

Der

Aviator

Sonderdruck
unverkäuflich

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Der jüngste deutsche General

Mit der Beförderung des Obersten Galland zum Generalmajor ist einer der tapfersten deutschen Offiziere besonders ausgezeichnet worden. Der heute 30jährige Offizier erhielt als zweiter deutscher Soldat das Eichenlaub zum Ritterkreuz mit Schwertern und Brillanten und hat als Inspekteur der Jagdflieger und Nachfolger des unvergeßlichen Werner Mölders hervorragende Leistungen in der Weiterentwicklung der deutschen Jagdwaffe vollbracht

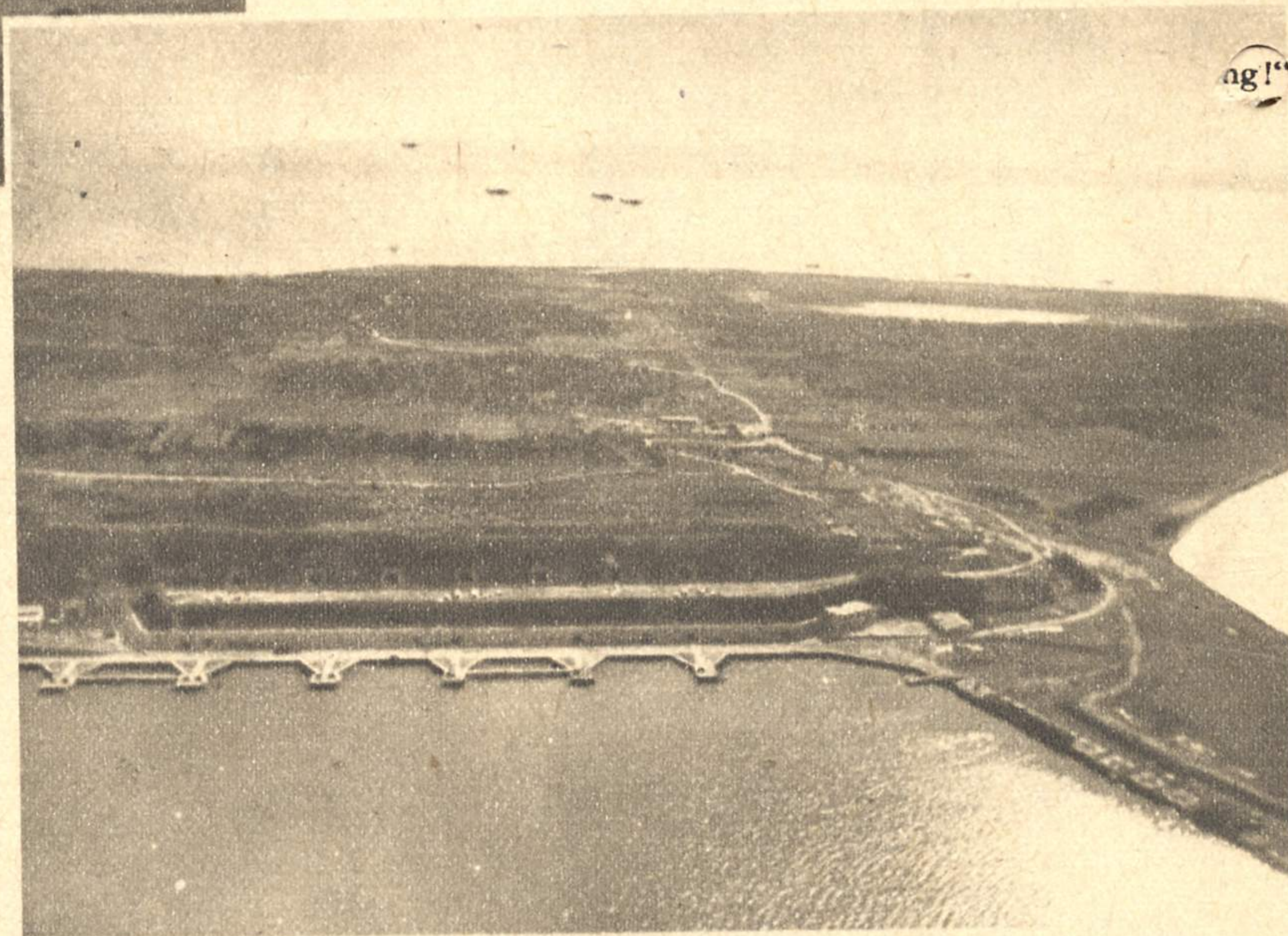
Aufnahme Heinscher (Böh)



Der Gegenschlag

Deutscher Nachschub für Tunesien

Eine Gruppe deutscher Transportflugzeuge auf dem Flug zu den tunesischen Landeplätzen. Ohne Unterbrechung sind die braven alten Jus unterwegs, um Truppen und Kriegsmaterial auf dem schnellsten Wege über die Straße von Sizilien nach Afrika zu befördern



Der schwarze Erdteil ist in Sicht. Nach überraschend kurzer Flugzeit breitet sich unter den Soldaten in den Transportflugzeugen die afrikanische Küstenlandschaft. Der Kriegshafen Bizerta ist erreicht



Bei Großeinsätzen der Transportverbände herrscht am Rande der Feldflughäfen und Landeplätze immer ein bewegtes Lagerleben, denn das Warten läßt sich infolge des stoßweisen Einsatzes nun einmal nicht umgehen. Dagegen vergeht den Soldaten die Zeit in der Kabine der Ju 52 wirklich „wie im Fluge“ (Bild links)



Neue Länder — neue Sitten! Die frischgebackenen „Afrikaner“ machen mit dem ortsüblichen Gepäckträger Bekanntschaft



Am Eingang zu dem neuen deutschen Fliegerhorst in Tunesien: Deutsche Posten im Gespräch mit einem französischen Unteroffizier und einem eingeborenen Soldaten

PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Hielscher (PBZ 7), Kark (HH 1)



Links: Der Zeltbau am neuen Einsatzort ist beendet und auch die Frage der Tarnung mit dem reichlich vorhandenen Schilfrohr gut gelöst. Ehe das Gepäck von den Transportwagen in die Zelte geschafft wird, ist erst einmal eine Frühstückspause fällig

Unten: Unter einem wahren Gebirge von Gepäck durch die Wüstensteppe Tunesiens zu marschieren ist auch für einen hart erprobten Soldaten keine Kleinigkeit. Aber trotzdem geht ex tasio vorwärts — dem Feinde entgegen



Die Front im Dunkeln

Fallschirmjäger bei der Bekämpfung des Bandenunwesens



Die „Front im Dunkeln“ könnte man jene heimtückische Art der Kriegführung nennen, mit der sich unsere Soldaten im Kampf gegen das Bandenunwesen tagtäglich auseinandersetzen haben. Zur erfolgreichen Niederschlagung dieser hinterhältigen Angriffe werden in besonders gefährdeten Gegenden auch Fallschirmjäger eingesetzt, von denen eben ein Trupp (Bild rechts) ein Waldstück durchkämmt



Links: Stundenlang wird der Wald durchstreift. Ab und zu werden Kompaß und Karte hervorgeholt, um sich über den augenblicklichen Standort zu orientieren. Groß ist die Gefahr, sich in den riesigen Wäldern zu verirren



PK-Aufnahmen
Kriegsberichterst. Stickers (HH)

Unten: Plötzlich taucht vor den Fallschirmjägern eine Lichtung auf, und schon peitschen ihnen aus vereinzelt daliegenden Gehöften Schüsse entgegen. Sprung auf, marsch, marsch ...! Haus um Haus wird umstellt, angegriffen und durchsucht

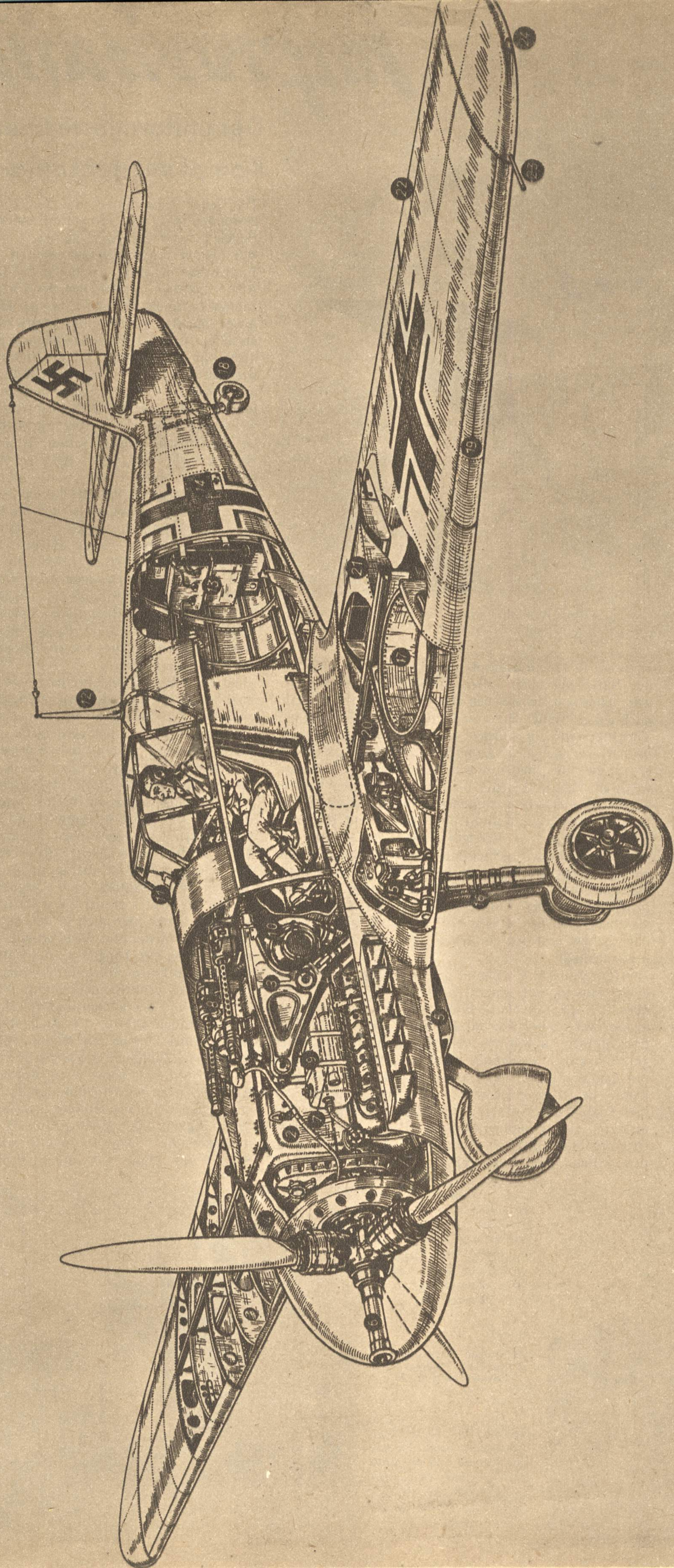


Verdächtige Bewohner werden aus ihren Behausungen geholt. Die ewigen Beteuerungen, daß niemand geschossen habe und daß man mit den Banditen nichts zu tun haben wolle, kennt man schon. Um Ordnung zu schaffen, muß hart zugegriffen werden



Ein junger, verstockter Bursche wird nach versteckten Waffen durchsucht, bevor man ihn abführt. Wieder einmal ist ein Brutnest bolschewistischer Heckenschützen ausgehoben worden. Der Kampf gegen die „Front im Dunkeln“ geht weiter ...

