiese desaparecer un revestimiento de cables. Mientras en el ala forrada de tela el revestimiento servía únicamente para la forma exterior del ala — es decir, no poseía ninguna función de sostén —, convirtió Junkers el revestimiento del ala, por lo demás necesario, en órgano de admisión para las fuerzas aerodinámicas que actúan sobre el ala. Dió aún otro paso adelante y se dijo: Si se hace más grueso el re-



En el ala "gruesa" cantilever del profesor Junkers, las paredes exteriores rígidas y firmes reúnen todas las fuerzas

vestimiento y recibe con ello por sí mismo una mayor solidez local, puede efectuarse tranquilamente de metal sin nuevo aumento del peso del ala, puesto que sólo el metal posee la seguridad exigida por un avión.

Así surgió el ala gruesa cantilever enteramente metálica, tal como se ha generalizado entretanto en la construcción internacional de aviones y hoy es imaginable en un avión de vuelo rápido. Destacados constructores de aviones de Alemania y del extranjero han calificado también el ala cantilever de invento más genial hecho en la construcción de aviones. Así, el avión de 1915 que tanto desconcertó entonces a la opinión y se consideró como "intruso imposible", ha experimentado una brillante rehabilitación. Hoy tiene su puesto de honor en el Museo Alemán de Munich. La época de los aviones arriostrados, de las "alambradas volantes", como hoy se dice en broma, ha pasado — aparte de algunos pocos aviones deportivos. Al ala cantilever del profesor Junkers pertenecen en cambio el presente y tanto más el porvenir.

en total hundidos en la zona marítima en torno de Grecia perecieron parte de los fugitivos que ya se creían salvados. Otros 147 barcos con 700.000 toneladas aproximadamente fueron averiados gravemente. También este tonelaje, puede ser que también perteneciera en parte nominalmente a Grecia, se perdió para Inglaterra. Y su hundimiento es un mérito de la Aviación alemana.

La epopeya de Creta

La ocupación de Creta era de importancia decisiva para la prosecución de los combates en la zona mediterránea. El Führer había ordenado la conquista por vía aérea. El mariscal del Reich dirigió personalmente la operación. A la flota aérea IV mandada por el coronel general Löhr había sido encomendada la preparación táctica. Su particularidad consiste en que para la preparación y ejecución fueron destacadas casi exclusivamente formaciones de la Aviación: junto a las formaciones de combate, caza y reconocimiento del reforzado Cuerpo aéreo del general de Aviación von Richthofen estaban las tropas combatientes sobre el terreno, tropas paracaidistas y de desembarco aéreo, así como también las tropas alpinas bajo las órdenes del general de Aviación Student, llevadas en gran parte al campo de batalla con aviones de transporte. — Sólo la Aviación podía preparar también la operación. Precisó en lo posible la situación en Creta — los aeródromos, fortificaciones, condiciones de las carreteras, guarniciones. Al mismo tiempo debían vigilarse las posiciones y movimientos de las unidades navales inglesas en la zona mediterránea, con cuya intervención era de contar seguro al comenzar el ataque.

El ataque iniciado el 20 de mayo había sido preparado en los días anteriores y fué apoyado el mismo día del ataque por la poderosísima intervención del Cuerpo aéreo von Richthofen. Tenía que suplir la falta de Artillería, contener a los defensores y especialmente a la Artillería antiaérea enemiga y despejar el cielo de adversarios.

Puesto que al principio sólo se logró conquistar un aeródromo en un punto en la parte occidental de la isla, se llevaron primeramente aquí tropas y material y se efectuó el ataque sobre el terreno. El 21 y 22 de mayo aparecieron, según se esperaba, fuertes elementos de la Marina de Guerra inglesa en el Egeo. Su total desalojamiento de esta base de aprovisionamiento para las tropas combatientes en la isla era condición previa de la operación. La batalla de Aviación contra Marina de Guerra se decidió en 48 horas a favor del VIII Cuerpo aéreo. La flota inglesa tuvo que evacuar a la desbandada la zona marítima al Este de Creta.

El 1^{er} de junio estaba Creta libre de enemigos. Con ello teníamos en la mano la importante base para todos los ataques aéreos contra las bases inglesas en la costa septentrional de África y la salida del Canal de Suez.

La guerra contra el bolchevismo

Entre el 22 y el 28 de junio — en la primera semana ofensiva —, la Aviación alemana destruyó 4107 aparatos enemigos. Esto pareció entonces enorme, casi increíble. Hasta fines de año se ha cuadruplicado aproximadamente este número y todavía se muestran aparatos soviéticos sobre el frente. Estas cifras son uno de los muchos testimonios del peligro que amenazaba a Alemania y a Europa desde el Este. Pero es también un testimonio de la superioridad absoluta de la Aviación alemana, pudiendo decirse que los aparatos soviéticos no han lanzado casi ninguna bomba sobre el territorio del Reich.

Los éxitos de la Aviación alemana en las primeras semanas ofensivas fueron de especial importancia. Al parecer han excluído ampliamente el reconocimiento aéreo enemigo. El caos que produjo en los ejércitos soviéticos después de la batalla aniquiladora cerca de Blalystok, puede atribuirse en gran parte a este hecho.

Junto a la lucha por la supremacía aérea constantemente efectuada en el teatro oriental de la guerra, la Aviación alemana se ve en la guerra soviética frente a las mismas misiones cuya solución fué exigida también de ella en otros escenarios de la guerra: apoyo del Ejército al atravesar las fortificaciones fronterizas y otras líneas fortificadas, prestación de ayuda a las cabezas de las divisiones blindadas atacantes, agotamiento de ejércitos enemigos cercados, rechazamiento de fuertes contraataques. Sólo las proporciones de todas las operaciones son aquí gigantescas. Son correspon-

dientes los éxitos obtenidos sobre el terreno y en el aire.

En los servicios operativos pasa a primer término una clase de objetivo: la lucha contra la red ferroviaria al servicio del aprovisionamiento enemigo, la cual es de por sí débil en el Estado soviético y, por lo tanto, de especial importancia para la guerra, cuanto que son aún más escasas las buenas carreteras.

Sin duda alguna, las destrucciones de nudos ferroviarios, vías férreas, trenes en marcha y detenidos, obtenidas en grandísima envergadura, han dificultado gravemente todo el servicio de aprovisionamiento soviético. Los muchos ataques diurnos y nocturnos sobre el centro del tráfico ferroviario en la Unión Soviética europea deben considerarse igualmente en el mismo sentido.

Pero al mismo tiempo fueron atacadas también fábricas industriales de importancia para la guerra en Moscú y otros muchos puntos. Repetidas veces se trató de fábricas que sirven a la reparación y producción de automóviles y carros de combate. Dadas las terribles pérdidas que los soviets han sufrido precisamente también en este terreno, estos ataques habrán afectado este sensible ramo de la industria de guerra.

Es imposible entrar aquí en detalles de esta enorme contienda que se desarrolla entre el Mar Negro y el Océano Artico. Pero hay que llamar particularmente la atención sobre dos formaciones de la Aviación alemana, que actúan bajo condiciones difíciles y que han tomado parte decisiva en los éxitos hasta ahora obtenidos: las formaciones de reconocimiento aéreo y las de transporte aéreo.

El reconocimiento aéreo ha prestado brillantes servicios en un vasto teatro de la guerra, que es pobre en buenos puntos de referencia, como ferrocarriles, carreteras, grandes localidades, y con deficiente material cartográfico. Tan sólo la fijación del curso del propio frente, que a menudo luchó con poderosas fuerzas hacia el Oeste, fué muy importante para la dirección de la guerra. Y el reconocimiento lejano, a pesar de constante amenaza por cazas y Artillería antiaérea enemiga, ha podido aportar a los Mandos de la Aviación y el Ejército los datos necesarios para la dirección de las operaciones. Por último están las formaciones de transporte aéreo, la fuerza de aprovisionamiento que siempre ha salido triunfante, aun cuando las carreteras estuviesen encenagadas y los ferrocarriles no se pudieran utilizar todavía. Llevaron todo lo necesario para efectuar la guerra a los puntos decisivos.

África del Norte, los Balcanes, Creta y la campaña del Este han aportado nuevas victorias y nueva gloria en el año 1941 a la joven Aviación alemana. Pero sabe que detrás de estos nuevos enemigos se halla uno grande: el imperialismo plutócrata — Inglaterra y los EE.UU.

Pequeño Abecedario ADLER

El primer choque

El día 11 de marzo de 1910, la crónica de los accidentes aéreos comunicó algo increíble, que aún no había ocurrido: Había tenido lugar el primer choque de dos aparatos en el aire. "Sobre el campo de aviación de Mourmelon le Grand", así leemos en un informe de un periódico de aquel entonces, "ha ocurrido la desgracia prevista desde hace tiempo por los profetas pesimistas. El aviador Frey chocó con su aparato durante un vuelo con el avión del capitán Moreau, que se hallaba al mismo tiempo en el aire. Pero como ambos pilotos volaban a muy escasa altura no se hirió ninguno de ellos. El día en que ocurrió el primer choque, fué una jornada fatal para los conquistadores del aire. La misma mañana, y en el mismo campo de aviación, el piloto Crochon había montado en su aparato. Desde una altura de 20 metros se precipitó de repente contra el suelo. El avión ha quedado completamente destruído, pero el piloto ha salido ileso del accidente como por obra de un milagro. Una suerte no tan risueña tuvo el joven aviador Graham White, quien el mismo día también hizo algunos intentos de vuelo en Pau. Hacia sólo unos días que el Aero-Club le había extendido el certificado de piloto. El atrevido joven intentó volar por encima de la ciudad, pero fué cogido por un fuerte viento que hizo que perdiera por un momento la dirección y cayera al suelo desde una altura bastante considerable. A consecuencias de su caída ha sufrido graves heridas."



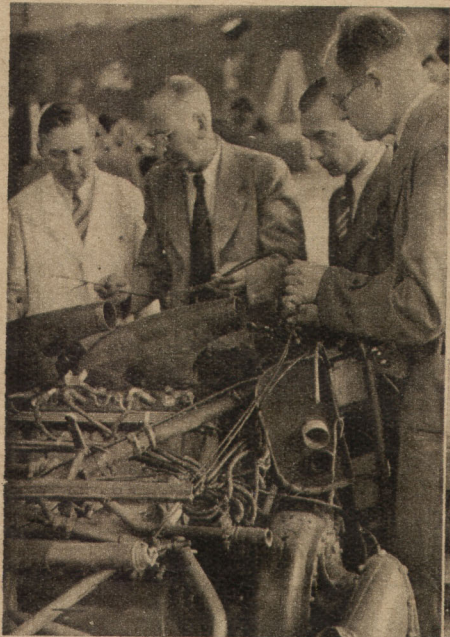
Foto Luftwaffe (Sch)

El Kremlin, castillo feudal de los soviets

Esta fotografía aérea, que ha llegado a nuestras manos y que está hecha desde un avión de reconocimiento, enseña con toda claridad los detalles del Kremlin, del que se han retirado los tiranos bolcheviques, mucho antes de los ataques aéreos alemanes, y trasladado al interior del país. El Kremlin es el primitivo centro de la ciudad de Moscú; está rodeado en una longitud de dos kilómetros por un muro de unos 15 a 20 metros de altura, coronado por 19 torres. Hasta el siglo XVIII se hallaba allí la residencia de los zares y patriarcas. El Kremlin, pues, emplazado en las mismas orillas del Moskwa, es un conglomerado de antiguos palacios, iglesias y conventos, edificios oficiales y cuarteles. — A pesar de que esta foto aérea ha sido tomada antes de los grandes ataques de la aviación alemana contra Moscú, los edificios e instalaciones a la izquierda, en la parte superior del Kremlin y del otro lado del Moskwa presentan ya considerables huellas de los bombardeos germanos

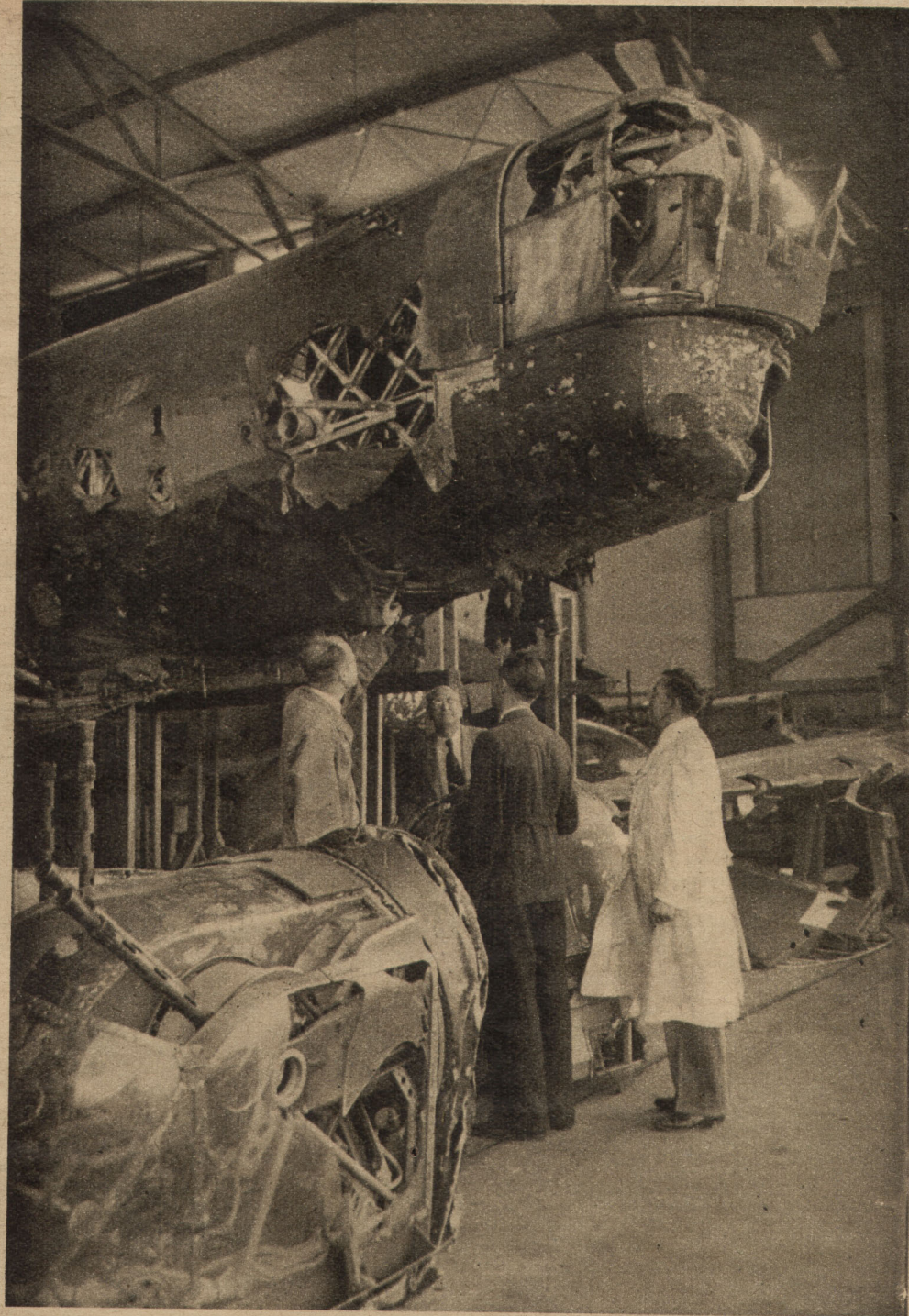
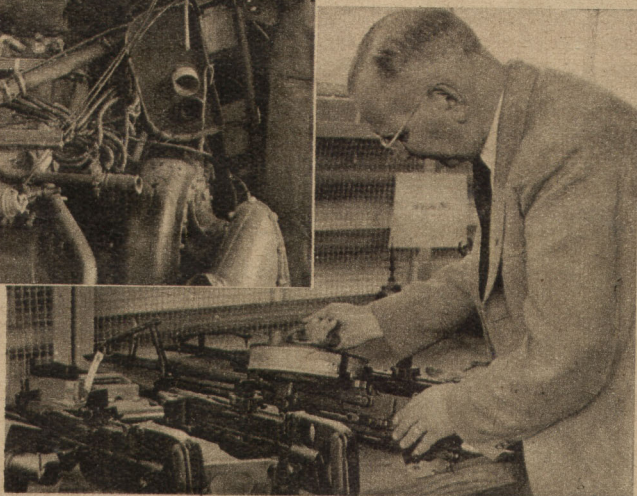
Aviones capturados bajo la lupa del investigador

La convicción de la superioridad de nuestros aviones sobre los enemigos no se basa sólo en los resultados obtenidos en combate aéreo, sino también en irrecusables investigaciones científicas. Para este objeto, aviones capturados de los más diversos tipos han sido puestos al alcance de la ciencia y de los círculos interesados de la industria en un Instituto de Investigación aeronáutica. Detenidas investigaciones, especialmente pruebas de solidez de piezas de aviones, facilitan a los constructores alemanes importantes explicaciones y les fortalecen en su convicción de que el camino seguido por la industria de aviación alemana es el verdadero

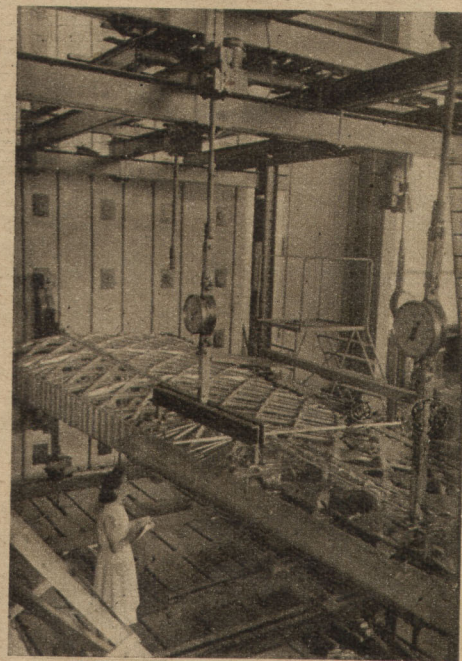
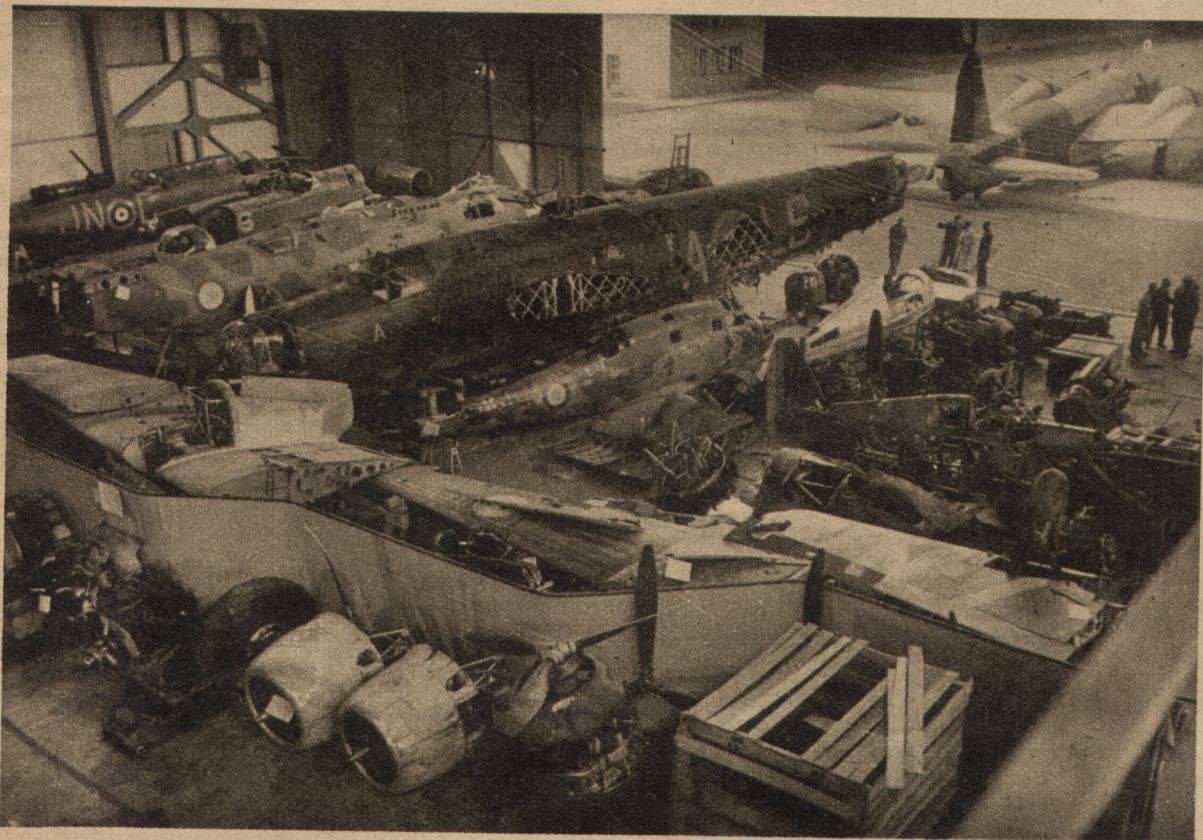


Fotos especiales para "Der ADLER" por el Dr. H. Franz

Ingenieros de motores de aviación estudian un motor ruso. También se exponen aquí las armas de a bordo de aviones enemigos. La foto inferior muestra ametralladoras inglesas Vickers



Ingenieros de la industria de aviación en la cabina de proa de un Vickers-Wellington, uno de los más conocidos aviones de combate británicos, de los que un gran número han sido derribados por nuestros cazas o por la Artillería antiáerea alemana



