

Der

Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Auf Wacht

Unerschütterlich, hart und zum letzten entschlossen — das ist der Typ der Männer der Luftwaffe. Schulter an Schulter mit den Kameraden aller Waffengattungen kämpfend, haben sie in den schweren Abwehrschlachten des Ostens eine Bewährungsprobe bestanden, die sich würdig den großen Waffentaten der deutschen Wehrmacht anreihet

PK-Aufnahme Kriegsberichtler Jacobi (HH)

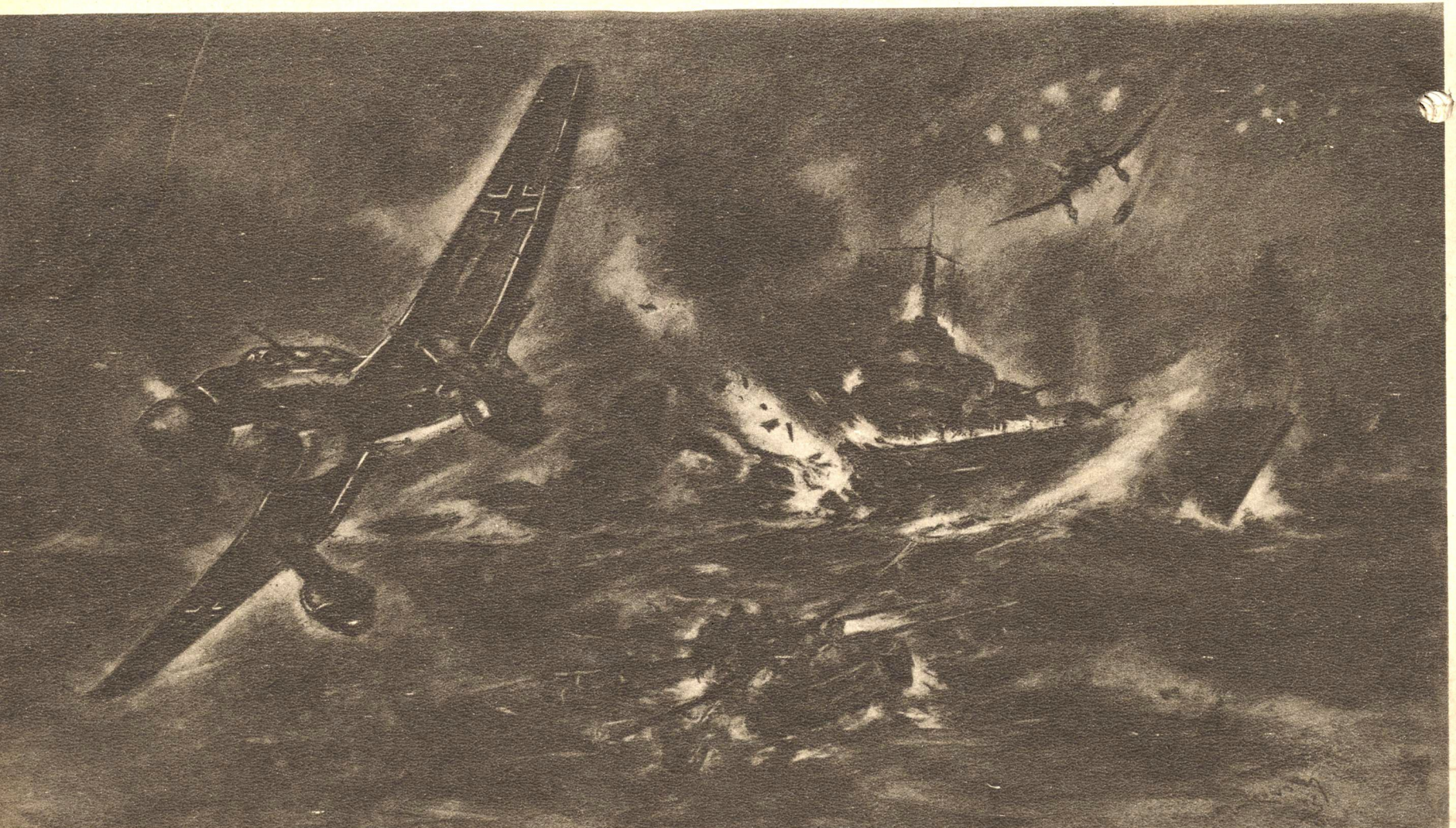
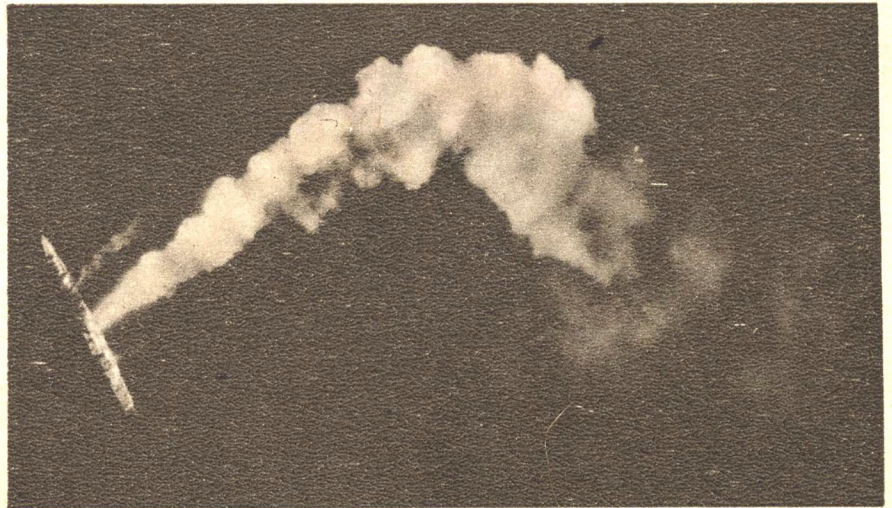
Von Stukas gehetzt

Drei Sowjetzerstörer wollten die Krimküste beschießen . .

Unlängst versuchten drei Sowjetzerstörer, die Krimküste bei Jalta zu beschießen. Von Aufklärungsflugzeugen und Einheiten der deutschen Kriegsmarine rechtzeitig entdeckt, wurden die Schiffe von der Morgendämmerung bis in den vollen Tag hinein von deutschen Sturzkampfverbänden ununterbrochen verfolgt und mit Bomben belegt, bis schließlich alle drei Kriegsschiffe ihr Grab in den Wellen fanden. Es handelte sich um den Großzerstörer „Charkow“ (2600 t), den Zerstörer „Boiky“ der G-Klasse (1600 t) und den Zerstörer „Sobrasitelny“ der S-Klasse (1800 t), also um drei der modernsten und schnellsten sowjetischen Einheiten im Schwarzen Meer. Bild links: Der Todeskampf der aufgeschreckten Einheiten beginnt. Aufgeregt jagen die drei Zerstörer, von den Stukas gehetzt, durch das Schwarze Meer . . .

... da -- Volltreffer! Eine Bombe hat den ersten Zerstörer mittschiffs getroffen. Das Schiff hat gestoppt und bleibt brennend liegen . . . (Bild rechts oben)

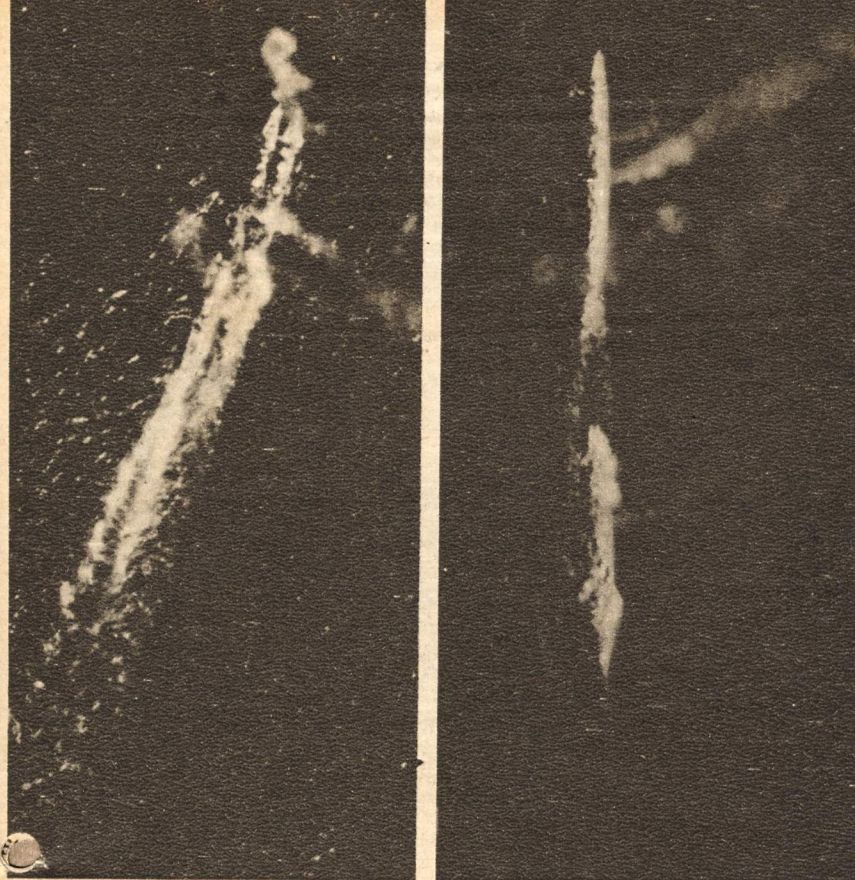
... mit höchster Kraft läuft ein Schwesterschiff zur Hilfeleistung auf den brennenden Zerstörer zu . . . (Bild rechts)



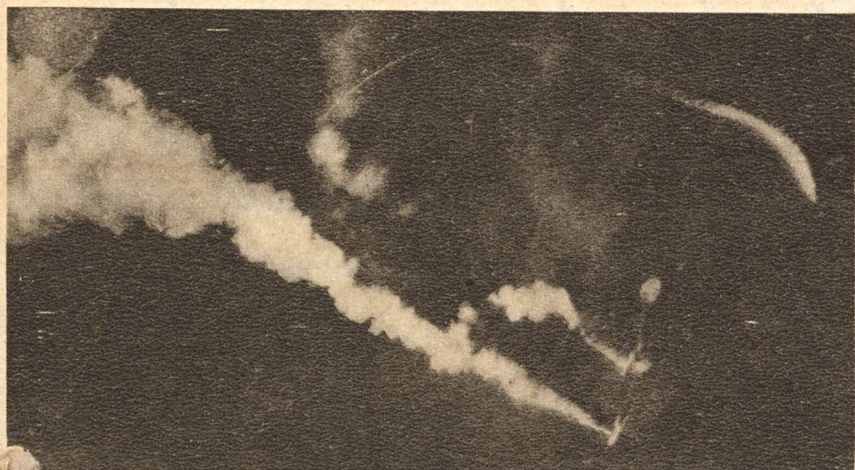
Nach einem sowjetischen Torpedo-Angriff

PK-Aufnahmen
Kriegsberichtler Einke (Wb)

Sowjetische Torpedoflieger versuchten irgendwo im Nördlichen Eismeer, eine deutsche Marineeinheit überraschend anzugreifen. Der Feind wurde jedoch rechtzeitig bemerkt, und es kam zu einem erbitterten Gefecht, das von der Besatzung und dem Material das Letzte verlangte. Die Sowjets wurden vertrieben. Mit nassen Tüchern wird jetzt das heißgeschossene Rohr gekühlt



... der hilfeleistende Zerstörer hat sich jetzt genau längsseits des schwer getroffenen Schiffes gelegt und versucht es so abzuschleppen (Bild links) ... Der Versuch mißlingt. Darauf setzt sich das Schwesterschiff hinter den brennenden Zerstörer, um ihn von achtern abzuschleppen (Bild rechts), aber da stoßen wieder die Stukas zu ...

