

HEFT 11 / BERLIN, 25. MAI 1943

Der

Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Start zum Feindflug

Der Flugzeugführer begibt sich an Bord des Kampfflugzeuges. Wenige Minuten später wird der Start freigegeben werden, und wieder geht es gegen den Feind, dessen Bereitstellungen es wirkungsvoll zu bekämpfen gilt

PK-Aufnahme Kriegsberichter Jacobi



Vollkommene Ruhe herrscht im Saal. Der Staffelkapitän gibt seinen Besatzungen den Einsatzbefehl bekannt. Die Uhren werden verglichen, Fragen gestellt und beantwortet. Zu dieser Zeit ist auf dem Gefechtsstand der Kampffliegergruppe im Westen bereits ein großer Teil der Vorbereitungsarbeit geleistet worden. Der Ia hatte alle Hände voll zu tun. Schon am Nachmittag wurde der Gruppenkommandeur benachrichtigt, Befehle gingen an die Staffelkapitäne, den Nachrichtenoffizier, an Flugleitung, Wetterwarte und Arzt. Der Technische Offizier der Gruppe kam überhaupt nicht recht zur Ruhe, denn sein Ehrgeiz ist es, möglichst viele Flugzeuge einsatzklar melden zu können. Doch das technische Personal ist eingespielt. Während es über dem Liegeplatz allmählich dunkel wird, haben die „Schwarzen Männer“ ihre schwere Arbeit bereits getan

Die Flugbesprechung ist zu Ende. Wenig später bringen Omnibusse die Besatzungen zu den Liegeplätzen. Beim Genuß einer Zigarette löst sich die Spannung der Männer. Sie wissen oder ahnen wohl, daß ihnen die kommenden Stunden nichts schenken werden, und sie sprechen auch darüber. Aber da ist noch etwas, unausgesprochen: der feste Wille und die Zuversicht, alle Schwierigkeiten und Gefahren zu überwinden, aufs neue zu bestehen, unbedingt Sieger zu bleiben. — Bis der Befehl kommt: „An die Flugzeuge!“ halten sich die Besatzungen im sogenannten Flugvorbereitungsraum auf. Sie stehen oder sitzen über ihren Englandkarten, rechnen Kurs und Zeit nach, prägen sich Einzelheiten ein und bereiten sich innerlich und äußerlich auf den Feindflug vor. Einige notieren sich noch rasch auf kleinen Blocks, was für sie wichtig ist. In vielen Baracken sitzen sie so und erwarten gelassen den Startbefehl. Draußen im Freien, in der hereinbrechenden Nacht, stehen die startbereiten Flugzeuge, betankt und mit schweren Brocken vollbeladen



Nachteinsatz gegen England

„... Deutsche Kampfflugzeuge warfen in der Nacht zum ... Bomben schweren Kalibers auf einige Orte Südens Englands.“ Aus einem OKW-Bericht

PK-Bildbericht von Kriegsberichter Speck (HH)

PK **Z**erstörer-, Jagd-, Kampf- und Stukageschwader fliegen im Osten Tag für Tag, Stunde für Stunde gegen Bunker, Artilleriestellungen, Flugplätze, Feldbefestigungen, Truppen, Panzer der Sowjets. Die ersten Flugzeuge starten im Morgengrauen, die letzten kehren heim, wenn der Tag sich neigt.

Bei den schweren Kampfflugzeugen im Westen ist es gerade umgekehrt. Hier beginnt der hauptsächliche Einsatz, wenn längst die Sonne hinter dem Horizont verschwunden ist. Im schützenden Dunkel der Nacht fliegen die eingesetzten Verbände gegen den Feind. Die Ziele sind Englands Rüstungsstätten, Versorgungsanlagen, Verkehrszentren, Fertigungsbetriebe, Hafenanlagen, Docks und Schiffe.

Eine starke Abwehr hat der Brite aufgebaut. Flaksperrren, Scheinwerfer, Sperrballone und vor allem Nachtjäger sollen den angreifenden deutschen Flugzeugen ihre Aufgaben erschweren und sie am gezielten Bombenwurf hindern. Die Englandeinsätze sind deshalb auch mit den Jahren immer härter geworden. Mancher gute Kamerad ist drüben geblieben oder mit schweren Verletzungen, im zerschossenen Flugzeug liegend, im Einsatzhafen gelandet. Aber die Flugzeugführer- und Beobachtersitze, die Heckstände und Bodenwannen der schweren Kampfflugzeuge füllen sich wieder neu. Junge Besatzungen nehmen die Plätze der Gefallenen ein und fliegen gegen England. Der Einsatzwille und der Mut dieser Neuen ist nicht geringer als der in tausend Luftschlachten gestählte Kampfgeist der alten Englandflieger, die vor dem Feind geblieben sind.

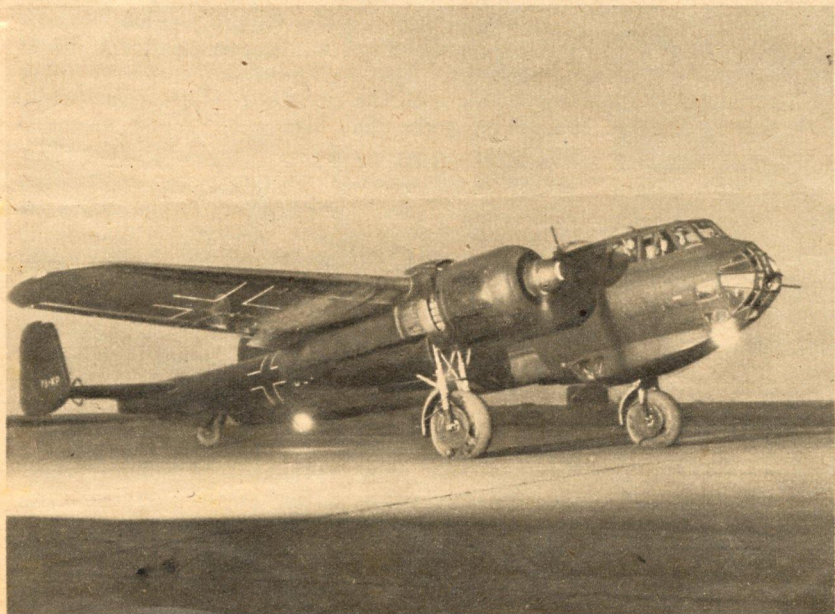
Immer wieder bringt der Wehrmachtbericht die Meldung, daß deutsche Kampfflugzeuge eine wichtige englische Hafen- oder Industriestadt angegriffen und vernichtend getroffen haben. Art und Durchführung eines Kampfauftrags bei Nacht unterscheidet sich in Vorbereitung und Anlage wesentlich vom Einsatz bei Tage. Unsere Aufnahmen vermitteln ein anschauliches Bild vom Ablauf eines Nachteinsatzes gegen die britische Insel.

Links: Von diesem Gefechtsturm aus leitet der Kommandeur oder, wenn er selbst mitfliegt, ein von ihm bestimmter Offizier Start und Landung. Von hier aus überblickt man weithin den Platz, die verschiedenen Rollstraßen und Landebahnen, Wege, die nach England führen. Auch ein Flak-Verbindungs-offizier ist auf dem Posten. Ihm obliegt das Kommando über die Abwehr feindlicher Luftangriffe



Noch 15 Minuten bis zur befohlenen Startzeit! Die Besatzungen haben die Ein-Mann-Schlauchboote und Fallschirme angelegt, die Fliegermütze mit der Kopfhaube vertauscht. Jetzt stehen sie unter der Kanzel ihrer Do 217, deren Umrisse in der Nacht ins Schemenhafte vergrößert wirken. Eine letzte, stichwortartige Besprechung an Hand der Navigationskarte, dann steigen die vier durch die Bodenklappe in das Innere ihres Kampfflugzeugs. Die Bodenklappe wird geschlossen. Die Motoren werden angelassen, die Bremsklötze entfernt

Unten: Langsam schiebt sich ein Flugzeug nach dem andern zum Startplatz. Die Flugzeuge haben ihre Erkennungsleuchten gesetzt. Das dröhnende, brausende Konzert der starken Doppelsternmotoren erfüllt weithin die Luft. Und nun steht die erste Do 217 am Start. Der mächtige Rumpf zittert leise, die Flächen vibrieren, und die Seitenruder flattern leicht in den Böen der Luftschraubenkreise



Am Start befinden sich der Startoffizier, ein Soldat mit der Startlampe und ein Arzt mit dem Sanitätswagen. Vom Turm kommt der Befehl: „Start frei!“ Der Startoffizier gibt dem Starter ein Zeichen, der schaltet seine pistolenartige Startlampe von „Rot“ auf „Grün“

Unten: Fest hält der Flugzeugführer das Steuer der Do 217 umfaßt. Die linke Hand führt beide Gashebel gleichmäßig nach vorn. Zwischen den hellen Lichterketten beiderseits der Startbahn rollt das erste Flugzeug, immer schneller werdend, mit aufheulenden Motoren vorwärts, erhebt sich in die Luft, entschwindet unsern Blicken. Nach dem Start des letzten Flugzeugs erlischt der Platz. Dunkel liegt er in der Nacht. Der Angriff rollt!



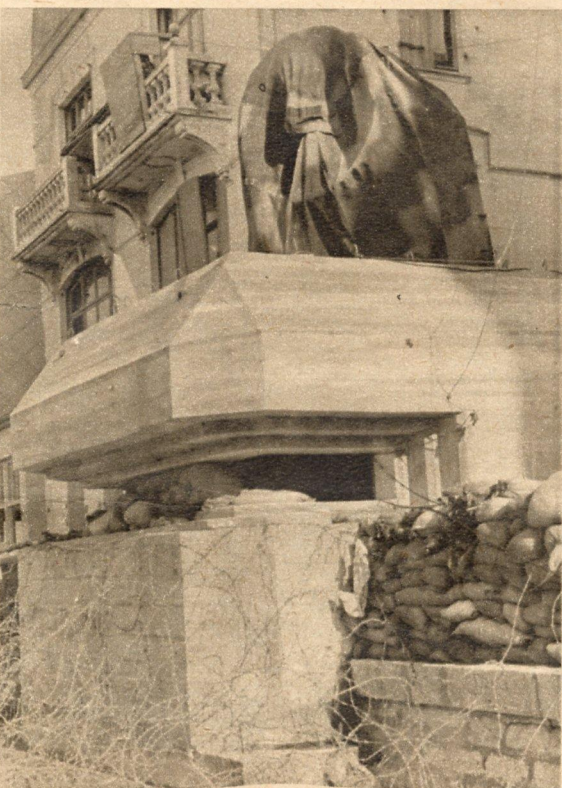
Die tote Straße

Eine Küstenstadt wandelt ihr Gesicht

Von Kriegsberichterstatter Joachim Schulz-Werner

PK Kirschend rollt das schwere Eisengatter auf seinen Betonwalzen zur Seite. Zehn kräftige Soldaten haben Mühe, diese bewegliche Tanksperrung von der Stelle zu bringen. An den braungebrannten Gesichtern der Landser vorbei treten wir auf den steinernen Belag der langen Küstenstraße, die das ehemalige französische Seebad mit der einige Kilometer entfernten Hafencity verbindet.

