

HEFT 5 / BERLIN, 2. MÄRZ 1943

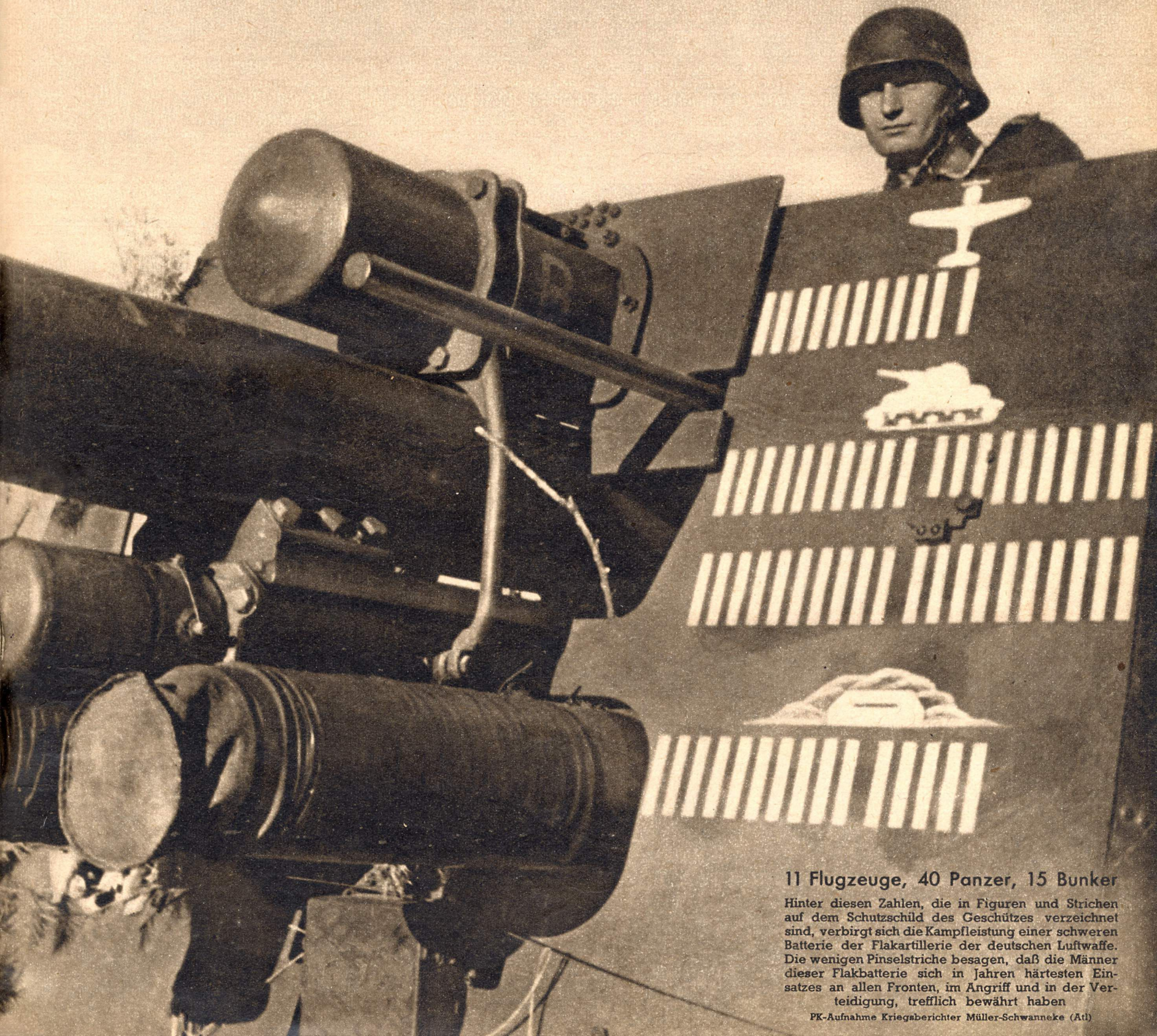
Der

Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



11 Flugzeuge, 40 Panzer, 15 Bunker

Hinter diesen Zahlen, die in Figuren und Strichen auf dem Schutzschild des Geschützes verzeichnet sind, verbirgt sich die Kampfleistung einer schweren Batterie der Flakartillerie der deutschen Luftwaffe. Die wenigen Pinselstriche besagen, daß die Männer dieser Flakbatterie sich in Jahren härtesten Einsatzes an allen Fronten, im Angriff und in der Verteidigung, trefflich bewährt haben

PK-Aufnahme Kriegsberichtler Müller-Schwanneke (Atl)



Luftwaffen-Feld-Divisionen

In Brennpunkten des Abwehrkampfes an der Ostfront eingesetzt



Links: Ein Spähtruppführer, der sich bereits in zahlreichen Einzelunternehmungen als erprobter und verwagener Kämpfer erwiesen hat. Mit selbstsicherer Ruhe führt der Unteroffizier vor dem Abmarsch das Magazin in seine Maschinenpistole ein und lädt durch

PK-Aufnahmen
Kriegsberichtler Zwirner
(Atl 4), Koster (Wb 3)

Rechts oben: Der Spähtruppführer geht mit seinen Männern vor. Gleich zu Beginn des Unternehmens ist eine gefährliche Klippe zu umgehen — eine Wiese, die aus einem vom Feind besetzten Waldstück unter Feuer gehalten wird. Tarnung ist im Ostfeldzug alles, deshalb wechseln die Schützen ihren Überwurf je nach dem Gelände

Rechts: Ein MG wird mit Hilfe des überall im Winterkampf aufs beste bewährten Transportschlittens in Stellung gebracht



Links: Ein Stoßtrupp ist angetreten. Nocheinmal werden die Luftwaffenschützen gründlich über Ziel und Zweck ihres Unternehmens, das über einen vereisten Fluß mitten in die Linien der Sowjets hineingeht, unterwiesen. Von dem selbstlosen und kraftvollen Einsatz jedes einzelnen hängt es nun ab, daß der Vorstoß zum Erfolg führt

Im Frühjahr des vergangenen Jahres wurden zum erstenmal die Luftwaffen-Feld-Divisionen im OKW-Bericht rühmend erwähnt. Sie hatten sich in den harten Abwehrkämpfen im Nordabschnitt der Ostfront besonders hervorgetan. Seit dieser Zeit sind die Luftwaffen-Feld-Divisionen zu einem neuen Begriff innerhalb der deutschen Wehrmacht geworden. Aus allen Einheiten der Luftwaffe stammen die Männer, die nun in den Luftwaffen-Feld-Divisionen zu einer schlagfertigen Truppe zusammengeschweißt und — wie die Grenadiere des Heeres — die Träger des Erdkampfes sind. In den schweren Abwehrkämpfen an der Ostfront haben sich die eingesetzten Luftwaffenschützen neuen Ruhm erworben

Unten: Vorsichtig schiebt sich ein Spähtrupp an das Geländestück heran, in dem der Feind vermutet wird. Das ganze Gebiet liegt unter feindlichem Feuer, aber zu sehen ist von dem Gegner nichts. Planmäßig streuen die Luftwaffenschützen mit dem MG das vor ihnen liegende Kesselgelände ab



Der Feind ist entdeckt! Ein Stoßtruppführer, der sich bis zu einem guten Beobachtungspunkt allein vorgearbeitet hat, zieht jetzt seine Männer heran