El plano de un Vickers-Wellington es sometido a una prueba de solidez. A diferencia de nuestra construcción monocoque emplean los ingleses, como puede verse en nuestra foto, arriostramientos rígidos diagonales, que están forrados de un delgado revestimiento de tela. A la izquierda: Toda una serie de células y motores de aviones esperan aquí su investigación científica

Heridos tocan para la retaguardia

2 horas alegres en un Hospital Militar de Reserva en Berlín

Causar alegría a los demás produce alegría no sólo a uno mismo, sino que restablece la salud. De esto partió el jefe de un hospital militar de reserva en Berlín, al buscar un "talento teatral" entre sus pacientes para organizar una velada artística. Dos horas enteras soldados vistiendo chaquetas listadas de hospital o en sencillo disfraz recrearon a oyentes que mostraron su agradecimiento con calurosos aplausos. Pero para los mismos convalecientes fueron estas dos horas y su preparación no sólo una alegría sino una importante ayuda en el camino a su completa convalecencia



Heridos e invitados fueron los espectadores de una función artística organizada por un hospital militar en Berlín en concepto de "primera velada de camaradería de los heridos para la retaguardia"



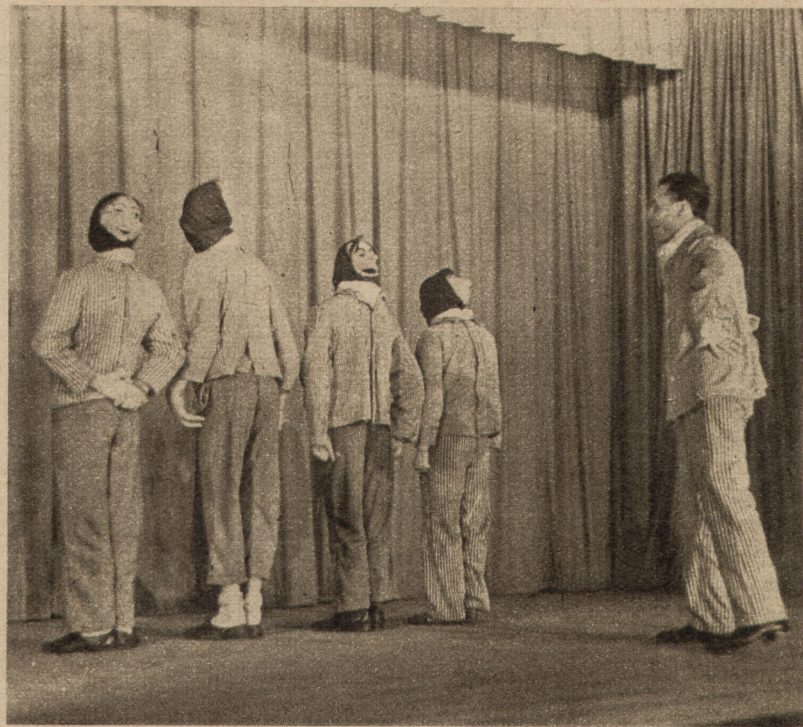
Una disimulada mirada al camerino! La hermana Marlies pega una barba a un "batclero del Volga"

Información especial para "Der ADLER" por el Dr. H. Franz

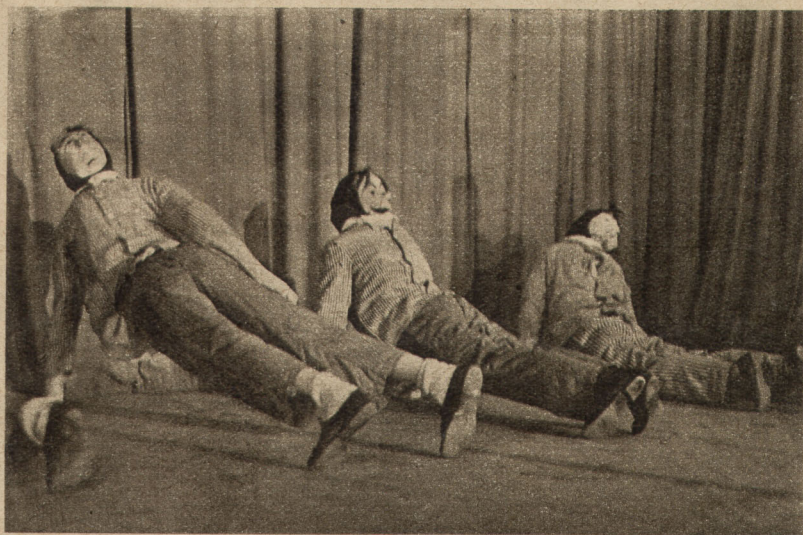
... ahora se alegra junto con sus pupilos sobre la divertida representación de los camaradas



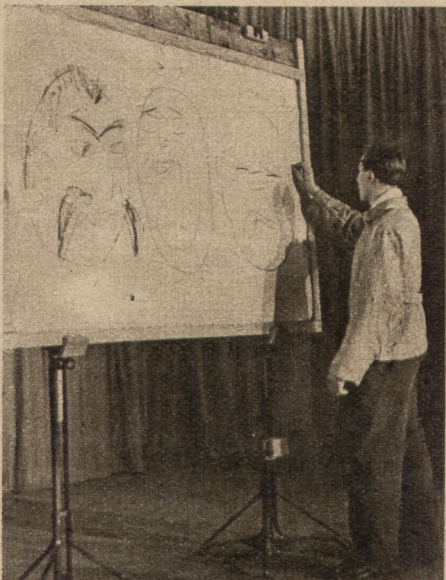
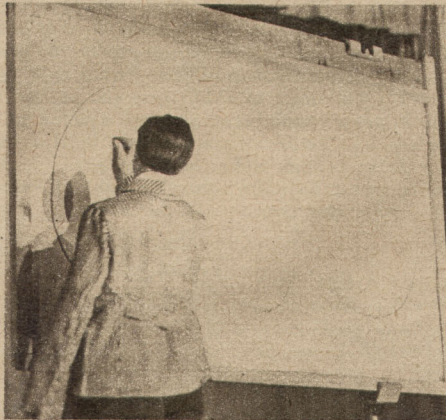
Como en un verdadero cabaret sabe también el anunciador introducir a cada "número" con algunas indiscreciones inocentes y de buen humor



Una pieza selecta para "conocedores". Gran hilaridad produjo entre los soldados la representación paródica de la gimnasia matinal militar



Una pareja de "clowns" salió a escena bailando y haciendo música con más de una broma pesada fué recompensada con nutridos aplausos por su actuación



El caricaturista político en su trabajo. Tres ceros se convierten mediante algunos trazos hábiles en las tres cabezas de Stalin, Roosevelt y Churchill. Con la mayor atención se interesan los espectadores por este asombroso juego de transformismo

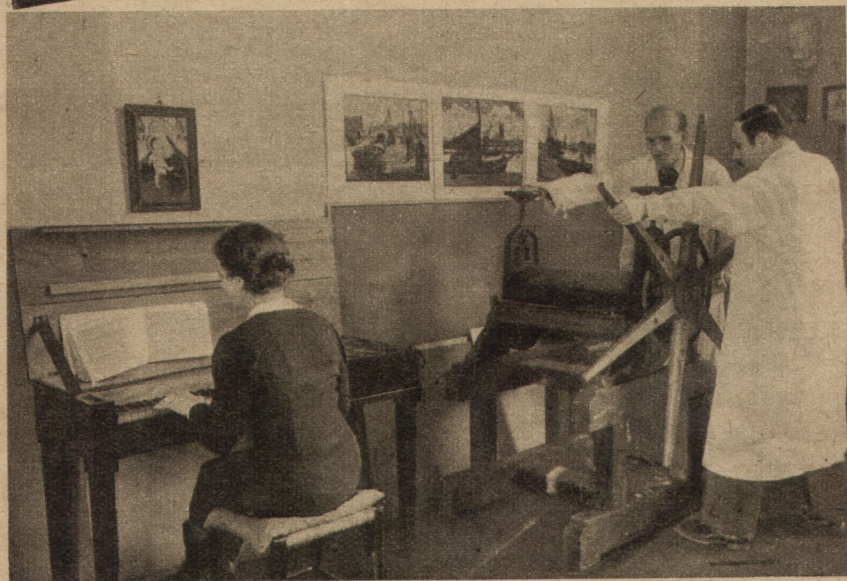


Atelier Gemeinschaft
Kloster-Strasse

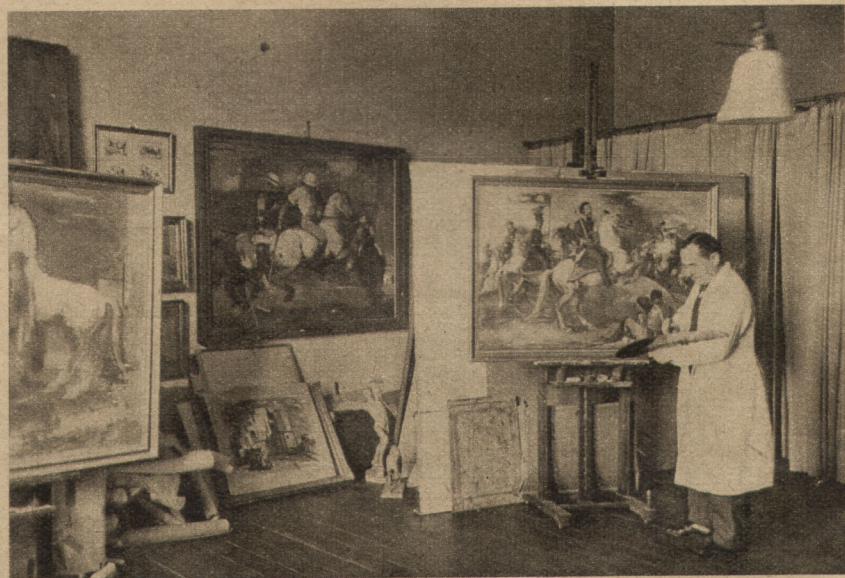
Cuarenta artistas bajo un tejado

Informe especial para ADLER

Por el Dr. H. Franz



Trabajo del grabador en madera. La principal aptitud del pintor y grabador Herbert Tucholski, distinguido con el Premio-Roma, es el trabajo en madera. Un camarada de profesión le ayuda en la labor



Adolf Dahle, conocido en todas partes desde la exposición de arte de las Olimpiadas de 1936, se ha distinguido especialmente en los cuadros de jinetes que atraen en general por su composición y magnífica tonalidad de colores



“Agrupación de Estudios Klosterstrasse”, anuncia un sencillo y pequeño letrero en la entrada de la casa número 75 de la calle Kloster de Berlín. Se trata del edificio de la antigua Escuela de Bellas Artes de la capital del Reich, recientemente restaurada, en el que han hallado su lugar de trabajo cuarenta artistas alemanes. Están apoyados por el Ministerio para Ciencia, Educación y Enseñanza que se reserva el derecho de permitir la entrada de nuevos artistas. Todas las ramas del arte se hallan representadas entre sus claros y espaciosos estudios. Junto a la pintura y escultura hallamos también quienes se dedican a trabajar la plata y metales en general, a hacer grabados en madera, a la cerámica y a la tejeduría. Los amigos de la casa se reúnen todos los años para juzgar por medio de una exposición sobre los trabajos realizados por esta comunidad de artistas

Izquierda: Artistas con uniforme de soldado: Hermann Blumenthal, ganador del Premio-Roma, ha recibido un permiso de trabajo para terminar la labor interrumpida por el servicio militar

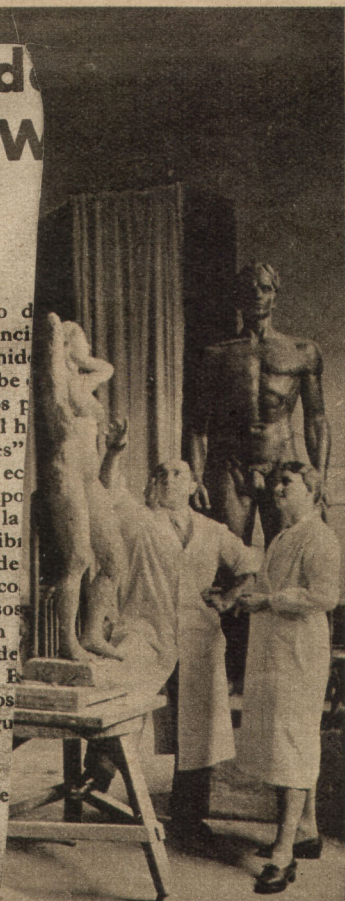


Derecha: En exposiciones que se hacen frecuentemente en el mismo edificio de la comunidad, los artistas dan ocasión a los amigos de la casa de conocer sus trabajos

El fin de "Prince of W"

ocas horas después del estallido d
Oriental, provocada por las potenci
rica y la Gran Bretaña han tenido
eza y rapidez con que el Japón sabe
Hawai, en la que los americanos p
ota de acorazados del Pacífico, el h
ues de línea "Prince of Wales"
enta el momento en que fueron ec
e" conseguido por aviones japo
embarcos en las Filipinas y en la
ataques aéreos a Singapur, el "Gibr
a derecha, abajo), la ocupación de
Guam y Wake en el Océano Pacífico.
o en último término los numerosos
vo frente del Asia Oriental, han
Imperio del Sol Naciente onde
dera estrellada y la de la Gran B
lucha decisiva entre dos mundos
ficado el Führer a la gu

Dibujo H. v. Me



Dentro del círculo de los discípulos (Foto izquierda.) Adolf Abel, que ganó el Premio-Roma en el año 1939 y el premio de arte de la ciudad de Berlín, en 1940, critica una plástica femenina, trabajo de su discípula



Marie Brück teje alfombras según dibujos propios y ajenos. La foto de la derecha la enseña junto a su telar



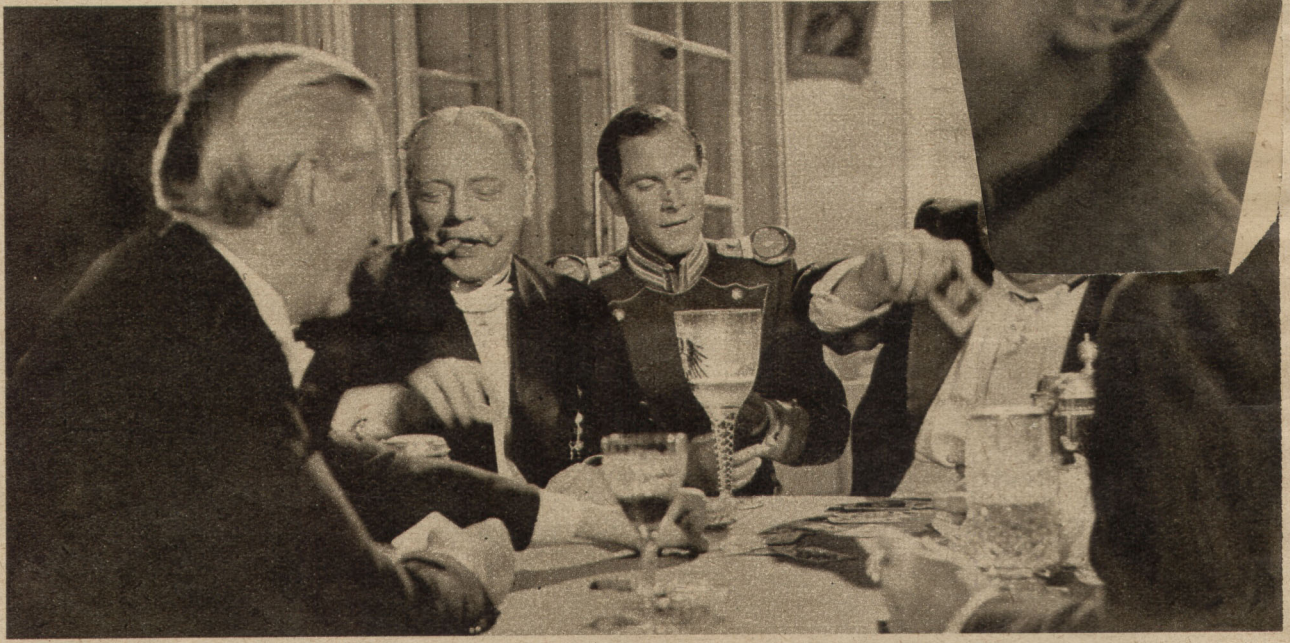
Derecha: La cerámica en la rueda de alfarero. Helene Wenck-Birgfeld, que usa el primer horno eléctrico fabricado en Berlín, se ocupa especialmente de la cerámica artística



¿Estudio de artista o taller para forjar metales? Fritz Thiel, que trabaja metales, especialmente plata, junto a la fragua soldando una plástica de bronce



La fiesta del regimiento es el gran acontecimiento de sociedad en la pequeña corte. El jefe de los ulanos de Drammin acaba de empezar a bailar con la esposa del prefecto, la polonesa que da comienzo a la velada



La vieja generación juega entretanto a la baraja y toma unos vasos: A la derecha, el gran terrateniente barón von Hanckel (Heinrich George) y el prefecto (Walter Steinbeck). Entre los dos, el hijo del mejor amigo de von Hanckel, Pütz, alférez Lothar von Pütz (Ernst von Klippstein), que en este momento ha comunicado a su "querido tío" su traslado a los ulanos de la Guardia en Potsdam



A la izquierda: Maximilian von Hanckel (Heinrich George) se dirige a su vecino von Krakow para poner en regla un antiguo pleito a favor de Lothar, que después de la reciente muerte de su padre debe hacerse cargo de la finca Poppenhagen, llena de deudas

Fotografías
Ufa (Lindner)



A la derecha: El barón von Krakow (Paul Wegener) muestra después de un breve acceso de cólera por la mediación de Hanckel, una cordial alegría inusitada sobre la visita del rico solterón, presintiendo un buen partido para su Roswitha

Rn guardia en todos los sectores frente. Los cañoneros de esta arma, escado también ante Leningrado los más favorables para el mejor cumplimiento de su cometido. Desde ellos se pueden y tomar inmediatamente bajo fuego lo avión adversario que se acerque

Una "¡Objetivo localizado!" El encargado está en guardia. Desde lejos sigue ya al enemigo que se va acercando, mide la distancia y da los resultados

En la nueva película "Der Herr von Hof", que el día de la escena se hallamos a dos de los actores del cine alemán un hidalgo de nombre Ulrich George en el papel de rancio abole a latir otra vez a arrastrar cada vez los miembros. Los otros personajes nuevas al papel de la gentil Ilse Werner un nombre en el



por Roswitha

rodeos de un joven amor



Cuando Hanckel, desilusionado por el fracaso de sus buenas intenciones, quiere despedirse correctamente, el viejo Krakow, apoyado por su esposa (Carola Toelle), le ruega que se quede. Roswitha (Ilse Werner), cuya mirada suplicante Hanckel considera igualmente una invitación, piensa en realidad sólo en Lothar von Pütz y en su encuentro en la fiesta del regimiento

Foto inferior: Llevada del deseo, Roswitha se ha dirigido a Berlín para ver a su inolvidable Lothar en la gran carrera militar de obstáculos en el hipódromo de Karlshorst. La entrevista termina con una desavenencia. El prolongado silencio de Lothar y la presión de sus padres determinan a Roswitha a aceptar la petición de mano de Hanckel



El propietario del Bärenhof se ha rejuvenecido en su amor por la señorita von Krakow (Ilse Werner), que no puede familiarizarse con la idea de casarse con el cincuentón



El alférez Lothar von Pütz (sobre el caballo blanco) sale de ejercicios de Potsdam para Drammin. En casa de Krakow, donde se hospeda la víspera de la boda de Roswitha con Hanckel, que no sospecha nada, teje el destino sus hilos y reúne para siempre a los jóvenes amantes

¡Aviadores alemanes se restablecen!

viene de la página 15

decir, la función del miembro afectado. Los nervios son muy difíciles de curar, y la reproducción de las funciones de un miembro paralizado exige enorme paciencia, cuidado y pericia . . . por cierto, no en último término la firme voluntad del enfermo de volverse a curar. Por este motivo precisamente el tratamiento de los heridos de los nervios se sigue en dos diferentes secciones del hospital de aviación. En el departamento de neurología quirúrgica se llevan a cabo las operaciones necesarias y complementarias que son la primera condición para suprimir por completo las paralizaciones. Una vez restablecidos de estas operaciones — en realidad, antes de estarlo completamente — tiene lugar el traslado a la sección de terapia por medio de ejercicios, situada en el Campo de Deportes del Reich.

Con asombro y admiración, podemos ver ahora el múltiple "trabajo suplementario" — para el que se precisa frecuentemente enorme paciencia, no sólo de parte del médico, sino también del personal de sanidad y de los mismos pacientes — gracias al cual se consiguen los más sorprendentes éxitos. Visitamos primero los cuartos de los heridos y departamentos de masaje y vemos la fase preliminar del restablecimiento completo. Experimentadas enfermeras se cuidan aisladamente de cada herido según las indicaciones del médico militar. Allí se efectúa el masaje de determinados grupos de músculos, que cada día va siendo de mayor duración y más fuerte. Actualmente, es decir, en el invierno, estos ejercicios se efectúan en el cuarto del herido, pero en cuanto viene el buen tiempo se hacen al aire libre, sobre las magníficas y verdes superficies de césped, bajo un sol acariciador, a fin de que los heridos, mediante la distracción y adquisición de múltiples impresiones, sientan también espiritualmente la idea

de que se deben curar y fortalezcan de esa forma su voluntad.