Das Jagdflugzeug Messerschmitt Me 109



Als im Jahre 1937 auf einem internationalen Wettbewerb für Kriegsflugzeuge in Zürich der damals neuentstandene Messerschmitt-Jagdeinsitzer Me 109 überraschend sämtliche Wettbewerber schlug und sich damit als bestes Jagdflugzeug der Welt erwies, war das Erstaunen nicht gering. Deutschland, dem die Beschäftigung mit dem Kriegsflugzeug seit Ende des ersten Weltkrieges verboten war, hatte sozusagen auf den ersten Anhub den technischen Stand des Auslandes auf diesem Gebiet eingeholt und überboten. — Tatsächlich war das Flugzeugmuster Me 109 ein großer Wurf, eine Meisterleistung des Flugzeugbaus. Der Erfolg der Me 109 war um so erstaunlicher, als ihr Konstrukteur, Professor Messerschmitt, bis dahin nur Segelflugzeuge, Sport- und Verkehrsflugzeuge entwickelt hatte. Entstanden aus dem Reiseflugzeug Bf 108 „Taufel“ der Bayerischen Flugzeugwerke, aus denen später die Messerschmitt A.G. hervorging, ist der Jagdeinsitzer Me 109 vorzugsweise auf hohe Geschwindigkeitsleistungen gezüchtet. Bereits bei der ersten Ausführung war die aerodynamische Durchbildung des Flugzeuges vorbildlich; sie ist bei den im Lauf der Zeit weiterentwickelten Baureihen noch vollkommener geworden. Der oval geschnittene Rumpf, dessen windschleppige Form von der großen Nabenhaube bis zu dem freitragenden Leitwerk gewahrt bleibt, ist frei von störenden Anbauten. Er trägt auf der Unterseite nur einen kleinen Ölkühler, die Flüssigkeitskühler des Motors sind dagegen in das Flügelinnere verlegt und bieten nur einen geringen zusätzlichen Widerstand. Der Tiefdeckerflügel ist freitragend, er besitzt zur Herabsetzung der Landegeschwindigkeit einen Spaltvorfleger im Querruderbereich und Wölbungsklappen. Fahrgestell und Spornrad sind einziehbar. Als Triebwerk dient ein flüssigkeitsgekühlter Hochleistungsmotor Daimler-Benz DB 601 mit selbsttätig geregelter Verstellluftschraube. Die Me 109 ist ganz aus Metall unter überwiegender Verwendung von Leichtmetall gebaut. Bemerkenswert ist, daß die Flügelbauweise auf die Erfahrungen des Segelflugzeugbaues zurückgeht: ein Hauptholm bildet mit der Flügelnahe zusammen einen biegungs- und drehsteifen Kasten. Die Festigkeit dieser Bauweise ist sehr hoch und hat sich im Luftkampf mit seinen Beanspruchungen durch Kunstflugfiguren und Sturzflüge der Festigkeit aller Jagdflugzeugmuster der Gegner als überlegen erwiesen. — 1937 erflieg eine Me 109 den Geschwindigkeitsweltrekord für Landflugzeuge mit über 600 km/h, und im April 1939 verbesserte eine Sonderausführung des gleichen Baumusters den absoluten Geschwindigkeitsrekord auf 755 km/h. — Das Flugzeugmuster Me 109, dessen Name in diesem Kriege zu einem bei Freund und Feind feststehenden Begriff geworden ist, bildete in der Entwicklung des neuzeitlichen Jagdflugzeugbaues einen Markstein. Seit seiner Schöpfung ist man in allen Ländern dazu übergegangen, das Jagdflugzeug nach dem Vorbild der Me 109 als freitragenden Tiefdecker mit ähnlichen Formen zu entwickeln.

- | | |
|-------------------------|-----------------------------|
| 1 Verstell-Luftschraube | 13 Funkgerät |
| 2 Motor D B 601 | 14 Sanitätspack |
| 3 Motorträger | 15 Fahrwerksbeschlag |
| 4 Ölbehälter | 16 Fahrwerk, einziehbar |
| 5 Öl-Kühler | 17 Radausschnitt |
| 6 Panzerrohr | 18 Spornrad, einziehbar |
| 7 Motorkanone | 19 Vorfleger |
| 8 2 MG | 20 Holm |
| 9 Wasserbehälter | 21 Wasser-Kühler |
| 10 Lader | 22 Querruder |
| 11 Reflexvisier | 23 Stauraum für Fahrtmesser |
| 12 Antenne | 24 Positionslampe |

Improvisationen

Der uniformierte Ehemann — Ste Kampf mit der Lethargie — Das W



In der grauen Trostlosigkeit der afrikanischen Wüste hat ein Flieger ein wahres Wohnidyll improvisiert. Aus dem kunstvoll gefügten Steingarten erhebt sich wie eine Sommerlaube das Zelt

PK Beim seligen Karl May hatten wir das alles anders gelesen und miterlebt. Er diente und dient uns mit dem Abenteuer, ohne sich mit der Vorrede aufzuhalten. Welches Land er auch betrat, er kannte seine Sitten und Gesetze, sprach mit der Hurtigkeit silberheller Bäche die Sprachen der Stämme, gleich, ob es Sioux oder Tuaregs waren, und Namen, deren Länge uns schweigen ließe, weil hinter ihnen die chemische Formel von Pyramidon ein einprägsames Kosewort bliebe, vermochte er, aus dem Schlafe hochfahrend, in die mondklaren Nächte der Sahara zu rufen, daß das Echo klingend durch die Dünen rann. „Hassan-Ben-Abulfeda-Ibn-Maukal al-Wardi-Jussuff-Ibn-Abul-Foslan-Ben-Ishak al-Dulj.“ Denn die Zunge eines Franken spricht selbst einen Namen aus, der, wenn er niedergeschrieben wird, von Benghasi bis nach Kaschenah reicht... Nein, nichts gegen Karl May! Wie viele deutsche Soldaten, die der Krieg in Gebiete gebracht hatte, wo der Mensch noch als ungebetener Gast gilt, versetzten sich plötzlich in die gemeinsamen Erinnerungen zurück, die sie mit dem phantasievollen Abenteuer durchlebt hatten. Und das nicht ohne Nutzen! Denn das sind ja Männer, die im Jahrhundert der Technik aufwuchsen, die, von ihrer Umwelt ganz selbstverständlich verwöhnt, auf den Schalter drückten, wenn Licht oder Wärme erstrahlen sollten, sich von Rolltreppen mühelos empfortragen ließen, hinter denen Türen automatisch zuklappten und deren Brötchen morgens duftend ins Haus gereicht wurden. Nun aber standen sie, wie viele Afrikaner, völlig übergangslos, von einem Tage zum

anderen, in einem Kampf- und Lebensraum, der von der Natur her noch voller unbekannter Geheimnisse war. Hier war der Mensch erst dabei, was ihn umgab, nach seinem Willen zu formen, und wo die Spuren seiner Vorgänger dürrig wurden oder gar ganz ausblieben, da hatte er sich dem Äußeren anzupassen, da mußte er fast zu einem neuen und anderen Menschen werden, wenn er stark und sicher bleiben wollte. Hier begann wieder ein klares und einfaches Denken, hier gewannen der praktische Sinn und die praktische Hand, hier hing ein Großteil seines Erfolges davon ab, wie er das meisterte, was wir gemeinhin Improvisation nennen. Ihr unterliegt der Soldat in solchen Zonen vom Feldmarschall bis zum letzten Nachschubfahrer. Die Improvisation ist der goldene Faden, der das kriegerische Geschehen ebenso durchzieht wie alles andere, was dazu gehört und den einfachen, vereinfachten Lebenskreis schließt.

Der uniformierte Ehemann, der mit Hilfe von Seegras einen Hosenknopf annäht oder eine Büchse „Alten Mann“ — die italienische Fleischkönserve mit dem Aufdruck AM (Administrazlone Militare) — erfolgreich über drei Steinen zu wärmen vermag, ist noch lange kein Improvisator. Jedenfalls nicht in Afrika. Er kann nur das, was jeder Soldat an jeder anderen Front auch kann. Er ist es ebensowenig wie jener Landser, der den Spaten durch einen ausgedienten Abwurfbehälter ersetzt, dem bombenförmigen Ding eine gemäße Öffnung einschnitt, es aufstellte, verankerte und so den afrikanischen Lokus geschaffen hatte, womit ein

Teil jener Einsamkeit und Bequemlichkeit zurückgewonnen war, die Durchschnittsmenschen in solchen Fällen für erstrebenswert halten.

Wir meinen etwas anderes, nämlich jene Fälle, da die Improvisation von entscheidender Bedeutung wird. Allein aus dem Technischen der Fliegerei gäbe es unzählige Beispiele zu nennen, wo der klare Verstand und die geschickten Hände eines Bordwartes stärker waren als alle Unbilden des unzugänglichen Ringsum, wo es nicht nur darum ging, „unvorbereitet etwas zu tun“ — wie man improvisieren ins Deutsche übersetzt —, sondern unvorbereitet etwas zu tun, ohne die sonst zur Verfügung stehenden Mittel, in diesem Falle also Handwerkszeug usw., zur Verfügung zu haben. Denn das ist afrikanische Improvisation: Einen Gedanken auszuführen, ohne anfangs zu wissen, mit welchen Mitteln er realisiert werden soll.