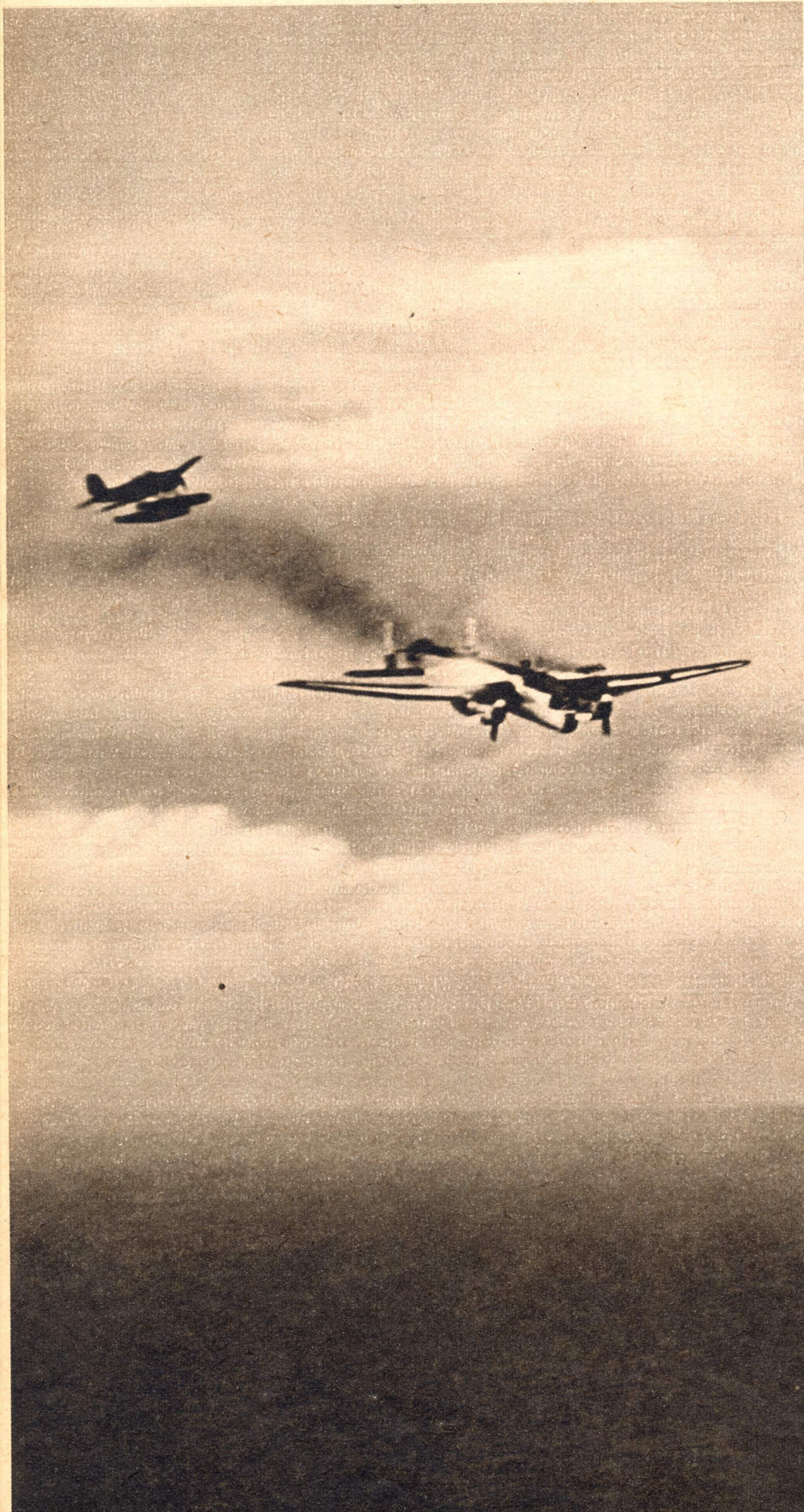
Unten: Acht Soldaten allein in der Schneewüste. Langsam, nach genauer Verteilung der Gefechtsposten, dringen sie in die weiße Einöde vor, in der irgendwo verborgen der Gegner lauert



Über See abgeschossen

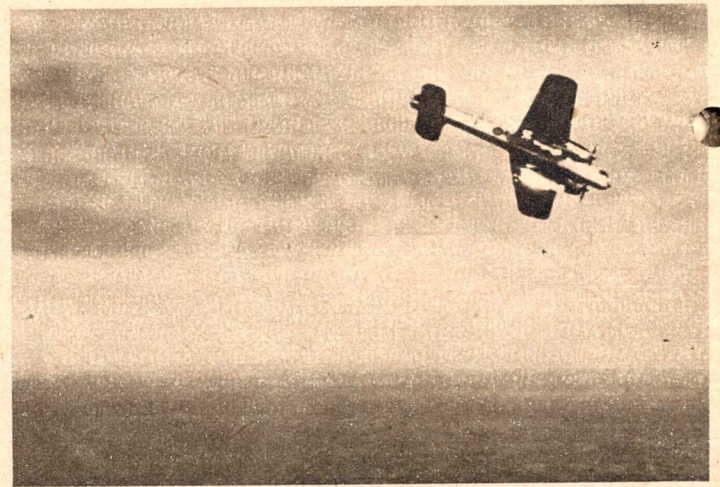
Zwei Arados im siegreichen Luftkampf mit einer „Whitley“

Aufnahmen Luftwaffe



Zwei Aufklärungsflugzeuge vom Baumuster Arado Ar 196 haben über See ein englisches Whitley-Kampfflugzeug entdeckt und sofort angegriffen. Aus der Arado, die sich rechts hinter die Whitley gesetzt hat, wurde das englische Flugzeug aus nächster Nähe aufgenommen, sogar die Kennzeichen des Bombers sind deutlich sichtbar. Der Tommy hat schon mehrere Feuerstöße einstecken müssen. Auch der zwischen den hohen Seitenrudern erkennbare Heckstand bildet keine Gefahr für den Angreifer mehr, das Vierlings-MG ist ausgefallen

Links: Die zweite Arado hat zum Angriff angesetzt. Schon hängt eine dicke Rauchfahne hinter der Whitley. Der britische Flugzeugführer versucht, seine Maschine zu drücken, um dadurch höhere Fahrt zu erhalten und dem angreifenden deutschen Flugzeug zu entkommen. Aber die Arado sitzt dem Gegner fest im Nacken



Der Kampf ist schon entschieden. Der englische Pilot hat die Herrschaft über sein Flugzeug verloren. Täumelnd stürzt es der Wasserfläche entgegen

Rechts: Versunken! Von der Whitley ist nichts mehr zu sehen, sie ist mit der Besatzung in den Wellen verschwunden. Nur das brennende Öl, eine mächtige dunkle Qualmwolke entwicklungelnd, die von der Meeresoberfläche hochsteigt, ist noch weithin sichtbar





Zum Schutz der mächtigen Bunkeranlagen an der Kanalküste sind neben der Flak auch Ballonsperren eingesetzt. Für die Männer der Ballonsperren reißt die Arbeit nicht ab, denn die Bedienung der Sperren, die Auffüllung der Ballone und die Instandhaltung des Materials fordern ständig kräftiges Zupacken. Auch die Seile müssen genau überprüft und an schadhafte Stellen verstärkt oder, wie der Fachmann es nennt, gespleißt werden



Ballon hoch!

Bei einer deutschen Ballonsperre an der Atlantikküste

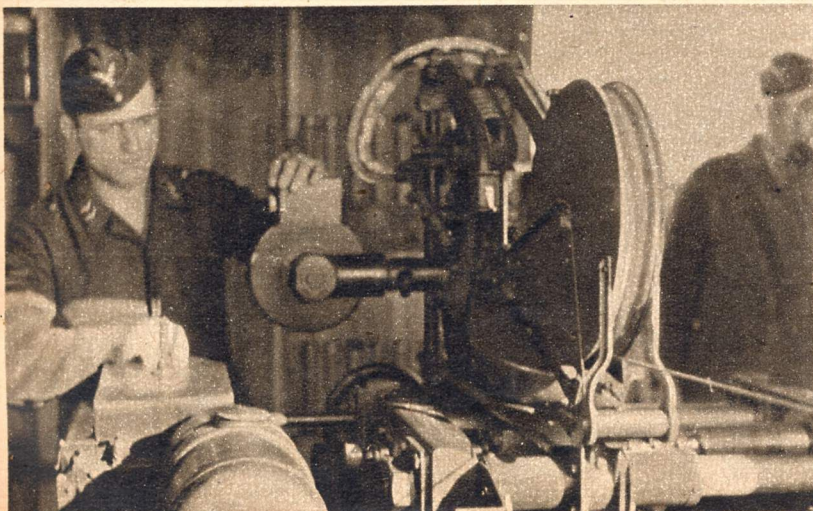


An der Füllanlage der Sperre. Die Ballone werden von Zeit zu Zeit aus den bereitliegenden Stahlgasflaschen nachgefüllt. Während der Füllschicht mit dem Ballon verbunden wird, hat die Haltemannschaft alle Hände voll zu tun, um den Ballon festzuhalten

PK-Bildbericht von Kriegsbericht Höss (PBZ)



Rechts: Ist die Füllung der Ballone beendet, so muß auch das Gasflaschenlager ergänzt werden. Zwei Mann haben an solch einer Flasche gut zu tragen



Rechts: Ballon hoch! Mit Flaggensignal wird der Befehl weitergegeben

Links: Die Motorwinde ist der Anker des Ballons, ihre Bedienung gehört zur wichtigsten Arbeit der Sperrsoldaten. Während die Trommel sich rasend dreht, steigt der Ballon Tausende von Metern in die Höhe, wo er gegen den angreifenden Feind sich in die Reihe der Sperrballone einfügt — eine gefährliche Abwehrwaffe