Luego vamos a ver a los camaradas que se hallan ya desde hace más tiempo en esa sección especial. Sobre una verde pradera se halla un grupo que practica el deporte con un balón. A primera vista nadie diría que se trata de heridos. Sólo al acercarnos más vemos que un oficial de sanidad, instruido en el deporte médico — él mismo va en traje de "sport" — explica y practica ejercicios especiales con cada uno de los camaradas reconvalecientes. Y así el herido del brazo aguanta el balón, o lo tira y lo coge luego, o lo tiene que balancear para fortalecer precisamente este o aquel grupo de músculos. Todo esto se realiza en juego libre, sobre el que se basa el ejercicio y fortalecimiento de los miembros sanos y con ello de todo el cuerpo y espíritu del individuo. De esta forma se consiguen éxitos que el mismo enfermo no hubiera considerado posibles unas semanas o unos meses antes. Otro grupo se ejercita en la piscina. Quien ve a esos alegres heridos bañarse en las aguas claras de la piscina a través de las cuales se distinguen perfectamente los azulejos del fondo no sabe desde luego que se trata de un método de tratamiento médico muy moderno y extraordinario pero perfectamente ideado y llevado a cabo con toda exactitud. En el agua, donde se disminuye bastante el peso del cuerpo, bastan ligeros impulsos de nervios para producir el movimiento de músculos. Mediante ejercicios y juegos adecuados se consigue fortalecer de tal forma los músculos que más tarde están en condiciones de realizar los mismos movimientos y ejercicios fuera del agua. También aquí se hallan el juego, entrenamiento y ejercicios bajo la constante vigilancia y dirección de oficiales de sanidad, experimentados en el deporte médico, y personal

subalterno instruido a tal fin. Y también aquí se suman a los cuidados médicos, la belleza de los alrededores, el cálido sol, el agua y el juego e influyen sobre el alma del herido haciéndole despertar en él la firme voluntad de curarse.

Continuando nuestra visita vemos después bajo los árboles y en la terraza a los heridos que han terminado ya las horas de deporte y ejercicios. Se hallan tumbados en sillas extensibles, tomando el sol, y contemplando el entrenamiento de los camaradas. Otros juegan a ajedrez, o tocan un instrumento o leen cualquiera de los libros de la magnífica biblioteca de esparcimiento de la sección especial.

En todos los semblantes se lee satisfacción y confianza, en todas las respuestas se manifiesta el agradecimiento hacia los oficiales de sanidad, suboficiales y hermanas así como la firme voluntad y segura convicción de que se van a restablecer muy pronto completamente. Y si alguna vez los camaradas recientemente llegados a la sección se desaniman y pierden la fe en su restablecimiento, ven a aquellos que, en un principio, les sucedió lo mismo, y que, sin embargo, gracias al deporte o a los ejercicios de la piscina se hallan ya en camino de curarse por completo, y oyen también de estos últimos que, junto con todos los cuidados y buen tratamiento, lo decisivo para el éxito es la fe de cada uno en que todo saldrá bien. Nosotros sacamos de esta visita al departamento para terapia por medio de ejercicios de este hospital de aviación una serie de impresiones interesantes y salimos de la sección convencidos de que gracias a la colaboración de la técnica de la cirugía moderna y del tratamiento posterior de ejercicios se consiguen éxitos que jamás hubiéramos soñado al ver a los enfermos antes y aun después de las operaciones. Hemos deducido también que además del tratamiento y cuidado corporal no se tiene que olvidar el espíritu, y que se tiene que despertar la voluntad de curarse y la alegría de vivir en cada uno de los heridos mediante una serie de agradables impresiones del ambiente para asegurar el éxito definitivo tal como lo hemos podido ver en gran número de casos

REKSIEGEL

**BARNICES
ZOELLNER**
para
aviación

ZOELLNER WERKE · GES. FÜR FARBEN · U. LACKFABRIKATION m.b.H. BERLIN · NEUKÖLLN

Un agitado vuelo de regreso

Episodio dramático de un He 111 después de un servicio de frente

Por el corresponsal de guerra Udo Wolter

PK: Servicio nocturno! El grupo de combate tiene que efectuar un largo vuelo sobre el mar.

De repente se recibe un radiograma del "Bruno-Paul."

"Somos atacados por cazas nocturnos."

Y después no se oye nada del aparato, por más que se le pregunte, por más que se le llame...

Es poco antes del objetivo cuando el teniente B., el comandante del He 111, percibe repentinamente la voz del radiotelegrafista mediante la comunicación de a bordo. "Un aparato enemigo detrás de nosotros, mi teniente."

El teniente B. sabe que su radiotelegrafista, el brigada W., es un hombre de confianza. Pero hoy no hace precisamente una noche demasiado clara, sólo de vez en cuando se muestra la luna a través de las nubes.

"¿En qué ha reconocido el aparato?"

"Se ha colocado un momento contra una nube clara, estaba exactamente a nuestra derecha."

No se oye nada en el He 111, la tripulación otea con atención en la noche cambiante entre la luz de la luna y la semiluminosidad de las flotantes sombras de las nubes.

El aparato vuela ahora sobre la costa y se halla poco antes de su objetivo.

Súbitamente, una nueva exclamación del radiotelegrafista de a bordo.

"¡Inclinarse a la derecha! ¡Caza nocturno muy cerca detrás de nosotros!"

El sargento Sch., el piloto, pica el aparato hacia la derecha. Se encuentran precisamente en un punto despejado, las nubes salvadoras han quedado en la costa. El brigada W. tiene tiempo todavía de enviar un radiograma, empuñar después la ametralladora y hace girar bruscamente el cañón.

De la oscuridad se precipita una sombra sobre el He 111. Al próximo instante retumban y saltan pedazos del aparato, pero al mismo tiempo hablan también las ametralladoras del radiotelegrafista y del mecánico de a bordo, el cabo W.

Acto seguido desaparece la visión. Las salvas de la tripulación han cubierto bien al atacante. Por más que escrutan también durante los próximos minutos, el caza nocturno no vuelve. El He 111 vuela ahora sobre el objetivo, cuando el aparato pierde rápidamente velocidad y se inclina hacia adelante. El motor derecho no funciona.

El teniente B. no piensa mucho tiempo. "Nuestra carga la llevaremos a su destino y después a casa." El He 111 pierde enorme altura con la pesada carga de bombas, pero ahora ya tiene claramente debajo el objetivo a la luz de la luna.

"¡Atención! ¡Lanzo!" Al próximo instante, una breve maldición. Las bombas no quieren salir, los impactos del caza nocturno comienzan a surtir efecto.

El piloto toma la palabra. "Las bombas tienen que salir, perdemos demasiada altura."

Descienden otros 700 metros antes de que el teniente logre desprender las bombas. Entretanto da parte también el brigada W. de que la instalación radiotelegráfica de a bordo no funciona. Y queda todavía el vuelo de regreso sobre el mar, que tienen que cubrir ahora con un motor, así como sin comunicación con los camaradas y la base. Si ahora vuelve a presentarse el caza nocturno, están perdidos.

Ven detrás de ellos, al volver a volar sobre la costa, los incendios en la zona señalada. Han cumplido su misión, colocado bien sus bombas, pero ahora hay que dedicar toda la atención al vuelo de regreso.

Otra maldición del piloto. También el segundo motor funciona irregularmente, habiendo comprobado entretanto que tienen una enorme cantidad de impactos en el aparato, puesto que una ráfaga de las ametralladoras del caza nocturno ha estado bien dirigida.

"El mecánico de a bordo, adelante." El cabo W. se dirige adelante. Se han adentrado ya tanto en el mar que si ahora tuvieran que descender, ni siquiera podrían llamar a la central de salvamento marítimo.

Es cuestión de vida o muerte, lo sienten y lo saben. Sólo pueden confiar en que su valiente pájaro no les deje completamente abandonados.

El motor vuelve a escupir, el aparato pierde enorme velocidad y desciende de nuevo. Detrás, el radiotelegrafista de a bordo desarma precipitadamente las ametralladoras, arroja al mar los tambores y todos los instrumentos superfluos. Es cuestión de una hora. Si el He 111 no les abandona, llegarán a la propia costa. En estos últimos 180 kilómetros se decide su suerte.

"¿Qué velocidad tenemos?"

El piloto se encoge un poco de hombros. "Sólo puedo sostener el aparato, mi teniente. No podemos perder mucha velocidad." El piloto y el mecánico de a bordo tratan uno de los motores con sumo cuidado y sólo a veces, cuando una ráfaga de viento levanta el aparato, da el sargento algo más de gas.

120 kilómetros hasta la costa, 100... 80... Interminable y angustiosamente transcurre el tiempo, pero todavía vuela el He 111, todavía aguanta el motor.

Se oye una exclamación del teniente.

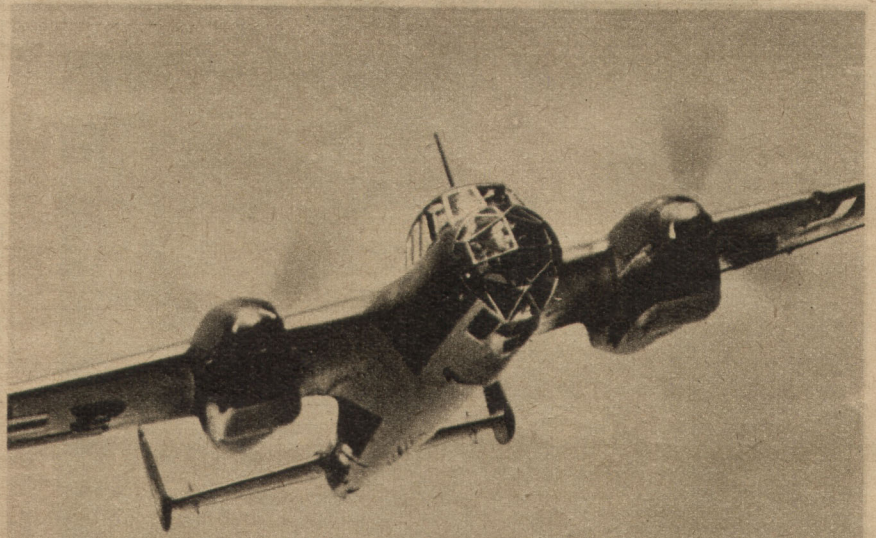
"¡La costa!"

Ante ellos se destaca la costa como una sutil faja y poco después ven los primeros faros. Continúan su rumbo, lo han logrado. Sólo faltan pocos metros sobre el mar, el aparato ha perdido altura constantemente, pero se acerca la salvación.

No los consiguen del todo. A sesenta de la costa tiene el piloto que descender el aparato en el agua. Una ola pasa por encima de ellos, pero qué importa. Pocos minutos más tarde están en la costa y ven su valiente aparato a la luz de la luna en las aguas costeras.

Están salvados, lo han logrado. Una hora más reciben los camaradas de la base la noticia de que también "Bruno-Paul" ha regresado.

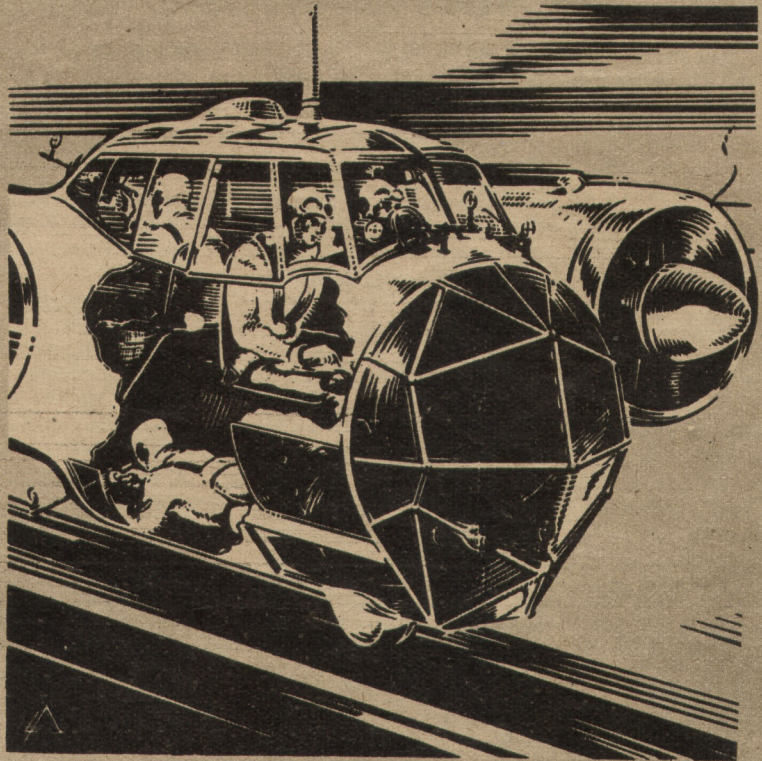
Corresponsal de guerra Udo Wolter



El avión de bombardeo

DORNIER DO 215

a las más excelentes condiciones de vuelo une una potencia de combate extraordinaria. — El armamento está dispuesto en forma de asegurar un tiro libre hacia todos los lados



Una espaciosa barquilla con vista libre en todos los sentidos sirve de alojamiento para los cuatro tripulantes, que pueden ayudarse mutuamente de modo ideal durante el vuelo y en combate

DORNIER - WERKE
G. M. B. H. / F R I E D R I C H S H A F E N

La que no debe verse



... pero puede observarse a menudo

es que la mujer, disimulando, se descalza debajo de la mesa por dolerle los pies a causa de estar largo rato de pie o ir y venir en sus quehaceres de casa o ejerciendo su profesión o bien por tener los pies muy cansados o sobrefatigados. Entonces, cada paso más que dé supone un suplicio, ya que los pies queman y escuecen, sudan y se hinchan como asimismo no caben más en los zapatos. "Malos pies — mal humor" se dice a menudo y desgraciadamente es cierto que el solaz y la alegría se disipan cuando duelen los pies.

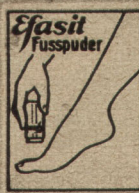
Gracias a la cómoda pedicura Efasit puede Vd, hoy en día, con poco dinero evitar las afecciones de los pies y mantenerlos frescos y resistentes. Los baños de pies con Efasit los refrescan y revifican, acentuando la circulación de la sangre. La crema Efasit elimina los dolores y los escozores, evitando las ampollas y el hinchazón; elimina el mal olor y cura. Los polvos Efasit evitan que los pies sudan demasiado y segreguen, refrescan y desinfectan. La tintura callicida Efasit elimina los callos y las durezas rápidamente y sin producir dolores.



Baños Efasit (B)
Polvos Efasit



Crema Efasit
Tintura callicida Efasit



Los acreditados productos de pedicura Efasit pueden obtenerse en cualquier farmacia, droguería y tienda del ramo. ¡Haga Vd hoy mismo una prueba, sus pies se lo agradecerán! ¡Buenos pies — buen humor!



Con el motor sobre

Por el Corresponsal de

PK En el aparato hace un frío de mil demonios. El frío penetra hasta los huesos y no lo impide ni la combinación, ni el pullover, ni los guantes ni las botas de piel. Dedos entumecidos agarran el puño de la palanca del timón. De vez en cuando el joven oficial frota sus dedos para calentarlos, mientras que su telegrafista intenta conseguir el mismo resultado golpeando sus manos. Debajo de ellos todo es nieve e hielo. Sobre la tierra se halla un impenetrable manto blanco del que resaltan sólo de vez en cuando un par de grandes casas de campo que producen la impresión de manchas sobre algo immaculado. Apenas si pueden reconocer las carreteras y vías férreas que conducen a Moscú. Pero hoy tienen otro indicador de dirección digno de toda confianza, que les conduce directamente al objetivo: el camino hacia la capital rusa está plagado de artillería antiaérea. Los reflejos de las bocas de numerosos cañones, emplazados en los sitios más imposibles, cuyos proyectiles estallan de repente amenazadores delante y debajo de ellos, demuestran bien a las claras: seguimos bien, este es la ruta que conduce al centro de la metrópoli bolchevique.

Poco después aparecen algo escondidos aún en la bruma los uniformes y oscuros bloques de casas de la gigantesca ciudad. Los nervios están en tensión, los cinco sentidos están puestos sobre el objetivo, sobre el próximo ataque. El bombardeo va a ser esta vez de un campo de aviación en el extremo de Moscú, porque los aparatos de reconocimiento alemanes han descubierto en el mismo más de 100 aviones enemigos! Allí tienen que alcanzar algo de todas formas, con sólo apuntar un poco, allí las bombas se precipitarán desde el cielo y como rayos destruirán aviones y cobertizos. Ya de lejos divisan el aeródromo adversario. Lo caracterizan anchas pistas de despegue, enormes cobertizos y numerosos aparatos situados en los extremos del mismo.

A través de una lluvia de proyectiles que estallan por todas partes, los Me 110 pasan al ataque. El cielo adquiere repentinamente el aspecto de un muro negro. Lo han oscurecido infinidad de nubecitas de la artillería antiaérea. Por doquiera fijan sus miradas los aviadores alemanes no ven otra cosa que relámpagos de fuego por debajo de ellos. Esto no lo habían visto nunca. Una lluvia de centenares de granadas los cubre, pretende cogerlos. Debajo parece un verdadero infierno. Tan cerca hacen ya explosión los proyectiles enemigos que pueden oírlos dentro las cabinas, a pesar del ruido de los motores. ¡Caramba! De nuevo otra a corta distancia. El aparato es dirigido prudentemente hacia arriba. El piloto y el mecánico buscan con medrosas miradas si ha sido alcanzado el avión, pero ha fallado otra vez el fuego bolchevique, la cabina está aún intacta. Y vuelven hacia el objetivo a través de una infernal columna de granadas de artillería antiaérea. Repentinamente se produce de nuevo un sordo ruido en el aparato, e inconscientemente también el Alférez K. y el Brigada S. contienen el aliento. ¡Demonios condenados! ¡Ahora sí que les han pillado! ¡Impacto de "flak" en el motor de la derecha! El Alférez contiene un juramento al ver el resultado del impacto. Del motor sale humo blanco y espeso. La metralla ha abierto en el suelo, detrás del telegrafista de a bordo, un agujero de regulares dimensiones. Aquel tiene ahora oportunidad de mirar hacia abajo. Y que ello les pasara precisamente ahora, tan cerca del objetivo enemigo! Adelante el primer aparato se inclina ya para iniciar el vuelo de ataque en picado. Entonces el Alférez aprieta también los dientes. No hay que reflexionar ni titubear más. ¡Adelante, cueste lo que cueste! ¡Ataque con un motor destro-

Pigmentan



protege la piel contra el sol,
el viento, el mal tiempo y el frío

Obermeyer & Co., Hanau/M.

incendiado, Moscú

Guerra **Wolfgang Kuchler**

zado! El Me 110 se precipita hacia el abismo produciendo su silbido particular. Allá están los aeroplanos en el campo, allá los largos cobertizos: ¡a lanzar las bombas!

No tienen más tiempo de seguir con sus ojos el camino de los huevos metálicos, pero los restantes aparatos pueden observar como se levantan poderosas columnas de fuego. Las bombas han dado en el blanco. Y ahora fuera de este castillo de fuego lo más pronto posible, piensan ambos. Pero la falta de un motor se deja sentir. El aparato, gravemente averiado, se arrastra pesadamente entre nubes sobre Moscú. Han perdido ya de vista a los demás aviones de la formación. Sobre Moscú, completamente solos, y la artillería antiaérea continúa siempre lanzando sus peligrosas granadas que no les dejan un minuto de tranquilidad. En realidad es un verdadero milagro que aguante todavía el aparato. Efectivamente es un fiel pájaro que lo soporta todo.

Sin embargo no ha terminado todavía el infierno. "¡Cazas!" grita el telegrafista repentinamente. ¡Dios Santo! Esto nos faltaba aún, ¡caramba! ¡Cobardes! En una bandada de cinco se precipitan sobre el aeroplano alemán averiado, y disparan y disparan todo lo que dan de sí sus armas. De nuevo se oyen ruidos raros en la cabina. ¡Cielos, otra vez el motor de la derecha! Durante unos segundos, los corazones de los aviadores laten precipitadamente. El motor arde! Las llamas se levantan poderosas entre las oscuras nubes de humo. Y de nuevo se lanzan sobre ellos los cinco cazas adversarios. Las ráfagas de balas luminosas pasan a la derecha e izquierda del avión, un par de ellas horadan incluso las alas, produciendo un ruido aterrador. Pero el Brigada S., el rubio telegrafista de a bordo, no está dormido. Dispara también constantemente contra los atacantes I 18. Ahora hay uno de ellos exactamente dentro del punto de mira. Fuego, entonces, hasta que se termine el tambor. Puede ver con toda claridad cómo sus mortíferas ráfagas alcanzan las alas y el motor del enemigo. ¿Pero diablos, es que no quiere caer el maldito? Bien, pone un nuevo tambor y hace funcionar otra vez la ametralladora. Por fin, ahora sí que lo ha alcanzado de lleno. "¡Hurra!" exclama el brigada, y cuando el Alférez K., se da vuelta, ve perfectamente que el caza enemigo se hunde en el abismo dejando tras de sí una espesa columna de humo negro. Parece que los restantes que se hallan cerca de este condenado alemán, que no quiere caer de ninguna manera y que incluso tira magníficamente bien, prefieren cejar en su empeño. Dan media vuelta y poco después desaparecen entre las nubes.