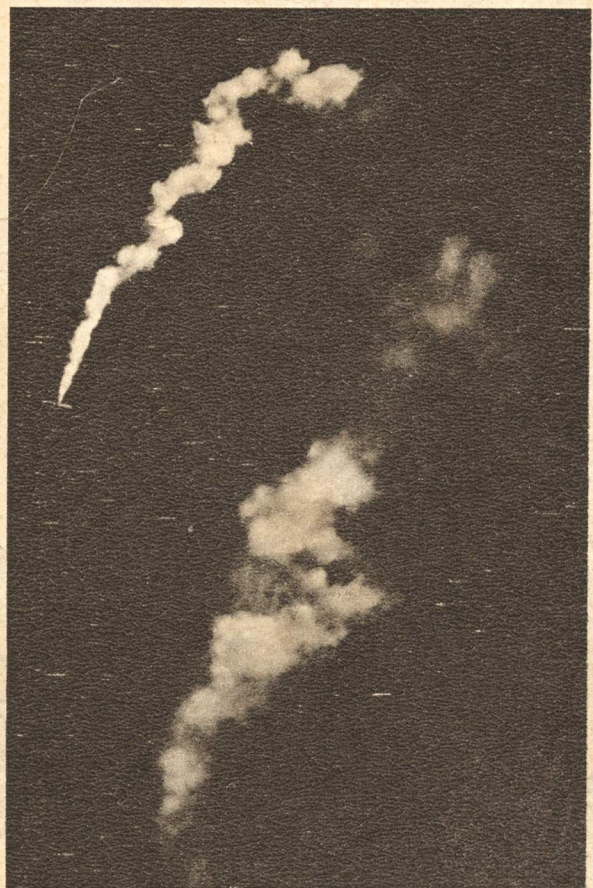


... heulend sausen neue Bomben herab und erzielen auf beiden Zerstörern vernichtende Treffer. Gestoppt liegen sie mit schwerer Schlagseite und lichterloh brennend da, während der dritte, bisher noch verschont gebliebene Zerstörer die dem Untergang geweihten Schiffe umkreist

Rechts: Das Drama geht seinem unerbittlichen Ende zu. Der erste Zerstörer liegt bereits auf dem Grunde des Meeres, über der Untergangsstelle des zweiten steht noch eine hohe Rauchfahne, während unweit davon das letzte der drei Kriegsschiffe, das seinem Schicksal ebenfalls nicht entrinnen konnte, hell brennend dem Untergang entgegengeht

Aufnahmen Luftwaffe,
Zeichnung Bernd Markowsky

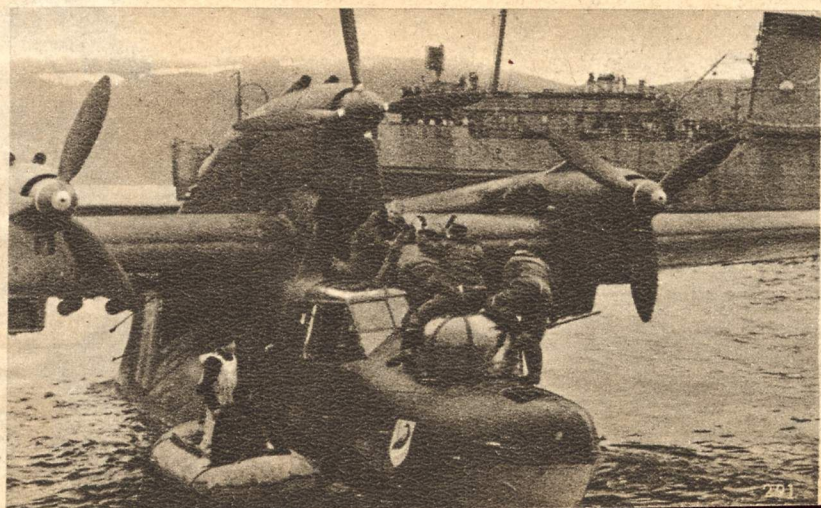
Die Zeichnung links stellt eine Phase des Todeskampfes der drei Sowjetzerstörer dar, mit deren Vernichtung die Schwarzmeer-Seestreitkräfte der Bolschewisten schwer getroffen wurden



Das Schiff blieb unbeschädigt, doch wurde durch Bordwaffenbeschuß ein Mann der Besatzung schwer verwundet. Ein Minenräumboot erhielt den Auftrag, den auf einem Minenleger stationierten Arzt abzuholen. Das Minenräumboot geht beim Minenleger längsseits

Rechts: Der Arzt ist bei dem Schwerverwundeten, dem Kameraden bereits einen Notverband angelegt haben, eingetroffen

Der Verwundete wurde dann in ein Schlauchboot gebracht und wird nun von einer BV 138 zur Weiterbeförderung ins Lazarett übernommen. Gewiß, nur eine Episode wie tausend andere, aber gleichzeitig ein Dokument treuer Kameradschaft im hohen Norden





Eine vorübergehend verlorengegangene Ortschaft in Süditalien wird von deutschen Fallschirmjägern in einem überraschend geführten Gegenstoß zurückerobert. Die Spitze ist bereits innerhalb des Städtchens und kämpft die Straßensperren nieder. Einige geballte Ladungen und Feuerstöße aus dem MG oder der Maschinenpistole genügen, um die einzelnen Widerstandsnester außer Gefecht zu setzen. Wieder geht es im Sprung über die Bohlen und Eisenträger hinweg, auch der Waffenbehälter ist mit vereinten Kräften bald über das Hindernis geschafft. — Äußerst zäh wird an der süditalienischen Front um jeden Fußbreit Boden gekämpft — der Feind hatte sich den Weg nach Rom wahrhaftig anders vorgestellt. Selbst General Alexander, der Oberkommandant der 8. englischen Armee, mußte resigniert feststellen: „Es führen zwar viele Straßen nach Rom, aber sie sind leider alle vermint . . .“



»... aber sie sind leider vermint«

Fallschirmjäger erobern eine süditalienische Stadt zurück

PK-Zeichnungen Kriegsberichtler Baitz



Rechts oben: Irgendwo wurde dieses Lieferauto aufgegriffen, das unseren Fallschirmjägern nun aus-hilfsweise als schnelles Transportmittel und auch als behelfsmäßiger Kar-wagen dient. Bei Straßen-kämpfen ist jede Dek-kungsmöglichkeit will-kommen. Der fahrbare Waffenbehälter, ein ty-pisches Ausrüstungsstück der Fallschirmjäger, wird nachgezogen

Der wiedergewonnene Ort liegt unter dem ständigen Beschuß des zurückgedrängten Fein-des. Die nahe gelegene Eisenbahnbrücke, über die eine wichtige Bahn-linie führt, ist dabei be-sonders gefährdet. Unter allen Umständen muß sie der gegnerischen Sicht entzogen werden. Ein Trupp Fallschirmjäger — eben auf die Brücke gestürzt, ist gerade da-bei, diesen Streckenab-schnitt einzunebeln, wäh-rend der Feind wütendes Feuer herüberschickt

Feuerhagel auf Höhe X

Späher auf einsamem Posten



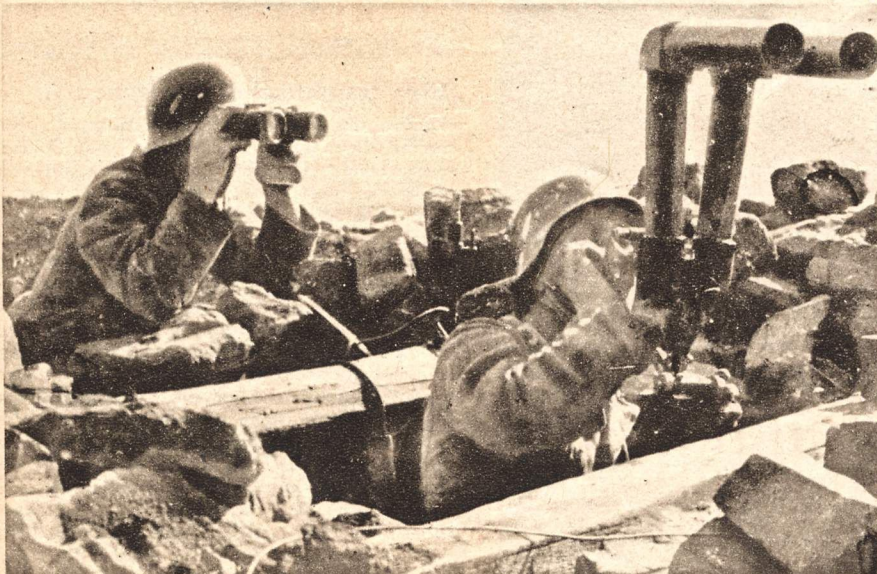
In einem kleinen, unterhalb der Höhe gelegenen Wäldchen sind die Bunker der Besatzungen untergebracht. Hier hat auch, gegen Feindsicht gut getarnt, der Funkbetriebswagen, von dem aus die Beobachtungen weitergegeben werden, seinen Standort. Wenn der Feuerwirbel um die Höhe X allzu toll wird, setzen selbst die Funker in ihrem Wagen den Stahlhelm auf. Schon sehr oft haben Granatsplitter die dicken Wände glatt durchschlagen



FK-Aufnahmen Kriegsberichter Kreuzer (Sch)