Wirklich, sie ist schön, diese Straße, die schönste des ganzen Ortes. Wie ein schimmerndes Band läuft sie



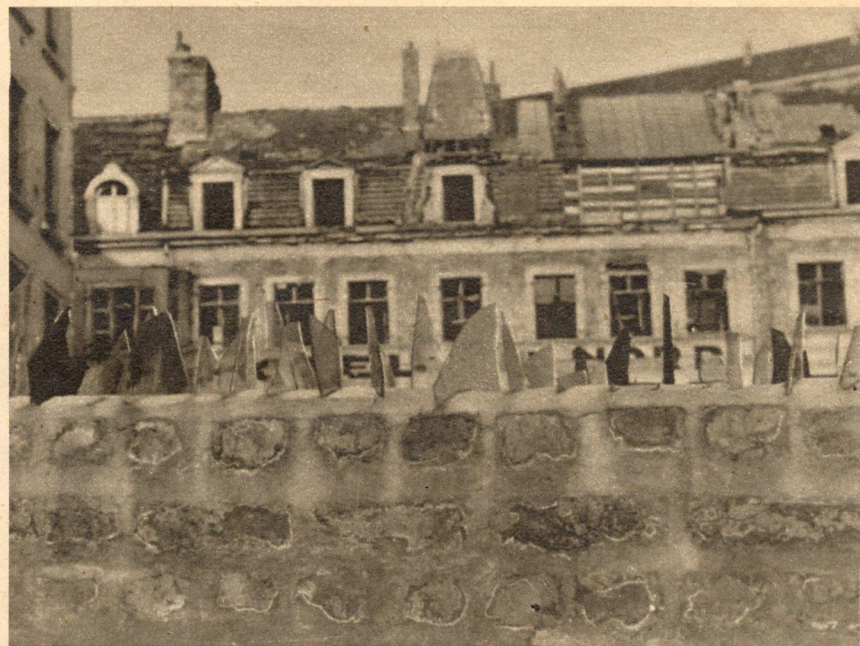
An dieser Stelle mag in friedlichen Zeiten ein Verkaufskiosk gestanden haben. Nun hat sich der schwere Betonklotz eines Bunkers breitgemacht, der sein Schlitzauge drohend gegen den Strand des Küstenstädtchens richtet

in weitausholender Bewegung an der Küste entlang, sich seewärts verlierend im gelben Sand des grünlich schimmernden Meeres, landeinwärts begrenzt von den farbenfreudigen Fassaden der Pensionshäuser und Hotels, deren Stilgemisch dem Auge keine Ruhe gönnt.

Aber aus der einstigen Kurpromenade ist heute

eine tote Straße geworden. Auf der langen Veranda eines vornehmen Hotels, kurz neben dem blauen Schild mit den weißen Buchstaben, türmen sich Sandsäcke zu einer Barrikade. Und wo früher Mr. Smith aus London stand und stolz auf das Meer hinausblickte, ragt heute der Lauf eines deutschen Maschinengewehres. Die breite, zum Strand führende Freitreppe, über die einst Ladies und Gentlemen steif hinunterschritten, ist heute bis zum ersten Stock zugemauert. Ebenso alle Fenster und sonstigen Türen. Auf der anderen Seite der Veranda steht ein Scheinwerfer in schützender Umhüllung. Aus dem Hotel ist eine Festung geworden, vom Erdgeschoß bis zum Dach.

Die anschließenden Häuser machten denselben Entwicklungsgang durch. So weit wir die Häuserfassade entlangblicken können: in den Erdgeschossen gibt es keine Türen, keine Fenster mehr. Sie sind zugemauert. Und wo der Kurgast früher von der „Rue des Anglais“ — so heißt die vornehme Küstenstraße — ins Stadtinnere schreiten konnte, steht er heute vor hohen Mauern, die als Krönung einen Wald von spitzen Glasscherben tragen. Früher standen auf den Terrassen reichgedeckte Tische, heute erheben dort massige Bunker ihre grauen Buckel wie vorweltliche Ungeheuer. Und immer wieder lugen Geschützrohre, MG-Läufe und Scherenfernrohre scheinbar teilnahmslos aus Fenstern, Unterständen, Balkons, Sandsackbarrikaden. Auf der dem Meer zugewandten Straßenseite zieht sich ein meterbreiter Stacheldrahtverhau hin, dessen äußerer Rand bei Flut vom Gischt des aufgeregten Wassers bespült wird. Von dieser Straße



Bis hierher und nicht weiter! Eine hohe Mauer aus starken Quadern, die als Zinnen spitze Glasscherben trägt, verwehrt den Zutritt von der Uferstraße ins Innere der Stadt. Nein, einladend ist diese Stadt wirklich nicht — der Zivilist hat hier auch nichts mehr zu suchen

führt kein freier Weg mehr ins Innere des Ortes. Sie ist von dort nur durch streng bewachte Eingänge zu erreichen. Wie all die Befestigungen an der 2700 km langen Front vom Nordkap bis zur Mündung der Bidassoa. Zivilisten haben hier nichts mehr zu suchen. Eine unheimliche Ruhe liegt über der sonnenüberschienenen Straße. Diese Ruhe gibt keinen Frieden, löst keine Entspannung aus. Fast körperlich hart spüren wir unter der trügerischen Stille ein ständiges Bereitsein, ein Aufderlauerliegen. Kein Mensch, kein Tier ist zu sehen, und unsere Schritte würden als einziges Geräusch widerhallen, wenn sie nicht vom ewigen Sang des Meeres übertönt würden. Nur vom Balkon des Hotels C., das unsere Soldaten in „Haus Kiel“ umgetauft haben, erspähen wir eine Bewegung. Der Mann vom Seenotdienst der Luftwaffe nimmt dort oben gerade das Glas vor die Augen...

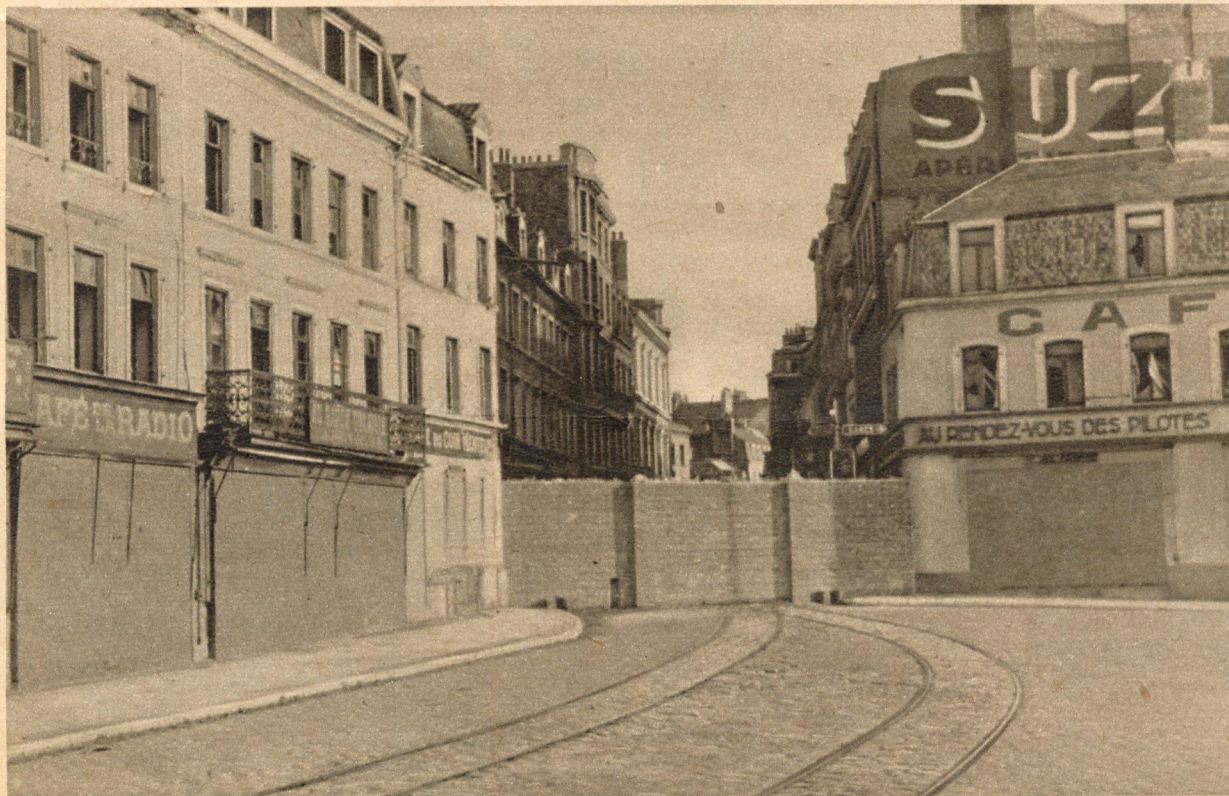
Die tote Straße ist nur ein winziger Teil des waffenstarrten Atlantikwalls. Das vermittelt ein aufmerksamer Gang über die Fortsetzung der „Rue des Anglais“, die sich nach Zurücklassen der Häuser einen sanft ansteigenden Hügel emporzieht, um dann — immer die Scheide zwischen Land und Meer darstellend — in geradem Lauf das Hafengebiet zu erreichen. Hier sind Befestigungen entstanden, die in ihrer Anlage der Ausdruck unserer Kampfmethoden sind, bei denen auch in der Defensive die Offensivhaltung Triebkraft allen Handelns ist. Mit Reising überdachte Laufgräben führen zu MG- und Schützenstellungen. Pakgeschütze verbergen sich unter dichtem Geflecht, und über meterstarken Betonplatten recken sich riesige Geschützrohre, von denen die Öffentlichkeit erstmalig erfuhr, als eine dieser Anlagen zum Gedenken an ihren genialen Erbauer den Namen „Batterie Todt“ erhielt.

Sie wurde in der Rekordzeit von acht Wochen und drei Tagen fertiggestellt, eine Meisterleistung der Organisation Todt, die heute als Führerin und Vorarbeiterin Hunderttausende von europäischen Arbeitskräften anleitet, Europa vor jedem Zugriff zu schützen. In welchem riesigen Umfang das geschieht, wird klar, wenn man weiß, daß zur Zeit stärkster Bautätigkeit am Westwall vor Beginn des Frankreichfeldzuges und der Flucht der Engländer vom Kontinent nur zwei Drittel der jetzt am Atlantikwall monatlich verarbeiteten Betonmenge zur Verwendung kam.