Mientras tanto, el Alférez K. y el Brigada S., no han tenido más tiempo de preocuparse del motor. Al dar ahora preocupadas miradas sobre el mismo, parece que les hayan arrancado una piedra del corazón. El frío viento de la velocidad ha apagado otra vez las llamas. Gracias a Dios. El motor de la izquierda trabaja todavía a la perfección. Con él regresan sanos y salvos a su base de partida. Ahora vuelven a vivir algunos momentos críticos. El tren de aterrizaje está destrozado y no se puede desplegar, bien, pues, a aterrizar sobre el vientre del aparato. Todo a la perfección, no se pueden quejar. Y cuando, algo cansados y con la mente fija todavía en los acontecimientos de la última media hora, salen del aeroplano, los camaradas se hallan ya de regreso. "¡Caracoles, muchachos, es estupendo que os volváis a hallar aquí!" Ellos se sonríen. Sí, efectivamente, nos hubiera podido ir mal, muy mal. Todos los demás han regresado asimismo sanos y salvos de la acción sobre territorio enemigo.

Sturzkampf- gruppe Hauck

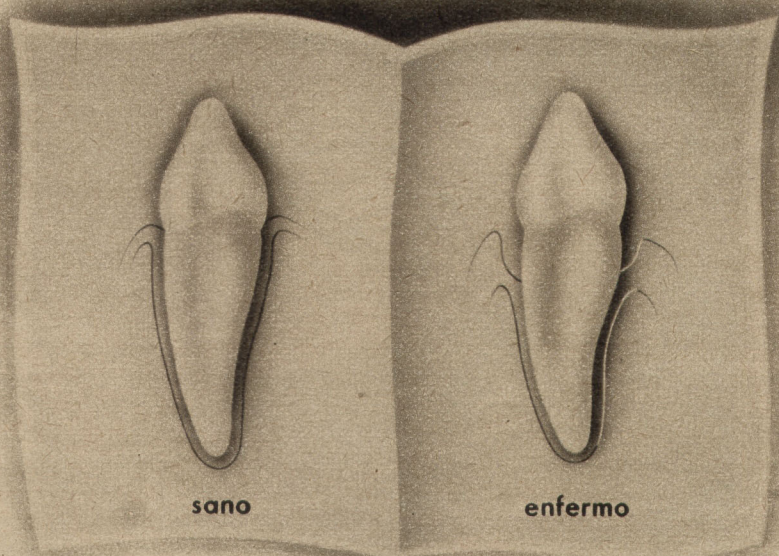
Roman von Hans Meffert. Geb. RM 4,-, kart. RM 3,-

Dieser erste große Roman einer Stukgruppe, den ein junger Fliegerhauptmann schrieb, wird durch eigenes Erleben und die mitreißende Kunst des Erzählens zum Sinnbild deutschen Fliegertums. Die jungen Flieger, die wir im Kampf in den Lüften, im Kreise der Kameraden und in den kurzen Stunden des Urlaubs vor uns sehen, stehen dem Leben aufrecht und im Bewußtsein ihrer Kraft gegenüber und wissen, wenn es von ihnen verlangt wird, freudig ihr Leben einzusetzen.

VERLAG SCHERL



BERLIN SW 68



Paradentose

La enfermedad de la cavidad dental

Aparte de las caries, la paradentose figura entre las enfermedades dentales más corrientes. La paradentose es una de las enfermedades que surgen en las encías y en los contornos del diente y es originada principalmente por una alimentación errónea, por una masticación mala, por el sarro dentario y por un cuidado insuficiente de los dientes.

Un remedio efectivo contra dicha enfermedad es el cuidado justo de los dientes porque contribuye a: una alimentación sana (a base de pan integral, fruta cruda, verduras y ensaladas), masticar bien, limpiar los dientes sistemáticamente y dejarse examinar los dientes por un dentista a título de prevención aun cuando no se tenga dolor de muelas. El cuidado justo de los dientes puesto efectivamente en la práctica preserva contra afecciones evitables y contribuye en mucho a estar sano.

La pasta dentífrica de calidad

Chlorodont

es la base para cuidar bien los dientes



Togal en todo el mundo

Togal

en tabletas

Sumamente acreditado hace
25 años en casos de

- Reuma · Ciática
- Gota · Lumbago
- Dolores de cabeza
- Nervios irritados
- Resfriados



BLAUPUNKT

Radio



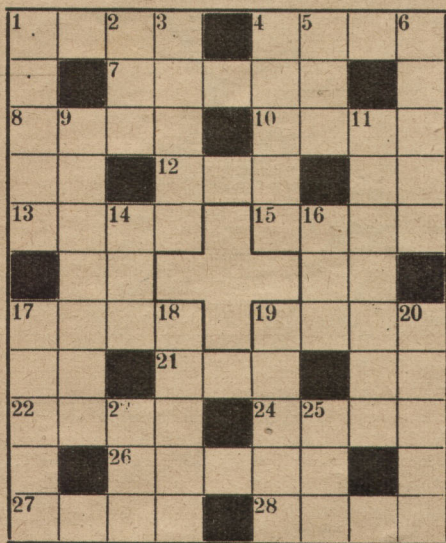
Para fotografías expresivas elija Mimosa,
el material fotográfico con el cual nunca se tiene
un desengaño
Para fotografías: película Mimosa-Panchroma
Para copias: Mimosa-Helioton
Para ampliaciones plásticas: Mimosa-Luxus-Bromosa



MIMOSA-AKTIENGESELLSCHAFT, DRESDEN-A. 21

Pasatiempos

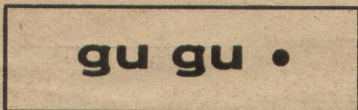
Crucigrama por Efepe



Horizontales: 1 Herramienta, 4 Fruta seca, 7 Guar-
nición, 8 Materia colorante, 10 Adorno, 12 Río de
España, 13 Consonante, 15 Peso, 17 Provocación,
19 Adverbio, 21 Emperador, 22 Ave gallinácea, 24 Cé-
lebre ciudad y colegio en Inglaterra, 26 Muy pequeño,
27 Adjetivo, 28 Repugnancia.

Verticales: 1 Descendencia, 2 Hogar, 3 Pendiente,
4 Nombre propio, 5 Adverbio, 6 Nombre de mujer,
9 Media, 11 Tribunal, 14 Mujer bíblica, 16 Pronombre
personal, 17 Robo, 18 Gas, 19 Liza, 20 Artificio de
madera que sirve para andar, 23 Sentido corporal,
25 Irritación de la garganta. I 11

Jeroglífico por F. P. Pérez



I 14

Charada

por Paquete

a — a — bos — cra — cho — dan — de — do —
dor — dun — e — en — go — la — lo — lop — na —
ne — o — o — o — on — os — pe — ra — ret —
sal — so — te — te — tes — tis — tram — tro —
tro — ud — va — za — zig

Con las 39 sílabas que anteceden deben formarse 14 pa-
labras cuyas letras iniciales y finales leídas de arriba
abajo den un conocido refrán español. I 12

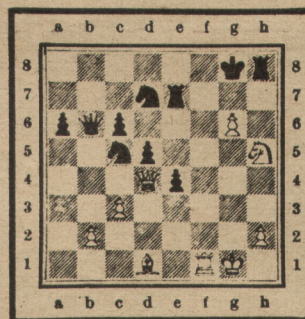
Significado de las distintas palabras

- 1 Ciudad del nordeste de Alemania,
- 2 Planta tifácea,
- 3 Ciudad de Palestina,
- 4 Personaje del "Moro de Venecia",
- 5 Baile de salón,
- 6 Ambos,
- 7 Local donde se representan comedias,
- 8 Lugar de Atenas donde se daban espectáculos
musicales,
- 9 Inventor inglés conocido en el automovilismo,
- 10 Poema dramático con música,
- 11 República,
- 12 Instrumento de música,
- 13 Godo oriental,
- 14 Filósofo griego.

- 1 8.....
2 9.....
3 10.....
4 11.....
5 12.....
6 13.....
7 14.....

Fatal escasez de espacio

por L. Rellstab



A veces no es provechoso tener muchas piezas cerca
del propio rey, porque las posibilidades de huida le
pueden ser atajadas. Un adversario a veces puede
incluso forzar al otro a cerrar por si mismo las últimos
posibilidades de jugada.

En la figura representada (los blancos: Rg1, Dd4, Tf1,
Ad1, Ch5, Pb2, c3, g6, h2; los negros: Rg8, Db6, Te7,
Th8, Cc5, Cd7, Pa6, c6, d5, e4) aquí los blancos pueden
— por medio de combinación ofrenda — obtener por
fuerza "jaque mate" en pocas jugadas. ¿Como?

Logogrifo

Por Dz



a a a a a, d d, e, g, i i, j, l, m m, n, o o o, r r, t t, z

De las letras precedentes hay que formar 4 palabras
y poner las en las filas horizontales de modo que resulte
en la primera fila vertical el nombre de un baile español.

- 1 Flor,
- 2 Planta textil,
- 3 Ciudad heroicamente defendida en la guerra civil,
- 4 Flota española en el siglo 16. I 8

(Las soluciones en el número próximo)

¿Qué le parece más obscuro: Marrón o Azul?

La repuesta a esta pregunta es muy
delicada, ya casi imposible, por la
simple razón basada en el sinnúmero
de tonalidades de los colores. La
solución de este problema es empero
muy importante, especialmente re-
lacionada con la exposición de vistas
en colores naturales. Lo más
cómodo y seguro en tal caso es
consultar a un exposímetro foto-
eléctrico de calidad insuperable, tal
como aquel que se halla montado
por ejemplo sobre la cámara foto-
gráfica CONTAX III de 24 x 36 mm.
Con el simple accionamiento del
botón de graduación se consigue
establecer sin cálculo mental alguno
para cada grado de obturación el
debido tiempo de exposición o al
revés para cada tiempo de exposición
el grado de obturación exacto.

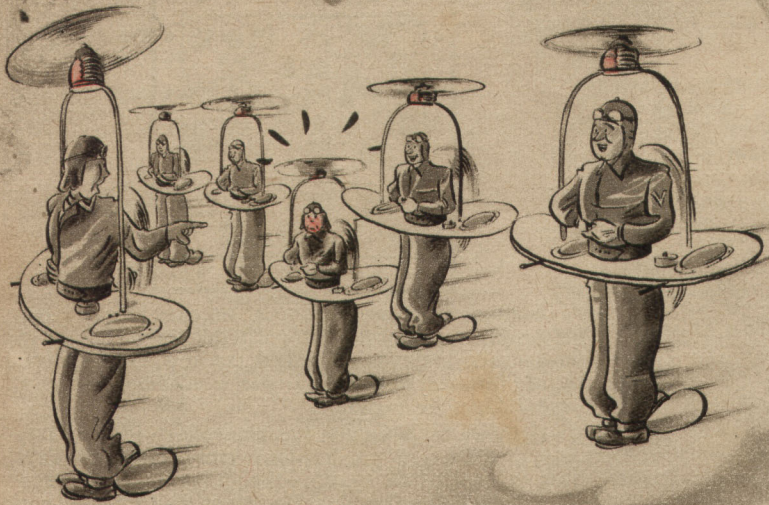


Debido a este hecho, el propietario
de una CONTAX III puede captar
sus vistas en colores naturales con
la misma seguridad y eficacia como
sus vistas comunes en blanco y
negro. Gracias al exposímetro
incorporado se pueden exponer todas
las vistas uniformemente, es decir
la una como la otra. La CONTAX III
posee además un telémetro-visor
(telémetro dentro del visor), objeti-
vos intercambiables hasta una lumi-
nosidad de 1 : 1,5, una parte trasera
desmontable, que facilita considera-
blemente la colocación de la cinta
emulsionada y muchas otras ventajas
más. Folletos ilustrados remite a
petición también la fábrica ZEISS
IKON AG. de DRESDEN S. 130,
Alemania.

Fotografías maestras por el terceto: Cámara Zeiss Ikon, Objetivo Zeiss, Película Zeiss Ikon

Excursión dominical

"Lo ves tú, Erika, si lo he dicho enseguida que perdimos el equilibrio . . . tu amiga es demasiado pesada"



Ligera orientación

acerca

del año

1999

Suenos de aviador

Dibujado por
Hellmut Maenner

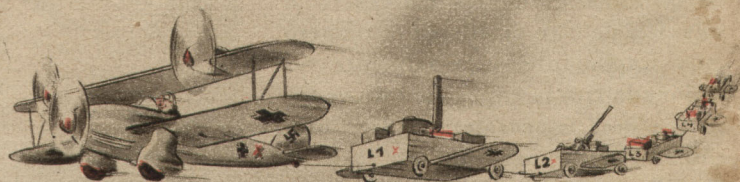
"¿Quien diablos equivoca de nuevo toda la dirección?" El aviador Schwelm, señor suboficial. Pero él no lo puede remediar, ha tenido un encendido defectuoso!"



El habitante de la luna:

"¡Caracoles — ahora no hay tranquilidad ni siquiera aquí arriba!"

Izquierda: Llamada desde el éter: "¡Vuelo desde Venus, a través de la Via Láctea, hacia Géminis, ha salido perfectamente . . . pero han quedado retenidos en Acuario . . . están sin combustible . . .!"



Izquierda: ". . . y a estos dos dulces angelitos los he traído de la tropósfera!"

Derecha: El ferrocarril ha pasado de moda. Sólo se ven convoyes en el aire



HEFT 1 / BERLIN, 6. JANUAR 1942

Der



Adler

PREIS **20 Pf.**

frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Neuen Zielen entgegen

Der Beobachter in der
Kanzel einer Heinkel He 111.
Nach den großen Erfolgen
des Jahres 1941 ist die
deutsche Luftwaffe gerüstet
zu neuen Einsätzen — für
den endgültigen Sieg

FK Adh. Klopfer, #ag (100)

RUHM UND SIEG

DIE DEUTSCHE LUFTWAFFE IM KRIEGSJAHR 1941

VON GENERAL DER FLIEGER QUADE

Der Luftkrieg gegen England

Bei Beginn des Jahres 1941 stand die deutsche Luftwaffe inmitten des Groß-einsatzes gegen England. Die englische Luftwaffe und die Lufttrüstungs-industrie waren bis zum Ende des Jahres 1940 Schwerpunkte unserer Einsätze gewesen. Sie hatten den feindlichen Fliegerverbänden Verluste beigebracht, die etwa das Dreifache der Eigenverluste betragen. Die Lufttrüstungsindustrie war in ihrer Leistungsfähigkeit stark herabgesetzt, wie die immer lauter werdenden Rufe nach amerikanischer Hilfe einwandfrei bewiesen. Trotz zum Teil schwieriger Wetterlagen konnte die deutsche Luftwaffe infolge ihrer günstigen Ausgangsstellungen und relativ kurzen Anflugwegen auch in den ersten Monaten des Jahres 1941 ihre Angriffe mit unverminderter Wucht fortsetzen. Ihr Schwerpunkt wurde immer mehr auf die Kriegswirtschaft verlagert und auf das Ziel, mit dem der Feind am empfindlichsten getroffen wurde: die Versorgung Englands.

Alle Zufahrwege zur Insel führen über See. Schon in Friedenszeiten war der England-eigene Tonnageraum nicht genügend groß. Die Schifffahrt der halben Welt fuhr ja für englische Pfunde englische Güter. Nur ein Teil davon hatte bei Kriegsbeginn mit scharfem Druck dazu gebracht werden können, trotz des erhöhten Risikos in englischem Solde zu bleiben. Tonnage war knapp und kostwichtig. Ihre Verringerung also für uns von besonderer Bedeutung. Die Herabminderung des dem Feinde nutzbaren Tonnageraumes wurde so ein Schwerpunktziel. U-Boote und Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine bekämpften in enger Zusammenarbeit mit den Kampfverbänden der Luftwaffe die Geleitzüge, die im Seeraum um England ausgemacht wurden, und versenkten auch im zweiten Kriegsjahr eine hohe Zahl von BRT Handelschiffraum.

Versenkungen sind die gründlichste und nachhaltigste Form der Tonnageminderung, aber nicht die einzig mögliche. Schon die Notwendigkeit der Bildung von Geleitzügen beschränkte die Ausnutzung der Tonnage. Warte- und Liegezeiten bei der Zusammenstellung sind unvermeidlich. Während der Fahrt, die meist mehrere Tage dauert, ist die Schnelligkeit des langsamsten Schiffes maßgebend für die Fortbewegung des ganzen Geleitzuges. Auch seine Auflösung vor der Küste der Insel bringt noch einmal Gefahrenmomente.

Gelang es außerdem, die Leistungsfähigkeit der Be- und Entladungseinrichtungen in den wichtigsten Ein- und Ausfahrhäfen herabzusetzen, so mußten weitere Verzögerungen und damit eine neue erhebliche Minderung in der Ausnutzung des Tonnageraumes eintreten. Das war eine Kampfaufgabe, die nur die Luftwaffe lösen konnte. Die das ganze Jahr 1941 andauernden Angriffe auf die britischen Häfen sind in allererster Linie ein Kampf gegen den Tonnageraum. Wie gründlich er geführt wurde, geht aus der Tatsache hervor, daß im Laufe der Zeit in den OKW-Berichten als Angriffsziele auch kleine und kleinste Häfen genannt wurden, die von der englischen Handelsflotte als Ausweichhäfen benutzt werden mußten. Zwangsläufig brachten die zahlreichen Großangriffe auf die wichtigsten Häfen weitere Erschwerungen für die Schifffahrt mit sich: Zerstörungen von Werften, Reparaturwerkstätten, Spezialfabriken für den Schiffbau, Kraftwerken, Lager- und Kühlhäusern, Eisenbahnen und Verkehrswegen. Die Vernichtung oder Beschädigung aller dieser Anlagen mußte aber immer wieder eine entscheidende wichtige Folge haben: Verzögerung in der Abfertigung der Handelsschiffe und damit Verringerung des Tonnageraumes. Daß bei diesen Angriffen auch vielfach in den Häfen Schiffsraum versenkt wurde und daß der bereits geladene Inhalt ganzer Geleitzüge ein Raub der Flammen wurde, ist selbstverständlich. Die Öffentlichkeit wird von diesen Angriffserfolgen der Luftwaffe wohl auch in Zukunft ebensowenig erfahren wie von den Schiffen, die der Vernichtung der Seewege und Hafeneinfahrten durch die Luftwaffe zum Opfer fielen.

Der Kampf gegen die englische Handelschiffahrt sowie gegen seine Kriegswirtschaft hat im Jahre 1941 auch dann nicht nachgelassen, als der Kriegsschauplatz sich erweiterte und die deutsche Luftwaffe im Mittelmeerraum und über Nordafrika erschien und als die Lage auf dem Balkan das Eingreifen der deutschen Wehrmacht auch auf diesem Kriegsschauplatz notwendig machte. Er wurde auch während des Balkanfeldzuges mit kaum verminderter Wucht fortgesetzt. Erst mit der Verlegung des Schwerpunktes der gesamten deutschen Wehrmacht nach dem östlichen Kriegsschauplatz trat im Luftkrieg gegen die Insel eine gewisse Lockerung ein. Aufgehört hat er nie. Und der Seeraum um Großbritannien und die Zufahrtsstraßen stehen nach wie vor in gleicher Stärke unter der Aufsicht und der Bedrohung durch die deutsche Luftwaffe und die Kriegsmarine.

Die englische „Notstop-Offensive“

Sie hatte den Zweck, starke Teile der deutschen Flieger- und Flakartilleriesverbände von der Hauptentscheidung im Osten abzuziehen. Daneben sollte sie durch unangesehene (notstop) Tag- und Nachtangriffe auf Deutschland und auf das besetzte Gebiet einen moralischen Druck auf die Bevölkerung ausüben. Endlich sollte sie wohl auch außenpolitisch wirken und einen sichtbaren Beweis der Hilfsleistung für den sowjetischen Verbündeten erbringen. Das für England niederschmetternde Ergebnis dieser Luftoffensive ist bekannt. Die englische Luftwaffe hat sich nicht, wie es auf der Insel so hochtönend verkündet wurde, „über Berlin mit den Sowjetfliegern die Hand gereicht“. Im Gegen-



Über zwei Millionen BRT Handelschiffraum wurden im Jahre 1941 allein von der deutschen Luftwaffe auf den Meeresgrund geschickt, abgesehen von den Verlusten, die Englands Handelschiffahrt durch die systematische Vernichtung der Häfen erlitt. Hier ein Beispiel von vielen: Der 4174 BRT große Handelsdampfer „Royal Crown“, der einen Bombenverlust erlitt und kurz darauf sank. Darüber das Großkaufflugzeug Focke-Wulf „Condor“, der gefährlichste Feind der britischen Schifffahrt auf den Weltmeeren

1731
A17



Deutsche Fallschirmjäger nahmen britische Truppen auf Kreta gefangen. Die Übersetzung dieses britischen Bildwerks im Mittelmeer ist eine der kühnsten Operationen des Krieges geschichte, deren Erfolg den Verbänden der deutschen Luftwaffe zu verdanken ist.

Fl. Aulis Engelbert, Buchhaus (W.), Wagner (A.), Zölling, Aulis, Fuchs, Wolf, Luftwaffe.

Unten: Deutsche Flakartillerie in Afrika. Ritzker, Ressortleiter Oberleutnant Schwabach links das Schießen seiner schweren Batterie auf angreifende britische Panzer.

teil — von Osten her sind so gut wie gar keine Einfüge erfolgt. Und der Engländer ist nach einigen ganz schweren Niederlagen äußerst vorsichtig geworden. Bei Tage ließ er sich über dem Reichsgebiet ohnehin nicht blicken. Wichtig ist es aber darauf hinzuweisen, daß nicht die Masse, sondern die Güte unserer zur Abwehr bereitgestellten Jagd- und Nachtjagd- und Flakartillerieverbände dieses Ergebnis erzielt haben.