IHRE LETZTE MELDUNG

Der Heldenkampf einer Flakdivision in Stalingrad

„Ich melde: Batterien der Flakdivision mit letzten Geschützen haben am 22., 23. und 24. Januar insgesamt 21 Panzer abgeschossen. Ihre Führer und Soldaten kämpfen ungebrochen, und Flakartilleristen sind die Träger härtesten Abwehrwillens an allen Fronten. Truppen, Kommandeure und Offiziere des Divisionsstabes wetteifern in der Begeisterung härtesten Widerstandswillens und ergreifen letzte Möglichkeiten der Luftversorgung. Die Soldaten der Flakdivision stehen in unwandelbarer Treue zum Führer und sind bereit, ihre letzte Pflicht zu erfüllen.“

Draußen vor dem Kellerloch, das als Gefechtsstand dient, tobt die Schlacht mit ungleichen Mitteln





Die letzte Granate

PK-Zeichnungen
Kriegsbericht Martin Guhl

Unwandelbare Treue und letzte Opferbereitschaft — das sind die Willensäußerungen des Restes der in Stalingrad eingeschlossenen Flakdivision. Der derzeitige Kommandeur meldet seinem Kommandierenden General soldatisch knapp und sachlich die Erfolge der letzten Kampftage: „Mit den letzten Geschützen einundzwanzig Panzer abgeschossen.“ Er weiß, daß es eine der letzten Erfolgsmeldungen der Division ist, wenn nicht gar die letzte überhaupt. Noch ist das Funkgerät unversehrt. Wer vermag aber zu sagen, ob es in einer Stunde oder auch nur noch in der nächsten Minute brauchbar ist?

Draußen, vor dem Kellerloch, das als Gefechtsstand dient, tobt die Schlacht mit ungleichen Mitteln. Die Bolschewisten trommeln wie schon seit Tagen ununterbrochen. Sie haben Artillerie aller Kaliber, Infanteriegeschütze, Panzer, Granatwerfer, Pak, Bombengeschwader um Bombengeschwader eingesetzt. Auf seiten der Eingeschlossenen aber geht die Zahl der noch vorhandenen Granaten zur Neige.

„Ergreifen letzte Möglichkeiten der Luftversorgung.“ Dem Kommandeur ist zur unumstößlichen Gewißheit geworden, daß auch diese Möglichkeit bald, sehr bald schon ausgeschaltet sein wird. Immer enger hat sich der Ring um die sechste Armee geschlossen. Trotz allen Opferwillens werden die Kameraden aus der Luft es einfach nicht mehr schaffen.

Längst haben die Flaksoldaten es aufgegeben, die bolschewistische Luftwaffe zu bekämpfen, weil der Munitionsverbrauch zu groß wäre.

Jede Granate, die noch vorhanden ist, muß ihr Ziel finden — im direkten Beschuß auf Erdziele. Die Grenadiere scharen sich um die Flakkanonen, um die Eckpfeiler des Widerstandes, bis Volltreffer die Geschütze außer Gefecht gesetzt haben oder die letzte Granate verschossen ist. Sprengladungen machen die Kanonen unbrauchbar.

Flaksoldaten der Luftwaffe greifen zu den Karabinern und Maschinenpistolen, stehen nun bedingungslos als Grenadiere neben Grenadiere. Hier geht es nicht mehr um das Leben. Alles ist von ihnen abgefallen, was jenseits der Grenzen dieses Widerstandswillens bis zum äußersten liegt. Inmitten eines übermächtigen Feindes, von allen Seiten umschlossen, gilt nur noch die Soldatenehre, gilt es, jeden Meter Bodens, jedes Erdloch, jeden Schutthaufen und jeden Mauerrest, die ihnen zum Inbegriff Deutschland und Heimat und unvergängliche Nation geworden sind, zu verteidigen.

All das steht eindringlich und klar vor den Augen des Kommandeurs. Er sieht in die bärtigen Gesichter seiner Offiziere und Soldaten, sieht in ihre tiefhängenden, entzündeten Augen, die den Schlaf seit weiß wie langer Zeit entbehren, sieht den übermenschlichen Willen in ihren Blicken.

Und ehe er wieder hinausgeht, um als Soldat unter Soldaten ohne Ansehung des Ranges und seiner Abzeichen mit der Waffe in der Hand zu stehen, ist ihm zur Gewißheit geworden, daß er der Nachwelt etwas über seine Soldaten sagen muß, über die das Große, das Unfaßbare, das Letzte allen soldatischen Lebens gekommen ist. Er kleidet es in die schlichten Worte seiner Meldung:

„Sie kämpfen ungebrochen, sie wetteifern in der Begeisterung härtesten Widerstandswillens, sie stehen in unwandelbarer Treue zum Führer und sind bereit, ihre letzte Pflicht zu erfüllen!“

Flaksoldaten der Luftwaffe greifen zu den Karabinern und Maschinenpistolen und stehen nun bedingungslos als Grenadiere neben Grenadiere



Luft

Lebenselement / Rohstoff / Kraftquell

Von Dr. F. Flucke



Das Schlauchboot schwimmt durch Luft und es bewegt sich, wenn ein Treibsegel angespannt wird, auch durch Luft. Denn schon der Volksmund sagt: „Wind ist nichts anderes als Luft, die es eilig hat“

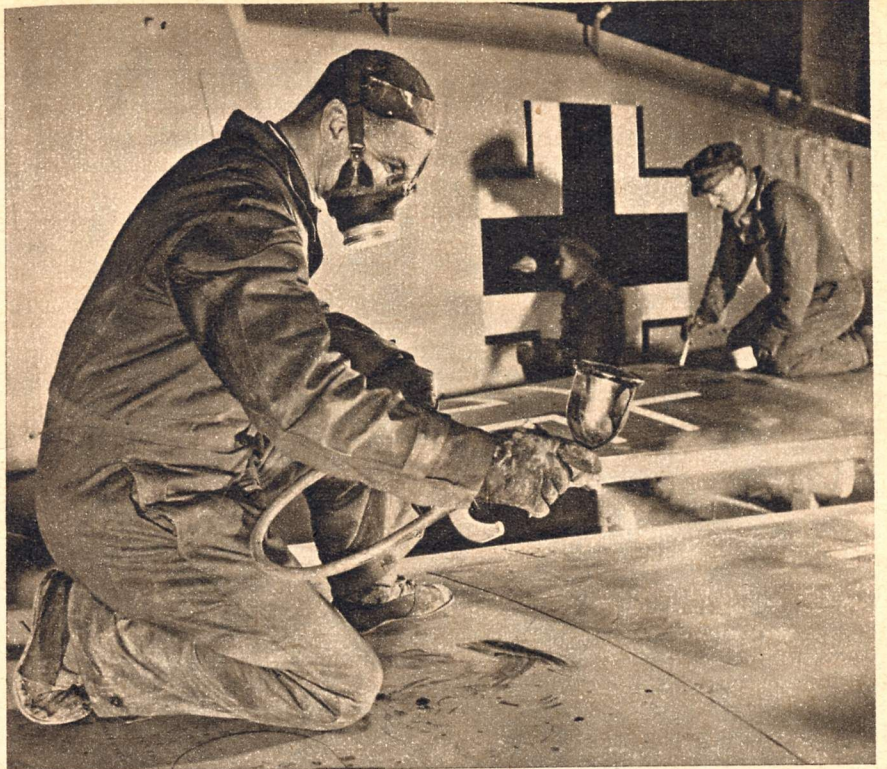
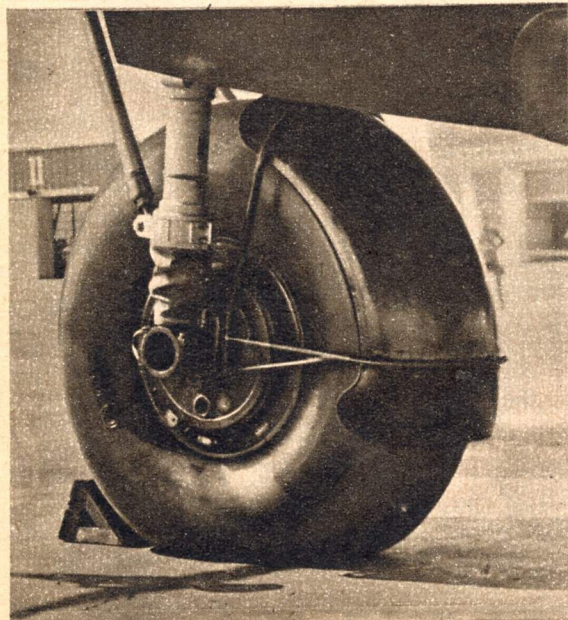
Der Mensch kann zwar nicht nur von Luft und Liebe leben. Aber ohne Luft — und wahrscheinlich auch ohne Liebe — dies im weitesten Sinne gemeint — kann er ebensowenig bestehen, denn es ist nun einmal eine nicht zu leugnende Tatsache, daß sich das gesamte irdische Leben auf dem Grunde des mächtigsten Ozeans, des Luftmeers, abspielt und daß der Mensch sich diesem Meer so sklavisch angepaßt hat, daß er außerhalb dieser Sphäre zugrunde gehen muß. Er braucht den Sauerstoff zum Leben und damit braucht er auch die Luft, die den Sauerstoff enthält. In der Geschichte der menschlichen Entwicklung wurde der Luft jedoch erst sehr spät Beachtung geschenkt, weil sie überall dort, wo Menschen leben, in unerschöpflichen Mengen zur Verfügung steht.