Rechts: Bäume zersplittern unter dem Luftdruck explodierender Granaten. Ein Orkan aus Stahl und Feuer läßt Menschen und Umgebung in Rauch und Dunst verschwinden

Auf einer das Kampffeld beherrschenden Höhe haben sich in treuer Waffenkameradschaft Soldaten der Artillerie und Luftwaffe in den steinigen Boden eingegraben, von wo aus sie die riesige Weite des Geländes gut übersehen können. Immer wieder deckt die sowjetische Artillerie die Beobachter mit einem wahren Feuerhagel ein. Rauch und Qualm umgeben die Höhe X und entziehen den Beobachtern für kurze Zeit die Sicht. Doch kaum ist die Luft wieder einigermaßen „rein“, stehen die tapferen Männer wieder vor ihren Fernrohren. Die Bewegungen des Feindes werden unbeirrt weiter beobachtet. Oben: Wieder ein mächtiger Einschlag auf der Höhe X. Er lag so dicht neben einem Späher, daß dieser von den aufgewirbelten Erdklumpen bis zur Brust verschüttet wurde



Eine kurze Atempause des feindlichen Artilleriefeuers wird ausgenutzt. Mit einem Satz sind die Beobachter auf ihre Standplätze gesprungen und richten ihre Blicke angestrengt auf die Feindstellungen

Rechts: Natürlich muß sich auch der Kriegsberichter eingraben, wenn er das gefährliche Schauspiel über dem schwerbeschossenen Hügel auf den Filmstreifen bannen will





Friedhof

Die steigende Anzahl der von der deutschen Luftabwehr zum Abschluß gebrachten britisch-amerikanischen Terrorbomber hat die Einfloggebiete vor und innerhalb der Reichsgrenzen in wahre Metallfriedhöfe verwandelt, in denen die Überreste der Viermotorigen vorwiegen. Sie vermitteln der deutschen Luftverteidigung wichtige Aufschlüsse über Bewaffnung, Gerät und Flugeigenschaften der mehrmotorigen Feindflugzeuge und liefern außerdem wertvollen Rohstoff für unsere Rüstungsindustrie. Die Bergungstrupps sind ständig bei der Arbeit, die zerschmetterten Terrorbomber zu untersuchen, auszuschlachten und den Schrott der Verwertung zuzuführen

„Ein dramatischer Zwischenfall — während des Luftkrieges über Europa“ überschreibt die englische Zeitschrift „The Sphere“ nebenstehende Aufnahme in ihrer Ausgabe vom 30. Oktober 1943. Die Tragfläche einer viermotorigen Boeing „Fortress II“ montiert bei einem Tagesangriff auf Deutschland in großer Höhe ab; der schwere USA-Bomber beginnt sich zu überschlagen und in die Tiefe zu stürzen. Die Verluste der britisch-amerikanischen Luftwaffe bei ihren Terrorangriffen auf Deutschland und die besetzten Gebiete haben ein solches Ausmaß angenommen, daß die Feindpresse nicht umhin kann, ein derartiges Bilddokument an die Öffentlichkeit zu bringen. Der britische Kommentator gibt das zu, wenn er schreibt, daß „die Aufnahme einen der unglücklichen Zwischenfälle veranschaulicht, mit denen die großen amerikanischen Bomber bei ihren Angriffen auf Deutschland täglich zu rechnen haben.“ Im Text heißt es weiter, daß es nicht bekannt sei, ob der Abschluß auf deutsche Jäger oder auf Flak zurückzuführen ist... Nun, über diese Frage wüßte die deutsche Luftabwehr am besten Auskunft zu geben — für uns ist es lediglich wichtig zu wissen, daß der „Friedhof der Viermotorigen“ mit diesem Abschluß wieder um einige Tonnen wertvollen Rohstoffs bereichert wurde



Hier würde aus den kläglichen Überresten der Flugzeugkanzel die Leiche des amerikanischen Piloten geborgen. Auch die Untersuchung der toten Besatzungsmitglieder gehört zu den Aufgaben der Bergungstrupps der Luftwaffe

Links: Aus dem Rumpf eines viermotorigen Kampfflugzeugs werden wichtige Teile fachmännisch herausmontiert, um eingehend untersucht zu werden

er Viermotorigen



Männer des Bergungstrupps beim Ausbau der Heckkanzel eines zerschmetterten Viermotorigen. Deutlich sind die beiden schweren Maschinengewehre zu erkennen

PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Jacobsen (Sch), Scherl (Auslandsfoto)

Unten: Eine „Boeing“ wurde abgeschossen, ehe sie sich ihrer Bombenlast entledigen konnte. Eine Bombe grub sich dabei in einen Acker ein, ohne zu explodieren



Das für die amerikanischen Terrorbomber vom Typ Boeing „Fortress“ charakteristische hoch aufragende Leitwerk. Es handelt sich hier um einen „frischen“ Abschluß, der noch vor Erreichen der Reichsgrenze von einem deutschen Jäger erzielt worden ist



JÄGER + BOMBER = JAGDBOMBER

Das «Ei» der Me 109 – Kampfflugzeug so schnell wie Jäger – Kommt der Zerstörerbomber?

Von Kriegsberichterstatter Gerhard Meyer

PK Im Anfang stand ein Irrtum, so lange, bis die Me 109 mit einer Bombe von beachtlichem Ausmaß unter dem Bauche durch die Gegend donnerte und sie dem Tommy am helllichten Tage mitten in seine Rüstungswerke setzte. Es handelt sich um den Irrtum, daß ein Bomber langsamer sein müsse als ein Jäger. Die Frage nach dem Ursprung dieser Meinung ist leicht geklärt. Ein Jäger hat zehn Meter Spannweite, der Bomber zwanzig, im Jäger wird ein Mann über den Himmel getragen, im Bomber sind es drei. Schließlich aber, und damit stehen wir wohl dem eigentlichen Kern des Problems gegenüber, der Jäger kann rund 7 PS an jedes Kilo seines Gewichts wenden, der Bomber dagegen nur drei, höchstens fünf. Er ist im Verhältnis zu seiner Motorleistung viel schwerer als der Jäger. Wie jene Geschöpfe, deren Leibesumfang erschreckend wächst, während die inneren Organe nicht recht mitkommen, muß auch der Bomber das Aufblähen seines Gewichts mit einem Nachhinken der Motorleistung bezahlen. Als der Krieg ausbrach, lag der Schatten einer schweren Befürchtung über der Welt der Flugzeugbauer. Der Jäger hatte dem Bomber an Geschwindigkeit nicht mehr viel voraus, ja, es bestand die Gefahr, daß der Bomber noch schneller und dem Jäger einfach davonfliegen würde. Das lag daran, daß das Kampfflugzeug die umwälzenden technischen Erkenntnisse der letzten Jahre schneller und entschlossener ausgenutzt hatte als der Jäger. Natürlich gelten auch für diese Regel Ausnahmen. Der deutsche Flugzeugbau beispielsweise hatte den heraufziehenden Schatten sehr früh, viel früher als andere erkannt. Und als die Welt allgemein dem schnellen Kampfflugzeug gegenüberstand, das den Geschwindigkeitsunterschied zwischen Jägern und Bombern beinahe aufhob, dröhnte über deutschen Flugplätzen bereits der schwere Motor jenes Messerschmittjägers Me 109, der mit 755 Stundenkilometern den bis heute nicht überbotenen Geschwindigkeitsweltrekord an Deutschland brachte und damit zum schnellsten Jäger der Welt wurde. Dieser Jäger bekräftigte aufs neue die These, daß der Bomber immer langsamer sein müsse. Merkwürdig genug, daß später das gleiche Jagdflugzeug den eben aufgestellten Grundsatz auch wieder umstürzte.

Der Krieg braucht viele Klassen von Flugzeugen: Schlachtflugzeuge, Aufklärer, Transporter. Am klarsten staffeln sich aber, Summe von Angriff und Abwehr, die zwei Flugzeugklassen Jäger und Bomber um die Begriffe Luftkrieg und Luftmacht. Man denkt an die Bombenflugzeuge des Weltkriegs, riesige, plumpe Doppeldecker, oder an die französischen Kampfflug-

zeuge des Jahres 1939, die Amiets, die Farmans, langsame, schwerfällige Ungetüme — „lahme Krähen“. Und man sieht und hört eine Ju 88 über den Himmel tosen, oder eine Do 217, wie sie sich elegant in die Steilkurve legt, wie schmale Klingen vor den Wolken stehen und brausend in die Tiefe schießen. Das sind Bomber zweierlei Gestalt, und doch in ihren Grundzügen sehr ähnlich, nur sind die jetzigen Kampfflugzeuge weit höher gezüchtet, ebenso hoch, daß sie schon einmal dem Jagdflugzeug den Wettlauf anboten.

Zwei Feinde drohen dem Bomber: Jäger und Flak. Gegen die Flak fand er eine verblüffende Abwehr: Die Flucht nach oben. Er stieg und stieg, von zweitausend auf viertausend, von viertausend auf sechstausend Meter, im gleichen Maße, wie die Flak sich gestattete, ihm zu folgen. Das ist ein Wettlauf, der sich ebenso spannend und endlos abwickelt wie der Wettlauf zwischen Bewaffnung und Panzerung.

Es ist klar, daß der Gedanke einer so wirksamen und drastischen Abwehr auch gegen den Jäger aufblitzen mußte. Der Bomber müßte also nicht nur ebenso schnell, sondern schneller werden als der Jäger. Er muß wie ein Schatten, wie ein Spuk heranheulen und wieder verschwinden, ehe man ihn recht gewahr wurde. Das sind Gedanken, denen im Weltkrieg viel von der Lächerlichkeit und Unwahrscheinlichkeit jeder Utopie anhaftete. Heute kann man sie zumindest erwägen. Ein Blitzbomber ohne jede Abwehrwaffe, bis an die Rampe mit Bomben beladen, im Nu über den Feind herfallend und nach dem tödlichen Stich sofort wieder in die Leere der Himmelslocke zurücktauchend! Es ist manches hitzige und manches bedachtsame Wort für ihn gesprochen worden.

Die Wirklichkeit folgte solchen Erwägungen nicht. Das Kampfflugzeug „keuchte“ unter der Last seiner Bomben über den Himmel. Es war zur Langsamkeit — sofern man 500 Stundenkilometer als langsam gelten läßt — verurteilt, denn fast seine volle Motorkraft wurde zum Gewichtheben, zum Schleppen angesetzt. Deshalb brauchte es seine Waffen. Sie sind seine einzige Wehr gegen den zweiten Feind, den Jäger, der es unerbittlich hetzt. Im Weltkrieg surrten die Spads, die Nieuports oder auf der anderen Seite die Fockers und die Albatross auf den dicken Bombenpott herab, Hornissen, die mit scharfem Stachel tödliche Stiche austeilten; und auch heute noch ist der Ruf „Alarm, Jäger!“ für die Besatzung des Kampfflugzeugs das Zeichen zu einem Kampf auf Leben und Tod.