Der Schwerpunkt des Einsatzes der Verbände der deutschen Luftwaffe lag seit dem 22. Juni 1941 nach dem Befehl des Führers und Oberbefehlshabers der Wehrmacht an der Ostfront. Dort sollte die Entscheidung fallen, die englische Nonstop-Offensive konnte daran nichts ändern.

Der Mittelmeerraum und Nordafrika

Durch das Mittelmeer geht der wichtigste Lebensnerv des Empire. Der Weg Gibraltar—Suez-Kanal—Aden ist die kürzeste Verbindung nach Indien. Der Umweg um Afrika ist rund 10 000 km länger. Das erfordert verlängerte Fahrtzeit und vermehrtes Risiko, hohen Mehrbedarf an Tonnage, die, wie oben ausgeführt, England in zunehmendem Maße fehlt.

Das Erscheinen deutscher Flugzeuge im Mittelmeerraum Seite an Seite mit unseren italienischen Bundesgenossen bedeutet daher eine erhöhte Bedrohung dieses für England lebenswichtigen Schifffahrtsweges. Alle Verluste, die seiner Kriegsmarine und seiner Handelsflotte hier zugefügt wurden, waren besonders schwer.

Die stark befestigte Insel Malta mit einem Kriegshafen und mehreren Flugplätzen dient in erster Linie dem Schutze dieses Wasserweges und bedroht außerdem den Seeweg von Süditalien zu den italienischen Häfen in Nordafrika. Ungezählte Luftangriffe auf La Valetta und die Flugplätze hielten die auf der Insel bereitgestellten Kräfte nieder.

dadurch wurde letzten Endes die Grundlage geschaffen für die Einsatzmöglichkeit des deutschen Afrikakorps, das unter dem Befehl des Generalleutnants Rommel im Rahmen der italienischen Wehrmacht in kürzester Zeit tief in die Cyrenaika rindgedrungenen englischen Truppen bis zur Grenze Ägyptens zurückwarf. Das deutsche Fliegerkorps unter General der Flieger Geisler hat diesen Siegeszug nachhaltig unterstützt und in vollem Umfang und in diesem Tempo überhaupt ermöglicht. Es gelang ihm nach kurzer Zeit, die englische Luftwaffe, die alle Vorteile — Erfahrung im Wüstenkrieg, Kenntnis des Landes und der Witterungsbedingungen, bessere und nähere Nachschubbasen — auf seiner Seite hatte, so weit auszuschalten, daß sie der auf der Erde angreifenden Truppe nicht mehr gefährlich werden konnte.

Unmittelbar nach Abschluß der Kämpfe nahm das deutsche Fliegerkorps seine schon im Januar begonnenen Angriffe gegen die englische Schifffahrt im Mittelmeer und besonders auch gegen das Gebiet des Suez-Kanals mit erhöhter Wucht und mit bestem Erfolg wieder auf. Die auch von englischer Seite zugegebene mehrfach gelungene längere Sperrung des Kanals stellt eine schwere Schädigung der englischen Schifffahrt dar — und damit einen stark erhöhten Verlust nutzbaren Tonnage. Sie ist als ein großer Erfolg des deutschen Fliegerkorps Geisler zu werten. Eine besondere operative Bedeutung aber hat seine Anwesenheit in Afrika bekommen durch die Entwicklung der Ereignisse auf der Balkanhalbinsel, die mit der Eroberung Kretas endeten.

Der Balkanfeldzug

Drei Schwerpunktaufgaben hatte der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht der deutschen Luftwaffe hier zugewiesen: 1. die Zerschlagung der feindlichen Luftwaffe, 2. Angriff und Vernichtung der Verschwörerzentrale Belgrad in allen militärisch wichtigen Zielen, 3. die Unterstützung der kämpfenden Truppe des Heeres. Hier sollte auch seine Flucht erschwert, seine spätere Einschiffung wenn möglich verhindert werden.

Die Niederkämpfung der zahlenmäßig nicht sehr starken serbischen und griechischen Luftwaffen gelang in kurzer Zeit. Damit war dem angreifenden Heere die erste und wichtigste Hilfe zuteil geworden. In dem meist gebirgigen und straßenarmen Lande konnte eine richtig eingesetzte und energisch angreifende feindliche Luftwaffe unseren in engen Tälern kämpfenden und häufig an die Wege gebundenen Truppen ein gefährlicher Gegner werden.

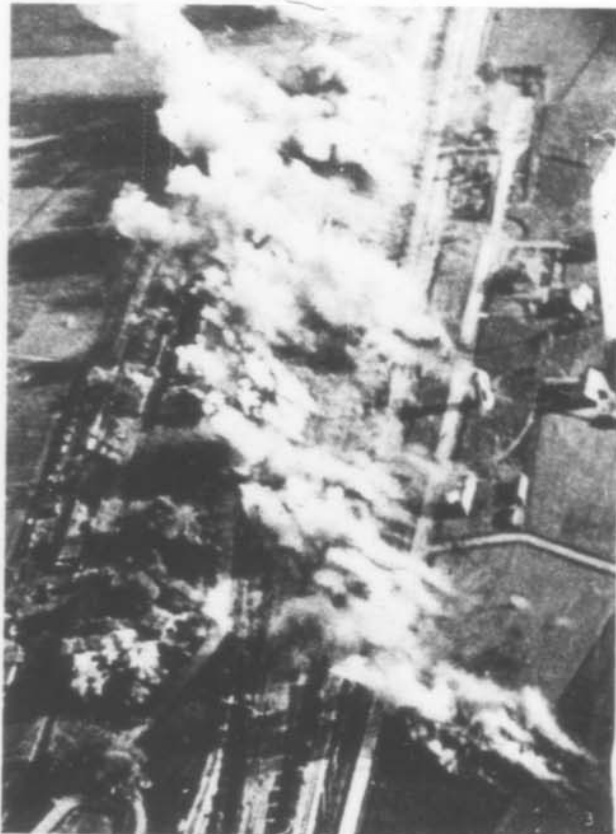
Belgrad wurde befehlsgemäß schon in den ersten vierundzwanzig Stunden schwer getroffen. Damit und mit den in den nächsten Tagen noch wiederholten Angriffen wurde die Hauptstadt des Landes, die Zentrale seines Nachrichten- und Nachschubwesens, der wichtigste Knotenpunkt seines ohnehin dünnen Eisenbahnnetzes, von vornherein völlig ausgeschaltet.

Die auf dem Balkan zur Unterstützung des Heeres bereitgestellten starken Verbände der Luftwaffe konnten überall den Angriffsfronten vorwärtshelfen. Besonders war das der Fall bei der Durchbrechung der mit modernsten Mitteln ausgebauten und von einem zähen und tapferen Gegner verteidigten Metaxaslinie. Starke Stuka- und vor allen Dingen auch Flakartillerieverbände haben hier ganze Arbeit geleistet; der Durchbruch der Angriffstruppe bis zum Ägäischen Meer zerriß dann die Feindfront und führte zur Kapitulation eines Teiles des Griechischen Heeres.

Fortsetzung auf Seite 13



Vielleicht die härteste Bewährungsprobe war für die deutsche Luftwaffe — ebenso wie für die Infanterie — der Kampf gegen die Sowjets auf einer mehrere tausend Kilometer langen Front vom Eisensee bis zum Schwarzen Meer. Das untere Luftbild zeigt einen Bahnhofs des Feindes nach einem erfolgreichen Bombenangriff deutscher Kampfverbände.





Viele Hände und viele Gedanken tragen sich in einem Kampfgeschwader unserer Luftwaffe, aber nur ein Wille bewegt die Männer den Feind zu schlagen, wo sie ihn treffen. So gemächlich haben es die ihres Oberwermesters des Staffels der II. Gruppe des KG nicht immer 1920. Manches haben sie bisher starklat gemacht, da hat ihnen ein Gläschen wohl zu genugs!

Links: Der Gruppenkommandeur, Major K., mit einer schwer beschmutzten Maschine von seinem ersten Fernflug zurückgekehrt. Mit 42 Jahren hat der Artillerist des Weltkrieges erst fliegen gelernt, heute trägt er die Spangens von I.K. 1 und II und die goldene Fernflugspange.



Der I.A. der Gruppe, der Offizier, der die Einsatzpläne bearbeitet, hat erstmals als Abwitzer im ersten russischen Durchbruch Dienst getan. Jetzt ist er schon mehr als zwei Jahre Kampfflieger und hat bereits sechs mit vier Feindfliegern, darunter sehr schweren Engländerstörern, am

KAMPFGR



Der Stab des 22-jährigen I. O. (Terbuchen) Offiziers ist es, möglichst viele Kampfflieger starklat machen zu können. Dafür er haben seiner verantwortungsvollen Arbeit auch möglichst keinen Einsatz ausfällt, dafür zeigen seine vier Feindflieger. Bild links: Das fliegende Personal im anstrengen. Alle diese Männer haben auf vielen Feindfliegern mit Feindschiffen und höchsten Können bewiesen.



Der Kreml

Die Zwingburg der Sowjets

Diese Luftaufnahme, die unsere Aufklärer mit such Hasses gebracht haben, zeigt in klarer Schärfe die Einzelheiten des Kreml, aus dem sich die sowjetischen Gewalttäter längst vor den deutschen Luftangriffen ins Innere des Landes versogen haben. Der Kreml war der ursprüngliche Stadtkern Moskaus, er ist in einer Länge von zwei Kilometer von einer 25 bis 30 Meter hohen Mauer umgeben, die von 19 Türmen gekrönt ist. Bis zum 18. Jahrhundert befand sich hier die Residenz der Zaren und der Patriarchen. Der Kreml unmittelbar an den Ufern der Moskwa gelegen, ist eine Vereinigung von alten Palästen, Kirchen und Klöstern, von Amtsgebäuden und Kasernen. Obwohl dieses Luftbild von den letzten größeren Angriffen auf Moskau aufgenommen wurde, zeigen die Gebäude und Anlagen links oben vom Kreml und auf der anderen Seite der Moskwa bereits erhebliche Spuren der deutschen Bombenangriffe.

Aufnahme Luftwaffe (SBR)



UPPE XY



Über die Gesundheit der Gruppe wacht der Oberarzt Dr. M., ein praktischer Arzt vom Bodensee. Obwohl nicht mehr dienstpflichtig, betreut der alte Sporthingler freiwillig die Frontkampfsgruppe. Unter seinen geschickten Händen in jeder seiner Patienten in bester Obhut.



Links: Einer der ersten Wärr, die über das Wohl und Wehe der einzelnen Maschinen wachen. Seine große Monotonieerfahrung erlaubt er sich im Werkstatttag, dem er zwei Jahre lang angehört.



Fliegen macht bekanntlich besonders hungrig. Kampffluger müssen deshalb gut zu essen haben. Der Staffelloch wagt für schmackhafte Kost. Seine Spezialität ist ein kalziger Braten — so die norwegische Rechtsart dafür vorhänden ist.

SAMURAI-

Kampf- und Todesmut des

IN DANKBARER
WÜRDIGUNG IHRES
HELDENHAFTEN EINSATZES



Hauptmann GOLLOB



Oberst Graf v. KAGENECK

IM KAMPF UM DIE ZUKUNFT UNSERES VOLKES

verlieh der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes dem Kommandeur einer Jagdgruppe, Hauptmann Gollob, anlässlich seines 80. Luftsieges als 18. Soldaten der deutschen Wehrmacht, und dem Oberleutnant in einem Jagdgeschwader Graf v. Kagenneck, anlässlich seines 84. Luftsieges als 19. Soldaten der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann Linke, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, hat als Einzelkämpfer und als vorbildlicher Führer seiner Gruppe hervorragende Erfolge erzielt. Die Vernichtung von über 200 Feindflugzeugen und einer großen Zahl von Panzerkampfwagen ist u. a. das bisherige Ergebnis seiner Gruppe. Als Einzelleistungen sind die Vernichtung eines britischen U-Bootes, die Vernichtung von 30 sowjetischen Panzern und Lastkraftwagen usw. besonders hervorzuheben. — Hauptmann Freiber v. Beust, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, erwarb sich durch zahlreiche Einsätze gegen englische Flugplätze und durch die Vernichtung mehrerer feindliche Handelschiffe besondere Verdienste. Auch im Ostkrieg zeichnete sich seine Gruppe hervorragend aus. — Oberleutnant Skoropczewski, Staffelführer in einem Kampfgeschwader, hat sich durch heldenmütige Tapferkeit und ungewöhnliche Erfolge hervorgetan. Im Kampf gegen England versenkte seine Staffel 91 000 BRT und beschädigte weitere 74 000 BRT feindlichen Handelschiffes. Auch auf dem östlichen Kriegsschauplatz sind seine Leistungen eine ununterbrochene Folge von persönlichen Waffentaten. — Oberleutnant Tönne, Staffelführer in einem Schnellkampfgeschwader, hat durch seine gewandte Führung und mitreißendes Vorbild seine Staffel zu bedeutenden Erfolgen geführt. Im Ostfeldzug zerstörte sein Verband gegen stärkste Abwehr nicht weniger als 118 Feindflugzeuge. — Oberfeldwebel Bühlig, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, vermochte im Kampf gegen England in erbitterten Luftkämpfen 21 Flugzeuge abzuschießen und einen Spreitriebler zu vernichten. — Unteroffizier Melzer, Geschützführer in einem Flakregiment, ist aus eigener Initiative sechs der vorderen Linie sein vorangesturmt und hat aus nächster, bedrohlicher Nähe mit seinem Geschütz 11 feindliche Panzerkampfwagen vernichtet. PK-Zuschreibung Kriegsge. Kommand. 1. Stufe. Schatz-OKW (1)



Hauptmann LINKE



Hauptmann FREIBER v. BEUST



Oberleutnant SKOROPCZEWSKI



Oberleutnant TÖNNE



Oberfeldwebel BÜHLIG



Unteroffizier MELZER

Am 26. Mai 1904, während des russisch-japanischen Krieges, tobte eine heftige Schlacht um die Stadt Nan-Shang, die für den Fortgang der Eroberung von Port Arthur eine entscheidende Rolle spielte. Bei den ersten Angriffen hatten die Japaner große Verluste erlitten. Man sagt, daß damals an einem Tage die Munition für ein halbes Jahr verbraucht worden sei. In jeder Beziehung sah der Kampf für die Japaner aussichtslos aus, so daß der Armeestab zu der Überzeugung kam, den Rückzug anzutreten und den Angriff später von neuem zu beginnen. Der Armeestab unterbreitete den Rückzugsplan dem Armeeführer General Oku, der darauf sagte: „So steht die Sache?“ Dann schwieg er und bemerkte nach einer Weile: „Wißt ihr, was der Samurai-Geist ist?“ Als Antwort auf diese Frage des Generals folgte ein Generalangriff mit dem Entschluß, die ganze Armee für die Entscheidung zu opfern, und die Festung Nan-Shang fiel.

Der Kriegshafen Port Arthur war als eine unnehmbare Festung bekannt. Zur Niederklüpfung dieses Stützpunktes trat die japanische Wehrmacht sowohl von Lande als auch von der Seeseite an. Wichtig war die Sperrung der Hafeneinfahrt, um der russischen Flotte die Ein- und Ausfahrt unmöglich zu machen. Am 20. Februar 1904 beschloß der Oberbefehlshaber der japanischen Marine die Sperrung des Hafens durch die Versenkung von fünf verrotteten Transportschiffen. Diese Aktion erforderte den todesmühen Einsatz der Besatzung. Zur Steuerung und Sprengung des einzelnen Schiffes waren je 10 bis 16 Mann nötig. Der Oberbefehlshaber Admiral Togo gab den Befehl, „Freiwillige zum Tode“ aus der Flotte zu sammeln. Sofort meldeten sich über 2000 Mann. Man brauchte aber nur 67 Mann. Die erste Aktion fand am 24. Februar statt, und die zweite folgte am 27. März. Bei der zweiten Aktion fiel Kapitän Hirose, der auch die erste Aktion mit einem Schiff erfolgreich durchgeführt hatte. Auch sein Schiff „Fuki Maru“ lief um zwei Ufern in die Hafeneinfahrt ein. Als der Feind das Herannahen auf eige Entfernung von zwei Seemeilen bemerkte, wurden sie von den Festungen sofort heftig beschossen. Die „Fuki Maru“ steuerte unter dem Kugelregen des Feindes geschickt in die Mitte der Mündung und warf Anker. Kapitän Hirose gab dem Deckoffizier Sugino den Befehl, in den Maschinenraum zu steigen und die Sprengung vorzunehmen. Als die Besatzung das Boot klar machte und auf die Rückkehr Suginos wartete, traf ein feindliches Torpedo die Schiffseite, und sofort begann die „Fuki Maru“ zu sinken. Kapitän Hirose sprang noch einmal an Bord des in die Tiefe gehenden Schiffes und suchte nach dem Deckoffizier. Als das Wasser schon darüber das Deck erreicht hatte, gab Kapitän Hirose die Suche auf und stieg wieder ins Boot. Im Kreuzspiel des Scheinwerfers und der donnernden Geschütze steuerte er durch die hohen Wellen. Im Hagel der feindlichen Geschosse fiel zuerst der zweite Maschinist Kotke; dann bemerkte man, daß Kapitän Hirose nicht mehr auf seinem Kommandoort war. Man entdeckte nur noch den zeretzten Körper und die zerrissenen Uniformstücke des Kapitäns.

Pötzlich erschien ein feindlicher Kreuzer in der Nähe. Die Besatzung war schon entlassen, mit dem bloßen Seitengewehr das feindliche Kriegsschiff zu entern. Doch der Kreuzer fuhr weiter. Das Boot wurde endlich am Morgen von einem japanischen Kriegsschiff aufgenommen. Kapitän Hirose gilt als Kriegsgott und als Vorbild japanischen Soldatentums. Er hatte in einem Brief an seinen Bruder ein Gedicht geschrieben, das wie folgt lautet:

„Mit reinem Herzen diene ich dem Vaterlande.
Niemand schrecke ich zurück vor dem Tode.
Sollte ich mit dem Schiff mein Geben
ins Gewässer des Port-Arthur versenken,
dann werde ich siebenmal neu geboren sein,
um dem Vaterlande zu dienen. Mein Entschluß
ist fest, zu sterben.
Überzeugt vom Gelingen, zum zweitenmal
steige ich lächelnd auf das Schiff.“

Dieses Gedicht verkündet den Geist des japanischen Ritters, der mit dem Tode, entsetzt in den Kampf geht. Mit dem Wort „Siebenmal werde ich geboren sein, um dem Vaterlande zu dienen“ spricht Kapitän Hirose die innerste Überzeugung jedes japanischen Soldaten aus, daß er niemals ruhen werde, wenn ihm auch der irdische Tod beschieden ist, bis der Feind Japan und des Kaisers endgültig besagt ist. In dieser Einstellung zum Tode liegt die Schlagkraft der japanischen Wehrmacht. Sie ist nicht von heute auf morgen geschult, auch nicht erst mit der modernen Wehrmacht neu entstanden, sondern sie lebt in der Tradition des japanischen Kampfes, der den Charakter des japanischen Volkes mitbestimmt. Das gilt nicht nur für den Soldaten, dem es nach der japanischen Auffassung selbstverständlich ist, mit dem Entschluß zum Tode in den Krieg zu ziehen. Während des russisch-japanischen Krieges kam es vor, daß eine verwitwete Mutter ihren einzigen Sohn in den Krieg schickte und ihrem Leben ein Ende machte, um ihr Kind zu verhindern, daß es ihr wertvolles sein Leben zu erhalten bestrebt sein könnte. Die japanische „Todesverachtung“ ist keine „Lebensverachtung“, wie man das irrtümlich meinen könnte; sie ist auch nicht irgendein tollkühner oder gar überheblicher Leichtsinns, der das Leben nicht ernst nimmt, sondern sie ist innerlich gesehen eine technische und innerlich betrachtet eine ethische Frage. Technisch wird dieser Entschluß zum Tode derart, daß die Waffe bis zum äußersten angewandt werden kann, ja sie kann sogar zu „einer lebendigen Waffe“ werden, indem der Mensch sein Leben der Waffe schenkt, indem er als Verlängerung der Waffe wirkt. Diese Beziehung zwischen der Waffe und dem Krieger ist in Japan nicht erst durch die moderne Konstruktion der Waffe entstanden, sondern sie hat ihren Ursprung im altjapanischen Ritterkampf. Wenn zwei Ritter mit Schwertern sich gegenüber-

Japans Heldengeist

japanischen Kriegers / Von Prof. Dr. Junyu Kitayama



Ein japanischer Fechtlehrer mit seinem Schüler beim Üben eines Griffes. Auch in dem in den letzten Schichten des japanischen Volkes geübten Fechtspiel lebt die alte Tradition der Samurai fort.

standen, war es die Regel der Fechtkunst, daß jeder in der ruhigen Haltung mit einem vorgestreckten Schwert hinter dem Schwert verschwand. Das bedeutete die höchste und geschickteste Haltung, die man mit seinem Schwert beim Kampf einnehmen kann. Der Feind sieht in solchem Augenblick nur das Schwert des anderen vor sich. Man sagt: „Der Mensch und die Waffe sind eins geworden.“ Das Schwert für einen Ritter war das Symbol seines Geistes. Mit dem Schwert durfte man nicht nur nicht spielen, sondern man durfte es nicht mal auf den Boden fallen lassen. Der Ritter trug sein Schwert immer bei sich; wenn er sich schlafen legte, lag das Schwert neben seinem Kopfkissen. Das, was das Schwert bedeutete, ist das Gewehr oder die jeweilige Waffe für den Soldaten von heute. Das Gewehr ist die Leihgabe des Tenno für den Soldaten. Der Soldat trägt und gebraucht die Waffe im Auftrag des Tenno. Zum Gebrauch des Schwertes wurde gesagt: „Die beste Taktik des Kampfes ist, den Feind zu schlagen, mit dem Entschluß, in demselben Augenblick auch selbst zu sterben. Laß den Feind die Haut deines Leibes schneiden, in demselben Augenblick schneide ihm in sein Fleisch. Laß den Feind dein Fleisch schneiden, so schneide ihm in seine Knochen.“ Dies war die seelische Voraussetzung zur technischen Ausführung des japanischen Ritterkampfes.