Wie schutzbedürftige Wesen drängen sich die buntbesegelten französischen Fischkutten in den Schatten der grauen Kriegsfahrzeuge, deren Vorhandensein sie es zu verdanken haben, daß sie mitten im Operationsgebiet täglich zu friedlichem Fang ausfahren können. Wenn die Kutter um die Mittagszeit vom ersten Fang zurückkommen, herrscht für Minuten Leben auf der toten Straße. Wenig später ist wieder vollkommene Stille, die nur ab und zu von den bedächtigen Schritten der Posten unterbrochen wird.

Hindernisse, wohin das Auge blickt. Straßenbahngleise enden unvermittelt in einer Mauer, die keinerlei Durchschluß gewährt. Auch hinter den Fenstern der Häuser ist kein Leben mehr. Oder doch? Der Tommy könnte es ja mal versuchen...

PK-Aufn. Kriegsberichterstatter Schulz-Werner





Brückenkopf Kuban

Wie Habichte in pfeilschnellem Flug stürzen sich unsere Stukas auf die sowjetischen Stellungen und decken sie mit Bomben schweren und schwersten Kalibers ein. Einschlag liegt neben Einschlag. Hohe Rauch- und Feuersäulen zeigen die vernichtende Wirkung des schweren Angriffs an. Kurz darauf verlassen die Stoßtrupps ihre Deckungen und arbeiten sich langsam und vorsichtig an die von den Sowjets zäh verteidigte kleine Stadt heran. Das ist nur ein kleiner Ausschnitt aus den schweren, wechselvollen Kämpfen, die seit Monaten am Kuban-Brückenkopf toben. Mit allen Mitteln will hier der Feind seine Lage verbessern, doch die deutschen und verbündeten Truppen setzen dem Masseneinsatz an Menschen und Material ihr kategorisches Nein entgegen; sie gehen immer wieder zu kraftvollen Gegenstößen über, die die Absichten der Sowjets schon im vorhinein vereiteln



PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Leopold (Sch)

ZUM 2. JAHRESTAG DER EROBERUNG VON KRETA

Das Glück ist bei dem Tapferen

Husarenstück
eines
Fallschirmjägers



Wenn einmal das Buch dieses weltumspannenden Krieges geschrieben ist, wird darin der Name Kreta als ein leuchtendes Denkmal höchster soldatischer Tugenden auftragen. Wie war es damals vor zwei Sommern auf der sonnendurchglühten Insel Kreta im Ägäischen Meer? Da stürzten sich eines Tages deutsche Fallschirmjäger von bleiernem Himmel mitten unter den Feind, der alle Waffen zur Verfügung hatte, um jedem Großangriff die Stirme zu bieten. Nur kleine Häuflein waren es zunächst, die sich im hügeligen Gelände Kretas festkrallten und kleine Brückenköpfe gegen eine erdrückende Übermacht bildeten. Von allen Verbindungen abgeschnitten, wuchsen diese Stoßtrupps der deutschen Wehrmacht in zäher Verteidigung über sich selbst hinaus. Sie wußten um das große Ziel und hielten stand. Ihrem aufopfernden Ringen war es in erster Linie zu danken, daß das große Wagnis, eine waffenstarrende Insel auf dem Luftwege zu erobern, in wenigen Tagen gelingen konnte



„... aus der Fabrik haben sie eine Burg des Widerstandes gemacht ...“

Die großen Erfolge der deutschen Fallschirmtruppe beruhen ebenso auf der Überlegenheit ihrer Führung wie auf den Leistungen unerschrockener Einzelkämpfer. Mit den Husarenstücken, die Fallschirmjäger — Offizier wie Mann — in den ruhmreichen Kämpfen um Norwegen, Rotterdam, Eben Emael, Korinth und Kreta vollbrachten, ließen sich Bände füllen. Hier ein Beispiel, das sich auf Kreta zugetragen hat.

Drei Tage schon liegen die Fallschirmjäger im Kampfraum Rethymnon in den Gebäuden einer Fabrik, vom übermächtigen Gegner völlig eingeschlossen. Drei Tage schon halten sie den Angriffen britischer, neuseeländischer und griechischer Bataillone stand — ungebrochen in ihrer Siegeszuversicht und zäh und verbissen an ihrem Auftrag festhaltend: Sperrung der Straße nach Heraklion, Verhinderung feindlichen Flugbetriebes auf dem nahen Rolfeld. Der Gegner hat bereits starke Verluste erlitten. Doch unaufhörlich greift er an. Mit dem Morgengrauen hat es auch wieder begonnen. Nach Artillerievorbereitung ist die Infanterie zum Angriff angetreten — und wie an den Vortagen mit blutigen Verlusten im zusammengefaßten Feuer der Fallschirmjäger niedergeworfen worden. Aus der Fabrik haben sie eine Burg des Widerstandes gemacht. Kein Brite wird sie bezwingen — wenn, ja, wenn die Munition reicht.

Da werden die Junkers-Transporter, die in den ersten Vormittagsstunden am Horizont auftauchen, freudig begrüßt. Sicher werden sie Munition

bringen und — was auch nicht unwichtig ist — Verpflegung. Gespannt verfolgen die Kämpfer hinter Mauern und Fensterbarrikaden, aus Erdlöchern und Backsteintrümmern, wie sich die Maschinen durch das Abwehrfeuer hindurchwinden und endlich die gleißenden weißen Schirme mit den Behältern herabschweben. Wegen der starken Abwehr sind sie aus beträchtlicher Höhe abgeworfen worden. Und ausgerechnet an diesem Morgen weht eine leichte Brise vom Meer herüber. Fluchend sehen die Fallschirmjäger einen Teil der Behälter feindwärts treiben. Zum Glück gehen sie wenigstens im Vorfeld nieder, so daß sich der Feind ihrer nicht sofort bemächtigen kann.

Zwar gibt es lachende Gesichter, als die wenigen Behälter, die eingebracht werden können, lange entbehrt Nahrungsmittel, Konserven, Kekes und Zigaretten, enthalten. Als sich jedoch herumspricht, daß nur ein einziger Munition gebracht hat, werden sie lang und länger. Wenn der Feind heute wieder mit derartiger Wucht angreift, können sie sich bald ausrechnen, wie lange sie

noch schießen können. Damit aber steht und fällt ihr Widerstand. Mit zusammengekniffenen Lippen liegen Offiziere und Männer in den Fenstern und blicken hinüber, wo Hunderte von Metern entfernt vor der englischen Stellung ihre Handgranaten, ihre MG-, Karabiner- und Pistolenmunition liegen.

Der Gefreite Erwin M. meldet sich freiwillig, die Bergung zu versuchen. Mit dem Doppelfernglas hat er ein MG entdeckt, das er durch ein Umgehungsmanöver außer Gefecht zu setzen hofft. Sofort sind einige Kameraden an seiner Seite, die an dem Stoßtruppsunternehmen teilnehmen wollen.

Sprungweise arbeiten sie sich vorwärts. Schon eröffnen feindliche MG- und Gewehrscützen das Feuer auf die Vorgehenden. Verdammt nah pfeifen die Kugeln.

Aber fest an den Boden gepreßt und jede Deckungsmöglichkeit ausnutzend, kommen sie Meter um Meter immer näher an die englischen Stellungen heran. Der zwanzigjährige Stoßtruppsführer läßt die Augen nicht

von „seinem“ MG. Bald kann er erkennen, daß drei Tommies dahinterliegen — Gewehrscützen scheinen nicht in unmittelbarer Nähe zu sein. Denn nur das MG feuert, wenn einer des Stoßtrupps aus der Deckung springt. Kaum zweihundert Meter von den Engländern entfernt, trennt sich M. von seinen Kameraden. Den Daumen drückend, sehen sie ihn davongekriechen. Eine Weile später hören sie zwei Pistolenschüsse, kurz darauf die Detonation einer Handgranate — und sehen ihren

PK-Zeichnungen Kriegsberichtler Wilhelm Baitz



„... gespannt verfolgen die Kämpfer, wie endlich die weißen Schirme mit den Behältern herabschweben ...“

Stoßtruppführer, der von der Flanke her in die britische Stellung eingebrochen ist, an dem MG, das sie eben noch beschossen hatte. M. hat zwei Mann der Bedienung niedergeknallt und den dritten, noch ehe er das MG herumreißen konnte, mit einer Handgranate erledigt. Durch die kühne Tat ist jedoch der ganze Abschnitt alarmiert worden. Kaum am MG, das er als willkommene Beute mit in die Fabrik zurücknehmen will, pfeifen ihm die Kugeln eines Feuerstoßes um die Ohren, der aus nächster Nähe auf ihn gerichtet worden sein muß — so hart hört er das Tacken eines schweren britischen Maschinengewehres. Das erbeutete MG herumreißen und auf Teufel komm raus am Abzug ziehen, ist ein Entschluß von Sekundenbruchteilen. Als die Waffe des Feindes, die er noch nie in der Hand gehabt hat, auf den ersten Fingerdruck schießt, weiß er nicht, ob sein Herzschlag schneller hämmert als das britische Gewehr. Mitten hinein hält er in die MG-Stellung, die er von der Flanke her einsehen kann — und das Glück ist bei dem Tapferen. Als er den Zeigefinger vom Abzug nimmt, schießt dort keiner mehr. Dann springt er mit seinen Kameraden zu den Waffenbehältern, reißt aus ihnen heraus, was in der Fabrik am nötigsten gebraucht wird. Als sie sich wieder zurückziehen, feuert der Feind, wütend über den „frehen“ Einbruch in seine Stellungen, was die Läufe hergeben, hinter dem Stoßtrupp her. M. erhält einen Armdurchschuß, trägt aber sein MG und seine schwere Last trotz der Verwundung zurück.

Gegen zehn Uhr bietet der Engländer einen Waffenstillstand an, um seine zahlreichen Verwundeten bergen zu können. Für die Männer in der Fabrik ein Beweis dafür, daß der übermächtige Gegner mit einem noch langen Widerstand der Fallschirmjäger rechnet. Hat der kühne Vorstoß des Stoßtrupps dazu beigetragen? Als die Briten dann bei ihrem nächsten Infanterieangriff griechische Soldaten vor sich hertreiben, brauchen die Männer in der Fabrik nicht mit Munition zu sparen. Der Feind erleidet wieder blutige Verluste, und weiter Tag für Tag bis zum deutschen Sieg auf Kreta.