Allerdings hat das Kampfflugzeug meist den Vorteil der günstigeren Schußposition. Es schießt, weil der

Jäger von hinten angreift, meist nach hinten, gewissermaßen „mit dem Wind“, während der Jäger „gegen den Fahrtwind“ feuert. Dennoch wird in solchen Augenblicken die Geistesgegenwart des Bordschützen, der seinen Vorteil der günstigeren Schußposition kaltblütig nutzen muß, immer wieder das Schicksal der Besatzung entscheiden. Die Technik kann dem Soldaten in dieser Situation wenig helfen.

Und doch läßt sie ihn nicht im Stich. Sie nimmt, da sie nun einmal die Mutter des technischen Krieges ist, ihr Teil der Lasten geduldig auf die starken Schultern und wird auch recht gut mit ihnen fertig. Sie kann dem Kampfflugzeug mehr Sicherheit geben, wenn sie es mit mehr und stärkeren Waffen und ... mit Panzerplatten spickt. Darin hat sie in den letzten Jahren nicht wenig erreicht.

Im übrigen helfen sich die Kampfflieger selbst. Sie setzen dem konzentrierten Feuer aus vielen Waffen das konzentrierte Feuer vieler Waffen entgegen. Die Kampfflugzeuge schließen sich zusammen. Sie fliegen im dichten Verbände, der angreifenden Jägern aus allen Rohren Pulver und Blei entgegenspuckt. Wer sich allerdings absprenge läßt, wer aus dem Kugelgeschatten des Geschwaders herausgedrückt wird, ist verloren. Die Jäger zerfetzen ihn im Nu wie blutdürstige Piranhas, die ihre Beute in Sekundenschnelle in Stücke reißen.

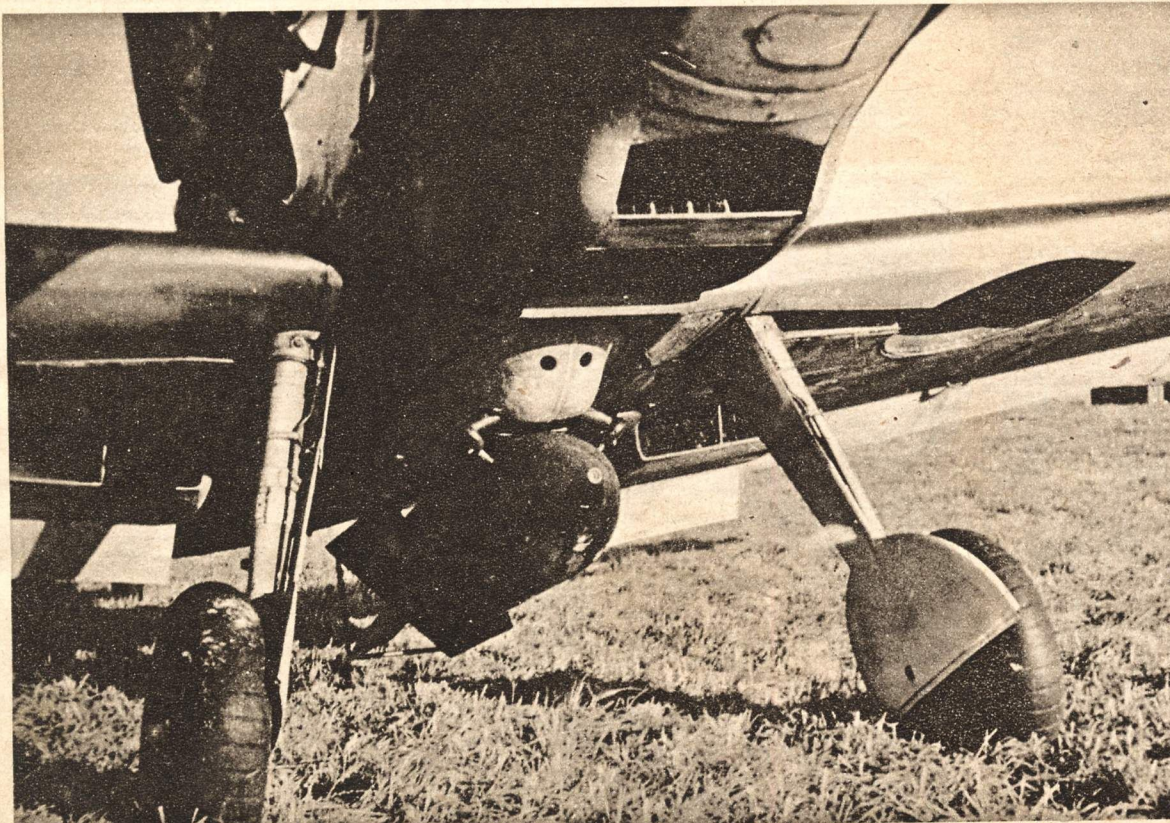
Schwere Waffen, schwere Panzer, schwere Bomben! Das Kampfflugzeug, das immer ein großes Flugzeug sein mußte — denn je höher es flog, um so unsicherer wurde das Zielen, um so mehr Bomben mußten mitgeführt werden, um durch „Streuwirkung“ das auszugleichen, was an Volltreffern fehlte —, das Kampfflugzeug mußte also die Langsamkeit in Kauf nehmen. Wenn es allerdings durch Gewichtersparnis an Geschwindigkeit gewinnen, also einen Teil seiner Bewaffnung und der Panzerung einsparen wollte, so gab es auch da einen gewissen Weg. Er wurde gleich damals beschritten, als die Abwehrbewaffnung der Kampfflugzeuge noch nicht so stark war wie heute. Fast an allen Fronten, über denen deutsche Kampfflugzeuge auftauchten, dröhnten zugleich die Motoren deutscher Jäger. Hoch über den geschlossenen Verbänden der schweren Kampfflugzeuge surrten die schnellen, feuerkräftigen Me 109 oder die Me 110 als winzige Silhouetten im Himmelsblau, bereit, sich wie die Habichte auf jedes feindliche Jagdflugzeug zu stürzen, das es wagte, sich der stählernen Wolke der Kampfverbände entgegenzustellen.

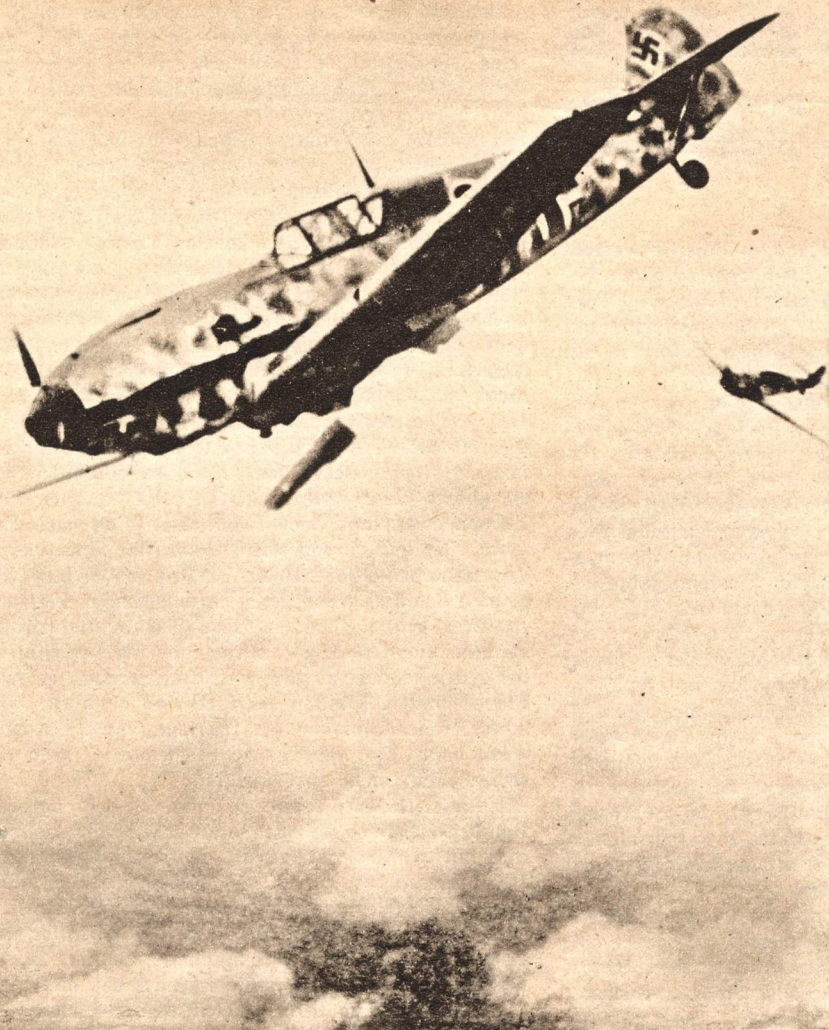
Aus den Kampfstaffeln, die bei Nacht in vernichtenden Vergeltungsflügen gegen den Feind starteten, waren „Geleitzüge“ geworden, Bomber im Schutze der Jäger, die auch am hellen Tage in die Waffenschmieden und Aufmarschzentren des Feindes hineinschlügen.

War das Kampfflugzeug nun völlig gesichert? Konnte man die Bombengeschwader nun überall hin entsenden, wo es nötig war? Tief in das feindliche Hinterland und mitten in den Feuerorkan der erbitterten Schlachten hinein, da wo die feindlichen Jäger in dichtesten Pulks über den Gräben dröhnten, um die Erdkämpfe mit stählernem Schirm zu überdecken? Oder war es möglich und vielleicht notwendig, den Bomber noch schneller, stärker, treffsicherer zu machen? Ihn unverwundbar wie eine Lanze auch in Einzelaktionen dem Gegner ins Herz zu stoßen?