Einer der ärgsten Feinde des deutschen Soldaten in der afrikanischen Wüste ist auf die Dauer die Lethargie. Sie ist gefährlicher als die erbarmungslose Hitze, als die Belagerung durch Fliegenschwärme oder ein zehnstündiger Sandsturm. Denn die Lethargie schöpft ihre Kraft aus dem ewigen Nichts dieses Landes. Sie wächst aus dem ständig gleichbleibenden Gelb des Sandes, dem hellen Blau des Himmels und dem dunklen Blau des Meeres. Kein Baum, kein Strauch, ganz selten ein menschliches Wesen, das etwas anderes wäre als ein Soldat, aber eine Freiheit der Schritte nach allen Richtungen, eine Freiheit jedoch, mit der nichts anzufangen ist, weil sie eben nicht nutzbar wird. Und zwischen dem Soldaten und seiner Heimat ein Meer, das stärker zu trennen vermag als zweitausend Kilometer Landweg. Aus all diesen Gegebenheiten schöpft die Lethargie ihre Kraft, um in den großen Kampfpausen den Menschen zu beschleichen, ihn innerlich und äußerlich krank zu machen und teilnahmslos für das, was ihn sonst bewegte. Das ist dann das Vorstadium zu einer wirklichen kommenden Krankheit, deren Vorfeld die seelische Austrocknung ist.

Hier einzugreifen, ist die große Aufgabe des afrikanischen Improvisators, eine Aufgabe, die schon fast an die des Arztes grenzt. Wir hatten in Afrika einen Verbandsführer, der auch in den härtesten und heißesten Zeiten Mittel und Wege erfand, seine Männer mitzureißen, sie mit Dingen zu beschäftigen, die anfangs wie eine private Spielerei erschienen und dennoch von großem praktischem Nutzen waren, und sie abzulenken von der kahlen und von Tag zu Tag matter schimmernden Platte, die ihnen die Natur servierte. Solches aber können nur Männer, die über ebensoviel körperliche Zähigkeit wie seelische Kraft verfügen und spielend mit sich selbst fertig werden.

Einmal hatten wir einen Flugplatz, dessen unmittelbare Umgebung, von Steinen übersät, in ihrer grauen Trostlosigkeit einer Mondlandschaft hätte entpommen sein können. Am Platzrand schon wurde jeder Schritt zur Qual. Die Steine drohten alles zu er-



Links: Eine Improvisation, die eine für den Europäer durchaus lebenswichtige Frage auf praktische und zugleich humorvolle Weise löst — der Zusatztank als Wüsten-WC

Aufnahmen Scherl-Bilderdienst (1), Schlösser (1), Privataufnahmen (2)

Rechts: Ein ausgedienter Lastwagen, drei Fässer, eine Pumpe und der gute Einfall eines deutschen Soldaten ließen ein Brausebad mitten in der Wüste erstehen



Der aktive Offizierernachwuchs der Luftwaffe im Kriege



Leutnant in einem Sturzkampfgeschwader

Die aktiven Offiziere (Berufsoffiziere) der Luftwaffe ergänzen sich während des Krieges aus Freiwilligen. Sie verpflichten sich zu unbegrenzter Dienstzeit in der Wehrmacht. Die neue Luftwaffe, die in einem Zeitmaß ohnegleichen aufgebaut wurde und die einen von aller Welt beachteten hohen Stand erreicht hat, braucht ein Offizierkorps, das in jeder Hinsicht auf hoher Stufe steht. Die Erfahrungen des Krieges haben bewiesen, daß diese Anforderung die unerläßliche Voraussetzung für den Erfolg ist.

Den Lebensberuf eines Offiziers in der Luftwaffe soll und darf nur derjenige erwählen, der in seinem Streben von hohem Idealismus getragen und bereit ist, sich ganz und gar für seine Aufgabe einzusetzen. Nur ganze Männer, die sich ihrem Beruf aus innerster Überzeugung widmen, können Führer und Erzieher der jungen Mannschaft sein. Sie müssen durch wertvolle Charakterveranlagung und Fähigkeiten hervortreten. Dazu sind geistige Beweglichkeit und körperliche Leistungsfähigkeit ebenso notwendig wie militärisches Können.

Bewerber für die Offizierlaufbahn der Luftwaffe können sich zur unmittelbaren Einstellung für folgende Waffengattungen melden: Fliegertruppe (einschließlich Ingenieur-Offizierlaufbahn), Flakartillerie, Luftnachrichtentruppe, Fallschirmtruppe, Division Hermann Göring und für die Sanitätsoffizierlaufbahn. Für die Meldung als Bewerber ist das Abschlußzeugnis einer höheren Schule oder der Besuch einer bestimmten Schulart nicht erforderlich. Besonders erwünscht für die Fliegertruppe sind Angehörige der Flieger-HJ und des NS-Fliegerkorps, die ausgebildet oder in Ausbildung begriffen sind (handwerkliche Schulung für Flugzeugbau und Flugzeuginstandsetzung, Modellbau, Segel- oder Motorflugschulung mit erworbenen Scheinen, Bordfunkausbildung mit Scheinen). Für die Körpergröße gelten folgende Richtlinien: Flieger- und Ingenieur-Offizierlaufbahn mindestens 1,65, höchstens 1,90 m, für alle sonstigen Laufbahnen mindestens 1,60 m, für Division Hermann Göring mindestens 1,70 m. Im übrigen ist Voraussetzung für die Einstellung der Besitz der deutschen Staatsangehörigkeit, arische Abstammung, Beherrschung des deutschen Sprache in Wort und Schrift, Wehrwürdigkeit und Tauglichkeit für den Wehrdienst. Für die Offizierlaufbahnen in der Flieger- und Fallschirmtruppe und für die Ingenieur-Offizierlaufbahn wird darüber hinaus uneingeschränkte Wehrfliegertauglichkeit verlangt. Selbstverständlich muß der Bewerber unbescholten und frei von Strafen sein. Als Altersgrenze gelten für den Einstellungstag mindestens 17 und höchstens 24 Jahre.

Die nächsten Zeitpunkte der Einstellung sind für alle Waffengattungen der 1. 3. 43, außerdem für Flieger- und Fallschirmtruppe 1. 7. 43, für Flakartillerie, Luftnachrichtentruppe und Division Hermann Göring 1. 8. 1943. Bewerbungen von Angehörigen des Jahrgangs 1925 können sofort vorgelegt werden, spätestens bis 31. 1. 1943, während Angehörige des Geburtsjahrgangs 1926 sich von jetzt ab bis spätestens 1. 4. 1943 melden können. Die Bewerbungen für die aktive Offizierlaufbahn in der Fliegertruppe, Flakartillerie, Luftnachrichtentruppe, Fallschirmtruppe, Division Hermann Göring und für das Ingenieurkorps des Flugzeugwesens sind an die dem Wohnort des Bewerbers nächstgelegene Annahmestelle zu richten. Die Anschriften dafür sind:

Annahmestelle 1 für Offizierbewerber der Luftwaffe, Berlin-Charlottenburg 2, Uhlandstraße 191,

Annahmestelle 2 für Offizierbewerber der Luftwaffe, Hannover, Escherstr. 12, Annahmestelle 3 für Offizierbewerber der Luftwaffe, München 23, Franz-Josef-Straße 1,

Annahmestelle 4 für Offizierbewerber der Luftwaffe, Wien XVIII/110, Schopenhauerstraße 44/46.

Bewerbungsgesuche für die Sanitätsoffizierlaufbahn der Luftwaffe sind dagegen bei dem für den Wohnort zuständigen Luftgaukommando (Luftgauarzt) einzureichen. Eine gleichzeitige Bewerbung bei verschiedenen Wehrmachtteilen oder bei mehreren Annahmestellen ist unzulässig. Falls der Bewerber in der Zeit zwischen seiner Meldung bei einer Annahmestelle und deren Annahmebescheid vom Wehrbezirkskommando zur Ableistung der aktiven Dienstpflicht oder der Reichsarbeitsdienstpflicht einberufen wird, ist dieser Einberufung Folge zu leisten und die Annahmestelle davon zu unterrichten.

Das Bewerbungsgesuch ist mit der Hand zu schreiben und mit leserlicher Unterschrift zu versehen. Es muß so abgefaßt sein, daß es ein Bild von der Person des Bewerbers gibt. Natürlich muß in dem Schreiben die genaue Anschrift des Absenders angegeben sein und darin zum Ausdruck kommen, für welche Laufbahn (Waffengattung usw.) sich der Schreiber bewirbt. Bewerber für die Fliegertruppe und die Ingenieur-Offizierlaufbahn haben ferner anzugeben, ob sie, falls sie zum Flugzeugführer untauglich sind, sich als Bewerber für eine andere Waffengattung der Luftwaffe überschreiben lassen wollen. Dem Bewerbungsgesuch sind eine Reihe von Anlagen beizufügen, die aus dem neuen Merkblatt „Der aktive Offizierernachwuchs der Luftwaffe im Kriege“, Ausgabe Dezember 1942, zu ersehen sind. Dieses Merkblatt kann bei jedem Wehrkreisbezirkskommando, jedem Wehrmeldeamt und den Annahmestellen für Offizierbewerber der Luftwaffe angefordert werden. Die Bewerber, welche noch nicht gemustert sind, erhalten zur Durchführung des Einstellungsverfahrens durch das für ihren Wohnort zuständige Wehrbezirkskommando eine Aufforderung zur Untersuchung auf Wehrdiensttauglichkeit. Die bereits gemusterten und tauglich befundenen Bewerber erhalten von der Annahmestelle eine Aufforderung, sich persönlich vorzustellen. Daran schließt sich für die Bewerber der Fliegertruppe, Fallschirmtruppe und der Ingenieur-Offizierlaufbahn eine Untersuchung auf Fliegertauglichkeit an. Für Hin- und Rückreise werden während des Krieges Wehrmachtfahrtscheine ausgegeben. Ferner erhalten die Bewerber für die Dauer der persönlichen Vorstellung Truppenverpflegung gegen Ablieferung der Lebensmittelmarken unentgeltlich. Zur endgültigen Einstellung werden die Bewerber von ihrer Annahmestelle durch das Wehrbezirkskommando durch Gestellungsbefehl einberufen.