Kriegsbericht Hans-Georg Schnitzer



„... das MG herumreißen und auf Teufel komm raus am Abzug ziehen, ist ein Entschluß von Sekundenbruchteilen...“

Unten: Mit Munitionskästen schwer beladen, kehrt der tapfere Spähtrupp zu den Kameraden zurück



WIND

Erforschung und Nutzbarmachung einer Naturkraft

„Denn der Wind blaset, wie er will, und du hörst sein Sausen wohl; aber du weißt nicht, von wannen er kommt noch wohin er fährt.“ Der alte Spruch, der den launischen, unstillen, wetterwendischen, kurz den windigen Charakter des Windes in wenigen Worten so trefflich zu schildern weiß, ist heute nicht mehr ganz so wahr wie früher. Kluge Leute wie die Meteorologen behaupten sehr genau zu wissen, „von wannen er kommt und wohin er fährt“, und eines ist jedenfalls über allen Zweifel erhaben: Auch der Wind, das himmlische Kind, bläset nicht, wie er will, sondern wie er muß und wie es ihm die allgemeinen Naturgesetze der atmosphärischen Dynamik vorschreiben.

Wind ist die Folge eines Luftdruckgradienten, so würde der Wissenschaftler vielleicht definieren. Mit andern Worten: Immer dann, wenn an zwei Orten der Erdoberfläche der Luftdruck verschiedene Werte besitzt, strömt die Luft, um diesen störenden Unterschied auszugleichen, vom Orte höheren zu den Gebieten niederen Luftdrucks. Je steiler der Druckabfall, je größer die betroffenen Gebiete, um so rascher und energischer wird der Ausgleich vorstatten gehen, um so kräftiger wird also der Wind wehen. Und wenn wir die Druckverteilung auf der gesamten Erde kennen, sowohl im gegenwärtigen Zustand wie ihrer zeitlichen und räumlichen Entwicklung nach, so könnten wir tatsächlich das daraus entstehende Windsystem haargenau und bis in die letzten Einzelheiten berechnen, könnten Richtung, Stärke und Dauer der Winde exakt vorausberechnen, die „atmosphärische Maschine“ also bis in die letzten Feinheiten ihres Ganges durchschauen. Davon sind wir freilich weit entfernt, aber jedenfalls liegt der Haken an uns und nicht am Wind; er ist nicht unberechenbar, nur verstehen wir es noch nicht, ihn zu berechnen.

Nun kann man eine Sache durchaus benutzen, ohne sie näher zu kennen, und das hat die Menschheit denn auch Jahrtausende hindurch fleißig getan. Die Phönizier und Griechen erblickten im Wind das Wirken einer Gottheit, aber das hinderte sie keineswegs, Segel aufzuspannen und die himmlische Kraft ihren höchst irdischen Handelsgeschäften nutzbar zu machen. Wind und Meer gehören zusammen, und das Segelschiff war in allen Teilen dieser Erde die erste Windkraftmaschine. Die weiten freien Flächen des Ozeans, über die der Wind ungehindert einherströmte und die Raum zum Ausweichen und zum Manövrieren boten, stellten das gegebene Versuchsfeld dar. Erst sehr viel später bemühte man sich, die unerschöpfliche Kraft auch auf dem Festland auszunutzen. Im 17. Jahrhundert konnten die Bauern und Fischer an den flachen Ufern der Niederlande merkwürdige Gefährte bewundern — die

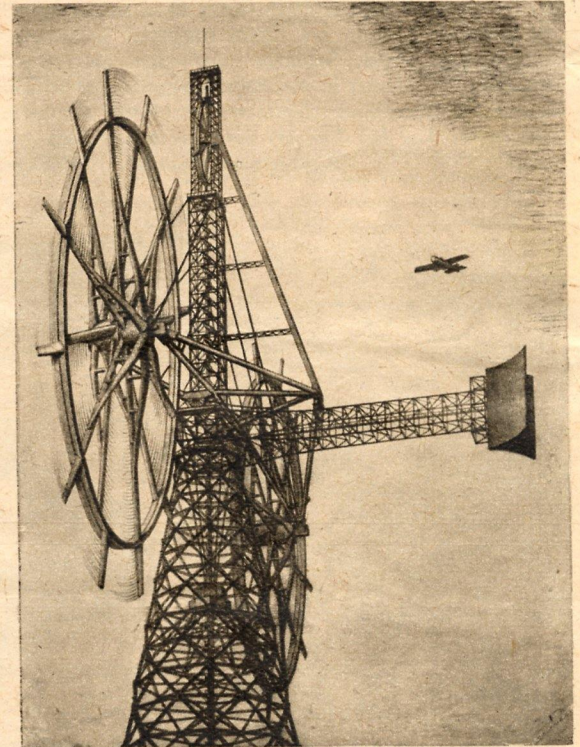
„Segelwagen“ des Herzogs von Oranien, große Karren mit einer reichlichen Besegelung, die auf dem breiten Sandstrand erhebliche Geschwindigkeit entwickeln haben sollen, sich wegen ihrer Unhandlichkeit schließlich aber doch nicht durchsetzten. Immerhin blieb Holland das klassische Land der Windkraft. Wer jener große Unbekannte war, der zum erstenmal auf die geniale Idee kam, den Winddruck nicht zur einfachen Fortbewegung einzuspannen, sondern ihn in eine Drehbewegung umzusetzen, wissen wir nicht. Aber seine schöne Erfindung, die getrost den klassischen Urfindungen zugezählt werden darf, trat bald genug ihren Siegeslauf durch ganz Europa an, und seither klappern die Windmühlen in unveränderter Weise ihr Loblied auf ihren Schöpfer.

In unveränderter Weise — denn gerade die Geschichte der Windkraft liefert ein schönes Beispiel dafür, wie sich in der Menschheit geniale Intuition und zähes, bequemes Festhalten an der Tradition mischen. In den zwei technischen Jahrhunderten seit Erfindung der Dampfmaschine waren die Ingenieure so sehr damit beschäftigt, die Möglichkeiten der Wärmeenergie auszuschöpfen, daß die „veraltete“ Windkraft verächtlich übergegangen wurde und höchstens in kleinen, denkbar schlecht konstruierten Pumpwerken noch Arbeit leisten durfte. Erst unsere Generation hat hier Wandel geschaffen, und wieder ist es das Flugzeug, dieser große Beleber alles technischen Denkens, gewesen, dem die neuen Ideen zu verdanken sind. Das Flugzeug als das windgeborene Geschöpf zwang seine Erbauer, sich von den Vorgängen im bewegten Luftmeer ein Bild zu machen, die unsichtbaren Kräfte im einzelnen zu erkunden. Die große Entdeckung — bei Leonardo da Vinci ahnend vorweggenommen, in der theoretischen Physik des 18. und 19. Jahrhunderts rechnerisch erkannt, aber niemals praktisch verwertet, von Lilienthal dann endlich in voller Klarheit ausgesprochen — war die, daß der Wind eine Strömung darstellt. Die bewegten Luftmassen, so heftig man ihren Anprall bei den wütenden Sturmböen auch zu spüren vermeint, gleichen nicht etwa einem Haufen geschleudert Kieselsteine, die allein durch ihre geradlinige Stoßkraft wirken — sie sind viel eher nach dem Bild eines rasch dahinfließenden Gewässers zu begreifen, wo Druck und Sog, Umlenkung und Wirbelbildung die entscheidende Rolle spielen.

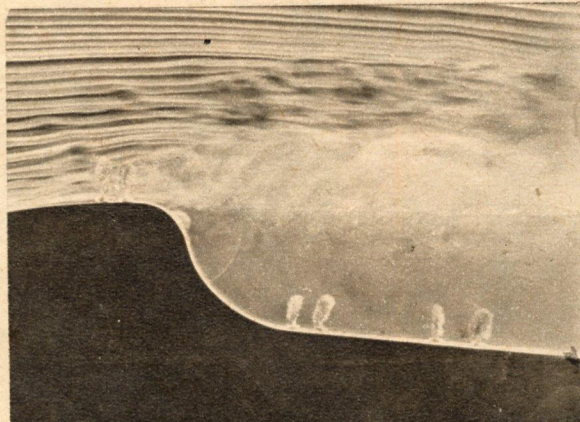
Rasch bewegte Luft erzeugt Unterdruck, langsam bewegte Überdruck — dies Grundgesetz, von Bernoulli einst für die Flüssigkeitsströmung gefunden, beherrscht die gesamte Aerodynamik. Ein Flugzeug hebt sich nicht deshalb, weil der Fahrtwind die Tragflächen von unten empordrückt, sondern hauptsächlich deshalb,

weil die den Flügel umströmende Luft an der Oberseite einen kräftigen Sog erzeugt. Auf dieselbe Weise deckt der Sturmwind die Dächer ab: er strömt um das Haus herum, erzeugt über dem Dach einen kräftigen Unterdruck — und nun drückt die Luft im Bodenraum die Ziegel nach oben heraus. Und der Widerstand, den ein Hindernis im Wind oder ein rasch bewegtes Fahrzeug an der Luft findet, beruht nicht so sehr auf dem Druck von vorn, wie es uns die naive Anschauung weismachen möchte, sondern auf der großen, energieverzehrenden Wirbelschleppung, die sich hinter strömungstechnisch ungünstig geformten Körpern ausbildet.

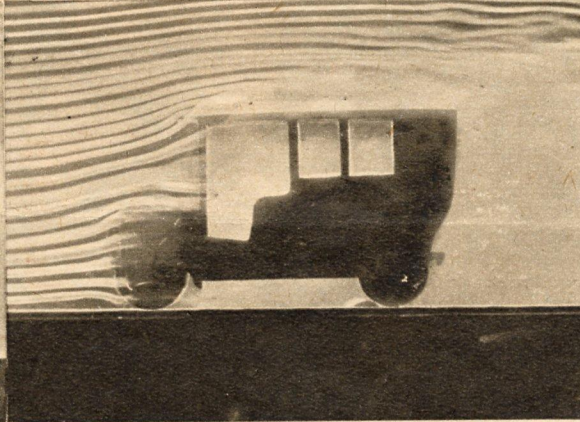
Dies war die große Erkenntnis über das Wesen des Windes; die Forschung tat den wichtigsten Schritt in dieser Richtung, als sie daranging, künstliche Stürme zu erzeugen und den Wind ins Laboratorium zu bannen — in die Riesentunnel unserer Windkanäle. Das Prinzip dieser Anlagen beruht auf einer Umkehrung der alten Windmühle. Deren Flügel drehten sich, wenn sie von vorn kräftig angeblasen wurden; umgekehrt muß ein kräftiger Windstoß entstehen, wenn man die Windmühlenflügel rasch genug dreht. In den Gebläsen der Windkanäle, in den kreisenden Flügeln der Ventilatoren, aber auch im rasenden Strahl jeder Luftschaube hat so die Windkraft ihre neue und großartige Anwendung gefunden — künstliche Winde, technisch erzeugt, und an Geschwindigkeit und Energiedichte jeden Orkan übertreffend. Nun begann man auch die Luftschauben wirklich nach strömungstechnischen Gesichtspunkten durchzuformen. Aus den flachen Brettern, den plumpen, keulenförmigen Gebilden wurden die schlanken, sorgsam verwundenen und profilierten „Tragflügel“-Schauben der Gegen-