Die deutschen Flugzeugbauer stehen mit beiden Füßen im Leben. Sie verfolgen den Schicksalskampf ihres Volkes mit glühender Anteilnahme bis in seine letzten Einzelheiten, sie erleben ihn mit allen Fasern, nicht als Zuschauer, sondern als Mitwirkende, von brennendem Tatendrang erfüllt, Männer der Wirklichkeit, die sofort zupacken, wo die Dämme wanken. Und klaffte hier nicht eine Lücke im ehernen Rüstungsanzug des Feindes, allerdings auch der Heimat? Konnte man

Die Bombe unter dem Jagdflugzeug. Professor Messerschmitt hatte als erster den Mut, eine schwere Bombe unter den Rumpf eines Jägers zu hängen und schuf so den ersten Jagdbomber (Jabo). Daß dies ohne wesentliche konstruktive Änderung möglich war, zeigt wieder einmal die große Reife der Messerschmitt-Konstruktionen





Ungehindert von feindlichen Jägern ist der Jagdbomber ans Ziel herangekommen. Die Bombe ist ausgeklinkt und sucht sich ihren verderbenbringenden Weg

nicht die jäh zustoßende Lanze bauen, die Lanze, die tödlich in diese Lücke hinein- fuhr? Jäger und Bomber gehören zusammen, schicksalhaft verkuppelt, Jäger und Bomber zum ... Jagdbomber verschmolzen ...! Man spart den Jäger und sichert den Bomber trotzdem. Der Gedanke regte sich zuerst da, wo das schnellste deutsche Jagdflugzeug dieses Krieges gewachsen war, bei Professor Messerschmitt und seinem Mitarbeiterkreis. Aber er war lachhaft, kühn bis zum Unsinn. Wo sollten die Bombenlasten bleiben?

Bombenlasten? Die Bombenvisiere waren inzwischen soweit verbessert worden, daß die schweren Brocken aus vier-, fünf- oder sechstausend Meter Höhe treffsicher auf die Ziele losheulten. Die Stukas hatten gezeigt, daß ihnen ein einziger dieser schweren Brocken genügte, um dick in Beton gepanzerte Bunker zu zersprengen, daß sie auch bei kleinsten Punktzielen haargenau ins Schwarze trafen. Mußten also dem Motor des Kampfflugzeuges die ungeheuren Gewichte vieler Bomben angehängt werden oder genügte es vielleicht, mit einer einzigen Bombe loszubrausen? Die Lanze, das war die Vision! Wenn man nun dem Jäger einfach ... Aber das war ja Torheit! Unsinn, daran auch nur zu denken.

Und doch zeigten die Rechnungen — in jedem Flugzeugwerk wird ständig an irgend- einem geplanten, vorhandenen, kommenden Muster gerechnet —, daß ein gutes, nach zeitlichen Gesichtspunkten durchdachtes und geformtes Kampfflugzeug keines- wegs viel langsamer zu sein braucht als das Jagdflugzeug.

So wurde die Kühnheit gewagt. Prof. Messerschmitt und seine Mitarbeiter brachten in logischer Konsequenz, vom Gedanken zur Tat übergehend, den Mut auf, einfach eine Bombe an das Jagdflugzeug Me 109 zu hängen. Und es war, gleich zu Anfang schon, wahrlich kein kleines Ei, das nun da unten hing und der Dinge harrte, die da kommen sollten.

Sie kamen! Der Tommy erlebte es. Das Kampfflugzeug, das so schnell war wie der Jäger — war da. Es war der gleiche Jäger, der wenige Jahre zuvor der ganzen Welt bewiesen hatte, daß der Jäger immer schneller sein würde als der Bomber. Dieses neue Kampfflugzeug, dieser „Jagdbomber“, braucht dem Kampfe mit feindlichen Jagdstaffeln nicht mehr auszuweichen. Er hat die gleichen Waffen, er ist ebenso wendig, nicht größer und ebenso schnell wie jedes andere Jagdflugzeug auch. Die deutsche Flugtechnik hat mit ihm eine neue Flugzeuggattung geschaffen, die an vielen Punkten bereits entscheidend zuschlug. Trotzdem kann und soll der Jagd- bomber das übliche Kampfflugzeug nicht verdrängen. Es wird da, wo die Wirkung der Breite und Masse verlangt wird, immer unentbehrlich bleiben.

Die Entwicklung steht niemals still. Das einzig Beständige in der Welt ist das Ver- änderliche ... Aus dem Jäger ist im Dröhnen der Motoren, im Rattern der Kanonen der Zerstörer geworden. Auch alle anderen Flugzeuge gewinnen noch immer an Gewicht, an Leistungsfähigkeit, an Feuerkraft. Das ist der natürliche Zug der Zeit, die Frucht jenes alles umfassenden Wettstreits von Angriff und Abwehr. Es ist daher mehr als wahrscheinlich, daß auch der Jagdbomber, der aus Jäger und Bomber „erschmolzen“ wurde, über kurz oder lang in irgendeiner Form, vielleicht im „Zerstörerbomber“, einer Kopplung des Zerstörers mit dem Kampfflugzeug, seine Steigerung finden und damit die Einsicht und den Mut der Messerschmitt- Ingenieure von neuem bestätigen wird.

Denn wenn eine Idee nicht nur aufgegriffen, sondern weiter verfolgt und schließlich auch vom Feinde übernommen wird, dann ist damit wohl am besten bewiesen, daß sie gesunde Grundlagen hat.



Major REINKE



Major KLUEMPER



Hauptmann BERRES



Hauptmann GALLAND †



Hptm. JUNGKLAUS †



Hauptmann MICHAEL



Oberleutnant BITSCH



Oberleutnant LINKE †



Oberleutnant LUTSCH



Leutnant KORTS

Nur der verdient sich Freiheit und das Leben, der täglich sie erwerben muß
Goethe

Major Reinke, Abteilungskommandeur in einem Flakregiment, schlug an der Spitze seiner Truppe Angriff auf Angriff der Sowjets ab und vereitelte zahlreiche feindliche Durchbrüche. — Major Kluemper ist der Kommandore des Torpedofliegergeschwaders, das im kühnen Angriff auf den feindlichen Großgeleitzug, den die Sondermeldung des OKW am 15. August bekanntgab, 32 Einheiten mit mindestens 170 000 BRT versenkte oder vernichtend traf. — Hauptmann Berres, Staffelpkapitän in einem Jagdgeschwader, schloß im Mittelmeerraum 44 feindliche Flugzeuge ab. — Hauptmann Galland, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, brachte im Kampf gegen England 41 feindliche Flugzeuge zum Absturz. Der tapere Offizier, ein Bruder des Generalmajors Galland, blieb vor dem Feind. — Hauptmann Jungklaus, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, zeichnete sich vor allem bei Orel, Rschew, Isjum, Char- kow und Bjelgorod durch ruhmvolle Wafen- taten aus. Er fiel bei einem Angriff auf den Kriegshafen Poti. — Hauptmann Kennel, Staffelpkapitän in einem Schlachtgeschwader, vollbrachte im Süden der Ostfront in den Winterabwehrkämpfen 1942-43 Leistungen, die den Verlauf der Kämpfe auf der Erde nachdrücklich beeinflussen. Im Luftkampf schoß er 28 feindliche Flugzeuge ab. — Hauptmann Michael, Staffelpkapitän in einem Kampfgeschwader, erzielte Erfolge, die dem Gegner große Verluste an Menschen und Material zufügten und sich oft kampentscheidend auswirkten. Von seinem 282. Feindflug kehrte dieser kühne Offizier nicht zurück. — Hauptmann Petzold, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, führte seine Gruppe in den schweren Wintermonaten 1942-43 von Erfolg zu Erfolg. — Oberleutnant Bitsch, Staffelpkapitän in einem Jagdgeschwader, errang als zäher Jagdflieger in harten Luftkämpfen 88 Luftsiege. — Oberleutnant Duenser, Batteriechef in einem Flakregiment, wehrte an der Ostfront zahl- reiche mit großer Überlegenheit geführte feindliche Infanterie- und Panzerangriffe ab und verhinderte dadurch den vom Gegner erstrebten Durchbruch. — Oberleutnant Linke, Staffelführer in einem Nachtjagdgeschwader, errang in kühnen Nachtjagd- einätzen 23 Luftsiege. Der tapere, durch Kühnheit und Umsicht erprobte Offizier starb den Fliegertod. Oberleutnant Löffelbein, Staffelpkapitän in einem Kampfgeschwader, zerstörte im Kampf gegen die Sowjetunion u. a. mehrere Brücken, Bahnhöfe und Gleisanlagen. — Oberleutnant Lutsch, Flugzeugführer in einer Fernaufklärer- stoffel, zeichnete sich im Einsatz gegen England und im Mittelmeerraum wie im Kampf gegen die Sowjetunion hervorragend aus. Die von ihm erfliegenen Aufklärungsergeb- nisse hatten vielfach kampentscheidende Be- deutung. — Oberleutnant Franz Schmidt, Staffelpkapitän in einem Kampfgeschwader, vernichtete oder beschädigte mit seiner Staffel an der Ostfront 97 Eisenbahnzüge und zerstörte 93 Lokomotiven. — Leutnant Korts, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, errang insgesamt 112 Luftsiege. Er kehrte von einem Feindflug nicht zurück. — Oberfeldwebel Gapp, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, hat entscheidenden Anteil an dem Gelingen zahlreicher Angriffe im Kampf gegen die Sowjetunion. — Oberfeld- webel Glunz, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, errang als zäher und bewährter Jagdflieger im Einsatz gegen Eng- land in harten Luftkämpfen 38 Luftsiege. — Feldwebel Vinke, Flugzeugführer in einem Nachtgeschwader, errang bei oft schwierig- ster Wetterlage in harten Luftkämpfen 27 Nachtjagdsiege

PK-Aufn. Kriegsberichter Bankhardt, Hagen (Sch 2) Weltbild (12), Clauss, Kunitzky (Wb 2), Scherl (1). Aufn. Caba (1)



Hauptmann KENNEL



Hauptmann PETZOLD



Oberleutnant DUENSER



Oberltn. LÖFFELBEIN



Oberleutnant SCHMIDT



Oberfeldwebel GAPP



Oberfeldwebel GLUNZ



Feldwebel VINKE

Sie fliegen für Dollars

Das „bombensichere“ amerikanische Geschäft — Die Zukunftspläne des Funkers George S. — Eine Rechnung, die nicht aufgeht

Von Kriegsbericht Hans Theodor Wagner

PK Als die Vereinigten Staaten vor zwei Jahren offiziell in den Krieg eintraten, erschien es nicht mehr als recht und billig und vor allem als das einfachste, die „Freiwilligkeit“ des Eintritts in die USA-Luftwaffe mit festen Versprechungen, d. h. mit klingendem Lohn, wirksam zu unterstützen. Die Engländer hatten bereits für die fliegenden Besatzungen ihrer Luftmacht ein System der „Prämien“ eingeführt, das nun allerdings von den USA gewaltig übertroffen wurde. Zu der Lockung des Goldes kam die kindliche Freude jedes Amerikaners am Technischen.