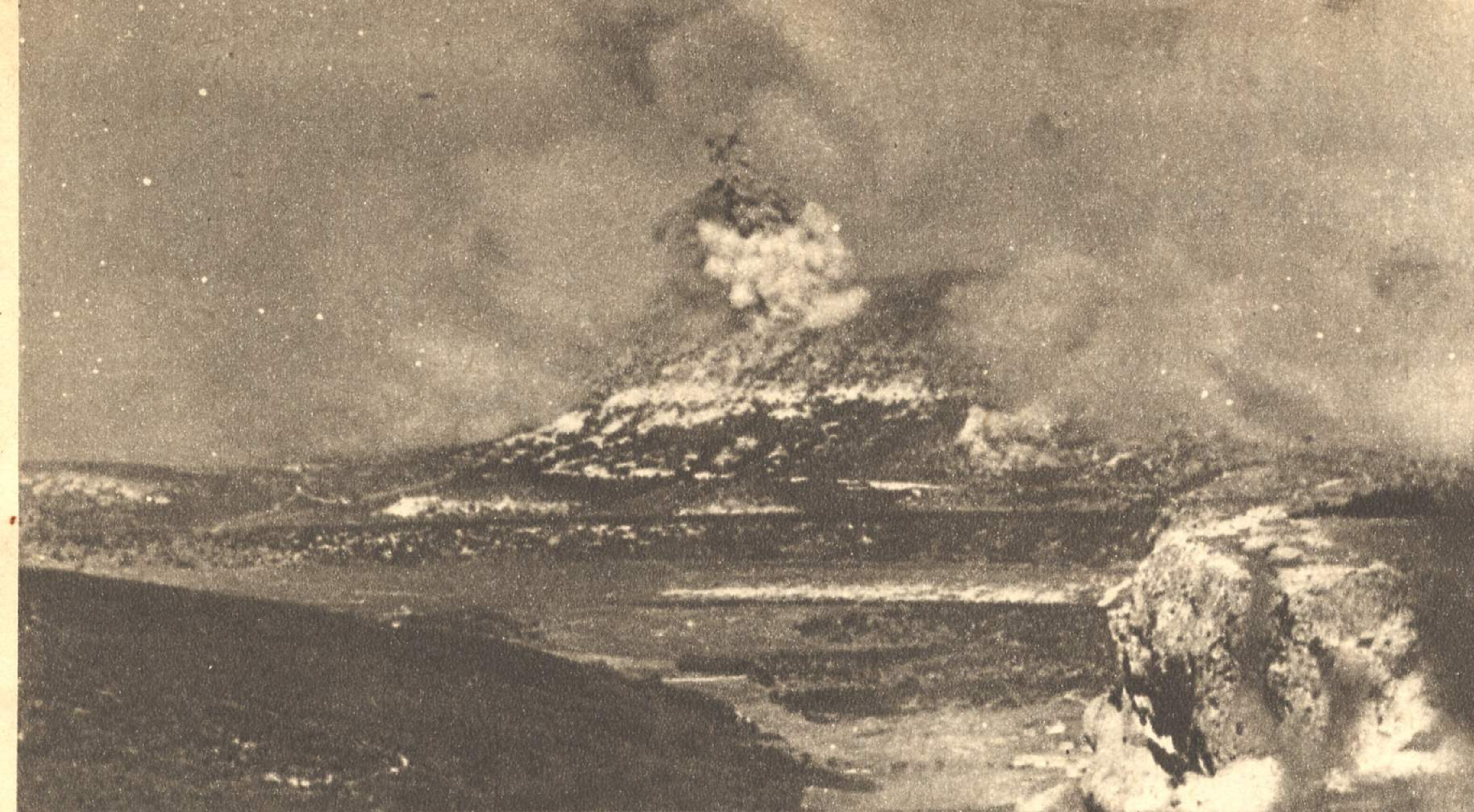
Die Ausbildung besteht aus der militärischen Grundausbildung, dem Dienst in einem Fronttruppenteil, einem Waffenschulkommando und einem Kriegsschullehrgang. Für die Bewerber der Fliegertruppe und der Ingenieur-Offizierlaufbahn kommt eine fliegerische Ausbildung hinzu. Die sich als geeignet erweisenden Freiwilligen werden nach etwa sechs Monaten zu Fahnenjunkern ernannt.

Die Bewerber für die Offizierlaufbahn brauchen während ihrer Ausbildungszeit und später als Offiziere keine geldlichen Zuschüsse von ihren Angehörigen. Die Besoldung richtet sich nach den einheitlich für die gesamte Wehrmacht geltenden Bestimmungen. Hiernach erhalten Freiwillige mit Mannschaftsdienstgraden nur den Wehrosold. Nach der Beförderung zum Fahnenjunker-Unteroffizier werden daneben die Friedensdienstbezüge der Berufssoldaten gezahlt. Außerdem werden freie Verpflegung, Unterkunft, Bekleidung und Heilfürsorge gewährt.

Die Laufbahnen der Ingenieuroffiziere des Flugzeugwesens ist für solche Bewerber vorgesehen, die neben der soldatischen Veranlagung durch technische Begabung dafür besonders geeignet erscheinen. Die schulungsmäßigen Voraussetzungen für die Ingenieur-Offizierlaufbahn des Flugzeugwesens werden demnächst in den Tageszeitungen bekanntgegeben. Ein Zusatzmerkblatt über die Ingenieur-Offizierlaufbahn des Flugwesens kann von Januar 1943 an bei den Wehrersatzdienststellen, den Annahmestellen für Offizierbewerber der Luftwaffe und dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe, Generalluftzeugmeister (GL./P.T.), Berlin W 8, Leipziger Straße 7, angefordert werden.

Unten: Offizieranwärter, die ihren Lehrgang beendet haben, vor dem Führer im Berliner Sportpalast





Eine der stark befestigten Höhen von Sewastopol unter dem schweren Bombenhagel der deutschen Kampffliegerverbände. Von der vorbereitenden Arbeit der Luftaufklärung bis zur Niederkämpfung der Bunker und Befestigungen durch Kampf- und Sturzkampfflugzeuge hatte die deutsche Luftwaffe bedeutsamen Anteil an der Niederringung der größten Land- und Seefestung

PK-Aufnahmen der Kriegsberichtler Göbel, Rothkopf, Klose und Karnath (Sch 4)

Von Sewastopol bis zur Wolga

Kampf und Sieg der Luftwaffe

An der Ostfront fanden im Juli 1942 entscheidende Kämpfe auf der Krim und am Wolchow statt, an denen die Luftwaffe entscheidend beteiligt war. Seit Anfang Juni etwa wurde die Festung Sewastopol fortlaufend angegriffen. Die vorbereitende Arbeit hatte in weitem Umfange die Luftaufklärung geleistet. Mit den Bildgeräten wurden auf zahllosen Aufklärungsflügen alle überhaupt in Betracht kommenden Ziele erfaßt und festgehalten. Die Auswertung der Fliegerbildmeldungen brachten die für den Angriff erforderlichen Unterlagen über Bunker, Batteriestellungen, Panzergräben usw., so daß für die artilleristische Bekämpfung der Ziele genau vermessene Bildpläne und Karten angefertigt werden konnten. In gleicher Weise war die Luftbilderkundung die Voraussetzung für den erfolgreichen Einsatz der Kampfverbände. Diese Bombenangriffe wurden fast ununterbrochen mit Kampf- und Sturzkampfflugzeugen durchgeführt. Zusammen mit dem Artilleriefeuer dienten sie der Niederkämpfung von Zielen aller Art. Nebenher wurden aber

natürlich auch Flugplätze und der Schiffsverkehr nach und von Sewastopol fortlaufend angegriffen. Eine große Anzahl von Kriegs- und Handelsschiffen wurde versenkt oder beschädigt. In dem Maße, wie sich der Ring um die Festung immer enger zusammenschloß, wurden auch die Luftangriffe um so wirkungsvoller. Auch die Jagdflieger waren über Sewastopol sehr erfolgreich, denn die sowjetische Luftwaffe versuchte wiederholt, der Festung von außen her Hilfe zu bringen. Der Fall Sewastopols am 1. 7. 1942 war das Ergebnis des gemeinsamen Kampfes der deutsch-rumänischen Truppen unter Generalfeldmarschall von Manstein und des Nahkampffliegerkorps unter Generaloberst Frhr. von Richthofen.

Zur gleichen Zeit wirkten die Verbände des Generalobersten Keller mit an der Vernichtung der am Wolchow eingeschlossenen 2. Stoßarmee und Teilen der 52. und 59. Armee der Sowjets. Der von diesen Feindkräften als Entsatz für Leningrad beabsichtigte Durchbruch führte zu einer schweren Niederlage.

Besonders hervorzuheben ist die erfolgreiche Bekämpfung eines Geleitzuges zwischen Nordkap und Spitzbergen. Aus ihm wurden in der Zeit vom 2. bis zum 7. Juli 28 Schiffe mit 192 400 BRT, ferner ein amerikanischer Schwerer Kreuzer versenkt. Eine Reihe von Tagen vorher war bereits der Geleitzug nach Standort, Marschgeschwindigkeit, Richtung, Zahl und Art der Fahrzeuge gemeldet. Auf Grund dieser fortlaufenden eingehenden Aufklärermeldungen wurden die folgenden Angriffe vorbereitet. Die vorbildliche Zusammenarbeit von Luftwaffe und U-Booten führte zu dem erwähnten Ergebnis.

Während des deutschen Angriffs auf den Südflügel der Ostfront war die Luftwaffe unmittelbar über dem Feind. Rollende Angriffe galten den rückwärtigen Verbindungen der Sowjets, Transportbewegungen und den dabei auftretenden Stauungen. Ab Anfang

August traten hierzu neue Ziele an der Küste des Schwarzen Meeres. Besonders die Häfen von Tuapse, Noworossijk und Anapa wurden immer wieder mit Erfolg angegriffen; außer den Hafenanlagen wurden Transporter und Küstenfahrzeuge in großer Zahl versenkt. Währenddessen konnte auch die Flakartillerie in der Straße von Kertsch mit Erfolg in die Bekämpfung von Schiffszielen eingreifen.

An den Kämpfen im großen Don-Bogen wirkte die Luftwaffe durch Einsatz starker Kräfte mit. Schlacht- und Sturzkampfverbände brachen den Widerstand des Feindes. Zerstörer und Kampfflieger waren gegen den Don-Übergang, den Fahrverkehr und Truppenansammlungen angesetzt. Sie sorgten dafür, daß es dem Feinde unmöglich wurde, seine Truppen in Ordnung über den Don zurückzunehmen. Außerdem wurden die rückwärtigen Verbindungen im Raume von Stalingrad und die Schifffahrt auf der Wolga ununterbrochen bekämpft. Die fast täglich und nächtlich durchgeführten Angriffe gegen den Nachschub des Feindes auf der für ihn so wichtigen Wolga hatten den Erfolg, daß eine große Zahl von Frachtschiffen und insbesondere Tanker versenkt oder beschädigt wurden.