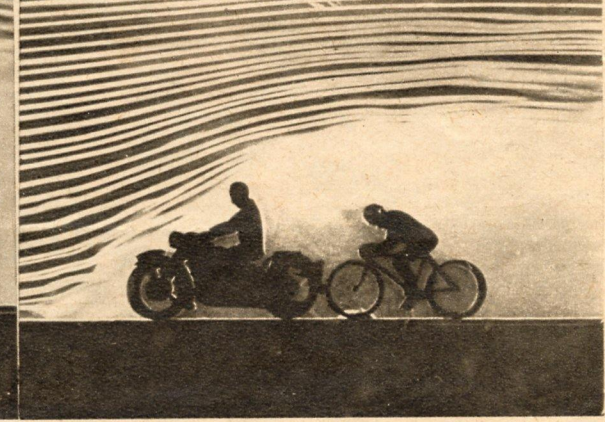
Eine Verbindung von Windrad und elektrischem Generator stellt das geplante Windkraftwerk des Ingenieurs Honeff dar, das auf 500 Meter hohen Türmen mit riesigen, gegenläufig kreisenden Rädern die Energie des Höhenwindes unmittelbar in elektrischen Strom umsetzen soll



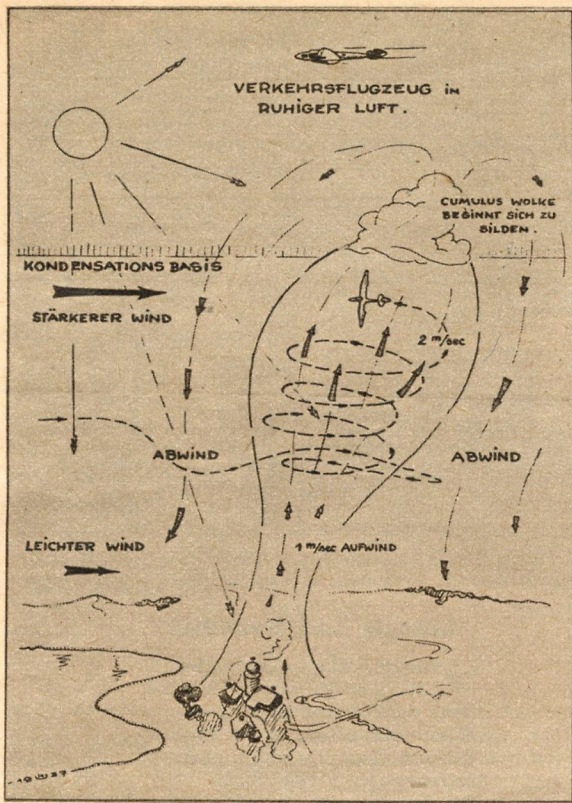
Im Rauchwindkanal. Von links her strömt die Luft über den sanft geneigten Hang aufwärts; noch erkennt man an den Rauchfäden die aufwärts gerichtete Tendenz. Dem scharf abfallenden Hang rechts vermag die Luftströmung sich nicht mehr anzuschmiegen: Es entsteht hinter dem Hang ein großes Gebiet verwirbelter, unruhiger Luft, der von den Segelfliegern gefürchtete Leewirbel



Unerwünschter Widerstand — hier am Modell eines alten, kastenförmigen Automobils, im Rauchkanal sichtbar gemacht. An den scharfen Kanten reißt die Strömung ab, hinter dem Fahrzeug bildet sich ein „Totwassergebiet“ verwirbelter Luft. Die vielen Wirbel erzeugen einen hohen Luftwiderstand, der nur wegen der geringen Fahrtgeschwindigkeit der alten Automobile nicht in Erscheinung trat



Erwünschter Widerstand — der aufrecht fahrende Schrittmacher lenkt die Luft ab, wie der Rauchkanal deutlich zeigt; hinter ihm entsteht wieder ein Wirbelgebiet, ein Sog, der den folgenden Radrennfahrer auf sehr erwünschte Weise mit nach vorn zieht. Die Leistung des Rennfahrers wird also hier über das vermittelnde Medium der Luft z. T. vom Motor des Schrittmachers aufgebracht!

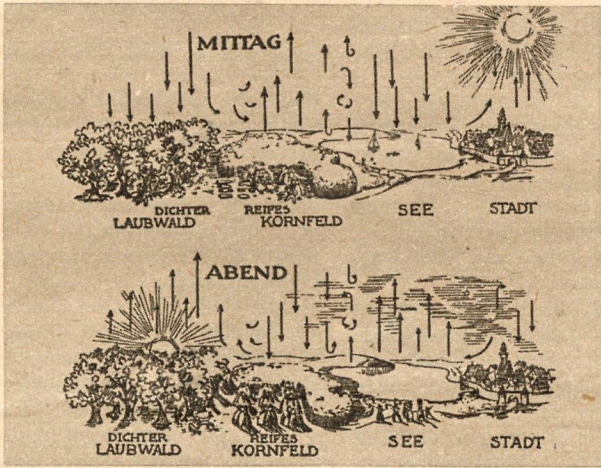


Entstehung einer Thermikblase über einem Gehöft. Unter der Kondensationsbasis versteht man die Höhe, in der sich die Feuchtigkeit zu Wassertropfchen (Wolken) verdichtet

Aufn.: Scherl-Bildarchiv (1), Karlson (3), Zeichnungen aus Karlson: „Der Mensch fliegt“, Bln. 1937 (1), W. Hirth: „Handbuch des Segelfiegers“, Stuttgart. 1938 (1)

Unten: Wärmeströmungen der Luft am Mittag und am Abend. Mittags steigt über dem sonnenbestrahlten Kornfeld und der Stadt die Luft auf, während sie über dem kühleren Wald und See niedersinkt. Abends ist die Strömung umgekehrt, da Wald und See die tagsüber gespeicherte Wärme sehr viel langsamer abgeben als Feld und Stadt

wart, und in den modernen Windmotoren, wie sie etwa von Major Bilau entwickelt wurden, ist dieser Fortschritt wieder der alten Windmühle zugute gekommen; sie könnten namentlich für die Ostgebiete Bedeutung gewinnen. Derselben Gedankenwelt entstammt der interessante, wenn auch schließlich gescheiterte Versuch des Flettner'schen Rotor-schiffs — ein Segler, der vom Wind quer zur Anblaserichtung fortgeschoben wurde. Und nun begann auch die Energiewirtschaft sich der ungeheuren und ungenutzten Kräfte des Luftmeeres neu zu erinnern; hierher gehören etwa die utopisch anmutenden, aber sehr genau durchkonstruierten Pläne des Ingenieurs Honeff, der auf 500 m hohen Türmen mit riesigen gegenläufig kreisenden Rädern — die eine Kombination von Windrad und elektrischem Generator darstellten — die Energie des Höhenwindes unmittelbar in elektrischen Strom umsetzen wollte.



Diese Pläne sind Pläne geblieben — vorläufig noch. Doch scheint es durchaus möglich, daß die kommende Technik von ihnen Gebrauch machen wird. Fast alle irdische Energie stammt letzten Endes von der Sonne, ob es sich nun um Kohle, Öl oder Wasserkraft handelt. Die Sonne ist es auch, welche die große atmosphärische Maschine in Gang bringt und erhält, indem sie durch ihre Einstrahlung große Luftmassen erhitzt und zum Aufsteigen bringt, Tiefdruckgebiete schaffend, denen nun die Luft von allen Seiten zuströmt. Wir können dies Spiel am täglichen Wechsel von Land- und Seewind, von Berg- und Talwind beobachten, und ins Gigantische steigert sich seine Wirkung bei den Monsunen, deren jahreszeitliche Periode das gesamte Leben Ostasiens bestimmt und Hunderte von Millionen Menschen ihrem Rhythmus unterwirft.

Es müßte gewiß jeden Techniker reizen, diese unerschöpfte und täglich von der Sonne neu gespeiste Kraftquelle zu unsern Häupten auszunutzen. Und wieder sind es die Flieger gewesen, die den Vorstoß ins Neuland unternahmen. Den ehrwürdigen Gewerben der Seefahrer und Müller soll gewiß nicht zu nahe getreten werden. Die Flieger aber waren die ersten, die sich wirklich ins Reich des Windes wagten — zunächst seine Gewalt mit der Macht der Motoren überwindend, dann aber gerade seine Kraft auf überlegene und wunderbare Weise ausnutzend. In den zwei Jahrzehnten Segelflug, so darf man ohne Übertreibung sagen, haben wir mehr von der Feinstruktur der Atmosphäre gelernt als in den zwei Jahrhunderten vorher. Unsere Segelflieger haben das uralte Geheimnis der Vögel enträtselt, die zartesten Aufwindströmungen gewissermaßen im Augenblick der Geburt schon aufzuspüren, und die weitgebreitete Landschaft enthüllt ihrem geschulten Auge tausend Anzeichen für den Zustand der Atmosphäre, als verstünden sie sich darauf, die unsichtbaren Geister des Windes mit einem Zauberauge zu sehen. Sie sind mitten in die Wolken und ins Gewitter hineingestoßen und haben die furchtbaren Vertikalstürme entdeckt, die dort den Raum durchtoben und deren Gewalt der eines Orkans nichts nachgibt. Und sie haben die großen Wellenbewegungen durchsegelt, die das Luftmeer in langgestreckten Wolkenstraßen oder in den stehenden Schwingungen im Lee von Gebirgen durchziehen, mitunter bis an die Grenze der Stratosphäre hinaufreichend. Indem sie sich die dritte Dimension eroberten, haben sie auch die Wissenschaft vom Winde um eine neue Dimension bereichert und uns die erste authentische Kunde vom Leben der Atmosphäre gebracht. Und solche Erkenntnis ist noch immer der Schrittmacher künftiger Technik gewesen.