Die Reaktion des jungen Amerikaners kam wie erwartet. Er glaubt, mit der kühlen Überlegung seines Amerikanertums den Krieg in Ostasien und den Krieg im ebenso fernen Europa so zu sehen: Er wird einen neuen, wunderbaren Beruf haben, er wird nämlich fliegen in einem von phantastischen „big ships“, von denen alle amerikanischen Zeitungen so Wunderbares schreiben, er wird dabei glänzend verdienen und keine Sorgen haben, er wird dann nicht zur Landarmee eingezogen werden und auch nicht zur Marine und also auch nicht von einem U-Boot torpediert werden können, was sehr leicht möglich und unangenehm sein soll, er wird eine besonders schicke Uniform tragen und in absehbarer Zeit mit Hilfe seiner fliegerischen Erfahrung und seines inzwischen verdienten Geldes einen besonders guten „job“ in einer der großen Luftfahrtgesellschaften bekommen. Viele aber wollen weiter nichts als Geld verdienen, ein wenig herum-abenteuernd, sich das gute alte Europa mal ansehen — daß sie vielleicht nie wieder zurückkehren könnten, daran denkt ernstlich keiner, das kann und muß man allenfalls als „Risiko“ mit einrechnen. Denn das Bombenfliegen im Krieg ist nun mal ein Geschäft, und jedes Geschäft, auch wenn es „bombensicher“ erscheint, kann auch mal daneben gehen ...

Amerikanische und englische Flieger in deutscher Gefangenschaft zu beobachten, ist ein Erlebnis für sich. Es ist nicht schwer, eine Erklärung für die verachtungsvolle Haltung des englischen Fliegers gegenüber seinem nordamerikanischen Kameraden zu finden. Der Engländer schweigt gewöhnlich auf die Frage nach dem Zusammenleben mit den gefangenen USA-Piloten. Um so erschütternder wirkte jener plötzliche Ausspruch eines englischen Fliegeroffiziers, der wohl den Kern der Sache traf: „Sie als Deutscher fliegen für Ihr Land, ich fliege für mein Land. Die Amerikaner fliegen für Geld.“

Es ist den USA-Piloten immer wieder eingetrichtert worden, im Falle der Gefangenschaft zu schweigen und auf nichts zu antworten. Das ist ein selbstverständliches militärisches Gebot. Aber hin und wieder

kommt es doch zu einem Gespräch, und die Antworten, die Berichte dieser jungen USA-Flieger sind ein Beweis für die tatsächliche Auffassung und Meinung dieser jungen Leute über ihren Einsatz als Bombenflieger und über den Krieg, aus dessen furchtbarer Gefahr sie ein gütiges Geschick gerade noch gerettet hat.

Da ist der zweiundzwanzigjährige John M. aus dem Staate Alabama. Der Vater war Pächter einer kleinen Farm gewesen. Wie Hunderttausende anderer Familien scheiterte die Familie trotz härtester, angestrengtester Arbeit an dem amerikanischen Wirtschaftssystem. 1935 packten sie ihre wenigen Habseligkeiten auf ihren Ford und führten von da ab ein Zigeunerleben. John M. war damals knapp vierzehn Jahre alt. Er wurde Gelegenheitsarbeiter, hatte als Siebzehnjähriger Glück, kam bei einem Ford-Werk unter, wurde später wieder entlassen, tauchte wieder im Strom des amerikanischen Landstraßenvolkes unter. Dann kam der Krieg und mit ihm die große Chance: John M. wurde Bombenschütze in einem Europa-Geschwader. Zum erstenmal in seinem Leben verdiente er glänzend und führte ein Leben ohne Sorgen. Er machte einen frischen, aufgeschlossenen Eindruck, die Schrecken des Absturzes, des Absprungs hatte er vergessen, der Krieg und damit ein weiterer abenteuerlicher Abschnitt seines Lebens war für ihn vorbei.

Noch einen Farmersohn lohnt es sich vorzuführen: Edward G. aus Memphis, Tennessee, 23 Jahre alt, Sohn eines wohlhabenden Farmers aus dem Mississippigebiet des Südens, Flugzeugführer, verheiratet seit zwei Jahren. „Als ich mich zur USA-Luftwaffe meldete und nach Europa wollte, sagte Daddy zu mir: ‚Du hast recht — wir müssen diesen Krieg schnell gewinnen, nur dann wird es wieder eine ‚prosperity‘ geben und die Farm viel Geld abwerfen!‘“ Der kluge Farmersohn vom Mississippi träumte davon, daß nach diesem Kriege ähnlich wie zu der sagenhaft guten Zeit nach 1918 die amerikanische Landwirtschaft mit ihrer in aller Welt, vor allem in einem verwüsteten Europa begehrten Produktion scheinweise Geld verdienen wird. Auf die Frage, was er bisher an „Prämien“ verdient habe, lachte er und meinte: „Geschäftsgeheimnis!“

Ein weiteres Beispiel: George S., 26 Jahre alt, Funker, New York. Mit zwanzig Jahren begann er an der Börse zu handeln. Er verdiente gut, war sogar 1939 einmal in Europa. Frank und frei erzählt er: „Das große Geschäft nach dem Krieg wird die Fliegerei. Die amerikanischen Luftverkehrslinien werden die ganze Welt umfassen. Wir sind jetzt in ein neues, ein ‚ikarisches Zeitalter‘ eingetreten. Man muß diese Chance wahrnehmen. Dazu gehört aber fliegerische Erfahrung, man

muß mit dem Objekt vertraut sein. Wenn dieser Krieg vorbei ist, werde ich mich leicht in dieses große Geschäft einschalten können; außerdem hat man ja dann seine Verdienste als Bombenflieger ...“ George S. lachte dabei schallend und kam sich mit seiner Weisheit besonders großartig vor.

Ein anderer war ausgesprochen wütend, daß er abgeschossen wurde, er tat erst einen klassischen Ausspruch und erzählte dann, daß er nur noch einen einzigen Bombenflug gebrauchte, um sich eine bestimmte kleine Gastwirtschaft am oberen Hudson kaufen zu können. Dieser Mann, 23 Jahre alt, Richard B., ebenfalls aus New York, einst Geschirrabwäscher, dann Eisverkäufer und schließlich Arbeiter in einem Dock, benahm sich den englischen Fliegerkameraden gegenüber derart fleghaft, daß er bisher nur aus purem Zufall noch nicht von den Engländern verprügelt wurde.

Der Weg dieser jungen USA-Flieger vom Eintritt in die Luftwaffe bis zum Abschluß über Deutschland ist fast stets der gleiche: Nach ihrer Ausbildung werden sie einem Geschwader zugeteilt und beginnen ihren Europaeinsatz mit dem Transatlantikflug nach England. Der gut durchgeführte Flug, die Bewunderung der englischen Öffentlichkeit für ihre großartigen „fliegenden Schiffe“ geben ihnen ein ungeheures Vertrauen zu ihrer Waffe. Die englische Nachrichtenagitation zaubert ihnen zunächst ein reichlich falsches Bild von der deutschen Luftabwehr vor. Erst auf den englischen Fliegerhorsten erhalten sie nach und nach ein wahrheitsgetreues Bild von der Luftlage, vor allem dann, wenn dann und wann ganze Staffeln von ihren Einsätzen nicht mehr zurückkehren.

Nachtangriffe werden nach wie vor von den englischen Bomberverbänden geflogen, sie werden immer schärfer auf Grund der steigenden deutschen Abwehrkraft. Der Tageseinsatz bleibt den USA-Verbänden reserviert. Wir wollen noch einmal einen USA-Piloten selbst berichten lassen über seinen letzten Bombenflug nach Deutschland. Der Flugzeugführer Lorenz D. aus Chicago, 27 Jahre alt und Sergeant, hat das Wort: „Wir kamen aus dem Bereich der deutschen Luftabwehr nicht mehr heraus — immer neue Staffeln von Jägern und Zerstörern jagten heran. Die Zusammenarbeit zwischen der deutschen Flak und den Jägern war sehr gut, wir hatten die Hölle von unten und die Hölle von oben. Wir verloren eine Maschine nach der andern. Das Ende für uns kam schnell: Der größte Teil meiner Besatzung war tödlich getroffen, als unser Schiff plötzlich absackte. Wie ich aus der Maschine gekommen bin, weiß ich nicht mehr, instinktiv habe ich den Fallschirmgriff betätigt, ich hatte großes Glück — ich bin wohl der einzige Überlebende meiner Staffel, denn ich habe keinen Kameraden hier in dem deutschen Gefangenenlager angetroffen ...“

Diese Aussprüche gefangener USA-Piloten mögen genügen. Wir wissen unsere Gegner einigermaßen zu beurteilen. Daß unsere Abwehrkraft weiterhin wächst und den angloamerikanischen Terrorflieger immer härter anpackt, ist eine Tatsache, der sich auch die amerikanische Öffentlichkeit nicht verschließen kann. Das „Geschäft“ des Terrorfliegers wird ihnen zu teuer werden, den großen Geschäftemachern genau so wie den kleinen, die sich den fliegenden Schiffen, sprich: fliegenden Särgen, anvertrauen.

Unruhige Nacht

Von Günther O. Lorenz

In Korijärvi geschah es. Der Gefreite H., den ich während der Fahrt bislang als einen ruhigen, disziplinierten Menschen kennengelernt hatte, sprang plötzlich aus unserm Waggon, lief, mit schnellen Sätzen über die Gleise springend, dem Bahnhof zu, an dessen Ausgang uns eine deutsche Krankenschwester zwinkte. Er steckte ihr etwas Weißes zu. Es wird wohl ein Brief gewesen sein. Sie nickte, das konnten wir sehen, und er machte sogleich wieder kehrt ... Er vergaß, daß es verboten war, hier, wo der Zug nur zwei Minuten hielt, einfach herauszuspringen. So lief er denn auch der Zugwache, einem älteren Unteroffizier, in die Arme, der ihn laut verwies, indessen wir andern alle zugleich den Kopf aus dem Wagen steckten. Wir hörten H. mehrmals laut „Jawohl!“ antworten. Als wir ihm dann wieder in den Wagen hineinhalften, fiel es auf, daß er nichts weiter von der Sache sagte, sondern nur lächelte ...