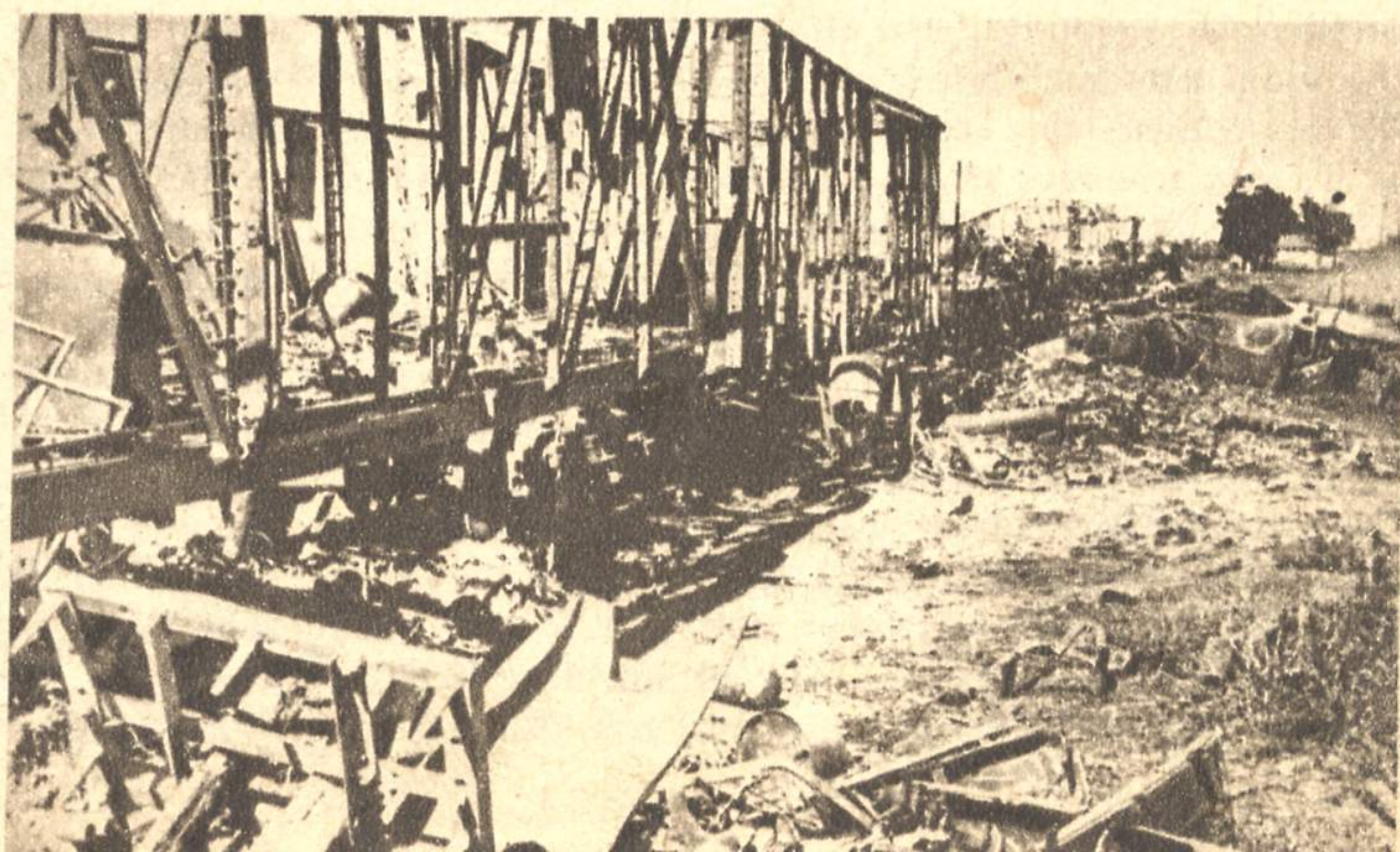
Nachdem in der zweiten Hälfte des Monats August der Don nordwestlich von Stalingrad überschritten worden war und der Feind im Raum um Stalingrad in festungsartig ausgebauten Stellungen zähen Widerstand leistete, wurden Nahkampfflieger hierauf in enger Zusammenarbeit mit den Heerestruppen eingesetzt. Sowohl die fliegenden Verbände wie die Flakartillerie bereiteten den Panzerkräften den Weg durch ihre Einwirkung auf den verzweifelt Widerstand leistenden Gegner. Zugleich richteten sich schwere Bombenangriffe gegen die Anlagen und Rüstungswerke der Stadt Stalingrad.

Nordwestlich von Rschew hatte inzwischen Ende Juli ein großangelegter Entlastungsangriff des Feindes begonnen. In dieser Abwehrschlacht waren Flieger- und Flakverbände erfolgreich eingesetzt. Sie bekämpften Bereitstellungen des Feindes, insbesondere von Panzern. Durch Jäger und andere fliegende Verbände wurden in nur vier Wochen 547 feindliche Flugzeuge abgeschossen, während nur 25 eigene verlorengingen.



Noch bevor die deutschen Heeresverbände ihre Angriffe gegen Stalingrad richteten, lag die Rüstungszentrale an der Wolga bereits ständig unter dem Feuer deutscher Kampfflugzeuge. Stukas über den Häuserblöcken der Stadt, im Begriff, zum Sturzangriff überzugehen

Unten: Ein mit Nachschubzügen für die Sowjets dicht besetzter Bahnhof ist durch deutsche Bomben völlig zusammengeschlagen worden. Eine spätere Aufnahme zeigt, wie vernichtend der deutsche Luftangriff gewirkt hat



Bei der rastlosen Verfolgung des über den Don nach Süden geworfenen Feindes war die im Erdkampf eingesetzte Schwere Flakartillerie der Luftwaffe dem Feind ständig auf den Fersen. Unsere Aufnahme zeigt Flakartilleristen bei glühender Hitze am Feuerleitgerät vor Pjatigorsk

Wir Zerstörer

Erlebnisse an allen Fronten

Von Hauptmann Johannes Kiel

III

Dann kam der furchtbare Winter an der Ostfront. In dieser Zeit der Abwehrschlachten wurde das Letzte aus den Männern und Flugzeugen herausgeholt. Bei 40 Grad Kälte und Schneesturm machten unsere braven Männer vom technischen Personal auf offenen Feldflugplätzen Motorwechsel; das war keine Kleinigkeit. Angriffe auf feindliche Flugplätze im Hinterland wurden jetzt kaum mehr geflogen. Wie überhaupt alles, so waren auch wir Zerstörer bei der unmittelbaren Abwehr des feindlichen Ansturms eingesetzt. Nach Zielen brauchten wir in dieser Zeit nicht lange zu suchen. Auf allen Straßen standen die Sowjets und konnten nirgends ausweichen, denn diese Straßen waren nur schmale Bahnen, wie sie der Schneeflug ausgeworfen hatte; zu beiden Seiten türmten sich Gebirgswälle von Schnee. Zusammengepfercht wie die Schafherden, eingeklemmt zwischen Fahrzeugen und Material, steckten hier oft ganze Bataillone rettungslos fest. Es gab keine Rettung aus diesen Straßenschluchten des Todes; Straße um Straße mähten wir im Tiefflug ab, der Schnee färbte sich blutigrot. Und wenn wir am Nachmittag wiederkamen, waren die Leichenhaufen und die Kadaver der Pferde und die Trümmer der Fahrzeuge vom Morgen beiseite geräumt, und wieder steckte die Straße voll von Menschen und Fahrzeugen. Wieder stießen wir hinab und begannen mit unserem Vernichtungswerk, und so ging es tagaus, tagein. Zu Tausenden und Aber-tausenden wälzte sich diese Menschenflut aus dem Osten auf den Straßen heran, stur in den Tod getrieben wie Schlachtvieh, und immer wieder räumten wir die Straßen ab.

Früh am Morgen startete ich mit vier Flugzeugen. Auftrag wie täglich: Straßenjagd. Es war klare Sicht. Von weitem schon sichte ich aus zweitausend Meter Höhe herab eine etwa zwei Kilometer lange feindliche Kolonne, dicht aufgeschlossen im Anmarsch auf der Straße. Wir holen weit aus nach hinten und pirschen uns aus der Sonnenrichtung unbemerkt an die Truppe heran. Das lange Ziel wird aufgeteilt. Wir stürzen uns auf fünfhundert Meter Höhe hinab und lösen im Reihenwurf unsere Bomben aus. Jetzt erst merken sie unten, was ihnen aus der Luft bevorsteht, aber es ist zu spät. In Abständen von fünfzehn und zwanzig Metern fällt Bombe auf Bombe wie abgezirkelt mitten in die Kolonne. Nachdem sich der Qualm verzogen hat, sehen wir da unten strahlenförmig die Toten um unsere Bombentrichter hingemäht. Was übrigblieb, entkommt uns nicht mehr; der Tiefangriff rafft alles dahin.

Weiter fliegen wir niedrig über den Schnee dahin. Vor uns liegt ein Dorf, und auf der Dorfstraße angetreten steht eine feindliche Kompanie. Tiefer senken sich unsere Flugzeuge, so daß sie über die Dächer der Häuser weg nicht zu erkennen sind, dann kurz vor dem Dorf wird etwas hochgezogen und gleich wieder hinuntergedrückt. Wir sind drin in der Dorfstraße, die Bolschewisten haben gar nicht mehr feststellen können, woher der Tod zu ihnen kam. Wie vom Blitz erschlagen liegt die ganze Kompanie im Schnee, und keiner steht mehr auf. Weiter, immer weiter fliegen wir und bringen den Tod. Zwei Kolonnen Pferde sind das nächste Opfer; schnell und schmerzlos sind sie von unseren Geschossen durchsiebt und liegen reglos. Plötzlich die Meldung: „Feindliche Jäger von rechts!“ Da kommen sie auch schon auf uns herunter, zwar nur zwei Maschinen, aber sie kommen von oben, und ehe wir wenden können, sitzen sie unserem letzten Mann im Nacken. Das angegriffene Flugzeug zeigt schon eine Rauchfahne. Aber jetzt komme ich doch noch zurecht und kann den zweiten Angriff abfangen. Die beiden Raubvögel lassen ab von dem krankgeschossenen Flugzeug und versuchen, auszureißen. Da habe aber nun ich wieder den Vorteil, denn ich kann ihnen den Weg abschneiden. Jetzt wollen sie Höhe gewinnen, und dabei kommt mir der eine gerade vors Rohr. Ein Feuerstoß aus nächster Nähe, und aus Rumpf und Tragfläche fliegen die Fetzen. Der ist hin. Den zweiten kann ich nicht mehr verfolgen, denn ich muß mich um

unser krank geschossenes Flugzeug kümmern, und die Kameraden sind zu weit ab. Er entkommt. Ich sehe gerade noch, wie unser Flugzeug in der Ferne mit Bauchlandung im aufstauenden Schnee aufsetzt. Feindliches oder eigenes Gebiet? Aber da laufen schon deutsche Infanteristen darauf zu. Gott sei Dank geborgen!