Mit den ersten chemischen und physikalischen Erkenntnissen im wissenschaftlichen Sinne aber, die zu Beginn der Neuzeit gesammelt wurden, waren die philosophischen Spekulationen der alten Griechen erschüttert, die Luft, Wasser, Erde und Feuer als die vier Elemente der Materie betrachteten. Unter Zuhilfenahme des damals noch einfachen wissenschaftlichen Rüstzeuges wurde nun auch die Luft erforscht. In derselben Epoche, als der Dreißigjährige Krieg Deutschland verwüstete, stellte Torricelli grundlegende Versuche zur Messung des Luftdruckes an. Bereits 1648

nahm Pascal die ersten barometrischen Höhenmessungen vor. Zur gleichen Zeit führte Otto von Guericke vielseitige Versuche mit der Luftpumpe durch, von denen der sinnfälligste Versuch mit den durch Vakuumkräfte zusammengehaltenen „Magdeburger Halbkugeln“, die 16 Pferde nicht auseinanderreißen

Werkaufnahmen Junkers

Links: Federnd wird die Luft im Reifen des Laufrades eines Junkers Großflugzeugs Ju 90 zusammengepreßt. Jedes Laufrad der Ju 90 muß bei Start und Landung ein Gewicht von 20 000 kg aufnehmen



Preßluft ist handlich und bequem. Hier dient sie zum Anspritzen der Flächen mit der Spritzpistole

konnten, der Entwicklung der experimentellen Physik und der Erforschung der Luft einen starken Anstoß gab. Die Hauptbestandteile und die wahre Natur der Luft, die bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts immer noch für ein Element gehalten wurde, stellte Lavoisier 1774 durch exakte quantitative Versuche fest. Damit war der Bann gebrochen. Luft wurde nicht mehr als ein undefinierbares Nichts betrachtet, sondern als ein Gas erkannt, das aus 21 Raumteilen Sauerstoff, 78 Raumteilen Stickstoff sowie aus 1 Raumteil verschiedener Edelgase besteht. Das Gewicht der Luft wurde einwandfrei errechnet — 1 Liter Luft wiegt 1,293 g.

Auf Grund der physikalischen Erkenntnisse von den Auftriebskräften innerhalb der Luft brachten die Gebrüder Montgolfier 1783 die ersten großen Ballone mit erwärmter Luft zum Aufstieg. Das war für die damalige Zeit eine unerhörte technische Leistung und darüber hinaus ein sehr gewagtes Unternehmen. Es ist nicht verwunderlich, daß man zunächst einige Tiere auf die erste Luftreise schickte, denn man ahnte wohl die Gefahren der Atmosphäre, ohne sich jedoch vorerst ein klares Bild von ihren Geheimnissen machen zu können. Die Gebrüder Montgolfier sind überdies mit keinem ihrer Ballone selbst aufgestiegen. Für den menschlichen Organismus erwiesen sich die kurzen Aufstiege mit Heißluftballonen als ungefährlich. Als jedoch mit gasgefüllten Ballonen in größere Höhen vorgestoßen werden konnte und die ersten unerschrockenen Pioniere des Höhenfluges der noch unbekannteren Höhenkrankheit zum Opfer fielen, wurden die Grenzen erkannt, die dem organischen Leben in den höheren Luftschichten gezogen sind. Nicht nur der mangelhafte Sauerstoffgehalt der Luft, der schon in 5500 m Höhe auf die Hälfte herabsinkt, und die außerordentlichen Kältegrade in großen Höhen, sondern auch die Ver-

Unten: Auf dem Prüfstand werden die Flugmotoren mit geeichten Bremsluftschraubengefahren. Aus dem Widerstand, den die Blätter in der Luft finden, wird dabei die Leistung des Motors festgestellt



minderung des Luftdruckes von normal 760 mm auf nur 380 mm in 5000 m Höhe deuten die Gefahren an, die bereits in diesen Luftschichten drohen. Beim Vorstoß in die noch größeren Höhen der Stratosphäre werden die Gefahren weit bedrohlicher. Liegt doch nach den Erkenntnissen der Physik der Siedepunkt des Wassers in einer Höhe von 19000 m bei nur + 37° — das besagt aber, daß in dieser Höhenlage das Blut des Menschen zu kochen anfangen würde.

In Anlehnung an die Erfahrungen der Tiefsee-Tauchtechnik wurden auch für Höhenflüge besondere Atemgeräte, Überdruckanzüge und Höhenkammern entwickelt. Damit waren die Voraussetzungen erfüllt, um neue Vorstöße in der Stratosphäre zu wagen. Die wissenschaftliche Erforschung auf den Gebieten der Physik, Chemie und Höhenmedizin sowie die Errungenschaften der modernen Technik im Bau von Höhenflugzeugen, Höhenmotoren und Höhenballonen haben im Kampf um die Höhe zu neuen Erfolgen geführt.

Von der räumlichen Weite der Lufthülle, die unsere Erde umschließt, machen wir uns meist ein falsches Bild. Denken wir uns die Erde, die einen Durchmesser von etwa 12 740 km hat, als einen Globus von 1 m Durchmesser, dann würde die Troposphäre, also Höhenlagen bis zu 11 000 m, diesen Globus mit einem Schleier von nur 1 mm Dicke umhüllen. Hauchdünn ist die Lufthülle verglichen mit den Abmessungen der Erde. Die höchsten Berge würden in diesem Schleier versinken. Nur in einigen Ausnahmefällen ist es den Menschen trotz aller technischen Hilfsmittel gelungen, ein wenig über diese Sphäre hinaus vorzudringen.



Zwischen den Kabinenwänden des Flugzeugs wird Luft in Glaswolle gebettet und dient so als Isolations-schicht gegen Schall- und Temperaturschwankungen.

Unten: Im Winter dient erhitze Luft, die durch Schläuche unter die Motorhüllen geblasen wird, zur Vorwärmung der Triebwerke



flüssiger Luft mit Hilfe der Verdunstungskälte. Neue Sprengverfahren konnten durch Anwendung der flüssigen Luft entwickelt werden. Denn flüssige Luft nimmt beim Übergang in den gasförmigen Zustand ein Vielfaches an Raum ein. Wird poröse Kohle mit flüssiger Luft getränkt, dann ist ihre Brandanzündung noch gewaltiger. Durch die Luftverflüssigung ist auch die industrielle Grobzerlegung von Sauerstoff aus der Luft ermöglicht worden. Eine sensationelle Großtat vollbrachte die moderne Chemie auf der Basis Luft, als es gelang, aus der atmosphärischen Luft als Ausgangsstoff gewaltige Stickstoffmengen industriell zu gewinnen.

Jedoch die stolzeste technische Leistung unseres Zeitalters bleibt die Bezwingung der Luft durch das Flugzeug, die dreidimensionale Beherrschung des Luftraumes, der ohne Hindernisse Erdteile und Meere umspannt und die ideale Verkehrssphäre der Zukunft werden wird. Wenn hoch über uns die Flugzeuge stolz ihre Bahn ziehen, dann mögen wir uns bewußt sein, daß erst in unserem Zeitalter der Luftraum bezwungen, unter den Völkern der Erde machtpolitisch aufgeteilt und zum Fortschritt der Menschheit wissenschaftlich erschlossen wird.