Im Güterwagen des Urlauberzugs standen vier Holzpritschen, für die lange Bahnfahrt ganz praktisch. Die, die oben lagen, konnten durch ein kleines Loch nach



Sie hatten sich den „Raid“ nach Deutschland anders vorgestellt. Mit überheblicher Lässigkeit — echt amerikanisch — treten abgeschossene USA-Flieger den Weg in die Gefangenschaft an. Sie hatten ihr Dollargeschäft ohne die Rechnung der deutschen Luftabwehr gemacht. Die rechten Bilder zeigen zwei bei dem Luftangriff auf Schweinfurt im Oktober 1943 abgeschossene amerikanische Terrorflieger, die durch Fallschirmabsprung ihr Leben retten konnten

PK-Aufnahmen: Kriegsberichtler Faupel (Atl. 1, Sch. 1, PZ 1)



Zeichnung
Bernd Markowsky

außen sehen, wir unteren waren darauf angewiesen zu schlafen, was auch, da der Urlaub vorbei war, unserer Stimmung entsprach. Außerdem ging es dem Abend zu. Ich kniete vor dem Ofen und riß Birkenrinde ab. Der Teufel würde bald glühen!

Auf einmal steht der Gefreite H. vor mir. „Muß 'ne Zigarette rauchen“, meint er. Ich nickte. Als das Schloßholz aufflammt, sehe ich, wie H. mich so seltsam ansieht, als wollte er mich prüfen. Vielleicht macht aber das nur die Brille, die er trug. Eine einfache, stahlumrandete Soldatenbrille. Ich glaube, er konnte mich gut leiden, obwohl ich kein Studierter bin wie er. Ich wäre doch älter, meint er, und hätte schon was gesehen? Ich sah ihn an. Was sollte ich ihm auch antworten! Ob er nicht recht hätte mit der Behauptung, daß die Frauen doch ein wenig dumm sind? Dabei lachte H. plötzlich auf.

Möglich. Wieso er darauf käme? Dann fing er an zu erzählen. Leise. Die andern, wenn sie auch alle schliefen, brauchten es nicht zu hören, und das Ram-

... (am Ende der Zeilen) ... der ihmischen Eisenbahn begleitet seine Erzählung.
Da wäre ein Mädchen bei ihm zu Hause. Eigentlich kenne er es schon lange, schon aus der Zeit, wo sie noch zur Schule gingen. Dann wären sie auseinandergekommen, wie das so geht. Zu Weihnachten vor einem Jahr hätte er jedoch plötzlich ein kleines Päckchen von dem Mädchen bekommen. Umschläge, Sicherheitsnadeln und zehn Zigaretten waren drin. Dann hätten sie sich geschrieben, nicht zu oft, aber doch genug, daß er sich vorgenommen hatte, sie jetzt im Urlaub zu besuchen. H. schwieg eine Weile. Die Zigarette glühte auf, und ich hielt meine Füße gegen den Ofen.

Ja, sie waren auch ausgegangen, aber die Cafés waren zumeist überfüllt. Eigentlich war er enttäuscht, trotzdem sie nett war. Beim Gehen hatte sie ihm nicht einmal ihren Arm geben wollen. Als er einmal gesagt hatte, er wäre nachtblind, sie müsse ihn führen, hätte sie ihn ausgelacht. Dann hätte er so getan, als ob er stolpere, etwas gehinkt, da hätte sie wieder gelacht, war aber doch Arm in Arm mit ihm gegangen.

Am selben Abend wäre dann eine Verstimmung zwischen ihnen aufgekommen. Nämlich, er könne jetzt ruhig ehrlich sein, als sie ihm sagte, sie schriebe noch mehreren Soldaten und es mache ihr große Freude, ihnen allen damit Spaß zu machen. Das hätte ihn geärgert, vielleicht noch etwas anderes, aber das gehöre jetzt nicht hierher — hm, so hätte er einige bissige Bemerkungen gemacht, und als er sie nach Hause gebracht hatte, hätte er sich sehr lustig von ihr verabschiedet, gesehen hätten sie sich dann weiter nicht mehr ...

Ich machte die Ofenklappe unten zu. Es wurde langsam doch warm. Von draußen schlug der Rauch der Lokomotive vorbei. Die kleine Lokomotive, über die wir lachten, die uns aber doch imponierte.

Er hätte Abschiedszenen überhaupt nicht gern, fuhr H. fort. Seine Eltern wären deshalb nie am Bahnhof. Er beugte sich, als wolle er seine Zigarette näher betrachten, etwas nach vorn.

Dann wäre eben das Tollste passiert. Sie — Gina, so hieß sie übrigens — hätte auf dem Bahnhof gestanden, ihn begrüßt und gesagt, sie hätte auf ihn gewartet. Eigentlich, so müsse er gestehen, hätte er vorgehabt, ihr zu antworten, das wäre nicht nötig, wenn auch

seiner nett, aber sie könne schließlich nicht wegen ihres Soldaten, dem sie schreibe, am Bahnhof erscheinen. Aber in Wirklichkeit hätte er gar nicht gewußt, was er antworten sollte, und so hätte er dann auch — klugerweise — geschwiegen. Es waren auch so entsetzlich viele Menschen auf dem Bahnsteig, man wußte gar nicht, wohin. Gina hätte mit beiden Händen ihr weißes Handschuhpaar gehalten und daran gezogen, als sie zu ihm auf sah und sagte, damals an dem Abend hätte sie ihm gern noch zum Abschied etwas gegeben ... In diesem Augenblick drängte sich ein Gebirgsjäger vorbei, wobei er durch den vollgepackten Rucksack einen Stoß erhalten habe, daß er fast auf Gina fiel, und da wäre dann eigentlich alles von allein gekommen ... und die andern Menschen wären ihm verdammt gleichgültig gewesen. Der Kuß, das wäre so anders als alles zuvor gewesen ... vielleicht, weil — aber da schwieg H. wieder, um dann doch leise, als spräche er nur noch für sich, fortzufahren:

Ihr Haar ... das Gesicht war so heiß. Sie weinte ja immer ... so hätten sie sich geküßt, eine Ewigkeit, und doch nur wenige Minuten, denn der Zug fuhr ja gleich ab. Gina, hätte er immer gesagt, Gina, du bist ja so dumm, und sie hätte trotz der Tränen gelächelt und genickt ...

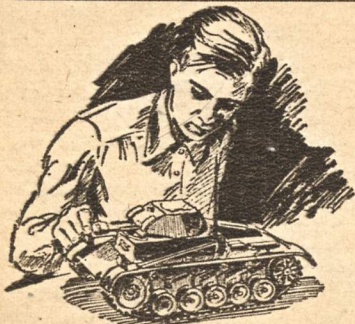
Als der Zug losfuhr, hätte er sie nicht mehr sehen können. Im Fenster lagen die andern übereinander, reichten ihre Hände zum Abschied hinaus. Es war so irrsinnig alles!

H. stand auf, steckte beide Hände in die Taschen. Warf mit dem Fuß einen Holzsplit aus dem Türspalt hinaus.

Jetzt hätte er ihr schon auf der Reise ein paar Briefe geschrieben. So auch in Korijärvi. Wenn doch die Frauen bloß nicht so dumm wären, alles hätte doch anders sein können, aber nun sei ja alles gut. Gut — wiederholte er noch einmal. Und dann wieder zu mir: Komische Sache, nicht?

Ich wollte ihm antworten, aber da rief der Feldwebel, unser Wagenältester, laut: „Hoffentlich habt ihr euch bald ausgequatscht!“ Und ein anderer, auch gerade aufgewacht, brummte böse: „Die reinste Sauna ist ja das wieder.“

Wir schwiegen beide, bis H. „Idioten!“ flüsterte und sich im Dunkel zwischen zwei Bausoldaten Platz zu machen versuchte.

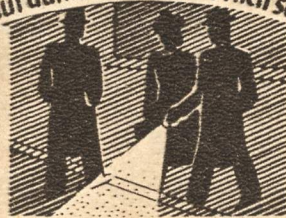


Ihn interessieren
PANZERWAGEN
An den Modellierbogen lernt er schon heute die einzelnen Heerestypen kennen. Zum Bau seiner Modelle verwendet er den wasserfesten, farblosen Alleskleber, auf den er heute ein besonderes Anrecht hat.
UHU
Der Alleskleber

Belichte den
ADOX-Film
richtig!

Jr. Schleissner
ADOX
FOTO

Auf dunkler Strasse höflich sein



heißt andern nicht ins Auge leuchten. Der Rücklichtsvolle läßt das blau gedämpfte OSRAM-Licht der Taschenlampe senkrecht nach unten fallen — immer nur zwei Schritt voraus, nicht weiter.

OSRAM
viel Licht für wenig Strom!

Wer heute im Besitz von



ist, wird sie sich für den Schutz des Gesichts und der Hände gegen Kälte, Schnee, Regen und Wind aufsparen und die übrige Körperhaut nur dann damit pflegen, wenn dies zu deren Gesunderhaltung unbedingt notwendig ist.



Das Wahrzeichen
motorischer
Höchstleistungen
in Krieg und Frieden
**MERCEDES
BENZ**



Frau Hanna denkt an Dich, wenn ... sie jede gesparte Kohle als einen Sieg über den gefährlichen Gauner Kohlenklau betrachtet. Die Heimat hat Kohlenklau Urfehde angesagt. Alles, was sie durch manchen Verzicht an Kohle, Gas und Strom einspart, ergänzt die Vorräte der Rüstungsindustrie und vergrößert die Produktion an Waffen und Gerät für Dich und Deine Kameraden. Sorg Du dafür, daß Kohlenklau an der Front nicht das in seine Klauen bekommt, was die Heimat ihm abgejagt hat.

Kampf dem Kohlenklau!
Das laß auch Deine Devise sein — wo immer es möglich ist. Wenn Front und Heimat sich im Kampf gegen Kohlenklau ergänzen, dann ist der Bursche in seinem verbrecherischen Treiben matt gesetzt.

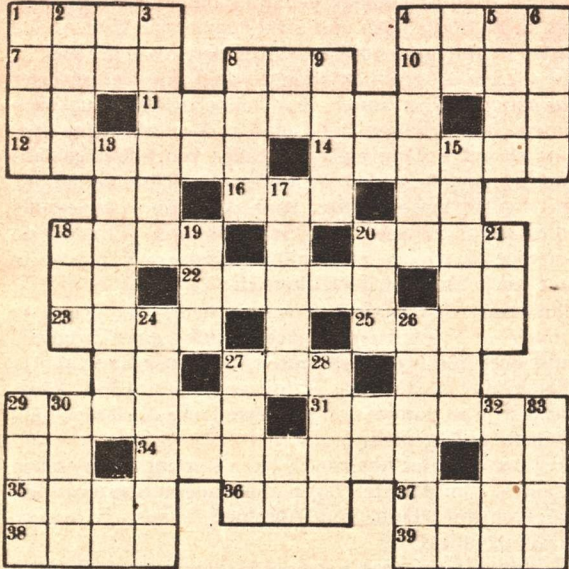
Die Heimat hat ihn längst durchschaut. Paß auf, daß er bei Dir nichts klagt!