Ein andermal bekamen wir auf solcher Jagd drei Batterien schwerster Artillerie des Feindes vor die Rohre, jedes Geschütz mit acht Pferden bespannt; alles in allem mit dem Troß etwa hundert Pferde. Nach fünf Minuten lagen Pferde und Bedienungsmannschaften im Schnee. Drei von den riesigen Geschützen sollten gerade über das Eis der Wolga gebracht werden, über die hohe Uferböschung wurden sie auf der einen Seite an Stricken hinabgelassen und auf der anderen Seite durch einen Vorspann von zwölf Pferden hinaufgezogen. Mitten auf dem Eis stand das zweite Geschütz. Und als die Mannschaften und die Pferde im Feuer unserer Bordwaffen zusammenbrachen, rollten von links und von rechts die beiden Geschütze die Böschung hinab auf den Fluß, schlitterten über das Eis, schlugen auf das in der Mitte stehende zweite Geschütz. Für die Eisdecke war es zuviel. Unter lautem Krachen versanken die drei Langrohrgeschütze in der Wolga.

Manchmal flog ich allein unsere Front ab und sah mich um, ob ich irgendwo unserer Infanterie helfen konnte. Solche Flüge ohne bestimmtes Ziel waren fast niemals umsonst. Einmal kam ich gerade dazu, als ein starker Trupp Bolschewisten sich an eine unserer Vormarschstraßen heranarbeitete. Ahnungslos standen unsere Männer auf der Straße, hatten die Gewehre zusammengesetzt und schaufelten einige im Schnee festgefahrene Fahrzeuge aus. Einige Tiefangriffe haben die kritische Lage behoben. Mit den übriggebliebenen Sowjets beschäftigten sich dann die Kameraden am Boden, die nun auf die ihnen drohende Gefahr aufmerksam gemacht waren. Ein andermal waren die Bolschewisten durchgebrochen, und die Stelle sollte abgeriegelt werden. In einem Dorf hatten sich die Bolschewisten festgesetzt. Mit schwachen Kräften und geringer artilleristischer Unterstützung arbeiteten sich unsere Infanteristen mühsam durch den meterhohen Schnee gegen das verteidigte Dorf vor, das nun genommen werden mußte. Wie sollte ich ihnen helfen? Die Sowjets hockten im Dorf in den Häusern!

Ich glaube, ich habe an jenem Tag eine kleine neue Erfindung auf dem Gebiet der vielfachen Verwendungsmöglichkeit des Zerstörers gemacht. Ich kam auf den Gedanken, im Tiefflug durch das Dorf mit der Kanone in die Häuser hineinzuschießen. Da waren Ställe und Scheunen voll Heu und Stroh angebaut; die Häuser mußten also doch Feuer fangen! Und wie sie brannten! Nach zehn Minuten Beschießung brannte das halbe Dorf lichterloh, und ich setzte die Arbeit mit Eifer fort. Von allen Seiten kamen jetzt die Sowjets aus den brennenden Häusern herausgelaufen und versuchten zu fliehen. Nun hatte ich sie da, wo ich wollte, vor meinen MGs! Plötzlich ein Knall in meinem Flugzeug. Der linke Motor stand. Es war Feierabend für mich; ich mußte zusehen, daß ich mit dem anderen Motor nach Hause kam. Aber beim Abflug sah ich



... Es gab keine Rettung aus diesen Strassenschluchten des Todes, Strasse um Strasse mähten wir im Tiefflug ab...
Zeichnung H. v. Medvey

gerade noch, wie die ersten von unseren Infanteristen in das Dorf hineinströmten. Sie winkten mir zu. Und das ist immer das höchste Lob für uns Zerstörer gewesen, wenn uns der Kamerad am Boden zuwinkt. Wegbahner, Helfer unserer tapferen Infanterie, das ist uns unter unseren mannigfachen Betätigungsmöglichkeiten die liebste.

Ende

Die kleine Adler-Fibel

„Fliegerisch belastet“

Helmuth Hirth, der große Überlandflieger der Vorweltkriegszeit, und sein jüngerer Bruder Wolf, der bedeutende Segelflieger der Nachweltkriegszeit, sind zwei der markantesten Gestalten der deutschen Fluggeschichte. Es ist noch wenig bekannt, daß die beiden fliegenden Brüder bereits von ihrem Vater her fliegerisch „erblich belastet“ waren. Hirth senior hat nämlich — bereits lange vor Lillienthal — unter sehr merkwürdigen Umständen einen Fluggemacht, der von Helmuth Hirth stets als wahr bestätigt wurde. Hirth Vater war damals noch kleiner Mechanikerlehrling und wohnte im Hause seines Meisters. Eines Sonntags wollte er in aller Herrgottsfrühe einen „Ausflug“ unternehmen. Der Wecker rasselte zur rechten Zeit, und alles ging nach Wunsch. Nur der Hausschlüssel fehlte, der in die Freiheit führte. Ein „Stif“ hat Rücksicht zu nehmen, und es ist klug, Frau Meisterin nicht zu wecken. Aber der Zug wartet nicht! Was tun? spricht Hirth. Er reißt den Wandschrank auf, nimmt seinen schönen neuen Regenschirm und den des „Oberstifts“ dazu und schwingt sich aufs Gesims des offenen Fensters, spannt die zwei zum Glück damals noch ziemlich umfangreichen Parapluies auf, hebt sie mit beiden Armen hoch und schwingt sich, wie weiland der Ulmer Schneider Berblinger, von dem er übrigens in gerader oder ungerader Linie abstammen soll, in die schauerliche Tiefe. Es waren nur zwei Stockwerke, so ging es ohne Arm- und Beinbruch ab, und auch der Frühzug wurde noch erreicht. Das war der erste historische Flug in der Familie Hirth, die die erste war, die in der zweiten Generation flog.



Zeichnung Ciesielski

Drei Besatzungen — über 1000 Feindflüge

Bei 250 Feindflügen erzielte Oberfeldwebel D. mit seinem Bordfunker, Uffz. K., einen Volltreffer auf den schweren Sowjetkreuzer „Kirow“, der völlig ausbrannte. Schwer verwundet in bolschewistische Gefangenschaft geraten, gelang ihm eine erfolgreiche Flucht unter äußerst ungünstigen Umständen

Oberfeldwebel Sch. hat 300 Feindflüge, sein Bordfunker, Feldwebel B., fast 400. Zweimal hat diese Besatzung trotz heftiger feindlicher Abwehr hinter der sowjetischen Front norgelandete Kameraden vor der Gefangenschaft bewahrt. Beide Male kamen sie trotz unmöglicher Startflächen glatt vom Boden ab und nach Hause

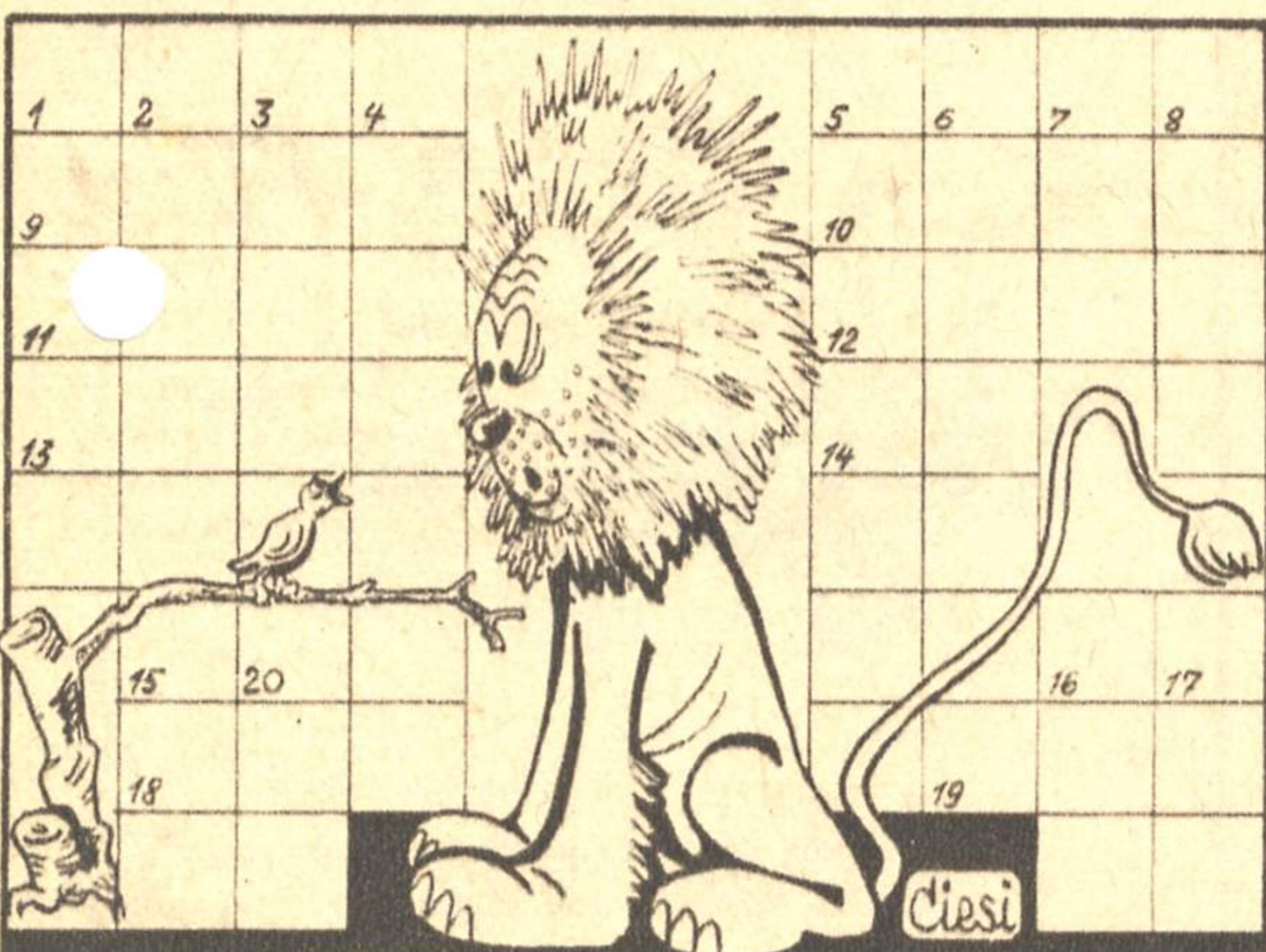


An der Spitze steht der Ritterkreuzträger und Staffelführer Hptm. Schairer mit fast 600 Feindflügen. Die Maginot-Linie, die Engländer bei Dünkirchen, Geleitzüge im Kanal und Schiffe in der Themsemündung, Malta, Nordafrika, Kreta und bolschewistische Stellungen waren das Ziel der Bomben seiner Ju 87. Sein Funker, Oberfeldwebel B., hat nur 100 Feindflüge weniger als sein Flugzeugführer
PK-Kriegsbericht Helmut Grosse (Sch 3)

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Kreuzwörterrätsel

Dem Leu fehlt, von des Vogels Sang gebannt, zum Kreuzwörterrätsel-Raten der Verstand.