Dank einer derartigen Einstellung zum Kriegerdasein hat die japanische Fechtkunst eine bis an das Geheimnis streifende Kampftechnik entwickelt. Die Zeit hat sich vom Mittelalter ins Moderne gewandelt, und die Waffe hat ihren Träger gewechselt. Aber der Geist, mit dem die Waffe geführt wird, ist in Japan unverändert geblieben.

In dem japanischen Todesmut offenbart sich die Lebens- und Weltanschauung des japanischen Ritters, des japanischen Soldaten und des japanischen Volkes. „Verteidige deine Treue und Ehre mit dem Tode. Höre erst auf mit deinem Kampf, wenn du tot bist.“ Des Ritters Treue gehörte einst den Feudalherren. „Ein

Japans Flieger vor dem Start zum Feindflug. In den modernen Soldatenuniformen und den Pilotenmützen der Flieger schlägt in Japan das Herz der Männer gegen den Samurai-Idealen, die heute ebenso verpflichtend sind wie vor Jahrhunderten



Samurais, „Zweischwertermann“, in den Diensten des Tenno. Es war das Vorrecht der Samurai, zwei Schwerter zu tragen. Nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1865.

wahrhafter Ritter dient in seinem Leben nicht zwei Herren.“ Heute gilt die Treue des japanischen Volkes dem Tenno. Darum, wenn ein japanischer Soldat auf dem Schlachtfeld fällt, ruft er: „Tenno Heika Bama! — Es lebe seine Majestät Tenno.“ Kein anderes Wort kommt aus dem Munde eines sterbenden Soldaten auf dem Kampfplatz. „Das Volk sind Kinder des Tenno“, heißt die Definition des Verhältnisses zwischen dem Tenno und seinem Volk. Einst starben die Ritter für ihre Herren. Wenn der Herr unter dem Druck des Feindes sich durch den Harakiri — den ehrenhaften Selbstmord — der Unterwerfung entzog, starb oft eine Schar von Hunderten von Rittern mit ihm den Ehrentod. Die Treue zum Herrn und zum Kameraden bedeutete zugleich die Aufrechterhaltung der Ehre.

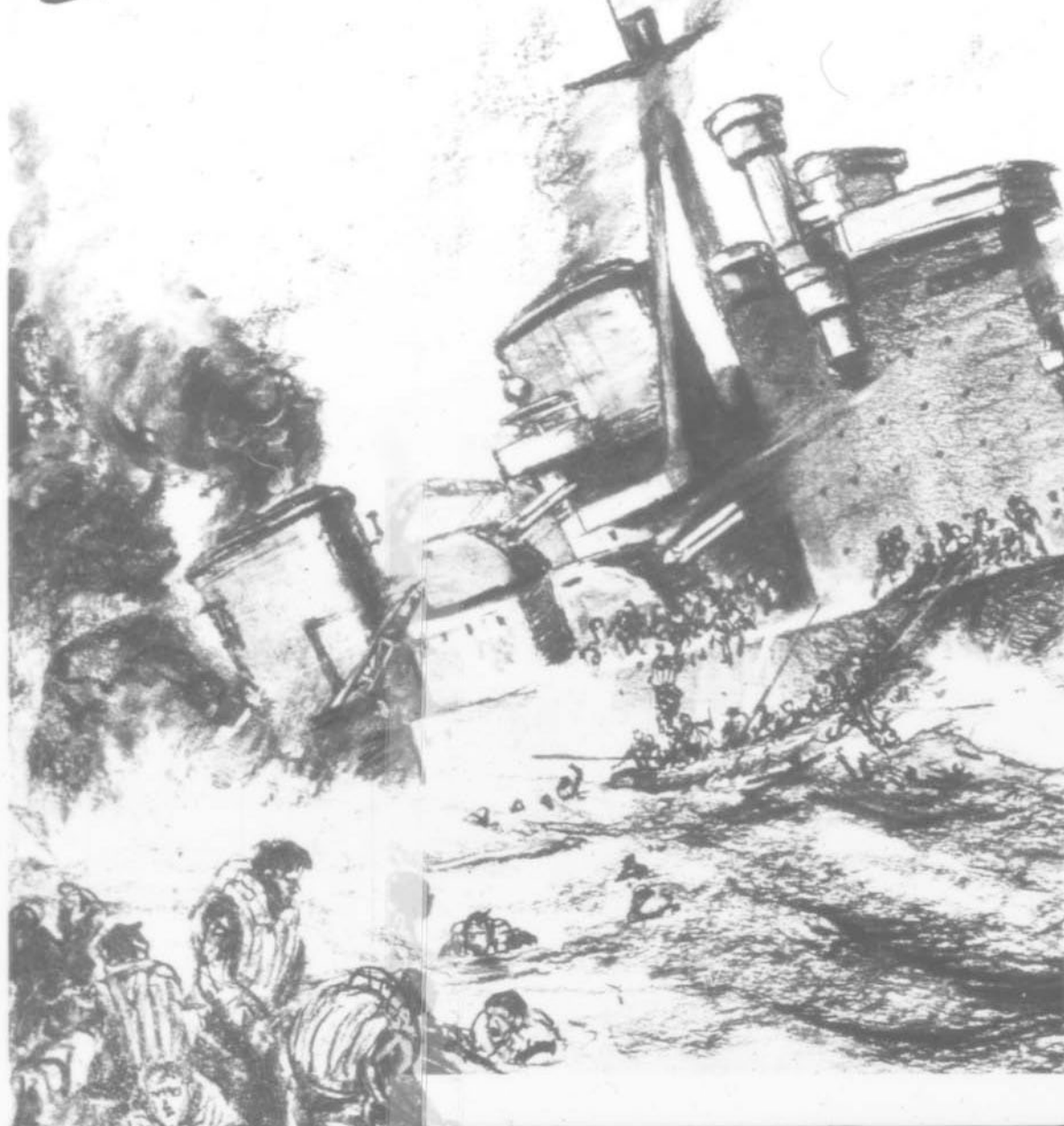
Das japanische Ehrgefühl ist nicht rein persönlich, es wird nicht durch die Taten und Erfolge des einzelnen bestimmt, sondern es gilt viel mehr. Es gilt unmittelbar dem Ansehen der ganzen Familie. Wenn ein Soldat im Kriege fällt, steigt die Ehre seiner Familie. Jede japanische Familie ist eine Kette von Ahnen, die im Familiennamen symbolisch weiterleben. Das Ansehen der Familie aber ist der heimliche Befehl des Ahnen, der einer stetigen moralischen Mahnung gleichkommt. Die Nichtachtung oder die Verletzung der Familienehre ist das größte Vergehen gegen die Ahnen. Durch die Ahnen sind die japanischen Familien seit über 2000 Jahren untereinander verbunden, und an ihrer Spitze steht die Familie des Tenno. Darum gilt die Ehre des Landes und des japanischen Volkes zugleich als die Ehre der einzelnen Familie und ihrer Mitglieder. In dieser innigen Bindung mit der Tenno-Familie und Verbundenheit der Familien untereinander lebt das japanische Volk. Das ist die Erklärung dafür, daß die Treue des japanischen Volkes zum Tenno unermüßlich ist, daß jeder Japaner gern für den Tenno sein Leben opfert.

Das japanische Volk besitzt eine beispiellose Einigkeit und Entschlußkraft, wenn es gilt, das Land und seine Ehre zu verteidigen. Man kann das japanische Volk zum äußersten Entschluß zwingen, wenn man seine Ehre nicht achtet, die das Volk bereit ist, mit äußerstem Todesmut zu verteidigen. General Saigo sagte: „Mit dem Menschen, der weder auf das Leben noch auf das Geld, noch auf den Namen, noch auf den Rang Wert legt, ist schwer auszukommen. Aber keiner außer ihm ist in der Lage, durch alle Hindernisse hindurch die großen Werke des Staates zu schaffen.“ Das gilt auch vom japanischen Volk selbst. Weder wirtschaftlicher Druck noch politische Schatzgrube noch materielles Übergewicht beim Feind können das japanische Volk hindern, das von ihm gesteckte Ziel zu erreichen, denn es gibt den Kampf nur auf, wenn es gestorben ist.“ Saigo sagte auch: „Ein Mann zieht es vor, wie ein Edelstein sich zerschlagen zu lassen, denn als ein Ziegelstein wohlverhalten zu bleiben.“

Treue zum Tenno und äußerste Kampftunseligkeit bis zum Tod waren die Hauptigenschaften des Samurai, sie sind als die geistigen Mächte Japans bis heute geblieben — sie sind der Schlüssel für die Haltung zu seinen Verbündeten und für die Taten der japanischen Wehrmacht, die wir in diesen Tagen mit Bewunderung erleben.



Japan schlägt zu



Das Ende der „Prince of Wales“

Schon wenige Stunden nach dem Ausbruch des durch die plutokratischen Mächte in Ostasien vom Zaun gebrochenen Krieges haben die USA und Großbritannien erfahren müssen, mit welcher Härte Japan blitzschnell zuzuschlagen versteht. Die Seeschlacht von Hawaii, in der die Amerikaner das Gros ihrer Pazifik-Schlachtflotte verloren, die Versenkung der britischen Schlachtschiffe „Prince of Wales“ (deren Untergang unser Großbild zeigt) und „Repulse“ (durch japanische Flugzeuge, die erfolgreichen Landungen auf den Philippinen und auf der Malaien-Halbinsel, die Luftangriffe auf Singapur, das „Gibraltar des Ostens“ (Bild rechts unten), die Besitznahme der Inselbassionen Guam und Wake im Stillen Ozean, der Fall Hongkongs und nicht zuletzt die zahlreichen Luftkämpfe im neuen ostasiatischen Kampfraum haben das Sonnenbanner Nippons überall siegreich über dem Sternbanner und dem Union Jack emporsteigen sehen als Zeichen des Entscheidungsringens zwischen zwei Welten, wie der Führer diesen Krieg bezeichnet hat

Zeichnung H. v. Meisvey



„Ziel aufgefasset!“

Flakartillerie vor Leningrad



Links: Feuerbereit! Kaum ist das feindliche Flugzeug im Bereich der Wirkweite des 2-cm-Geschützes treten die Feuerstöße einige Sekunden, dann so für das leichte Geschütz der „Feuerzähler“ vorbei.

PK-Aufnahmen
Kriegskorrespondent Paul (Recht)

Rechts: „Feuerstöße“ ruft der Geschützführer durch den Lärm des Kampfes und der sich für den Einsatz des Geschützes, und seine Loyalität und Entschlossenheit ist oft entscheidend für den Erfolg der Abwehr.



Nach der durch den Winter bedingten Beendigung der Angriffsoperationen im Osten steht die deutsche Flakartillerie an allen Frontabschnitten wie immer auf der Wacht. So haben die Kanoniere auch vor Leningrad an den günstigsten Stellen ihre Posten bezogen, von denen aus jedes sich nähernde feindliche Flugzeug sofort zielicher unter Feuer genommen wird.

Links: „Ziel aufgefasset!“ Der E-Meffmann ruft auf dem Posten. Schon von weitem verfolgt er das näherkommende Flugzeug, maß die sich verringende Entfernung und ruft die Ergebnisse aus.



Der Flugmeldeposten am Richtungsweiser. Mit diesem, mit einer hervorragenden Optik ausgestatteten Instrument hat er schon frühzeitig den Feind erkannt und während des Kampfes verfolgt. Nun sieht er, wie das Gegner — zweifellos getroffen — abdreht.

Ein unerföhlich harter, auf kurze Augenblicke zusammengegangener Kampf, das ist das Wesen der heftigen Flakartillerie in der Luftabwehr. Die Spuren des Kampfes noch in den Mienen, schauen K 1 bis K 4, die Männer der Geschützbedienung, dem Gegner nach.





Der große Tag des Geschwaders. Der Reichsmarschall schreitet in Begleitung des Geschwaderskommodors Oberst Galland die Front des Geschwaders ab.

Der Reichsmarschall bei Oberst Galland

Auf einem Feldflughafen im Westen

Bei dem Besuch auf einem Feldflughafen im Westen wird dem Reichsmarschall vom Oberst Galland sein Jagdflugzeug vom Baumstern Me 109 vorgeführt, mit dem der erfolgreiche Jagdflieger an der Karthause bereits 33 Luftsiege errungen konnte.

PK-Aufnahme: Kgl. Geheimes Büro.



Bewährte Jagdflieger werden vom Reichsmarschall persönlich mit dem EK I ausgezeichnet. Links im Bild Oberst Galland. — Rechts: Der Reichsmarschall läßt sich von Oberst Galland Bericht über die letzten Einsätze erstatten.



Der „Fliegende Drahtverhau“



es war
einmal

Wie der freitragende
Ganzmetall-Flügel entstand

Von Dr. Herbert Müllenbach

Das typische Beispiel eines „Fliegenden Drahtverhauens“. Die Spannarme und oft mehrere Dutzend Meter lange Spannstränge halten den Flügel in seiner Lage zu halten, (sowie ihn dabei aber einem gewählten Luftwiderstand. Bild unten: Und das war die Junkers J 1, das erste Flugzeug mit dem dicken, freitragenden Flügel aus Ganzmetall.



Menschenskind sind Sie des Lebens überdrüssig, oder was ist sonst mit Ihnen los, daß Sie mit einem Flugzeug ohne Verspannung fliegen wollen? Diese Frage wurde am Morgen des 12. September 1913 auf dem Flugplatz Döberitz bei Berlin an den damaligen Leutnant Mallingkrodt gerichtet, der den ersten Eisenblechdecker von Professor Junkers ausprobieren wollte. Das Flugzeug, dem diese Worte nicht minder als seinem Piloten galten, besaß wie alle anderen damaligen Flugzeuge: Kämpf-, Tragflächen, Motor, Fahrwerk, Leitwerk, war also eigentlich ein normales Flugzeug, und stach doch so sehr von ihnen ab, daß man es als „anormal“ und einen Flug mit ihm als „Himmelfahrtskommando“ bezeichnete. Kein Mensch wollte damit fliegen, und nur Leutnant Mallingkrodt hatte sich dazu bereit erklärt. Was aber war es, was gegen dieses Flugzeug, das immerhin ein ganz gefälliges Äußeres bot, vorlag?

Nun gegenüber seinen vielen Kollegen anderer Herkunft war es einen gewaltigen Unterschied auf, der die Gemüter nicht nur an jenem Morgen, sondern auch vorher und noch lange nachher, nicht zur Ruhe kommen ließ: an Stelle von dünnen und durch viele Spannarme und Spannstränge zusammengehaltenen Tragflächen, wie die „Kollegen“ sie besaßen, hatte es dicke Tragflächen, die mit wichtigen Ansätzen beiderseits der Rumpfes herauswuchsen und sich erst langsam gegen die Enden zu verjüngten. Dicke Tragflächen, das bedeutete glatten Irsinn, das war ja vollkommenes Hinwegsetzen über alle Erfahrungen über den Luftwiderstand! Das Tollste aber an dieser „Kiste“ war, daß die Tragflächen gar keine Verspannung hatten, die doch erfahrungsgemäß das A und O der ganzen

Flugzeugfestigkeit und -sicherheit bildete! Bei der erste Bö würden sie seitlich herunterklappen wie zwei Lappen! Außerdem war das ganze Flugzeug aus Eisen

ein Hohn auf alle Gesetze des Leichtbaues! Ein Flug mit diesem „Blechesel“ wäre daher nicht nur bärer Unsinns, sondern geradezu Selbstmord! Was versteht auch schließlich ein wirklichkeitsfremder Professor aus Dessau, der wohl Badeeisen bauen kann, aber kein Flieger ist, von Flugzeugbau?

Nein, da wußten es die Praktiker, die schon seit Jahren mit Flugzeugen umgingen, doch besser. Ein Flugzeug, das die Erdschwere überwinden wollte, mußte doch leicht sein und durfte die Luft möglichst wenig Widerstand bieten, was nur durch eine möglichst flächenhafte Ausbildung der Tragflächen zu erreichen war. Nur so, mit geringem Querschnitt, konnten sie die günstigste Wirkung haben. Und ausreichend fest und steil mußten diese Tragflächen auch sein. Man hatte es ja schon oft erlebt, wie leicht so ein Flügel im scharfen Luftstrom zusammenklappen und „abmontieren“ konnte. Ausreichende Festigkeit und Steifheit ließ sich aber nur erreichen, wenn man die Flügel mit Hilfe von Spannarmen, Spannsträngen und Spannschlossern straffspannte. Nein — ein Flugzeug, das mit unverspannten Tragflächen sich den starken Luftkräften darbieten wollte, das war ein Witz, und ein Pilot, der sich dafür hergeben wollte, der war bestimmt von allen guten Geistern verlassen.

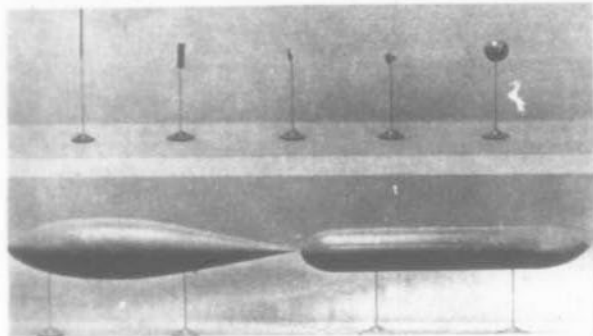
Der Flug fand statt. Sowohl Pilot als Flugzeug überlebten ihn. Das Flugzeug ohne Verspannung zeigte sogar gute Flugeigenschaften und hätte eigentlich damit die Zweifel von seiner Existenzberechtigung überzeugen müssen. Aber da Vorurteile und Abneigungen

sich bekanntlich nie von heute auf morgen aussorten lassen, hatte die neue Bauart noch einen heftigen jahrelangen Kampf zu bestehen, ehe sie sich durchsetzen konnte. Heute besitzen die Verkehrs- und Kampfflugzeuge aller Länder längere den Junkers-

schon „freitragenden“ Flügel. Wie kam aber Junkers damals dazu, diese neue, von Herkömmlichen abweichende Bauart, die für ihre Zeit so absurd galt, zu entwickeln? Seine Kritiker hatten in einem recht, er war kein Flieger, also für damalige Anschauungen kein Fachmann, er war ein Mann der Theorie, ein Wissenschaftler und Forscher. Allerdings mit praktischer Logik und dem Blick für die zukünftigen Notwendigkeiten und die Entwicklung von morgen! Als einer der ersten Ingenieure hatte er das Flugproblem von der wissenschaftlichen Seite her angepackt und war dabei zu der umwälzenden Erkenntnis gelangt, daß es ja nicht so sehr darauf ankommt, das Gewicht des Flugzeuges möglichst niedrig zu halten — wenn auch das wichtig ist —, sondern daß es viel notwendiger ist, für ein möglichst gutes Verhältnis zwischen dem am Flugzeug wirksamen Auftriebskräfte und den in Kauf zu nehmenden Widerstandskräften zu sorgen. Diese lapidare Erkenntnis bedeutete nicht mehr und nicht weniger, als daß der Flügel durchaus ein gewisses Gewicht besitzen dürfe, wenn nur der durch ihn hervorgerufene Widerstand großemäßig möglichst übertrale und dabei selbst möglichst groß sei. Das Gewicht des Flugzeuges wird ja durch den Motor nicht direkt gehoben, sondern durch den an den Tragflächen entstehenden Auftrieb, wobei die durch den Motor angetriebene Luftschraube den Widerstand des Flugzeuges zu überwinden hat. Maßgebend für Junkers war also der Bruch „Auftrieb: Widerstand“, bei dessen genügender Größe ein noch so großes Gewicht ohne weiteres durch den Flügel getragen werden konnte.

Um nun dieses Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand in dem gedachten Sinne möglichst günstig zu gestalten, mußte Junkers den Widerstand auf ein Minimum reduzieren. Hierfür hatte er eine geniale Idee, die er in einem Patent vom 1. Februar 1910 niederlegte: er wollte alle Widerstand erzeugenden Teile des Flugzeuges entweder ganz fortlassen oder, soweit sie unumgänglich sind, so umformen, daß ihr Widerstand auf einen kleinen Bruchteil des bisherigen herabgedrückt wird und sie zum Auftrieb beitragen, oder — und darin liegt das Geniale seiner Idee — diese Teile innerhalb der Flügel unterbringen. Da aber die bisherigen dünnen stoffbespannten Flügel für eine derartige Bauart natürlich nicht in Frage kämen, mußten sie „dick“ gemacht werden.

Dabei tauchte eine sehr naheliegende Frage auf: Wird ein Flügel mit einem senkrecht zur Bewegungsrichtung dicken Querschnitt nicht selbst viel mehr Widerstand erzeugen, als durch den Fortfall der übrigen Widerstandskörper eingespart wird und so einen Strich durch



Körper verschiedener Größe, aber gleichen Luftwiderstandes, an denen Professor Junkers seine grundlegenden Versuche machte

„Ruhm und Sieg“

Fortsetzung von Seite 3

die ganze Rechnung machen? Es ist konventionell für die Macht der Vortriebe in der Technik jener Zeit, daß bis dahin noch niemand sich mit dieser Frage beschäftigt hatte. Man nahm vielmehr ein geläufiges an, daß für den Widerstand eines Flügels allein der Querschnitt senkrecht zur Bewegungsrichtung maßgebend sei, und suchte diesen möglichst klein zu halten, ohne recht zu prüfen, ob ein dicker Flügel überhaupt merklich ungünstiger im Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand würde und um wieviel. Wohl aber lagen Meßergebnisse an geometrischen Körpern wie Kugeln, Zylindern, Scheiben und Luftschiffkörpern vor, aus denen man ersehen konnte, daß bei gleichem Querschnitt der Widerstand außerordentlich verschieden ist.