Oberleutnant VIEDEBANDT

DER HÄRTERE SIEGT



Hauptmann WIESE Oberleutnant PRÜGER †



Oberst Dr. WOLFF Major LORCH



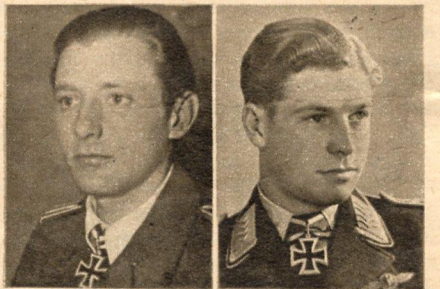
Hauptmann CZEKAY Hauptmann v. d. FECHT



Oberlt. PUTTFARKEN Leutnant BENDERT

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Oberst Dr. Wolff, Kommandeur eines Kampfgeschwaders, hat sich als vorbildlicher Verbandführer hervorragend bewährt. Auf insgesamt 111 Feindflügen bewies er seine persönliche tapere Einsatzbereitschaft. — Major Lorch, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, fügte den Sowjets in kühn geführten Tiefangriffen schwere Verluste an Menschen und Kriegsmaterial aller Art zu. Aus einem Luftkampf gegen zehnfache Übermacht kehrte der tapere Offizier nicht zurück. — Hauptmann Czekay, Staffelpkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, vernichtete zwanzig Panzer, 18 LKW, 2 Panzerzüge, 10 Brücken usw. — Hauptmann v. d. Fecht, Staffelpkapitän in einem Kampfgeschwader, zerstörte u. a. an der Ostfront 54 Flugzeuge am Boden, setzte einen Panzerzug außer Gefecht und unterbrach 27 Eisenbahnstrecken. — Hauptmann Wiese, Staffelpkapitän in einem Jagdgeschwader, schoß 51 feindliche Flugzeuge ab. — Oberleutnant Viedebandt, Staffelpkapitän in einem Zerstörer-geschwader, hat als Verbandführer an der Terekfront und bei Noworossisk wesentlich zu den dort erzielten Erfolgen beigetragen. — Oberleutnant Prüger, Staffelführer in einer Kampfgruppe, vernichtete im Mittelmeerraum 47 000 BRT feindlichen Handelsschiffsraums und beschädigte u. a. einen Kreuzer. Bei einem Angriff auf die Flugplatzanlagen der Insel Malta starb er den Heldentod. — Oberleutnant Puttfarken, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, ist ein tapferer, kühner Kampfflieger, der durch die erfolgreiche Lösung der ihm gestellten Aufgaben Waffentaten von oft kampftscheidender Bedeutung vollbracht hat. — Leutnant Bendert, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, brachte im Kampf gegen England und in Nordafrika 42 britische Flugzeuge zum Absturz. — Leutnant Landgraf, Flakkampftruppführer in einem Flakregiment, schoß in harten Kämpfen 41 sowjetische Panzer ab. — Oberfeldwebel Wolfgang Martin, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, vollbrachte aufklärungs- wie kampfmäßig eine besondere Leistung, als er die Bereitstellung starker sowjetischer Panzerkräfte nördlich Brjansk erkannte und dann an der Zerschlagung dieser aus 60 bis 80 Panzern bestehenden Gruppe mitwirkte. Oberfeldwebel Dommeratzky, Flugzeugführer in einem Schlachtgeschwader, unterstützte nicht nur die Truppen des Heeres durch kühne Tiefangriffe, sondern schoß auch 20 sowjetische Flugzeuge ab. — Oberfeldwebel Zweigart, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, erzielte in harten Luftkämpfen 54 Luftsiege. — Oberfeldwebel Leupert, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, vollbrachte besondere Leistungen in schneidigen, erfolgreichen Angriffen auf Schiffsziele und bei der Durchführung schwieriger Geleitschutzaufträge im Mittelmeer- und nordafrikanischen Raum. — Feldwebel Freuwörth, Rottenführer in einem Jagdgeschwader, schoß in zahlreichen harten Luftkämpfen 56 feindliche Flugzeuge ab. — Feldwebel Golinski, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, brachte in harten Luftkämpfen gegen einen zahlenmäßig überlegenen Gegner 47 feindliche Flugzeuge zum Absturz. Von seinem letzten erfolgreichen Jagdflug ist er nicht zurückgekehrt. — Unteroffizier Hülsmann, Geschützführer in einem Flakregiment, schoß mit seinem Geschütz, im Brennpunkt der schweren Abwehrkämpfe südlich Rschew eingesetzt, in sieben Kampftagen 16 schwere Panzer ab



Leutnant LANDGRAF Oberfeldwebel MARTIN



Obfw. DOMMERATZKY Oberfeldw. ZWEIFGART



Oberfeldw. LEUPERT Feldwebel FREUWÖRTH



Feldwebel GOLINSKI Unteroffiz. HÜLSMANN

PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Hoepner (1), Reissmüller (Sch 2), Rohlf, (Sch 1), Scherl-OKW (6), Aufn. Wittich (1), Privat (6)

Das Gelächter

Die Frauenstimme aus dem Unsichtbaren — In 6000 m Höhe begann der Luftkampf — Absicht oder Zufall, ist hier die Frage

PK **E**s ist eine etwas sonderliche Geschichte, die hier erzählt wird. Aber Ritterkreuzträger Feldwebel B., Sieger in mehr als 50 Luftkämpfen an der Eismeerfront, hat sie mir in einer ruhigen Stunde genau so geschildert — ein unwirklich scheinendes Erlebnis, wie es ein großes Kampfgeschehen mit seinen tausend Möglichkeiten dann und wann mit sich bringt. Es war an einem Spätsommertag 1942. Wir lagen auf unserm Flugplatz P. in Bereitschaft. In Kürze sollte ein Ju-88-Verband starten, um einen sowjetischen Flugplatz bei Murmansk anzugreifen. Wir, die Jagdflieger, hatten Beschützer zu fliegen. Seit vier Tagen waren wir nicht mehr draußen gewesen. Es juckte uns allen in den Fingern.

Schließlich war es soweit. Die Kampfflieger starteten, und wir hinterher. Sie wissen, wie es beim Fliegen ist. Jeglicher Umriß unserer geliebten Erde verschwindet bald, und das Land füllt sich unter einem alle Augenblicke mit wechselndem Inhalt. Hier an der Eismeerfront ist es besonders voller Abwechslung. Schären sind da, und manche der vorgelagerten Inseln und Inselchen liegen wie gestrandete Wracks in der Brandung. Unsereins, der die Strecke viele Male geflogen ist, sieht das alles kaum noch. Ob es heute das Gefühl eines romantischen Überschwangs war, oder was sonst, ob es das metallklare Licht war, das sich vom hohen, blauen Himmelspanzer herabgoß? Jedenfalls hatten das Land und das Meer unter mir eine Verklärung erfahren, wie ich es nur bei meinen ersten Flügen hier oben in der Welt der Arktis mit solchem Bewußtsein gesehen hatte.

Ich habe mir gut gemerkt, was ich damals an jenem Tage vor mich hingesummt habe: „Wenn ich ein Vöglein wär' und auch zwei Flügel hätt', flög' ich zu dir!“ Manchmal, nicht wahr, hat man solche Tage! Vielleicht ist es das, daß man so losgelöst ist von aller Erdschwere, dahinjagt wie ein apokalyptischer Reiter. Ich sang und hatte ein frohes Herz. Der Himmel über uns war eine einzige Einladung, sich in ihn hineinzuschwingen.

Wir waren schon ziemlich hoch, und nun wurde es Zeit, das Atemgerät aufzusetzen. Aber ich tat das zunächst nicht. Ich summte das Liedchen, vorhin begonnen, weiter. Denn wissen Sie, es gibt Tage auf Erden, gerade in unserm Fliegerleben, so schön, so einmalig und wunderbar, daß alle Herrlichkeiten des Himmels, die man sich denken mag, keinen Vergleich mit ihnen aushalten. Ich wurde dieser Eismeerlandschaft mit der Tundra plötzlich wie eines Wunders gewahr. Ich sang und war der Stunde dankbar aus tiefstem Grunde.

Da hörte ich in der Eigenverständigung plötzlich meinen Staffelführer: „He“, schnarrte die Stimme in der Kopfhaut, „was für ein Weihnachtsmann singt da? Bist wohl verrückt!“ Er hatte recht, ein Verrückter hätte jetzt singen können! Ich war durch den Anrauner des Staffelführers, der weit rechts von mir flog, in die Wirklichkeit zurückgerufen. Mein Gott, dachte ich, hast du wirklich die Gegenwart vergessen? Es war nun Zeit, das Atemgerät aufzusetzen, denn wir kletterten höher und höher.

Die Maßstäbe der Erde hatten uns längst verlassen. Es hieß, die Augen offenhalten, denn was hier oben alles an feindlichen Jägern herumturnt, ist beachtlich. Hurricane und Tomahawk, Sie hören schon an den Namen, woher sie kommen, und dann diese wendigen, blitzschnellen Aira-Cobras, eine Kanone und vier MG an Bord, diese Schwertfische, wie wir sie nennen, alles sehr beachtlich.

Perlmuttfarben hingewölkt vor uns. Plötzlich hörte ich die Stimme meines Kaczmarek, des Leutnants B., in der Eigenverständigung, sehr ruhig und sachlich und auch sehr nahe und gegenwärtig: „Achtung, links hoch der Feind!“ Nun sah ich auch in Richtung auf See und etwa in gleicher Höhe drei silberne Pünktchen, ein gutes Stück noch weg, und während ich noch überlegte, was wir machen sollten, hörte ich im FT-Gerät — ganz deutlich und unverkennbar hörte ich

es — eine weibliche Stimme. Nanu, dachte ich, was ist das? Keiner von uns, glauben Sie, konnte sich einen Vers darauf machen, denn diese Frauenstimme aus dem Unsichtbaren, aus dem Äther, verblüffte uns im Augenblick derart, daß wir zunächst einfach überhörten, daß die Stimme russisch sprach. Sie sprach grell und etwas schrill. Keiner verstand das, was sie sagte. Während ich also noch in meiner Verblüffung saß, hörte ich den Unteroffizier K. empört brummen: „Halt's Maul, verrücktes Frauenzimmer!“ Und danach sagte irgendeiner, ich weiß nicht, wer es war: „Nitschewo, Madka, nitschewo!“ Und danach wieder — und das ist das, was mich bis heutigen Tages nicht losgelassen hat — hörte ich ein derart freches und unverschämtes Gelächter, so breit und schamlos und ekelhaft, daß ich es noch heute wie einen Giftthau in meinen Gedanken verspüre. Von unsern Leuten war es keiner gewesen, das hörte ich sofort, ich weiß aber auch nicht mehr zu sagen, ob es das Gelächter einer Frau war, eben dieser selben Frau womöglich, die uns mit ihrer Stimme so verblüfft hatte.

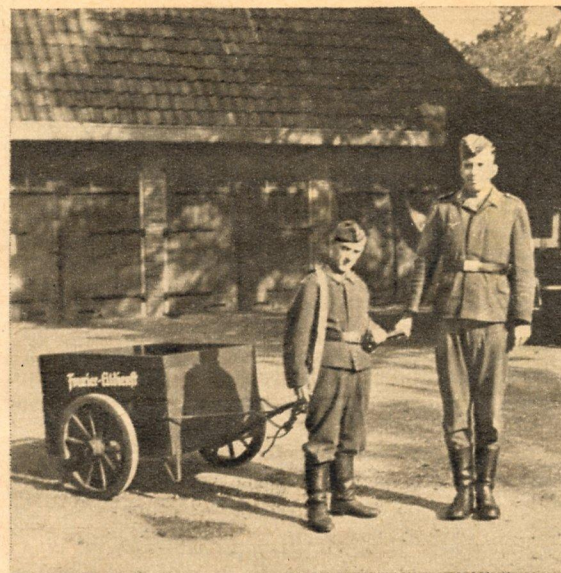
Wir lieben das Leben, glauben Sie es, wir hängen mit mehr Liebe am Leben, als die ganze Welt zusammen aufzubringen vermag, aber wir fürchten die Gefahr nicht, die uns das Leben kosten kann; ja, das wird nun merkwürdig klingen, wie ich es sage: Wir fürchten auch den Tod nicht, der uns doch ziemlich oft im Genick sitzt und mit dessen Möglichkeit wir jeden Tag, jede Stunde fast rechnen können.