Während die Luft in der Stratosphäre dem weiteren Vordringen des Menschen mit der Unerbittlichkeit der Naturgewalt trotz, ist die atmosphärische Luft der unteren Höhenlagen zum vielseitigen Helfer geworden. Aus der primitiven Wetterführung der alten Bergleute hat sich eine leistungsfähige Lüftungsindustrie und -Technik entwickelt. In modernen Klimaanlagen werden die Zusammenfassung, Wärmegrund, Druck und Strömungsverlauf der Luft peinlich genau gesteuert. Der alte Blasebalg wurde zum hochtourigen Gebläse, das in Berg- und Hüttenwesen sowie in der chemischen Industrie eine große Rolle spielt. Von der einfachen Hirtenflöte führte ein weiter Weg bis zur Schaffung der modernen, vielgestaltigen Blasinstrumente und der großen Orgelspielwerke. Zusammengepreßte Luft ist heute eine ideale Kraftquelle geworden zum Antrieb von Maschinen und Geräten. Hochkomprimierte Luft nimmt Hitzegrade an, die es — wie beim Dieselmotor — ermöglichen, den eingespritzten Kraftstoffnebel ohne Zuhilfenahme von Zündfunken zur Explosion zu bringen. Wird aber die Luft auf tiefe Temperaturen unter —140° abgekühlt, so geht sie vom gasförmigen in den flüssigen Zustand über, und es bildet sich eine klare, bläulich schimmernde durchsichtige Flüssigkeit. Carl von Linde gewann 1895 die ersten drei Liter

Hauptmann PRESSLER



Hauptmann KNACKE †

Hauptmann Erwin FISCHER



In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampf um die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer dem Hauptmann Gustav Pressler, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, als 188. Soldaten, dem gefallenen Hauptmann Reinhold Knacke, Staffelpatän in einer Nachtjagdstaffel, als 190. Soldaten, und dem Hauptmann Erwin Fischer, Staffelpatän in einer Fernaufklärungsgruppe, als 191. Soldaten der deutschen Wehrmacht das EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES

GELOBT SEI WAS HART MACHT



Hauptmann BARTH



Hauptmann HEINTZ



Hauptmann KROSEBERG



Hauptmann JANKE

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann Barth, Staffelpatän in einem Kampfgeschwader, erwarb sich bei der Bekämpfung von Erd- und Schiffszielen im Schwarzen Meer während des Kampfes um Sewastopol sowie im Hafen von Noworossijsk besonders große Verdienste. — Hauptmann Heintz, Staffelpatän in einem Kampfgeschwader, errang auf allen Kriegsschauplätzen in über 300 Feindflügen bedeutende Erfolge. Überaus tapfer und rastlos trug er durch seine vorbildliche Führung wesentlich zu den Leistungen seiner Staffel und darüber hinaus der Gruppe bei. — Hauptmann Kroseberg, Staffelpatän in einer Notstaffel, vollbrachte bei der Bergung in der Wüste notgelandeter oder über See abgeschossener Besatzungen ungewöhnliche Leistungen. In stillem Heldentum sich aufopfernd, hat er zahlreichen deutschen Soldaten das Leben gerettet, bis er von einem Bergungsflug weit über See nicht mehr zurückkehrte. — Hauptmann Janke, Staffelpatän in einem Sturzkampfgeschwader, hat auf vier Kriegsschauplätzen große Erfolge erzielt. Er versenkte u. a. einen 8000-BRT-Transporter, vernichtete drei schwere Panzerzüge und 32 Panzer und zerstörte drei wichtige Rückzugsbrücken des Feindes. — Hauptmann Taubert, Staffelpatän in einer Fernaufklärerstaffel, erzielte im Raum von Leningrad, am Ladogasee und am Wolchow Gefährlichste feindliche Erd- und Jagdabwehr Aufklärungsergebnisse, die für die Führung von entscheidender Bedeutung waren. — Oberleutnant Peteani, Flugzeugführer in einer Nahaufklärergruppe, nahm bei der bewaffneten Aufklärung jede Gelegenheit wahr, dem Gegner Schaden zuzufügen. Er schoß in Luftkämpfen neun feindliche Flugzeuge ab und zerstörte dreizehn am Boden. Oberleutnant Peteani ist von einem Feindflug nicht zurückgekehrt. — Oberleutnant Bleckl, Staffelführer in einem Sturzkampfgeschwader, flog seit Beginn des Feldzuges gegen die Sowjetunion 451 Sturzkampfflieger-Einsätze. Seinem Eingreifen in den Kampf zur Unterstützung der auf der Erde fechtenden Truppen kam vielfach entscheidende Bedeutung zu. — Oberleutnant Wippermann, Zugführer in einem Flakregiment, vernichtete im Raum Rschew-Sobow mit seiner Kampfgruppe vierzehn schwere Feindpanzer. Bei diesen Kämpfen wurde er schwer verwundet. — Leutnant Schroer, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, schoß 43 englische Flugzeuge ab. — Leutnant Ehrler, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, gelang es, 41 feindliche Flugzeuge abzuschießen, unter denen sich 30 englische und amerikanische Typen befanden. — Leutnant Stollberger, Staffelführer in einem Schlachtgeschwader, errang bei der Bekämpfung feindlicher Batterien, Panzer und Infanteriestellungen große Erfolge. Zwanzig Luftsiege zeugen für sein hohes fliegerisches Können und seinen Schneid. — Feldwebel Knappe, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß in zahlreichen Luftkämpfen an der Ostfront 51 feindliche Flugzeuge ab



Hauptmann TAUBERT



Oberleutnant PETEANI



Oberleutnant BLECKL



Oberleutnant WIPPERMANN



Oberleutnant SCHROER



Leutnant EHLER



Leutnant STOLLBERGER



Feldwebel KNAPPE

PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Linke (Atl), Seuffg Sch), Seherl-OKW (6). Aufnahmen Krauskopf (Scherl) Pieperhoff, Heintze, Privat (4)

„Wir wurden 800 Meter hochgeschleudert...“

Der „Blumenkohl“ war eine dicke schwarze Explosionswolke

Von Kriegsberichter Hermann Hebenstreit

PK Über unsern Feldflughafen, hoch oben in Norwegen, zogen tief und schwer die Wolken. Grau war der Tag. Düster war auch unsere Stimmung — verdammtes Warten! Seit Tagen schon wußten wir, daß ein britischer Geleitzug unterwegs war, um den Sowjets heißersehnten Nachschub zu bringen. Seit Tagen standen unsere Ju 88, mit schweren Brocken beladen, startbereit auf dem Rollfeld, und auch wir saßen sprungbereit und warteten ungeduldig auf den Einsatzbefehl. Aber der Himmel drückte Dreck und Sturm bis auf die Erde herab, und wir mußten weiter warten...

In solchen Stunden, wenn das Fliegenwollen bis in die Fingerspitzen zuckt, wenn die innere Unruhe die Gedanken ein paar tausend Meter hochjagt, da muß man reden, von Flug und Sturz und Angriff, weil das Schweigen körperlich fühlbar wird und schmerzt. Und so redeten wir. Unser Flugzeugführer, Uffz. S., berichtete gerade über einen besonders kritischen Augenblick bei seinem letzten Sturzangriff auf einen

Geleitzug, als die Türe aufgestoßen wurde und der U.v.D. in die Baracke rief: „Fliegendes Personal sofort fertigmachen! Flugbesprechung im Gefechtsstand! Voraussichtlicher Start zwölf Uhr fünfundzwanzig!“ Ich höre noch heute den Knall der wieder zugeschlagenen Tür. Es muß wohl für Bruchteile von Sekunden sehr still in unserer Baracke gewesen sein. Der so brennend erhoffte Befehl war gar zu überraschend gekommen. Aber dann ging alles schnell und glatt wie immer. Beschreiben kann man das nicht, denn zum Nachdenken fehlen in diesen Minuten Zeit und Gelegenheit.

Als wir pünktlich auf die Minute 12 Uhr 25 starteten, versuchte die Sonne durchzubrechen, aber es wollte ihr nicht recht glücken. Noch immer war das Wetter stark böig, schwere Wolken verhüllten die Berge Nordnordwestens, über die wir auf nordwestlichem Kurs hinwegbrausten, dem Geleitzug entgegen, der weit draußen in der Gegend der Bäreninsel lag und bei diesem Wetter bestimmt nicht mit unserem Kommen rechnete. Noch kurz vor dem Start hatte unser Staffelkapitän uns mitgeteilt, daß sich der Geleitzug aus etwa 46 Handelsschiffen, 22 Zerstörern und einem Flugzeugträger zusammensetzte und daß wir gut auf die Jäger aufpassen sollten, sicherlich würden es Spitfires sein. Nun, wir würden schon auf dem Kien sein, hatten wir uns gedacht und waren uns jetzt erst recht unserer Sache sicher, denn je weiter wir flogen, desto mehr riß die Wolkendecke auf und gab durch große Löcher den Blick auf die See frei.