Zeichnung Cieselaki

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Schubfach, 5 Spielzeug, 9 Land im vorderen Orient, 10 Lillengewächs, 11 Pelztier, 12 Teil des Gesichts, 13 weibliches Wesen, 14 Landschaftsform, 15 Gefrorenes, 18 weiblicher Vorname, 19 tropischer Vogel; —

b) von oben nach unten: 1 Laubbaum, 2 Fläche, 3 Bestandteil des menschlichen Körpers, 4 Hautausschlag, 5 Frucht, 6 Salzart, 7 Schicksal, 8 Stadt in Ostfriesland, 15 Schwur, 16 menschliche Niederlassung, 17 Schankraum, 20 Fluß in Tirol.

Silbenordnen

Ein, gen, im, ke, ren, ruht, schwe, se, wer, Bringst, die, dir, du, ke, stár, voll, wächst, wie, An, be, den, du, feind, fingst, schein, zwei, Am, als, gan, mann, steht, und, zer, ziel

Die Silben jeder Zeile sind so zu ordnen, daß sie im Zusammenhang gelesen, einen Spruch von Geibel ergeben.

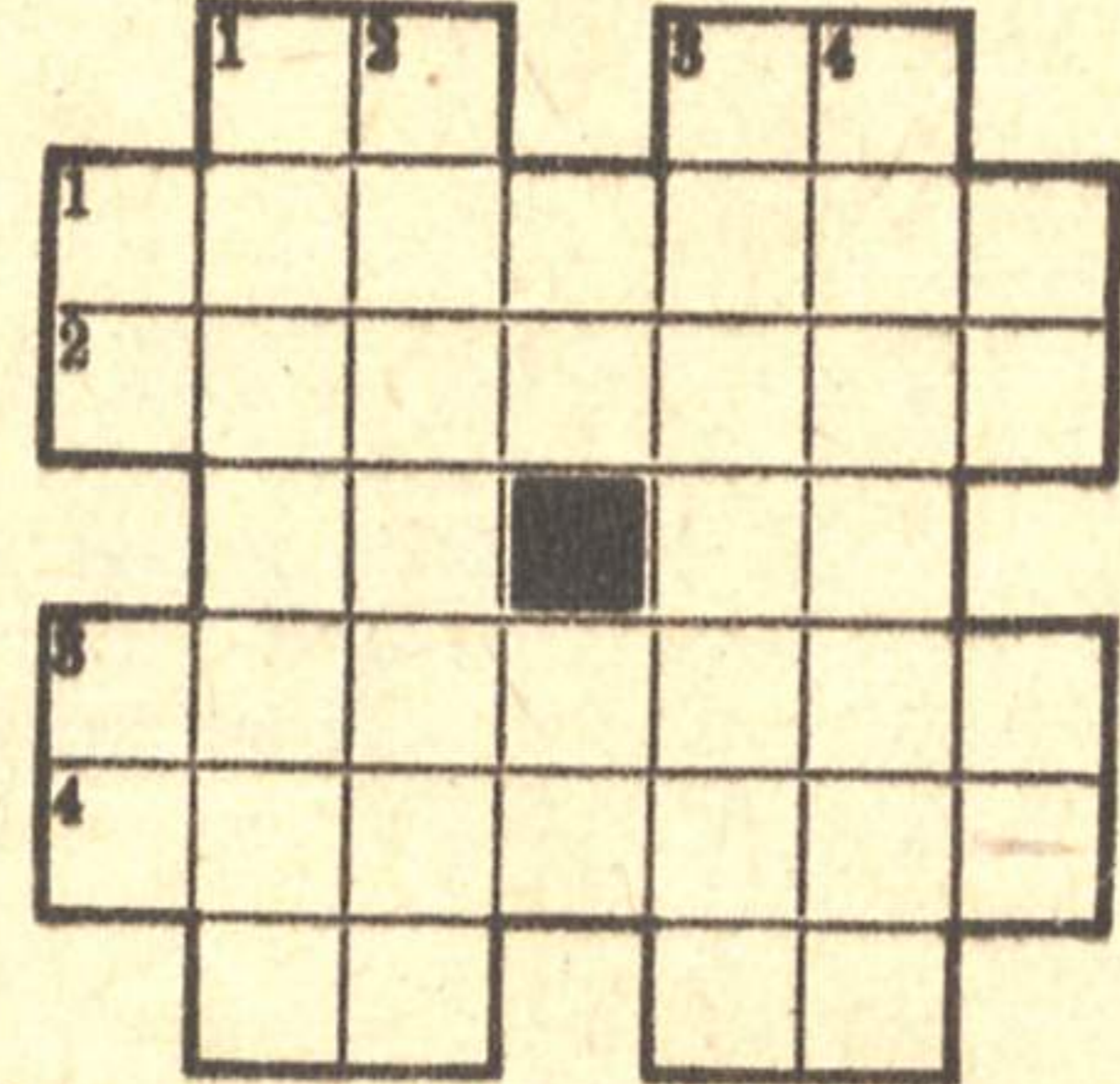
Vorsatzrätsel

Weste — Jagd — Glück — Schuh — Rad — Kurs — Rum — Latte — Sonntag — Plan — Ball — Metall — Garn — Mal — Lupe — Zeit — Schlag — Wand
Vor jedes der vorstehenden Wörter ist eine der nachstehenden Silben zu setzen, so daß neue sinnvolle Wörter entstehen.

am — eis — fahr — fuß — ge — grab — kon — leicht — mu — palm — roll — schwimm — treib — um — un — un — zahn — zeit —

Bei richtiger Lösung ergeben die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Luftfahrzeugtyp. 55458

Magische Figur



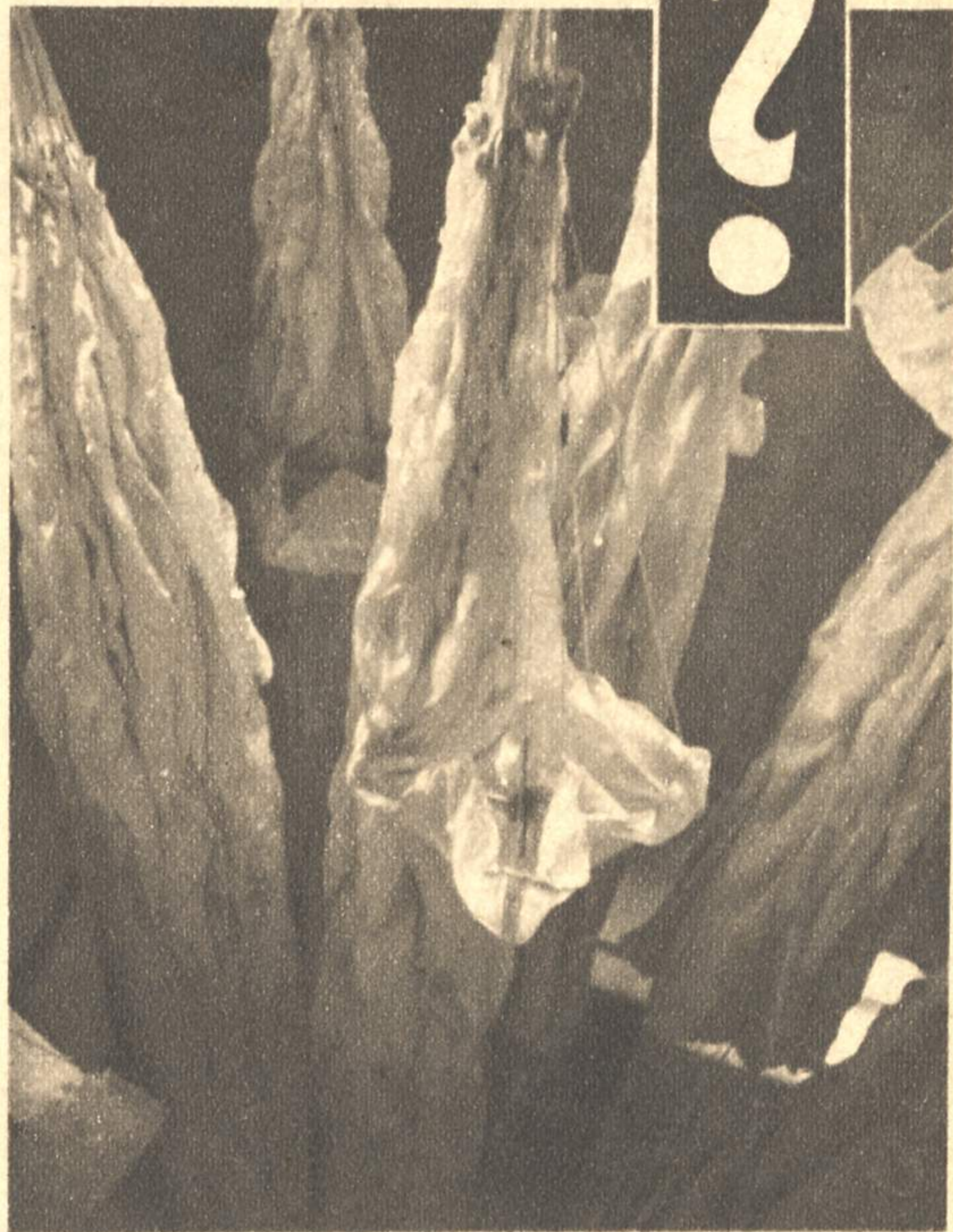
a a, b b, d d, e e e e, h h, i i i, n n n n n n n n, o o, r r, s s s s, t t t t t t, v v