Wieder war das Gelächter da, dieses verfluchte abrupte Gelächter! Ich bekam plötzlich eine so maßlose Wut, daß ich den Argwohn, der in mir aufkam, einfach überhören wollte. Das Jagdfieber hatte mich, ich sagte es schon. Drei zu drei waren wir, eigentlich eine glatte Rechnung. Wir zu dritt und jene silbernen Pünktchen, die uns anscheinend nicht sehen wollten, zu dritt. Ich ging in die Kurve — wieder das ekelhafte Gelächter, nun noch häßlicher und widerlicher — sagte nur noch, mehr für mich: „Dumme Gans!“ und dann: „Ran!“ Wir waren schnell heran, und nun konnten uns die Herrschaften nicht mehr überraschen. In sechstausend Meter Höhe begann der Luftkampf.

Es ist falsch, wenn ich Luftkampf sage, denn die sowjetischen Jäger weichen ihm immer, wenn sie nicht in der vielfachen Übermacht sind, aus, sie suchen den Kampf nicht, womit ich sie, weiß Gott, nicht schwächer machen will, als sie sind. Aber unser Gefühl der Überlegenheit ist so groß, daß man sich nicht scheut, den Kampf mit mehreren zugleich aufzunehmen. Unsere Freunde drückten also weg, immer wieder. Es ist wahr, nachher weiß man von den Einzelheiten kaum noch was. Denn meist geht es mit einer Turbulenz zu, daß man sich nachher überlegen muß, wie alles kam und wie es gewesen ist.

In einer Kurve schoß ich den ersten ab. Nun mußte ich meinen Leutnant B. heranlassen, denn der, der noch ganz jung bei uns war, sollte auch einen Abschluß, seinen ersten nämlich, mit nach Hause bringen. Bitte, nun glaube keiner, wie sich das so leicht hin erzählen läßt, sei das bei einem Luftkampf. Es erfordert verdammt viel Nervenkraft, mit den tausend Tücken und Unwägbarkeiten fertig zu werden. Zuweilen wundert man sich, daß alles so glatt ausgegangen ist. Ich sah nun auch, wie der Leutnant, dem ich den Rücken gegen Nummer drei freizuhalten hatte, seinen ersten Abschluß hatte. Ich sah, wie er sauber heranging, sah seine Feuerstöße und wie dann der andere brennend, eine Fahne hinterher, herunterging. „Bravo!“ schrie ich ganz begeistert, denn er hatte es wirklich fein hingekriegt.

Wieder und wieder überdenke ich, was es mit dem Gelächter für eine Bewandnis hatte. Irgendwo im Bannkreis unserer Funkgeräte mußte wohl einer sitzen und zuschauen können, wie es hier oben bei uns zuging. Denn gleich, nachdem der Leutnant den Kerl abgeschossen hatte, ertönte das Gelächter wieder, grell und wie aus der Hölle kommend. „Herrgott“, schrie ich, „halt's Maul!“



Aufnahme: Privat

Latsch und Bommel

„Fourier-Eildienst“ in solcher Art
Wohl selten wo gesehen ward,
Denn aus Benzinersparnisgründen
Mußte man einen Ausweg finden:
Der eine klein, der and're groß,
Es funktioniert ganz famos.
Die Truppe lacht, es lacht der Spieß,
Ist dieses Bild nicht einfach süß?

Es mußte nun auch, das nahm ich mir vor, ein ganzer und runder Sieg werden. Ich schoß hinter Nummer drei her, drückte ihn unentwegt hinunter, auf zweitausend, auf eintausend Meter, vielleicht auch noch tiefer und setzte mich ganz sauber dahinter. Er kniff fürchterlich. Dann hatte ich ihn genau im Visier. Ich schoß nur zwei oder drei Feuerstöße, und dann konnte ich kaum erwarten, wie er unten, im Niemandsland, aufschlug. Heilige Theresia, nun hatte ich meinen 14. und 15. Abschluß! Es gab an diesem Tag ohne eigene Verluste noch drei Abschüsse, so daß wir insgesamt sechs Abschüsse hatten, ein recht netter Erfolg. Ich will im einzelnen nicht erzählen, wie es noch weiter zuging. Ich vergesse nie, und ich hatte es eigentlich erwartet, daß das breite, höhnische, ätzende Lachen noch einmal da war. Ich war maßlos wütend und, glaube ich, angeekelt zugleich von dieser anonymen Stimme. Ich konnte mich nicht erinnern, jemals ein solches niederträchtiges und widerwärtiges Lachen gehört zu haben. Ob sie die eigene Niederlage, die wir ihnen doch eben bereitet hatten, belachen wollten? Ob sie auf ihre Art versuchen wollten, uns zu schrecken, ob uns ihre Frechheit Angst einflößen sollte? Ich weiß noch jeden Gedanken, der mir damals hinter der Schläfe zuckte, ich weiß noch genau, was uns damals alle beherrschte: die Wut und die Entschlossenheit, ihnen heimzuleuchten.

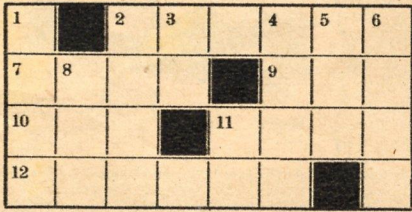
Und dies haben wir inzwischen getan. Seit diesem Lachen in der Kopfhaut hat es die Staffel auf weit über fünfhundert Abschüsse gebracht bei sehr geringen eigenen Verlusten. Einmal bin ich im Tiefflug aus den niedrigen Wolken herausgekommen, habe mich mit allen Bordwaffen auf den Funkturm der Bolschewiken bei Murmansk gestürzt, und wenn ich es gestehen soll, es war die Wut auf dieses infame Gelächter von damals. Manchen Tumult in der Luft haben wir hier oben schon erlebt, aber seit jenem böartigen, fanatischen Gelächter, das so jäh und brüsk, so frech und aufdringlich in unser Bewußtsein gesprungen war, haben wir unserm Zorn und unserm Wut keinen Einhalt geboten. Denn der Wut und dem Zorn ist die kämpferische Entschlossenheit so nachbarlich, daß man eigentlich kaum von einem Unterschied sprechen kann. Sie wollten uns verwirren, das ist es gewesen, aber wir haben ihnen doch etwas anderes gezeigt.

Sie fragen, was das mit der weiblichen Stimme auf sich hatte? Sehr einfach, sie waren auf dieselbe Wellenlänge geraten. Absicht oder Zufall? Wer will das wissen. Das Gelächter — wir sprechen noch oft davon — hatte eines bewirkt: Wir haben ihnen, den an Zahl weit Überlegenen, nichts, aber auch gar nichts geschenkt.

Übrigens, so hörten wir später, die Frau hatte einen Vortrag über Kochen gehalten. Die Suppe haben wir ihr also ordentlich versalzen, wie soll man es anders nennen ...

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

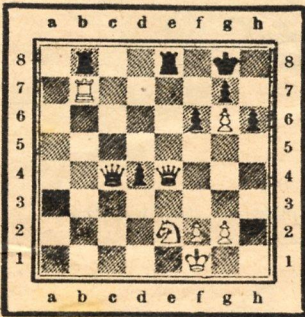
Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 2 Frühlingsblume, 7 italienische Münze, 9 Nibelungenkönigin, 10 weiblicher Vorname, 11 Land in Vorderasien, 12 brasilianische Hafenstadt; b) von oben nach unten: 1 Werkstoff, 2 Hebevorrichtung, 3 altägyptischer Sonnengott, 4 Umlauf einer Münzsorte, 5 Stifterfigur im Naumburger Dom, 6 alkoholisches Getränk, 8 weiblicher Vorname, 11 Geliebte des Zeus.

56387

Ein vorgerückter Bauer



In der abgebildeten Stellung (Weiß: Kf1, De4, Tb7, Se2, Bf2, g2, g6; Schwarz: Kg8, Dc4, Tb8, Te8, Bd4, f6, g7, h6) ist Weiß am Zuge. Der Gegner hat zuletzt mit Td8-e8 einen neuen Angriff gegen den gefesselten Springer gerichtet. Natürlich könnte Weiß nun durch Turmtausch

auf b8 der unmittelbaren Drohung entgehen, doch behielt Schwarz dann entscheidendes Materialübergewicht. Läßt sich vielleicht der Umstand ausnutzen, daß ein weißer Bauer bis nach g6 vorgedrungen ist? Wie spielt Weiß am stärksten?

Silbenrätsel

an — au — bel — bern — chen — der — di — e —
e — e — eich — er — er — eu — fahrt — feu —
flam — fund — ga — gel — gel — gen — gleich —
har — hof — hörn — im — in — jek — ka — ka —
kel — ken — län — lang — lauf — le — li — li —
li — licht — lu — lu — lyp — me — men — mez —
na — ner — neu — nis — o — o — ob — phä — ra —
ri — ri — schlit — see — spar — spie — stimm —
strek — te — ten — ter — tiv — tri — tro — tus —
ve — ver — xus — zo

Aus vorstehenden 75 Silben sind 23 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, einen alten Spruch ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Notgrotschen, 2 Novelle von Storm, 3 Hunderasse, 4 Mondgöttin, 5 Wahrsagung, 6 exotisches Holzgewächs, 7 Gebirgspflanze, 8 Süßspeise, 9 Nagetier, 10 besonderer Aufwand, 11 Beilegung eines Rechtsstreites, 12 Südfrucht, 13 Luftzufuhrschacht, 14 leichtathletische Übung, 15 Siegesmal, 16 ärztliches Gerät, 17 Fernlinse, 18 Zwischenspiel, 19 Tongerät, 20 Schlaginstrument, 21 Hunderasse, 22 Heidepflanze, 23 winterliches Vergnügen.

88995

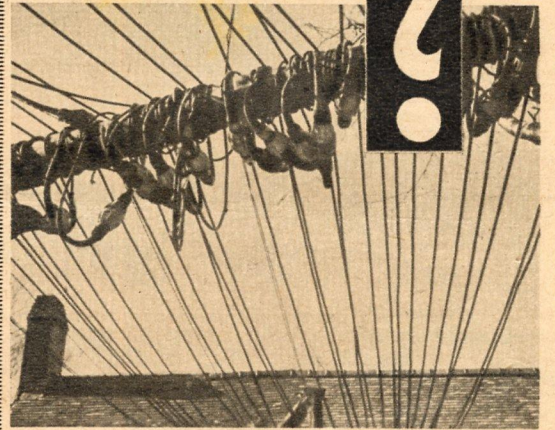
Austauschrätsel

Herd — Thorn — Kuno — Sturm — Hafen —
Pumpe — Strom — Wende — Gram — Maas —
Segel — Torf

In jedem der vorstehenden Wörter ist je ein Buchstabe durch einen anderen auszutauschen, so daß neue sinnvolle Wörter entstehen. Die neuen Buchstaben ergeben, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen hervorragend erfolgreichen Jagdflieger.