Auch bei sparsamer Anwendung mit
Pigmentan
zur lichtbiologischen Hautpflege
wenn rechtzeitig aufgetragen und gut einmassiert



Die Kehrseite

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 germanischer Gott, 4 Kleine Sundainsel, 7 Epoche, 8 Sportgerät, 10 Papiermaß, 11 Geschloß, 12 Johannsbrot, 14 Jahreszeit, 16 Titel, 18 Voranschlag, 20 Gewürz, 22 mundartlicher Ausdruck für eine Süßigkeit, 23 Metall, 25 Schneid, 27 Spaß, 29 männlicher Vorname, 31 Stadt am Bodensee, 34 europäischer Staat, 35 Stadt in der Schweiz, 36 Papstname, 37 paradiesischer Garten, 38 Sagensammlung, 39 Blume; b) von oben nach unten: 1 Flüssigkeitsbehälter, 2 europäische Halbinsel, 3 Stadt an der Adria, 4 norddeutsche Stadt, 5 Weinernte, 5 Fluß zur Donau, 8 Pelztier, 9 Bindemittel, 13 Destillationsgefäß, 15 Stadt in Italien, 17 Bodenfläche, 18 Straußenart, 19 Laut, 20 germanische Gottheit, 21 Nebenfluß der Weichsel, 24 Halskrankheit, 26 Walzerkomponist, 27 europäisches Gebirge, 28 Muse, 29 Spende, 30 Schilfrohr, 32 Kriegsgott, 33 Gefäß.

5439

Silbenrätsel für den „Fachmann“

be — ber — ber — bom — bruchs — bung — ein — eu — flug — fremd — front — gas — ge — hen — ka — le — ler — lung — miss — mo — nacht — ne — or — pei — pla — rei — schlecht — stu — sung — ten — ter — tor — trei — trie — tung — ü — wei — wet — zel

Aus vorstehenden 39 Silben sind 12 Wörter zu bilden, deren erste Buchstaben von oben nach unten und deren fünfte Buchstaben von unten nach oben gelesen, einen Ausspruch von Otto Lilienthal ergeben (ch und ü je ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Luftnavigation, 2 Übersetzungswerk von Sternmotoren, 3 Verfahren zur Flugwegbestimmung, 4 Grenzlinie zwischen warmer und kalter Luft, 5 Triebwerkart, 6 Abweichung der Magnetonadel, 7 von Fliegerbabys häufig gemachter Fehler, 8 Fliegen bei wenig Bodensicht, 9 Kurzwort für bewährten Bombertyp, 10 deutscher Luftfahrtpionier, 11 Spezialflugzeug ausländischer Luftwaffen, 12 Raum in Luftschiffen.

56846

Kopfwechsellrätsel

Senat — Zufall — Becher — Tiger — Ahnung — Kerbe — Banner — Unrecht — Lasso — Ende — Hagel — Buche — Retter — Schwalbe

Die ersten Silben der vorstehenden Wörter sind zu streichen und durch nachstehende Silben so zu ersetzen, daß man Wörter anderer Bedeutung erhält.

don — el — erb — flie — fut — her — i — in — ler — mo — nar — tau — tor — un

Bei richtiger Lösung nennen die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter, von links nach rechts gelesen, eine alte deutsche Spruchweisheit. 56858

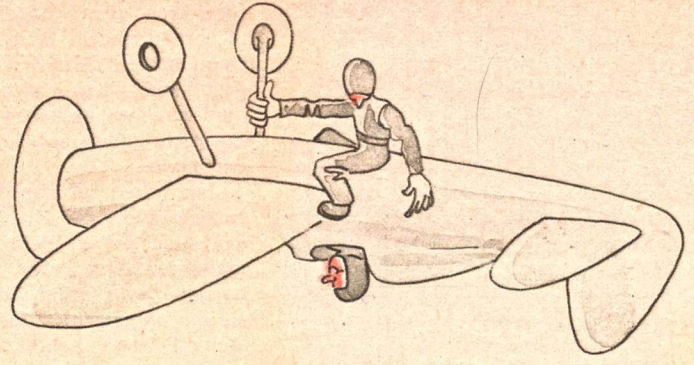
Auflösungen

Kreuzworträtsel: a) 1 Thor, 4 Balltorso, 8 Bob, 10 Ries, 11 Granate, 12 Kar, 14 Sommer, 16 Kal, 18 Blat, 20 Aus, 22 Obers, 23 Uran, 25 Eilan, 27 Ull, 29 Grog, 31 Ländau, 34 Italien, 35 Bern, 36 Leo, 37 Hela, 38 Edda, 39 Rose; b) 1 Tank, 2 Hela, 3 Ragusa, 4 Bremen, 5 Lose, 6 Isar, 7 Hela, 8 Ragusa, 9 Edda, 10 Edda, 11 Tank, 12 Obers, 13 Keforte, 15 Mailand, 16 Bern, 17 Areal, 18 Eilan, 19 Ton, 20 Ase, 21 San, 22 Obers, 23 Uran, 24 Eilan, 25 Eilan, 26 Ländau, 27 Ull, 28 Kilo, 29 Gabe, 30 Hied, 31 Ares, 32 Urne, 33 Urne.

Silbenrätsel für den „Fachmann“: 1 Ortung, 2 Planengetriebe, 3 Fremdbetriebung, 4 Einrichtfront, 5 Keilmotor, 6 Mißweisung, 7 Urderrichtung, 8 Schichtwetterflug, 9 Stuka, 10 Bulet, 11 Nachtbomber, 12 Gaszelle, 13 Oper, 14 Oper gebracht werden.

Kopfwechsellrätsel: Mut findet Hilfe, 1. Ortung, 2. Planengetriebe, 3. Fremdbetriebung, 4. Einrichtfront, 5. Keilmotor, 6. Mißweisung, 7. Urderrichtung, 8. Schichtwetterflug, 9. Stuka, 10. Bulet, 11. Nachtbomber, 12. Gaszelle, 13. Oper, 14. Oper gebracht werden.

Kopfwechsellrätsel: Mut findet Hilfe, 1. Ortung, 2. Planengetriebe, 3. Fremdbetriebung, 4. Einrichtfront, 5. Keilmotor, 6. Mißweisung, 7. Urderrichtung, 8. Schichtwetterflug, 9. Stuka, 10. Bulet, 11. Nachtbomber, 12. Gaszelle, 13. Oper, 14. Oper gebracht werden.

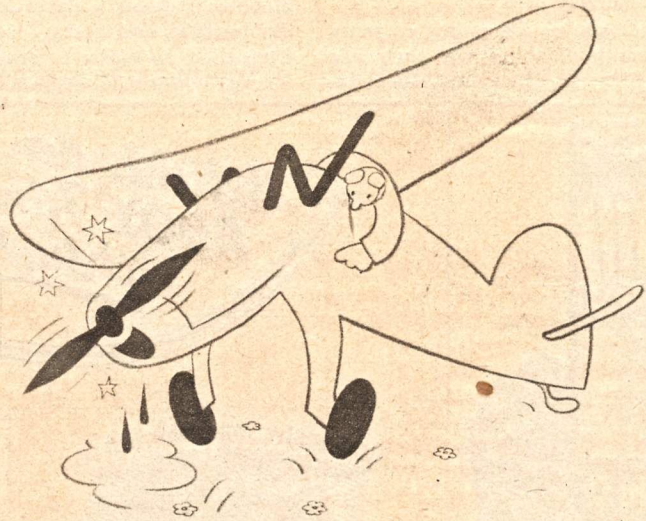


BRÄHNE

„Wenn du nicht sofort wieder normal fliegst, montiere ich die Räder ab!“

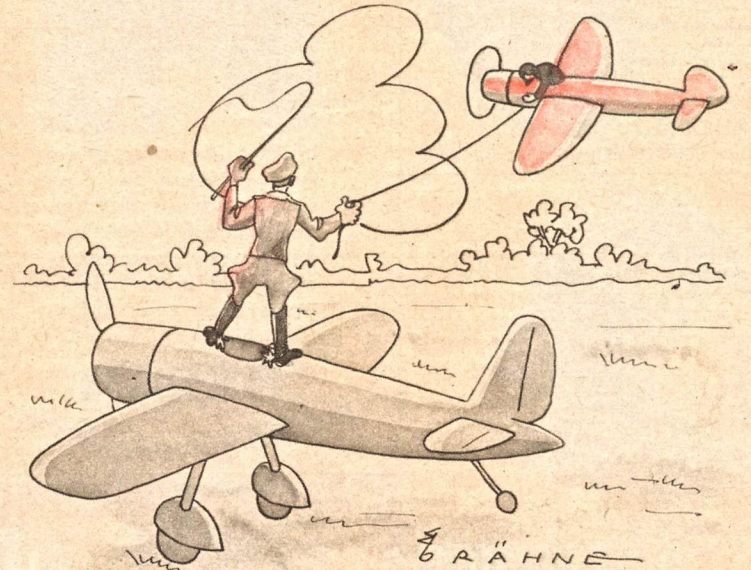


Heimkehr vom Tiefflug



Zeichnungen Brähne (2), Heß, Reichert

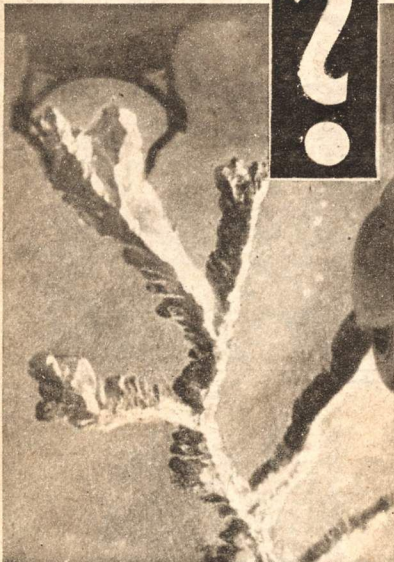
Der Motor kotzt



BRÄHNE

Die Kavallerie lernt fliegen: „Meier, wollen Sie vielleicht etwas mehr Haltung einnehmen!“

Was ist das



Wie eine Eisblume am Fenster streckt dieses merkwürdige Gebilde seine Verästelungen aus. Ein Kriegsbericht hat bei einem Stukaangriff auf sowjetische Berichtstellungen dieses Bild aufgenom-men, das eine für die seltene Ober-flächengestaltung dieses Landes typische Regenschicht am Dniepr darstellt. Oben im Bild sieht man als Schattentri- die Bombengabel, von der die tödliche Last bereits gelöst ist.

PK-Aufnahme Kriegsbericht Grosse