Die Buchstaben ergeben, richtig eingesetzt, waagrecht und senkrecht die gleichen Wörter folgender Bedeutung: 1 Stadt in Norddeutschland, 2 Mittel zur Versorgung von Verletzten, 3 Aufenthaltsort, 4 sagenhaftes wildes Pferd. 55097

Auflösungen

Kreuzwörterrätsel: a) 1 Lade, 5 Ball, 9 Trak, 10 Aloe, 11 Netz, 12 Nase, 13 Dame, 14 Au, 15 Bld, 18 Ina, 19 Ava; — b) 1 Linde, 2 Areal, 3 Darm, 4 Ekzem, 5 Banane, 6 Alaan, 7 Los, 8 Leer, 15 Eid, 16 Ort, 17 Bar, 20 Inn.
Silbenordnen: Ein Segen ruht im schweren Werke, Dir wächst, wie du vollbringst, die Stärke, Beesehden zweifelhnd fingst du an, Und steht am Ziel als ganzer Mann.
Vorsatzrätsel: Schwimweste, Treibjagd, Tuglück, Rollschuh, Zahnrad, Konkurs, Amrum, Mulate, Palmsonntag, Fahrplan, Fußball, Leichtmetall, Ungarn, Grabmal, Zeitlupe, Bisanz, Umschlag, Gewand. — Sturzkampfflugzeug.
Magische Figur: 1 Stettin, 2 Verband, 3 Station, 4 Biphorn.

Was ist das



Empfindliche Blumen in der Schutzhalle? Nein, hier wurden Fallschirme einer gründlichen Reinigung unterzogen und hängen nunmehr als jämmerliche Gebilde im Trockenraum. Bei einer gleichbleibenden Luftfeuchtigkeit von 60 bis 90 Prozent und einer konstanten Lufttemperatur bleibt der Fallschirm drei Tage im Trockenraum und kann dann wieder gebrauchsfähig verpackt werden.
PK-Aufn. Kriegsbericht Spetk (PBZ)

Alles Gute kommt von oben...



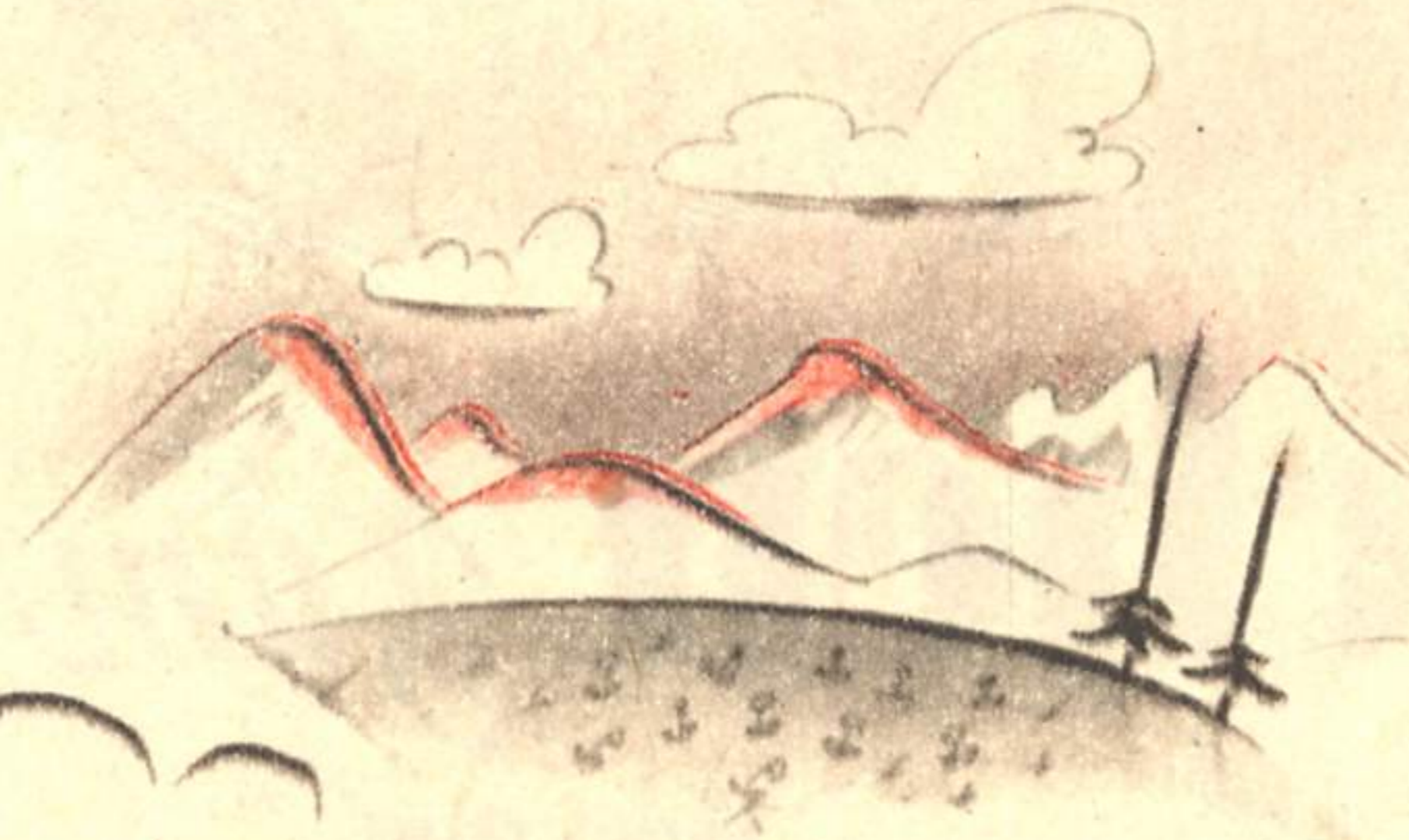
„Weißt du, Willi, sicher ist sicher — das ist nämlich heute mein erster Sprung!“



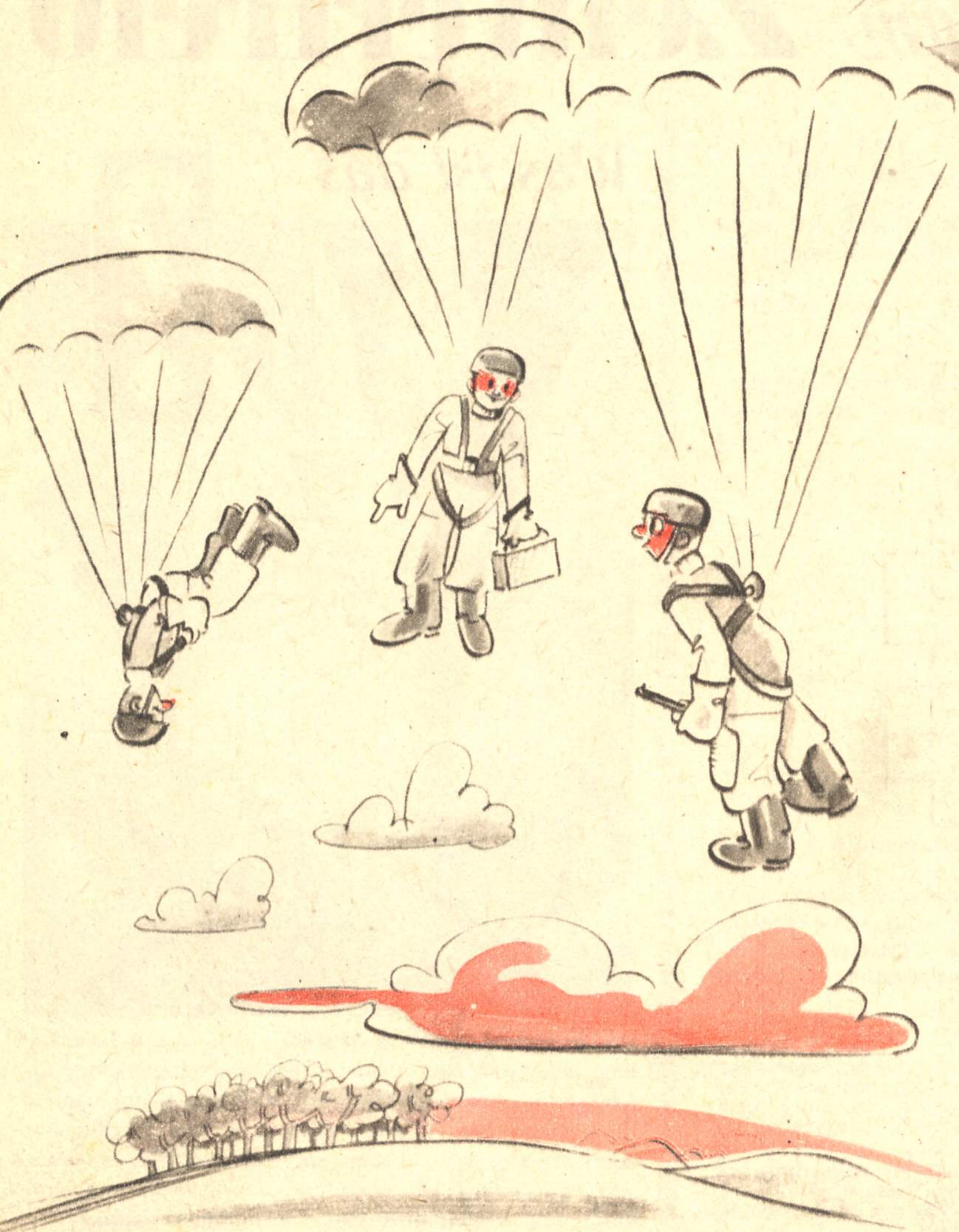
Links: „Ich wollte nur mal sehen, wo du bleibst!“



„Heute komme ich aber nicht als letzter unten an ...“



Aus der Fallschirmjäger-Schule
geplaudert von
JAC. K. MARTIN



Links: „Ich habe dem ja gestern bei der Feier gleich gesagt, daß er am Morgen einen schweren Kopf hätte ...“



Der erste Sprung

Der Schispringer



Der Meisterschwimmer



Der Vorturner ...



... und einer, der schon öfters gesprungen ist; er macht's im Schlaf ...



Rechts: „Ich soll mir meine Knie weich machen, sagte der Gefreite ...!“

... und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front!