Wir frohlockten. Wenn der Geleitzug unter solchen „Löchern vom Dienst“ fuhr, dann wollten wir ihm die Suppe schon gründlich versalzen. Doch nur zu bald schrumpfte diese Hoffnung wieder zusammen. Der Dreck wurde immer dicker, die Löcher zeigten sich immer seltener, und bald konnten wir unter uns nichts weiter als dicke brodelnde Wolken sehen. Eine Waschküche, wie sie im Buche steht!

Zwei Stunden flogen wir nun schon dem Feind entgegen, da konnte unser Kampfverband endlich feststellen, daß wir in der Nähe des Geleitzuges sein mußten. Wie aber soll man Schiffe sehen, wenn Petrus sie tarnt? Ich lag in der Bodenwanne und wartete auf ein Loch wie auf ein Wunder, dessen Erfüllung zu schön wäre, um Wirklichkeit zu werden. Und doch kam das Wunder. Ein Wolkenloch. Da — der Bug eines großen Schiffes! Ich brüllte meinem Flugzeugführer zu: „Fritz, unter uns ein Riesenpott!“ und schon nimmt er die Kiste auf den Kopf und stürzt mitten durch Wolken und krepierende Flakgrana-

ten auf das Schiff zu. So schnell geht das alles, daß wir gar nicht mehr dazukommen, die Sturzflugbremsen zu ziehen. 600 — 650 — 700 zeigt der Fahrtmesser. Bei 730 Stundenkilometern gibt es einen Ruck. Die Bomben lösen sich, wir fangen ab und ziehen hoch. Flach, wie angeklebt, liege ich auf dem Boden der Wanne und kann in diesem Augenblick keinen Finger bewegen, aber meine Augen verfolgen Bomben und Ziel, sehen die Bomben auf die Schiffsmitte zuschaukeln, erkennen zwei Schornsteine, viele Ladeluken — dann sind wir wieder in den Wolken, und ich kann nichts mehr erkennen. Als wir die Wolken nach oben durchstoßen, sind wir schon wieder auf fast 2000 Meter gestiegen, und ich überlege gerade, ob „unser“ Pott wohl ein 10- oder 15000 Tonne sein mag, da trifft unsere Ju ein ungeheurer Schlag. Ich höre nur noch, wie der Beobachter „Mensch — Flakvolltreffer!“ ruft, dann höre ich gar nichts mehr. Was in den nächsten Minuten geschehen ist, weiß ich nicht. Ich muß mit dem Kopf ganz anständig gegen die Bordwand gestoßen sein. Mein Name ist das erste, was mir wieder bewußt wird. Der Flugzeugführer hat ihn gerufen, und irgendwie klingt er mir froh. Noch sprühen mir Funken und Sterne vor den Augen, unser Flugzeug bockt durch den Druck der rings um uns explodierenden Flakgranaten wie ein Schaukelpferd, aber das Tollste ist etwas, das mir im Augenblick wie ein riesiger schwarzer Blumenkohl erscheint. Der Funker hält mich, ich reiße meine Kamera hoch und knipse. Erst dann wird mir bewußt, was ich sehe.



Flugzeugführer und Beobachter der erfolgreichen Ju 88-Besatzung, die bei der Vernichtung eines feindlichen Munitionsschiffes das seltsame, in unserem Bericht wiedergegebene Erlebnis hatte PK-Aufnahmen Kriegsberichter Hebenstreit

ten auf das Schiff zu. So schnell geht das alles, daß wir gar nicht mehr dazukommen, die Sturzflugbremsen zu ziehen.

600 — 650 — 700 zeigt der Fahrtmesser. Bei 730 Stundenkilometern gibt es einen Ruck. Die Bomben lösen sich, wir fangen ab und ziehen hoch. Flach, wie angeklebt, liege ich auf dem Boden der Wanne und kann in diesem Augenblick keinen Finger bewegen, aber meine Augen verfolgen Bomben und Ziel, sehen die Bomben auf die Schiffsmitte zuschaukeln, erkennen zwei Schornsteine, viele Ladeluken — dann sind wir wieder in den Wolken, und ich kann nichts mehr erkennen.

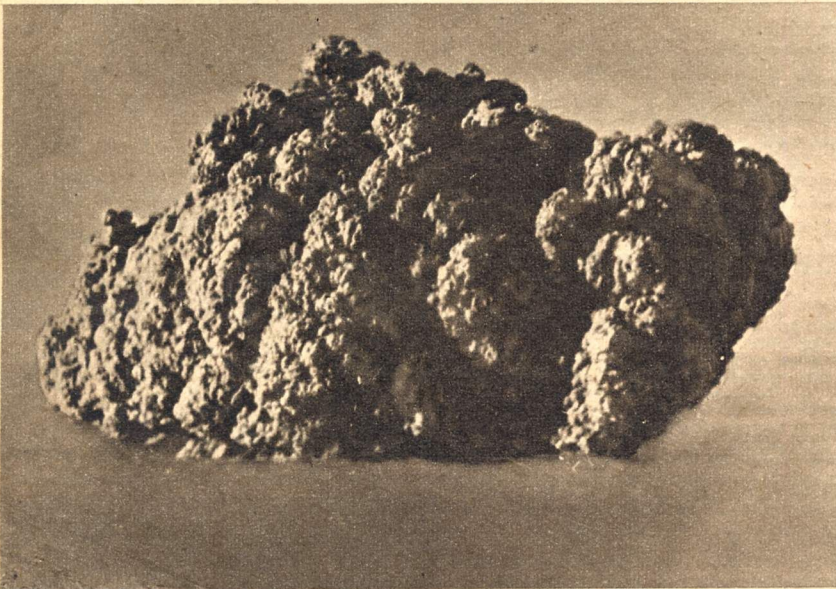
Als wir die Wolken nach oben durchstoßen, sind wir schon wieder auf fast 2000 Meter gestiegen, und ich überlege gerade, ob „unser“ Pott wohl ein 10- oder 15000 Tonne sein mag, da trifft unsere Ju ein ungeheurer Schlag. Ich höre nur noch, wie der Beobachter „Mensch — Flakvolltreffer!“ ruft, dann höre ich gar nichts mehr.

Was in den nächsten Minuten geschehen ist, weiß ich nicht. Ich muß mit dem Kopf ganz anständig gegen die Bordwand gestoßen sein. Mein Name ist das erste, was mir wieder bewußt wird. Der Flugzeugführer hat ihn gerufen, und irgendwie klingt er mir froh. Noch sprühen mir Funken und Sterne vor den Augen, unser Flugzeug bockt durch den Druck der rings um uns explodierenden Flakgranaten wie ein Schaukelpferd, aber das Tollste ist etwas, das mir im Augenblick wie ein riesiger schwarzer Blumenkohl erscheint. Der Funker hält mich, ich reiße meine Kamera hoch und knipse. Erst dann wird mir bewußt, was ich sehe.

Der Blumenkohl war eine dicke schwarze Explosionswolke, die fast tausend Meter über die Wolkendecke hinausragte. Unsere Bomben hatten getroffen. Das Schiff, das sicherlich Munition geladen hatte, war in die Luft geflogen, kein Flakvolltreffer, sondern der Druck dieser ungeheuren Explosion hatte unser Flugzeug etwa 800 Meter hochgeschleudert, ebenso wie die rund 3000 Meter hohe Explosionswolke, deren riesiger schwarzer Kopf noch lange über die Wolkendecke hinausragte.