Professor Junkers drehte nun den Spieß herum und ließ sich auf Grund dieser Messungen Körper gleichen Widerstandes, aber sehr verschiedener Größe machen. Der Größenunterschied dieser Körper war so auffällig, daß man auf den ersten Blick zu dem Schluß kommen mußte, daß nicht die Größe des Querschnittes, sondern die ganze Formgebung an sich ausschlaggebend sei. Diese Tatsache berechtigte ihn zu der Hoffnung, daß auch der dicke Flügel ohne allzu große Widerstandserhöhung ausfahrbar sei. Er baute sich daher einen eigenen Windkanal, in dem er Modelle von Flügeln und anderen Flugzeugteilen einen durch Gabeln erzeugten Luftstrom aussetzte und dabei Auftrieb und Widerstand maß. Dabei stellte es sich heraus, daß die zur Flugsrichtung senkrechte Querschnittfläche ruhig groß sein kann, wenn sich die anblühende Luftströmung hinter derselben wieder schließen kann, ohne merklich verwirbelt zu werden. Der dicke Flügel war also möglich, wenn er nach hinten harmlos verjüngt würde.

Mit dieser Entdeckung war Junkers einen wichtigen Schritt westergekommen. Nachdem nun sein Flügelgerüst eine große Dicke besitzen durfte, konnte er die Wände des so entstehenden Hohlkörpers ohne zu großen Gewichtsaufwand so eigenartig und fest bauen, daß eine Drahtverspannung überflüssig wurde und verschwinden konnte. Während beim Flügel mit Stoffspannung die Stoffhaut lediglich zur äußeren Fortgebung des Flügels diente — also keinerlei tragende Funktion besaß — machte Junkers die ja ohnehin notwendige Flügelhaut zum Aufnahmegerüst für die auf den Flügel einwirkenden Luftkräfte. Er ging noch einen Schritt weiter und sagte sich: Wenn die Haut schon dicker gemacht wird und damit ganz von selbst eine höhere örtliche Festigkeit erhält, darf sie, ohne weitere Erhö-

Endlich war es nur der Luftwaffe möglich, die Flucht eines großen Teiles des englischen Expeditionskorps zu verhindern. Mit den im Beraum um Griechenland versenkten 75 Transportschiffen mit rund 400.000 BRT ging ein Teil der Flüchtlinge auf den Meeresgrund, der sich schon gerettet wähnte. Weitere 147 Schiffe mit rund 700.000 BRT wurden schwer beschädigt.

Heidenopon Kreta

Der Heide Kretas war für die Fortführung der Kämpfe im Mittelmeerraum von entscheidender Bedeutung. Vom Führer war die Eroberung auf dem Luftwege befohlen. Der Reichsmarschall leitete die Operation persönlich. Der Luftflotte IV unter Generaloberst Löh war die taktische Vorbereitung übertragen. Ihre Besonderheit liegt darin, daß zur Vorbereitung und Durchführung fast ausschließlich Verbände der Luftwaffe eingesetzt wurden, neben den Kampf-, Jagd- und Aufklärungsverbänden des verstärkten Fliegerkorps des General der Flieger von Richthofen waren die auf der Erde kämpfenden Truppen Fallschirm- und Luftlandtruppen, sowie gleichfalls zum großen Teil mit Transportflugzeugen auf den Kampfplätze geschaffte Einbergsgruppen, die dem General der Flieger Student unterstanden.

Nur die Luftwaffe konnte auch die Operation vorbereiten. Sie schaffte Klarheit über die Lage auf Kreta, die Flugplätze, Befestigungsanlagen, Straßenverhältnisse, Ortschaftsbelegung sowie das Gelände. Daneben mußten die Standorte und Bewegungen der englischen Flotteneinheiten im Mittelmeerraum überwacht werden, mit deren Eingreifen bei Angriffsbeginn mit Bestimmtheit zu rechnen war. Der am 20. Mai einsetzende Angriff war an den vorangegangenen Tagen vorbereitet und wurde am Angriffstage selbst durch verstärkten Einsatz des Fliegerkorps von Richthofen unterstützt. Es mußte die fehlende Artillerie ersetzen, den Verteidiger, und zwar besonders die feindliche Flakartillerie, niederhalten, den Luftraum freikämpfen.

Die Insel zunächst nur an einer Stelle, im Westteil der Insel, gelang, einen Flugplatz zu erobern, wurden Truppen und Material zunächst herber nachgeschoben und der Angriff auf der Erde vorgetragen. Am 21. und 22. Mai erschienen, wie erwartet, starke Teile der englischen Kriegsmarine in der Ägäis. Ihre restliche Vertreibung von dieser Nachschubbasis für die auf der Insel kämpfenden Truppen war Vorbereitung der Operation. Die Schlacht: Luftwaffe gegen Kriegsmarine wurde in 48 Stunden vom VIII. Fliegerkorps zu seinen Gunsten entschieden. Die englische Flotte mußte fluchtartig das Seegebiet östlich Kreta räumen. Damit war der Nachschubweg über die Ägäis frei, die siegreiche Beendigung des Kampfes gesichert.

Der Krieg gegen den Bolschewismus

Zwischen dem 22. und 28. Juni — in der ersten Angriffswoche — vernichtete die deutsche Luftwaffe 1107 Feindflugzeuge. Das erschien damals gewaltig, fast ungläublich. Bis zum Jahresende hat sich diese Zahl etwa verdreifacht, und immer noch erscheinen Sowjetflugzeuge über der Front. Diese Zahlen sind einer der vielen Beweise, welche Gefährdung Deutschland und Europa vom Osten her drohte. Aber auch ein Beweis für die unbedingte Überlegenheit der deutschen Luftwaffe. Haben doch die Sowjetflugzeuge so gut wie gar keine Bomben im Reichsgebiet abgeworfen.

Die Erfolge der deutschen Luftwaffe in den ersten Angriffswochen waren von besonderer Bedeutung. Anscheinend haben sie die feindliche Luftaufklärung wertgehend ausgeschaltet. Das Chaos, das nach der Vernichtungsschlacht bei Bialystock über die Sowjetarmeen hereingebrochen war, darf wohl zum großen Teil auf diese Tatsache zurückgeführt werden. Neben dem auf dem östlichen Kriegsschauplatz immer wieder geführten Kampf um die Luftherrschaft treten im Sowjetkrieg etwa dieselben Aufgaben an die Luftwaffe heran, deren Lösung auch auf anderen Kriegsschauplätzen von ihr gefordert wurden: Unterstützung des Heeres bei der Durchbrechung der Grenzbesetzungen und weiterer befestigter Linien, Hilfeleistung bei den Spitzen angreifender Panzerdivisionen, Zermürbung eingekerkelter Feindarmen, Abwehr starker Gegenangriffe. Nur die Ausmaße aller Kampfhandlungen sind hier gigantisch. Entsprechend sind die auf der Erde und in der Luft erzielten Erfolgszahlen. Bei den operativen Einsätzen tritt eine Zielart besonders in den Vordergrund: die Bekämpfung des den

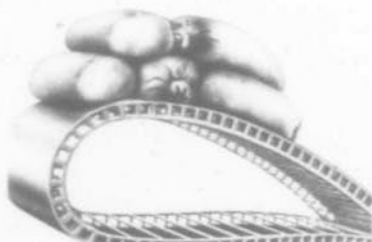
Feindnachschub dominierenden Eisenbahnnetzes, das in Sowjetrußland abnehmend dünnmächtig und daher für die Führung von besonderer Bedeutung ist, zumal große Straßen noch seltener sind. In die ganz großen, umfangreichen Zerstörungen von Bahnhofsanlagen, offenen Strecken, fahrenden und haltenden Zügen haben zweifellos den gesamten sowjetischen Nachschubdienst schwer behindert. Die vieren Tag- und Nachtangriffe auf den zentralen Knotenpunkt des Bahnverkehrs im europäischen Sowjetruß, Moskau, sind gleichfalls zum großen Teil in diesem Sinne zu werten. Eisenbahnen wurden aber auch in Moskau wie an vielen anderen Stellen kriegswichtige Industriewerke angegriffen. Vielfach handelte es sich um Werke, die der Instandsetzung und Herstellung von Kampf- und Panzerfahrzeugen dienen. Bei den ungenaueren Verstärkungen, welche die Sowjets gerade auch auf diesem Gebiet hatten, werden diese Angriffe einen besonders einschneidenden Eindruck auf den Kriegsdienst getroffen haben.

Es ist unmöglich, im Rahmen dieses Aufsatzes auf Einzelheiten aus diesem gewaltigen Ringen einzugehen. Aber auf zwei Formationen der deutschen Luftwaffe muß besonders hingewiesen werden: die unter schwierigen Verhältnissen arbeitenden und einen entscheidenden Anteil an den bisherigen Erfolgen habenden Luftaufklärer und die Lufttransportverbände. Die Luftaufklärung hat auf dem weitläufigen Kriegsschauplatz, der arm an guten Anhaltspunkten wie Bahnhöfen, Straßen, größeren Ortschaften und mit mangelhaftem Kartenmaterial hervorstechendes Gelände. Allein die Feststellung des Verlaufs der russischen Front, die häufig mit starken Kräftefront nach Westen kämpfte, war für die höhere Truppenführung unendlich wichtig. Und die Fernaufklärung hat trotz fortwährender Bedrohung durch Feindjäger und Flakartillerie der Führung von Luftwaffe und Heer die notwendigen Unterlagen für die operative Führung bringen können. Endlich waren die Lufttransportverbände die Nachschubtruppe, die immer durcheinan auch wenn die Straßen völlig verschlammten und die Bahnen noch nicht benutzbar waren. Sie brachten zu den entscheidenden Stellen das zur Kampfführung Notwendige heran. Nordafrika, der Balkan, Kreta und der Ostfeldzug brachten im Jahr 1941 der jungen deutschen Luftwaffe neue Siege und neuen Ruhm. Sie wußten aber, daß hinter diesen neuen Feinden der eine große Feind steht, der plutokratische Imperialismus: England und USA.

Das neue Buch: Flakartillerie greift an

Im Auftrag des Oberkommandos der Wehrmacht herausgegeben von Major C. G. von Lange

Viele Bücher wurden geschrieben über den Kampf unserer Flieger, Panzertruppen, U-Bootfahrer und unserer Infanteristen, über deren Sieg jede militärische Erfolg doch nur Stückwerk bliebe. So stehen im Mittelpunkt der Wehrmachtberichte, auf sie sind die Blicke gerichtet. Im Schatten dieses bevorzugten Waffenkampfes, in ruher Kameradschaft mit ihnen verbunden, die Flakartillerie. Sie kämpft im Luftraum über Großdeutschland und den besetzten Gebieten, auf Schiffen und Bosen, sie bricht die Bomben der Magasin- und Metakasine, zerschmettert in Afrika am Halfayyah 90 Britenpanzer, gewinnt Schlüsselburg und Obel, verjagt Kreta, hält Wacht am Eismeer. Sie einschließt Waffen aller Kaliber. Schwere und leichte Geschütze, Eisenbahn- und Vierlingsgeschütze, Flakschwerer und Sperrhohle, Freizeigerat, Hörtgerät, Fern-, Funk- und Nebelgerät. Eine Waffengattung von ungläublicher Vielseitigkeit und höchster technischer Vollkommenheit. Mit wachsender Begünstigung erlebt der Leser die Mühe und Wertigkeit, die unter dem Titel „Flakartillerie greift an“ (Adler-Bücherei des Scherz-Verlags) den Kampf dieses mächtigen und stolzen, schlechtin unversenkten Waffe der deutschen Wehrmacht schildert. Hier spricht der Soldat in seiner einfachen Sprache von seinem Frontleben. Die zahlreich hervorragenden Bilder sind Kriegsdokumente, die die Atmosphäre der Front eingelangt haben und ausstrahlen. Ein kurzer Überblick über die Geschichte der Flakartillerie und eine knappe Zusammenfassung der besonderen Leistungen von 22 Hottierkämpfern der Flakartillerie ergänzen dieses auch ausstattungsmäßig vorbildliche Buch, das für den höchsten Preis von RM 1,- zu haben ist. Major Voss.



Beim „dicken“, intragierenden Flügel von Professor Junkers schoben die streifen und festen Außenwände alle Kräfte auf.

Adler, Junkers-PM 12.

lung des Flügelgewichts, ruhig aus Metall ausgeführt werden, denn nur Metall besitzt die von einem Flugzeug zu fordernde Zuverlässigkeit. So entstand der dicke, freitragende Flügel aus Ganzmetall, wie er inzwischen Allgemeingut des internationalen Flugzeugbaus geworden ist und ohne den ein schnellfliegender Flugzeug heute undenkbar ist. Führende Flugzeugbauer des In- und Auslandes haben den Junkerschen freitragenden Flügel denn auch als die geläufigste Erfindung bezeichnet, die je im Flugzeugbau gemacht wurde. So hat das Flugzeug von 1915, das die Meinungen von damals so stark verwirrt und so sehr als „unmöglichlicher Außenreißer“ galt, eine glänzende Rehabilitierung erfahren. Heute hat es seinen Ehrenplatz im Deutschen Museum in München. Das Zeitalter der verspannten Flugzeuge, der „fliegenden Drahtverbaue“, wie man heute scherzhaft sagt, ist — abgesehen von einigen wenigen Sportflugzeugen — vorbei. Dem freitragenden Flügel von Professor Junkers dagegen gehört die Gegenwart und erst recht die Zukunft.

Kopferbrechen zum Zeitvertreib

Die Karte als Detektiv

Ebenso wie ein Detektiv Verbrecher und verborgenes Liebesgut am Tageslicht bringt, ist auch ein Kartenblatt aus einem gewöhnlichen Spiel in der Lage, verborgene oder unbekannte Kartenblätter aufzudecken zu machen. Während der Vorführende seinen Zuschauern diese Tatsache bekanntlich, einnimmt er einen regulären Kartenspiel einige Karten und legt sie als kleines Päckchen verdeckt auf den Tisch. Er läßt dann aus dem Heft des Spiels von drei verschiedenen Zeichen je eine Karte ziehen und genau anschauen. Dann werden die gezogenen Karten wieder ins Spiel gesteckt. Der Vorführende tutet nun einen Zuschauer, die Karten der Reihe nach vom Spiel, das mit dem Karten nach oben gehalten wird, abzunehmen und sie in Reihen von je acht Karten verdeckt auf den Tisch zu legen. Wenn das geschehen ist, erklärt der Vorführende, daß er nun diese Karten nicht mehr abnehmen werde.

Er nimmt sodann die vorher aus dem Spiel herausgenommene Karte, es sind acht Stück, in die Hand und legt sie verdeckt in einer Reihe auf den Tisch. Er erklärt dann: „In jedem Kartenspiel gibt es eine Detektivkarte, die unbekannt ist. In diesem Falle also die drei gezogenen Karten herausnehmend. Ich weiß nicht, welche Karte in unserem Spiel die Detektivkarte ist, ich weiß aber, daß es eine von den acht Karten ist, die ich hier auf den Tisch gelegt habe. Bitte, mein Herr, nennen sie mir zwei bis vier von uns acht.“

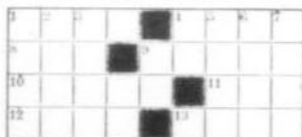
Es wird z. B. fünf gesagt, und sofort zählt der Vorführende acht für sich liegende Karten ab, indem er auf jede mit dem Finger tippt, und dreht die fünfte um. Es ist eine Sieben. Das ist also die Detektivkarte. „Bitte, mein Herr, zählen Sie genau so, wie ich es eben getan habe, die abgelegten 24 Karten ab und drehen Sie die abwärts um.“ Es greift sich dazu der erste der gezogenen Karten ab. Nun beginnt das Zählen wieder bei der rechten von der Ecke liegenden Karte (oder bei der achten Karte des Spiels), die siebente wird wieder herumgedreht, es ist die zweite gezogene Karte. In gleicher Weise wird die dritte gezogene Karte abgezählt. Der Vorführende schiebt dann die abgelegten von ihm ausgewählten Karten schichtweise „Jamin“ zusammen, verlegt aber nicht, wenigstens einige davon zu zeigen. Es ergibt sich, daß z. B. ein As, ein König, eine Zehn und einige Neun von ihm ausgewählt waren.

Der Vorführende konnte unmöglich wissen, welche Zahl genannt und welche Karte somit als Detektivkarte festgelegt wurde. Er konnte also auch nicht etwa die Karten in bestimmter Reihenfolge legen.

Die Erklärung dieses verblüffenden Kartenkunststücks ist recht einfach. Der Vorführende nimmt vorher die vier „Sieben“ und dazu vier beliebige Karten aus dem Spiel. Die vier „Sieben“ liegen auf dem Rücken des Päckchens, sie können also beim Auflegen der Karten als erste, zweite, dritte und vierte Karte zu liegen. Dann folgen die vier übrigen Karten als fünfte, sechste usw. Man richtet es nun so ein, daß stets eine Sieben ausgewählt wird. Wird eine Zahl von 1 bis 4 genannt, so fängt man links an zu zählen, wird dagegen eine Zahl von 5 bis 8 genannt, so beginnt man beim Zählen von rechts, also eigentlich bei der achten Karte. Es merken aber die Zuschauer nicht. Das Ziehen der drei Karten erfolgt ohne jede Beeinflussung. Beim Zurückstecken der Karten ins Spiel zählt man heimlich sechs Karten ab und schiebt bei der sechsten Karte das Päckchen, so daß die erste gezogene als siebente Karte zu liegen kommt. Dann zählt man wieder unbemerkt sechs Karten ab, so daß die zweite gezogene als 14. Karte ins Spiel kommt usw.

Man sollte die Vorführung möglichst nicht wiederholen. Läßt sich aber eine Wiederholung nicht vermeiden, so benutzt man das zweite Mal einen König (14) oder eine Dame (13) als „Detektivkarte“.

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts, 1 etwas Frischherregendes, 4 Stadt an der Mündung des Don, 8 Wappentier, 9 Pionier der Luftfahrt, 10 Flugzeugtyp, 11 Sportgerät, 12 Heering, 13 Stadt in Thüringen.

b) von oben nach unten 1 Nebenfluß der Mosel, 2 Stadt in Brasilien, 3 chemischer Grundstoff, 4 Uräthen, 5 Erzählung, 6 deutscher Strom, 7 weiblicher Vorname, 9 Brettspiel.