88995

Was ist das?



PK-Aufnahme Kriegsberichters Speck (Sch)

Man könnte auf ein im Aufbau befindliches Zirkuszelt oder auf den Großbaum eines Segelschiffes tippen, aber es ist nur das Gewicht von Telefonkabeln vor dem Befehlsgebäude einer deutschen Luftwaffenfliegerschicht.

Auflösungen

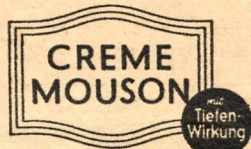
Stroh, Winde, Segel, Topf, Major Philipp.
Austauschrätsel: Hemd, Juno, Storm, Hafert, Puppe, 22 Erika, 23 Schichtenfahrt.
18 Intermezzo, 19 Stimmgabel, 20 Triangel, 21 Bernhardiner, 15 Trophee, 16 Augenspiegel, 17 Teleobjektiv, 10 Luxus, 11 Verbleich, 12 Olive, 13 Lichtofen, 14 Langchen, 15 Orakel, 6 Bokalypsus, 7 Feuerhilfe, 8 Flamme, 9 Eichhorn, 1 Kraus, 2 Immensee, 3 Neunländer, 4 Luna, voll Kat., 5 Karpas, 6 Karpas, 7 Karpas, 8 Karpas, 9 Karpas, 10 Karpas, 11 Karpas, 12 Karpas, 13 Karpas, 14 Karpas, 15 Karpas, 16 Karpas, 17 Karpas, 18 Karpas, 19 Karpas, 20 Karpas, 21 Karpas, 22 Karpas, 23 Karpas.
Lösung der Schachaufgabe: „Ein vorgerückter Bauer“ 8 Td4, 11 f6, 12 Sa6, 13 f6, 14 f6, 15 f6, 16 f6, 17 f6, 18 f6, 19 f6, 20 f6, 21 f6, 22 f6, 23 f6.
Kreuzworträtsel: a) 2 Krokus, 7 Lira, 9 Ute, 10 Ada, 11 Irak, 12 Santos; — b) 1 Glas, 2 Kran, 3 Ra, 4 Kurs, 5 Uta, 6 Sekr.

NORA-KOFFEREMPFANGER

wie stets bewährt jetzt für die Wehrmacht (nur durch Beschaffungämter) später wieder für jeden NORA-Freund



Schützen Sie Gesicht und Hände mit



bevor Sie Ihre Haut den Witterungseinflüssen aussetzen! Wenn Sie auf diese Weise vorbeugen, sparen Sie; ist nämlich die Haut erst einmal rau und rissig geworden, so benötigen Sie eine viel größere Menge dieses heute so raren Hautpflegemittels, um sie wieder glatt und geschmeidig werden zu lassen.

Nach Fliegerangriffen

keine Privatgespräche am Fernsprecher, damit luftschutzwichtige Gespräche durchkommen!

1087



Hämmern und schrauben ...

dabei können kleine Riß- oder Quetschwunden entstehen, die die Arbeit behindern. Für guten Wundverschluss sorgt zuverlässig und im Handumdrehen der Schnellverband Hansaplast. Er wirkt entzündungswidrig, daher der Satz:

Hansaplast heilt Wunden!

Wenige cm erfüllen den Zweck!



Vasenol

„Puder“ — sieben Buchstaben, rate geschwind, „VASENOL“, na, den kennt doch jedes Kind.

Dr. Schleisner

ADOX

FOTO

Der Welt älteste fotochemische Fabrik



Nicht immer nur an sich denken!

Solange Dr. Thompson's Schwanpulver und das Bohnerwachs Seif- FIX fehlen, muß mit Waschmitteln gespart und auf Bodenglanz verzichtet werden.

Auch Pilot kann niemand für sich allein beanspruchen. Dieser Lederbalsam ist für alle da. Also hauchdünn auftragen! Das genügt, damit die Schuhe glänzen und länger leben.

Kb22

Was kostet eine gesicherte Zukunft?

Weniger als Sie glauben, wenn Sie rechtzeitig handeln. Für jede 2 1/2 Mark, die ein 30-jähriger monatlich beiträgt, zahlen wir rund 1000 Mark im Alter von 65 Jahren. Im Sterbefall bekommt die Familie das Geld sofort. Zögern Sie nicht!

Jetzt ausschneiden, auf Postkarte kleben und an die Gothaer Lebensversicherungsbank a. G., Gotha, senden.

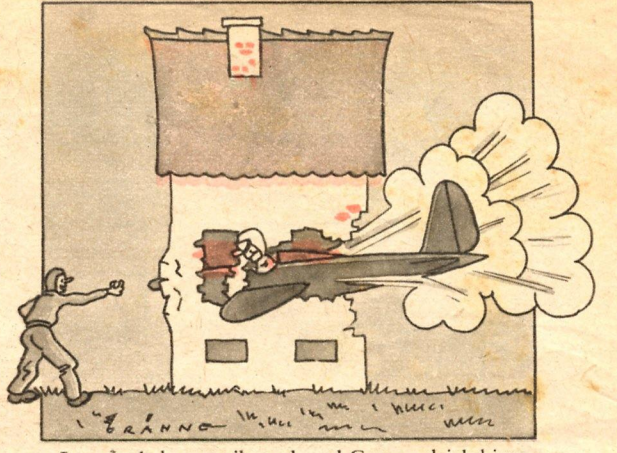
Schicken Sie mir unverbindlich Ihre Schrift „Gotha-Schutz“. Welche Summe kann ich für monatlich RM versichern?

Herr
Frau
Frülein
Beruf:
Wohnort
u. Straße:

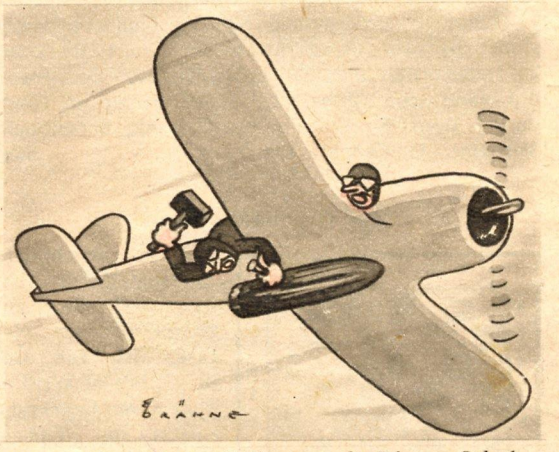
6101.45



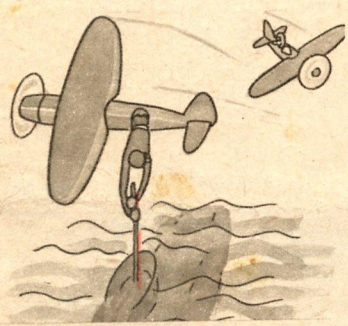
„Na, was sagste?! Das is'n Bordschütze, was? Drei MG-Schüsse — und jeder löscht eine Kerze!“



„Los, Jockel, nun gib noch mal Gas — gleich biste durch!“

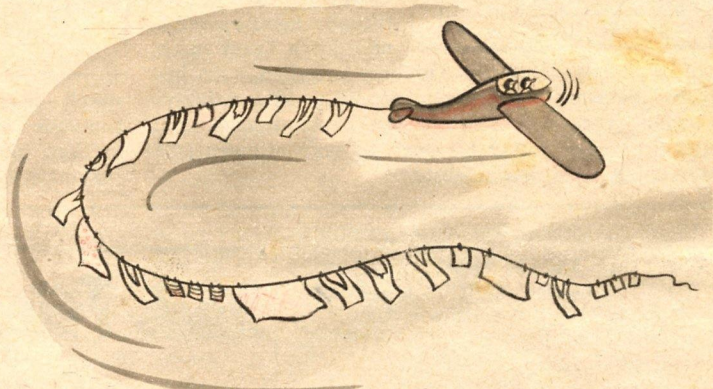


Hau' noch mal feste ruff, Hermann, das Ding muß doch gleich ab sein!“



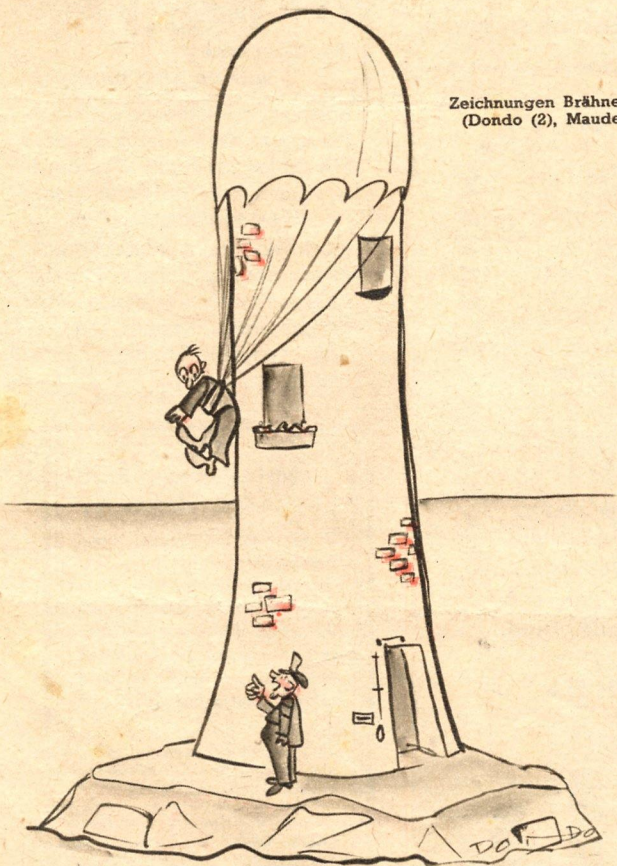
Auf U-Boot-Jagd: „Paule! Komm schnell — ich hab ihn!“

Da biegt sich der Propeller...



„Noch eene Runde — denn is de Wäsche vom Spieß seiner Frau gleich trocken!“

Zeichnungen Brähne (3), Strauch (Dondo) (2), Mauder, Schwarz



„Hallo! Sie da! Sie können mir doch nicht so ohne weiteres meinen Leuchtturm verdunkeln!“



„Du brauchst Dich gar nicht so zu wundern — er fliegt doch ein gläsernes Flugzeug!“

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschl. 2 bzw. 3 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren. Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, z. Zt. Wehrmacht, Stellvertreter Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Preisliste 14. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammelnummer Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 2 309 74

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