Während ich noch mehrere Aufnahmen von diesem gewaltigen Naturschauspiel machte, rief der Flugzeugführer: „Verdammte Schweinerei, Instrumente sind ausgebrochen, und die Kiste muß schwer verzogen sein, ich kann sie kaum mehr halten, aber wir müssen Aufnahmen vom Schiff haben. Festhalten! Ich zieh' im Gleitflug runter!“

Fest hielten wir uns, aber ein Gleitflug wurde es nicht. Wir stürzten. Obwohl unser Flugzeugführer während dieses Sturzes seine Ju mehrmals als „total verrückt geworden“ bezeichnete, gelang es ihm doch noch, sie in 600 Meter Höhe etwas abseits vom Geleitzug abzufangen. Was wir in diesem Augenblick sehen, ist kaum vorstellbar: Mitten aus dem Geleitzug ragt eine mindestens 800 Meter breite Qualmsäule bis zur Wolkendecke hinauf. Wie hoch sie noch darüber hinausragt, wissen wir bereits. Ich knipse, auch andere Pötte, die brennend liegengeblieben sind, aber schon nimmt uns die Flak wieder aufs Korn. „Hinten rechts Spitfires!“ Auf diesen Ruf des Funkers ziehen wir unsern lahmen Vogel in den Schutz der Wolken und gehen, glücklich über unsern Erfolg, auf Heimatkurs.



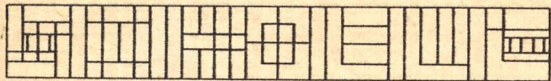
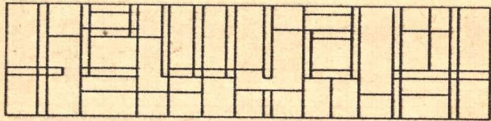
Ein seltsames Gebilde, wie ein riesiger schwarzer Blumenkohl anzuschauen, hat der Kriegsberichter auf seinem Film festgehalten. Es ist ein 600 bis 1000 m breiter Explosionsspilz, der die zwischen 800 und 2000 m hoch liegende Wolkendecke durchstoßen hat und bis zu 3000 m Höhe aufgestiegen ist. Diese Erklärung fand die Besatzung des Kampfflugzeuges Ju 88, von dem aus die Aufnahme gemacht ist, aber erst, als sie noch einmal bis unter die Wolkendecke gestürzt war und dort die mächtige Rauchsäule sah, die über dem Wrack des getroffenen Munitionstransporters aufstieg (Bild unten). Beim Eintritt in die Wolken (Bild unten) erscheint die Explosionssäule wie abgeschnitten. Rings um die Brandstätte sieht man weitere Schiffe des Geleitzuges, ganz außen rechts einen Zerstörer, der durch eine Bombe in Brand geworfen worden ist



Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Luftbildrätsel

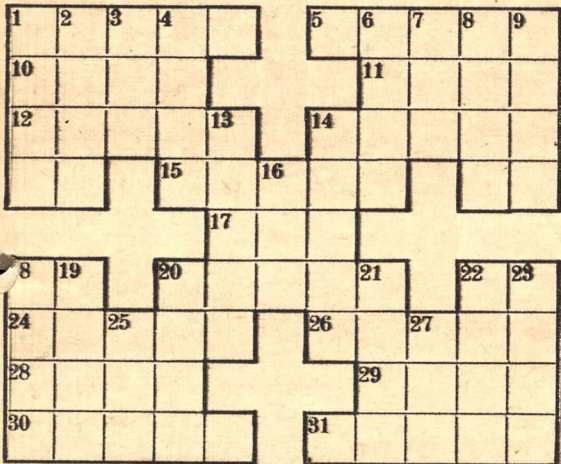
(Nachahmung nicht gestattet)



In den beiden vorstehenden „Luftbildaufnahmen“ sind durch Ausfüllen bestimmter Verbindungsstücke Buchstaben zu bilden, die je einen volk- und erdgebundenen Begriff nennen.

55652

Kreuzworträtsel

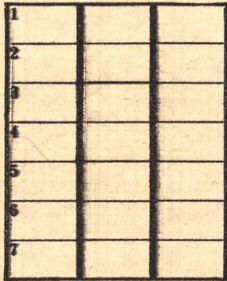


Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Schreibflüssigkeit, 5 Baumaterial, 10 Teil der klassischen Oper, 11 Zustand, 12 Fanggerät, 14 großes Raubtier, 15 altrömischer Grenzwall, 17 Ne-

benfluß der Weichsel, 20 spartanischer Staatsklave, 24 Wäschestück, 26 Aufeinanderfolge, 28 französischer Opernkomponist, 29 Abgott, 30 Gewebe, 31 Gefahrensignal;

b) von oben nach unten: 1 Gewebe, 2 vorderasiatisches Land, 3 afrikanischer Strom, 4 Schweizer Sagenheld, 6 griechische Landschaft, 7 Zeitabschnitt, 8 menschenfressender Riese, 9 Pelztier, 13 wichtiger Rohstoff, 14 Stimmlage, 16 Zeitpunkt, 18 Trinkgefäß, 19 Teil des Beines, 20 Kleidungsstück, 21 etwas Unvollständiges, 22 germanischer Gott, 23 Kopfbedeckung, 25 Hafenanlage, 27 Gebirge auf Kreta.

54680



Füllrätsel

do — el — es — et — ga —
ha — hu — kl — ko — la
— le — ma — nd — nt —
or — pa — sc — sc — te —
wi — ze

Die Buchstabenpaare ergeben, richtig eingesetzt, in den waagerechten Reihen Wörter folgender Bedeutung:

1 Stadt in Spanien, 2 großer Raubvogel, 3 Marderart, 4 früherer türkischer Titel, 5 Lehranstalt, 6 Korbblütler, 7 Hochschullehrer.

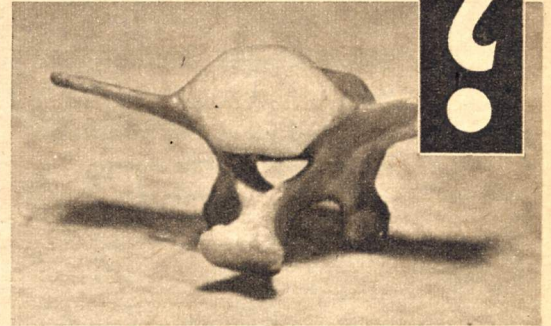
Bei richtiger Lösung nennt die Mittelsenkrechte, reihenweise von oben nach unten gelesen, einen Angehörigen der Wehrmacht.

54711

Auflösungen

Luftbildrätsel: Helmut; Scholle.
Kreuzworträtsel: a) 1 Tinte, 5 Beton, 10 Arte, 11 Lage, 12 Falle, 14 Tiger, 15 Limes, 17 Saal, 20 Heide, 24 Laken, 26 Reife, 28 Adm., 29 Idol, 30 Seide, 31 Alarm; — b) 1 Takt, 2 Iran, 3 Nil, 4 Teil, 6 Riss, 7 Takt, 8 Oper, 9 Netz, 13 Eisen, 14 Tenor, 16 Mal, 18 Glas, 19 Wade, 20 Hemd, 21 Teil, 22 Thor, 23 Helm, 25 Kal, 27 Ida.
Füllrätsel: 1 Malaga, 2 Kondor, 3 Wiesek, 4 Pascha, 5 Schulle, 6 Klette, 7 Dozent. — Landesschmetzer.
Ergänzungsrätsel: (B) Ast, (E) Stroh, (F) Wald, (T) Anger, (H) Erz, (O) Stern, (V) Ase, (B) Tat, (N) Eid, — Beethoven.

Was ist das



Aufnahme Maria Rensing

Hat da ein Junge aus einem Stück Holz oder Knochen ein etwas primitives Flugzeug gebastet, oder wollte sich die Natur selbst einmal einen kleinen Scherz leisten? Wir haben das, christlich gesagt, anfänglich selbst geglaubt, aber hier ganz einfach um den Wirbeln eines Ochsenschwanzes handelt. Wie banal, nicht wahr?

Ergänzungsrätsel

Ast, Strich, Wald, Anger, Erz, Stern, Ase, Tat, Eid. Jedem der vorstehenden Wörter ist ein Buchstabe voranzusetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Die neuen Buchstaben nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen deutschen Tondichter.

55902

Für unsere Leser

Auch in diesem Jahr konnte nur eine kleine Auflage von Jahrbänden 1942 unserer Zeitschrift hergestellt werden. Der Preis beträgt je Band einschließlich Verpackung und Porto RM 9,50. Ferner gibt es noch in begrenzter Menge Sammelmappen zum Einspannen der Hefte eines Jahrgangs. Preis der Mappe RM 1,50. Wer für die Sammelmappe oder zum Selbstbinden ein Inhaltsverzeichnis für den Jahrgang 1942 wünscht, erhält es durch Bestellung bei der Luftwaffenillustrierten DER ADLER, Berlin, Zimmerstraße 35-41, gegen Einsendung von RM —,30 auf Postscheckkonto Berlin 239974.