Silbentauschrästel

Liebet Kerker — Beigrad Nagel Feuer
Dallar Bargeid Berlin Ranzern Sittlich
Nervi Penlei Geilert

Bei den vorstehenden Wörtern ist je die letzte Silbe zu streichen und eine der nachfolgenden Silben vorzusetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält.

an du e eu ge i i ja nach rie
spe tit zeit

Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Flugring.
Vp

Auflösungen aus Heft 26

Kreuzworträtsel a) 1. Amsel, 4. Laib, 7. See, 8. Akt, 10. See, 12. Loh, 14. Hohl, 15. Langer, 16. Idar, 17. Loh, 20. See, 21. Akt, 22. N., 23. Klotz, 24. Kugel, 25. Kugel, 26. Klotz, 27. Klotz, 28. Klotz, 29. Klotz, 30. Klotz, 31. Klotz, 32. Klotz, 33. Klotz, 34. Klotz, 35. Klotz, 36. Klotz, 37. Klotz, 38. Klotz, 39. Klotz, 40. Klotz, 41. Klotz, 42. Klotz, 43. Klotz, 44. Klotz, 45. Klotz, 46. Klotz, 47. Klotz, 48. Klotz, 49. Klotz, 50. Klotz, 51. Klotz, 52. Klotz, 53. Klotz, 54. Klotz, 55. Klotz, 56. Klotz, 57. Klotz, 58. Klotz, 59. Klotz, 60. Klotz, 61. Klotz, 62. Klotz, 63. Klotz, 64. Klotz, 65. Klotz, 66. Klotz, 67. Klotz, 68. Klotz, 69. Klotz, 70. Klotz, 71. Klotz, 72. Klotz, 73. Klotz, 74. Klotz, 75. Klotz, 76. Klotz, 77. Klotz, 78. Klotz, 79. Klotz, 80. Klotz, 81. Klotz, 82. Klotz, 83. Klotz, 84. Klotz, 85. Klotz, 86. Klotz, 87. Klotz, 88. Klotz, 89. Klotz, 90. Klotz, 91. Klotz, 92. Klotz, 93. Klotz, 94. Klotz, 95. Klotz, 96. Klotz, 97. Klotz, 98. Klotz, 99. Klotz, 100. Klotz, 101. Klotz, 102. Klotz, 103. Klotz, 104. Klotz, 105. Klotz, 106. Klotz, 107. Klotz, 108. Klotz, 109. Klotz, 110. Klotz, 111. Klotz, 112. Klotz, 113. Klotz, 114. Klotz, 115. Klotz, 116. Klotz, 117. Klotz, 118. Klotz, 119. Klotz, 120. Klotz, 121. Klotz, 122. Klotz, 123. Klotz, 124. Klotz, 125. Klotz, 126. Klotz, 127. Klotz, 128. Klotz, 129. Klotz, 130. Klotz, 131. Klotz, 132. Klotz, 133. Klotz, 134. Klotz, 135. Klotz, 136. Klotz, 137. Klotz, 138. Klotz, 139. Klotz, 140. Klotz, 141. Klotz, 142. Klotz, 143. Klotz, 144. Klotz, 145. Klotz, 146. Klotz, 147. Klotz, 148. Klotz, 149. Klotz, 150. Klotz, 151. Klotz, 152. Klotz, 153. Klotz, 154. Klotz, 155. Klotz, 156. Klotz, 157. Klotz, 158. Klotz, 159. Klotz, 160. Klotz, 161. Klotz, 162. Klotz, 163. Klotz, 164. Klotz, 165. Klotz, 166. Klotz, 167. Klotz, 168. Klotz, 169. Klotz, 170. Klotz, 171. Klotz, 172. Klotz, 173. Klotz, 174. Klotz, 175. Klotz, 176. Klotz, 177. Klotz, 178. Klotz, 179. Klotz, 180. Klotz, 181. Klotz, 182. Klotz, 183. Klotz, 184. Klotz, 185. Klotz, 186. Klotz, 187. Klotz, 188. Klotz, 189. Klotz, 190. Klotz, 191. Klotz, 192. Klotz, 193. Klotz, 194. Klotz, 195. Klotz, 196. Klotz, 197. Klotz, 198. Klotz, 199. Klotz, 200. Klotz, 201. Klotz, 202. Klotz, 203. Klotz, 204. Klotz, 205. Klotz, 206. Klotz, 207. Klotz, 208. Klotz, 209. Klotz, 210. Klotz, 211. Klotz, 212. Klotz, 213. Klotz, 214. Klotz, 215. Klotz, 216. Klotz, 217. Klotz, 218. Klotz, 219. Klotz, 220. Klotz, 221. Klotz, 222. Klotz, 223. Klotz, 224. Klotz, 225. Klotz, 226. Klotz, 227. Klotz, 228. Klotz, 229. Klotz, 230. Klotz, 231. Klotz, 232. Klotz, 233. Klotz, 234. Klotz, 235. Klotz, 236. Klotz, 237. Klotz, 238. Klotz, 239. Klotz, 240. Klotz, 241. Klotz, 242. Klotz, 243. Klotz, 244. Klotz, 245. Klotz, 246. Klotz, 247. Klotz, 248. Klotz, 249. Klotz, 250. Klotz, 251. Klotz, 252. Klotz, 253. Klotz, 254. Klotz, 255. Klotz, 256. Klotz, 257. Klotz, 258. Klotz, 259. Klotz, 260. Klotz, 261. Klotz, 262. Klotz, 263. Klotz, 264. Klotz, 265. Klotz, 266. Klotz, 267. Klotz, 268. Klotz, 269. Klotz, 270. Klotz, 271. Klotz, 272. Klotz, 273. Klotz, 274. Klotz, 275. Klotz, 276. Klotz, 277. Klotz, 278. Klotz, 279. Klotz, 280. Klotz, 281. Klotz, 282. Klotz, 283. Klotz, 284. Klotz, 285. Klotz, 286. Klotz, 287. Klotz, 288. Klotz, 289. Klotz, 290. Klotz, 291. Klotz, 292. Klotz, 293. Klotz, 294. Klotz, 295. Klotz, 296. Klotz, 297. Klotz, 298. Klotz, 299. Klotz, 300. Klotz, 301. Klotz, 302. Klotz, 303. Klotz, 304. Klotz, 305. Klotz, 306. Klotz, 307. Klotz, 308. Klotz, 309. Klotz, 310. Klotz, 311. Klotz, 312. Klotz, 313. Klotz, 314. Klotz, 315. Klotz, 316. Klotz, 317. Klotz, 318. Klotz, 319. Klotz, 320. Klotz, 321. Klotz, 322. Klotz, 323. Klotz, 324. Klotz, 325. Klotz, 326. Klotz, 327. Klotz, 328. Klotz, 329. Klotz, 330. Klotz, 331. Klotz, 332. Klotz, 333. Klotz, 334. Klotz, 335. Klotz, 336. Klotz, 337. Klotz, 338. Klotz, 339. Klotz, 340. Klotz, 341. Klotz, 342. Klotz, 343. Klotz, 344. Klotz, 345. Klotz, 346. Klotz, 347. Klotz, 348. Klotz, 349. Klotz, 350. Klotz, 351. Klotz, 352. Klotz, 353. Klotz, 354. Klotz, 355. Klotz, 356. Klotz, 357. Klotz, 358. Klotz, 359. Klotz, 360. Klotz, 361. Klotz, 362. Klotz, 363. Klotz, 364. Klotz, 365. Klotz, 366. Klotz, 367. Klotz, 368. Klotz, 369. Klotz, 370. Klotz, 371. Klotz, 372. Klotz, 373. Klotz, 374. Klotz, 375. Klotz, 376. Klotz, 377. Klotz, 378. Klotz, 379. Klotz, 380. Klotz, 381. Klotz, 382. Klotz, 383. Klotz, 384. Klotz, 385. Klotz, 386. Klotz, 387. Klotz, 388. Klotz, 389. Klotz, 390. Klotz, 391. Klotz, 392. Klotz, 393. Klotz, 394. Klotz, 395. Klotz, 396. Klotz, 397. Klotz, 398. Klotz, 399. Klotz, 400. Klotz, 401. Klotz, 402. Klotz, 403. Klotz, 404. Klotz, 405. Klotz, 406. Klotz, 407. Klotz, 408. Klotz, 409. Klotz, 410. Klotz, 411. Klotz, 412. Klotz, 413. Klotz, 414. Klotz, 415. Klotz, 416. Klotz, 417. Klotz, 418. Klotz, 419. Klotz, 420. Klotz, 421. Klotz, 422. Klotz, 423. Klotz, 424. Klotz, 425. Klotz, 426. Klotz, 427. Klotz, 428. Klotz, 429. Klotz, 430. Klotz, 431. Klotz, 432. Klotz, 433. Klotz, 434. Klotz, 435. Klotz, 436. Klotz, 437. Klotz, 438. Klotz, 439. Klotz, 440. Klotz, 441. Klotz, 442. Klotz, 443. Klotz, 444. Klotz, 445. Klotz, 446. Klotz, 447. Klotz, 448. Klotz, 449. Klotz, 450. Klotz, 451. Klotz, 452. Klotz, 453. Klotz, 454. Klotz, 455. Klotz, 456. Klotz, 457. Klotz, 458. Klotz, 459. Klotz, 460. Klotz, 461. Klotz, 462. Klotz, 463. Klotz, 464. Klotz, 465. Klotz, 466. Klotz, 467. Klotz, 468. Klotz, 469. Klotz, 470. Klotz, 471. Klotz, 472. Klotz, 473. Klotz, 474. Klotz, 475. Klotz, 476. Klotz, 477. Klotz, 478. Klotz, 479. Klotz, 480. Klotz, 481. Klotz, 482. Klotz, 483. Klotz, 484. Klotz, 485. Klotz, 486. Klotz, 487. Klotz, 488. Klotz, 489. Klotz, 490. Klotz, 491. Klotz, 492. Klotz, 493. Klotz, 494. Klotz, 495. Klotz, 496. Klotz, 497. Klotz, 498. Klotz, 499. Klotz, 500. Klotz, 501. Klotz, 502. Klotz, 503. Klotz, 504. Klotz, 505. Klotz, 506. Klotz, 507. Klotz, 508. Klotz, 509. Klotz, 510. Klotz, 511. Klotz, 512. Klotz, 513. Klotz, 514. Klotz, 515. Klotz, 516. Klotz, 517. Klotz, 518. Klotz, 519. Klotz, 520. Klotz, 521. Klotz, 522. Klotz, 523. Klotz, 524. Klotz, 525. Klotz, 526. Klotz, 527. Klotz, 528. Klotz, 529. Klotz, 530. Klotz, 531. Klotz, 532. Klotz, 533. Klotz, 534. Klotz, 535. Klotz, 536. Klotz, 537. Klotz, 538. Klotz, 539. Klotz, 540. Klotz, 541. Klotz, 542. Klotz, 543. Klotz, 544. Klotz, 545. Klotz, 546. Klotz, 547. Klotz, 548. Klotz, 549. Klotz, 550. Klotz, 551. Klotz, 552. Klotz, 553. Klotz, 554. Klotz, 555. Klotz, 556. Klotz, 557. Klotz, 558. Klotz, 559. Klotz, 560. Klotz, 561. Klotz, 562. Klotz, 563. Klotz, 564. Klotz, 565. Klotz, 566. Klotz, 567. Klotz, 568. Klotz, 569. Klotz, 570. Klotz, 571. Klotz, 572. Klotz, 573. Klotz, 574. Klotz, 575. Klotz, 576. Klotz, 577. Klotz, 578. Klotz, 579. Klotz, 580. Klotz, 581. Klotz, 582. Klotz, 583. Klotz, 584. Klotz, 585. Klotz, 586. Klotz, 587. Klotz, 588. Klotz, 589. Klotz, 590. Klotz, 591. Klotz, 592. Klotz, 593. Klotz, 594. Klotz, 595. Klotz, 596. Klotz, 597. Klotz, 598. Klotz, 599. Klotz, 600. Klotz, 601. Klotz, 602. Klotz, 603. Klotz, 604. Klotz, 605. Klotz, 606. Klotz, 607. Klotz, 608. Klotz, 609. Klotz, 610. Klotz, 611. Klotz, 612. Klotz, 613. Klotz, 614. Klotz, 615. Klotz, 616. Klotz, 617. Klotz, 618. Klotz, 619. Klotz, 620. Klotz, 621. Klotz, 622. Klotz, 623. Klotz, 624. Klotz, 625. Klotz, 626. Klotz, 627. Klotz, 628. Klotz, 629. Klotz, 630. Klotz, 631. Klotz, 632. Klotz, 633. Klotz, 634. Klotz, 635. Klotz, 636. Klotz, 637. Klotz, 638. Klotz, 639. Klotz, 640. Klotz, 641. Klotz, 642. Klotz, 643. Klotz, 644. Klotz, 645. Klotz, 646. Klotz, 647. Klotz, 648. Klotz, 649. Klotz, 650. Klotz, 651. Klotz, 652. Klotz, 653. Klotz, 654. Klotz, 655. Klotz, 656. Klotz, 657. Klotz, 658. Klotz, 659. Klotz, 660. Klotz, 661. Klotz, 662. Klotz, 663. Klotz, 664. Klotz, 665. Klotz, 666. Klotz, 667. Klotz, 668. Klotz, 669. Klotz, 670. Klotz, 671. Klotz, 672. Klotz, 673. Klotz, 674. Klotz, 675. Klotz, 676. Klotz, 677. Klotz, 678. Klotz, 679. Klotz, 680. Klotz, 681. Klotz, 682. Klotz, 683. Klotz, 684. Klotz, 685. Klotz, 686. Klotz, 687. Klotz, 688. Klotz, 689. Klotz, 690. Klotz, 691. Klotz, 692. Klotz, 693. Klotz, 694. Klotz, 695. Klotz, 696. Klotz, 697. Klotz, 698. Klotz, 699. Klotz, 700. Klotz, 701. Klotz, 702. Klotz, 703. Klotz, 704. Klotz, 705. Klotz, 706. Klotz, 707. Klotz, 708. Klotz, 709. Klotz, 710. Klotz, 711. Klotz, 712. Klotz, 713. Klotz, 714. Klotz, 715. Klotz, 716. Klotz, 717. Klotz, 718. Klotz, 719. Klotz, 720. Klotz, 721. Klotz, 722. Klotz, 723. Klotz, 724. Klotz, 725. Klotz, 726. Klotz, 727. Klotz, 728. Klotz, 729. Klotz, 730. Klotz, 731. Klotz, 732. Klotz, 733. Klotz, 734. Klotz, 735. Klotz, 736. Klotz, 737. Klotz, 738. Klotz, 739. Klotz, 740. Klotz, 741. Klotz, 742. Klotz, 743. Klotz, 744. Klotz, 745. Klotz, 746. Klotz, 747. Klotz, 748. Klotz, 749. Klotz, 750. Klotz, 751. Klotz, 752. Klotz, 753. Klotz, 754. Klotz, 755. Klotz, 756. Klotz, 757. Klotz, 758. Klotz, 759. Klotz, 760. Klotz, 761. Klotz, 762. Klotz, 763. Klotz, 764. Klotz, 765. Klotz, 766. Klotz, 767. Klotz, 768. Klotz, 769. Klotz, 770. Klotz, 771. Klotz, 772. Klotz, 773. Klotz, 774. Klotz, 775. Klotz, 776. Klotz, 777. Klotz, 778. Klotz, 779. Klotz, 780. Klotz, 781. Klotz, 782. Klotz, 783. Klotz, 784. Klotz, 785. Klotz, 786. Klotz, 787. Klotz, 788. Klotz, 789. Klotz, 790. Klotz, 791. Klotz, 792. Klotz, 793. Klotz, 794. Klotz, 795. Klotz, 796. Klotz, 797. Klotz, 798. Klotz, 799. Klotz, 800. Klotz, 801. Klotz, 802. Klotz, 803. Klotz, 804. Klotz, 805. Klotz, 806. Klotz, 807. Klotz, 808. Klotz, 809. Klotz, 810. Klotz, 811. Klotz, 812. Klotz, 813. Klotz, 814. Klotz, 815. Klotz, 816. Klotz, 817. Klotz, 818. Klotz, 819. Klotz, 820. Klotz, 821. Klotz, 822. Klotz, 823. Klotz, 824. Klotz, 825. Klotz, 826. Klotz, 827. Klotz, 828. Klotz, 829. Klotz, 830. Klotz, 831. Klotz, 832. Klotz, 833. Klotz, 834. Klotz, 835. Klotz, 836. Klotz, 837. Klotz, 838. Klotz, 839. Klotz, 840. Klotz, 841. Klotz, 842. Klotz, 843. Klotz, 844. Klotz, 845. Klotz, 846. Klotz, 847. Klotz, 848. Klotz, 849. Klotz, 850. Klotz, 851. Klotz, 852. Klotz, 853. Klotz, 854. Klotz, 855. Klotz, 856. Klotz, 857. Klotz, 858. Klotz, 859. Klotz, 860. Klotz, 861. Klotz, 862. Klotz, 863. Klotz, 864. Klotz, 865. Klotz, 866. Klotz, 867. Klotz, 868. Klotz, 869. Klotz, 870. Klotz, 871. Klotz, 872. Klotz, 873. Klotz, 874. Klotz, 875. Klotz, 876. Klotz, 877. Klotz, 878. Klotz, 879. Klotz, 880. Klotz, 881. Klotz, 882. Klotz, 883. Klotz, 884. Klotz, 885. Klotz, 886. Klotz, 887. Klotz, 888. Klotz, 889. Klotz, 890. Klotz, 891. Klotz, 892. Klotz, 893. Klotz, 894. Klotz, 895. Klotz, 896. Klotz, 897. Klotz, 898. Klotz, 899. Klotz, 900. Klotz, 901. Klotz, 902. Klotz, 903. Klotz, 904. Klotz, 905. Klotz, 906. Klotz, 907. Klotz, 908. Klotz, 909. Klotz, 910. Klotz, 911. Klotz, 912. Klotz, 913. Klotz, 914. Klotz, 915. Klotz, 916. Klotz, 917. Klotz, 918. Klotz, 919. Klotz, 920. Klotz, 921. Klotz, 922. Klotz, 923. Klotz, 924. Klotz, 925. Klotz, 926. Klotz, 927. Klotz, 928. Klotz, 929. Klotz, 930. Klotz, 931. Klotz, 932. Klotz, 933. Klotz, 934. Klotz, 935. Klotz, 936. Klotz, 937. Klotz, 938. Klotz, 939. Klotz, 940. Klotz, 941. Klotz, 942. Klotz, 943. Klotz, 944. Klotz, 945. Klotz, 946. Klotz, 947. Klotz, 948. Klotz, 949. Klotz, 950. Klotz, 951. Klotz, 952. Klotz, 953. Klotz, 954. Klotz, 955. Klotz, 956. Klotz, 957. Klotz, 958. Klotz, 959. Klotz, 960. Klotz, 961. Klotz, 962. Klotz, 963. Klotz, 964. Klotz, 965. Klotz, 966. Klotz, 967. Klotz, 968. Klotz, 969. Klotz, 970. Klotz, 971. Klotz, 972. Klotz, 973. Klotz, 974. Klotz, 975. Klotz, 976. Klotz, 977. Klotz, 978. Klotz, 979. Klotz, 980. Klotz, 981. Klotz, 982. Klotz, 983. Klotz, 984. Klotz, 985. Klotz, 986. Klotz, 987. Klotz, 988. Klotz, 989. Klotz, 990. Klotz, 991. Klotz, 992. Klotz, 993. Klotz, 994. Klotz, 995. Klotz, 996. Klotz, 997. Klotz, 998. Klotz, 999. Klotz, 1000. Klotz, 1001. Klotz, 1002. Klotz, 1003. Klotz, 1004. Klotz, 1005. Klotz, 1006. Klotz, 1007. Klotz, 1008. Klotz, 1009. Klotz, 1010. Klotz, 1011. Klotz, 1012. Klotz, 1013. Klotz, 1014. Klotz, 1015. Klotz, 1016. Klotz, 1017. Klotz, 1018. Klotz, 1019. Klotz, 1020. Klotz, 1021. Klotz, 1022. Klotz, 1023. Klotz, 1024. Klotz, 1025. Klotz, 1026. Klotz, 1027. Klotz, 1028. Klotz, 1029. Klotz, 1030. Klotz, 1031. Klotz, 1032. Klotz, 1033. Klotz, 1034. Klotz, 1035. Klotz, 1036. Klotz, 1037. Klotz, 1038. Klotz, 1039. Klotz, 1040. Klotz, 1041. Klotz, 1042. Klotz, 1043. Klotz, 1044. Klotz, 1045. Klotz, 1046. Klotz, 1047. Klotz, 1048. Klotz, 1049. Klotz, 1050. Klotz, 1051. Klotz, 1052. Klotz, 1053. Klotz, 1054. Klotz, 1055. Klotz, 1056. Klotz, 1057. Klotz, 1058. Klotz, 1059. Klotz, 1060. Klotz, 1061. Klotz, 1062. Klotz, 1063. Klotz, 1064. Klotz, 1065. Klotz, 1066. Klotz, 1067. Klotz, 1068. Klotz, 1069. Klotz, 1070. Klotz, 1071. Klotz, 1072. Klotz, 1073. Klotz, 1074. Klotz, 1075. Klotz, 1076. Klotz, 1077. Klotz, 1078. Klotz, 1079. Klotz, 1080. Klotz, 1081. Klotz, 1082. Klotz, 1083. Klotz, 1084. Klotz, 1085. Klotz, 1086. Klotz, 1087. Klotz, 1088. Klotz, 1089. Klotz, 1090. Klotz, 1091. Klotz, 1092. Klotz, 1093. Klotz, 1094. Klotz, 1095. Klotz, 1096. Klotz, 1097. Klotz, 1098. Klotz, 1099. Klotz, 1100. Klotz, 1101. Klotz, 1102. Klotz, 1103. Klotz, 1104. Klotz, 1105. Klotz, 1106. Klotz, 1107. Klotz, 1108. Klotz, 1109. Klotz, 1110. Klotz, 1111. Klotz, 1112. Klotz, 1113. Klotz, 1114. Klotz, 1115. Klotz, 1116. Klotz, 1117. Klotz, 1118. Klotz, 1119. Klotz, 1120. Klotz, 1121. Klotz, 1122. Klotz, 1123. Klotz, 1124. Klotz, 1125. Klotz, 1126. Klotz, 1127. Klotz, 1128. Klotz, 1129. Klotz, 1130. Klotz, 1131. Klotz, 1132. Klotz, 1133. Klotz, 1134. Klotz, 1135. Klotz, 1136. Klotz, 1137. Klotz, 1138. Klotz, 1139. Klotz, 1140. Klotz, 1141. Klotz, 1142. Klotz, 1143. Klotz, 1144. Klotz, 1145. Klotz, 1146. Klotz, 1147. Klotz, 1148. Klotz, 1149. Klotz, 1150. Klotz, 1151. Klotz, 1152. Klotz, 1153. Klotz, 1154. Klotz, 1155. Klotz, 1156. Klotz, 1157. Klotz, 1158. Klotz, 1159. Klotz, 1160. Klotz, 1161. Klotz, 1162. Klotz, 1163. Klotz, 1164. Klotz, 1165. Klotz, 1166. Klotz, 1167. Klotz, 1168. Klotz, 1169. Klotz,



„Wer vernimmt denn da wieder die ganze Richtung?“ — „Flieger Schwehn, Herr Unteroffizier. Der kann aber nichts dafür, er hatte Pehlzündung!“



Der Mann im Mond: „Dooberwetter — jetzt hat man nicht mal hier oben zucht Ruhe!“

Links: Fernruf aus dem Äther: „Sternflug von der Venus über die Milchstraße zu den Zwillingen geglückt... Sitzen aber jetzt beim Wassermann fest... haben keinen Treibstoff mehr...“

kleine
Vorschau
auf das Jahr
1999

Fliegerische Traumereien
GEZEICHNET VON
Hellmüt Maerner

Sonntagsausflug:
„Schutze Erika — ich habe gleich geglaubt daß wir das Gleichgewicht verlieren, meine Freundin ist eben zu schwer!“



Links: ... und die beiden stüßen Engel habe ich aus der Troposphäre mitgebracht!“



Rechts: Die Eisenbahn ist überlebt, man sieht nur mehr Gelenke süße in der Luft