MOUSON
seit
1798

Fabrik feiner Körperpflegemittel.

WAS IST EIN
PFENNIG
WERT



?

Mit einem allein ist wenig anzufangen. Aber einen zum ändern gespart, so wächst auch heute noch ein Vermögen. Es soll niemand meinen, es käme heute auf einen Pfennig nicht so an.

Die Spareinlagen bei den öffentlichen
SPARKASSEN
betragen mehr als 50 Milliarden RM

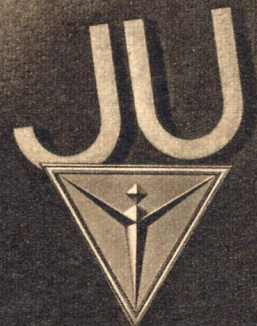


Ist der Verbandkasten
100 Prozentig?

Ist auch gebrauchsfertiger Verband drin? So ein Schnellverband ist Hansaplast - elastisch. — Seine Q-u-e-r-elastizität, hält Wundränder klammerartig zusammen und fördert den Heilprozeß.

hansaplast
hilft heilen!

1079



Seit über 25 Jahren
ein Begriff für
Fortschritte in der Luftfahrt

JUNKERS FLUGZEUG- UND MOTORENWERKE A. G. DESSAU

Steckbrief



Ein Bösewicht, auf den jeder besonders scharf achten muß, ist

Kohlenklau

Überall, wo wertvolle Kohle, Strom und Gas vergeudet werden, hat er die Hände im Spiel. Indem er unsere Gedankenlosigkeit und Nachlässigkeit ausnützt, gefährdet er die Kriegswirtschaft, z. B. die Herstellung von synthetischem Benzin aus Kohle für unsere Flugzeuge.

Wenn in jedem Haushalt täglich nur 1 Glühlampe von 40 Watt ¼ Stunde lang unnötig brennt, so fallen in einem Jahr bei 19 Millionen stromversorgten Haushaltungen fast 70 Millionen Kilo Kohle „Kohlenklau“ zum Opfer, denn elektrischer Strom wird meist mit Kohle erzeugt.

Aus dieser Kohlenmenge könnten 12 Millionen Liter Treibstoff für unsere Jäger und Bomber hergestellt werden. Darum paßt auf und denkt daran:

Wecht die „Kohlenklau's“
aus dem Haus hinaus!

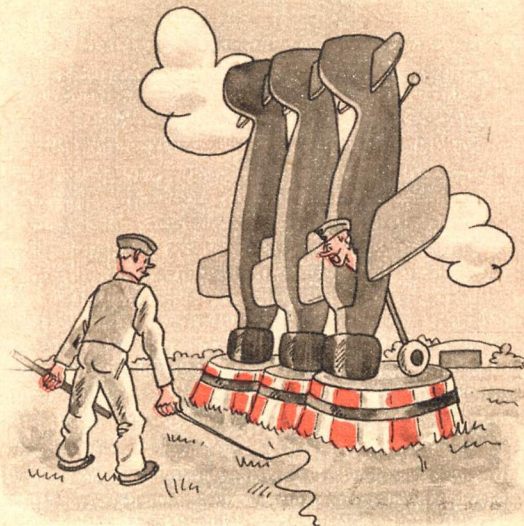


Ausser Rand und Band

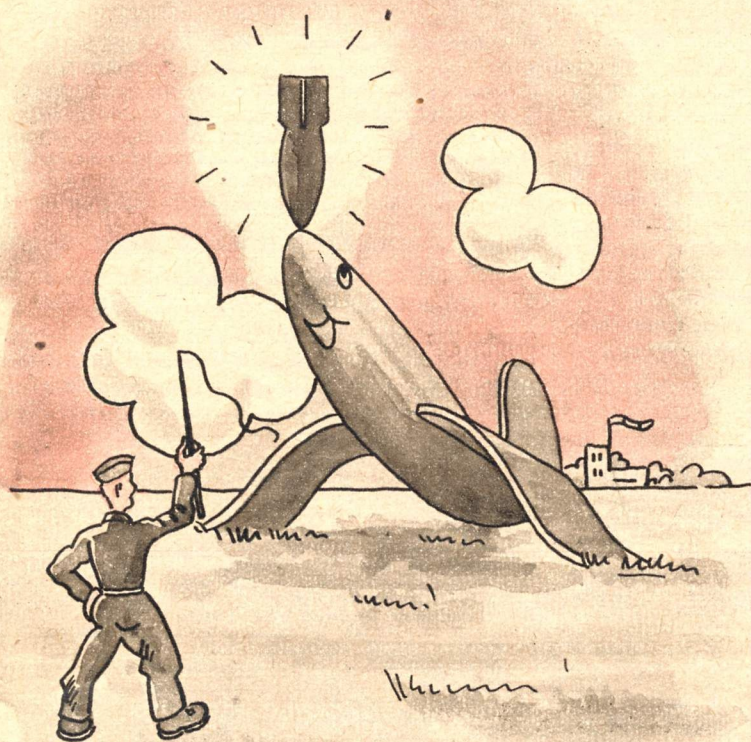
Eine Besatzung, die früher beim Zirkus war, beehrt sich, unter der Direktion des Zeichners WERNER BRÄHNE einem hochwohlhälllichen Publikum darzubieten . . .



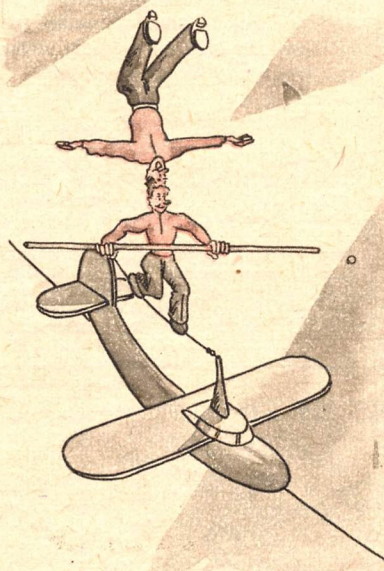
Der indische Fakir: „Endlich brauche ich mal nicht zu sparen!“



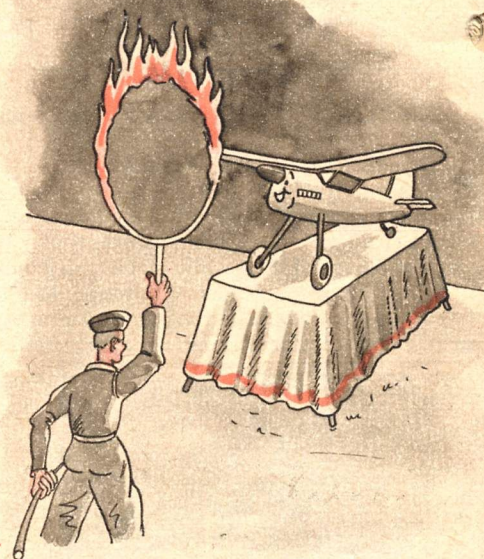
Beim Elefantendompteur: „Na, Paul, biste nu zufrieden?“



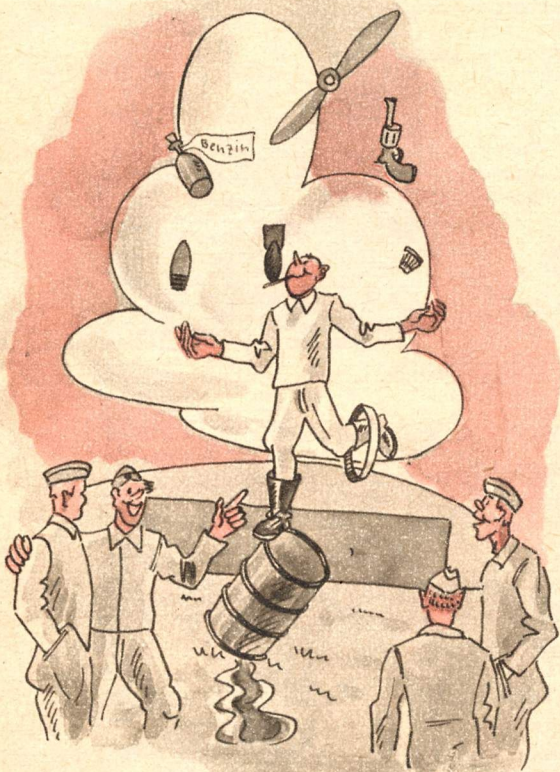
Die Meisterdressur: „Ein saures Stück Arbeit, bis ich ihn soweit hatte . . .“



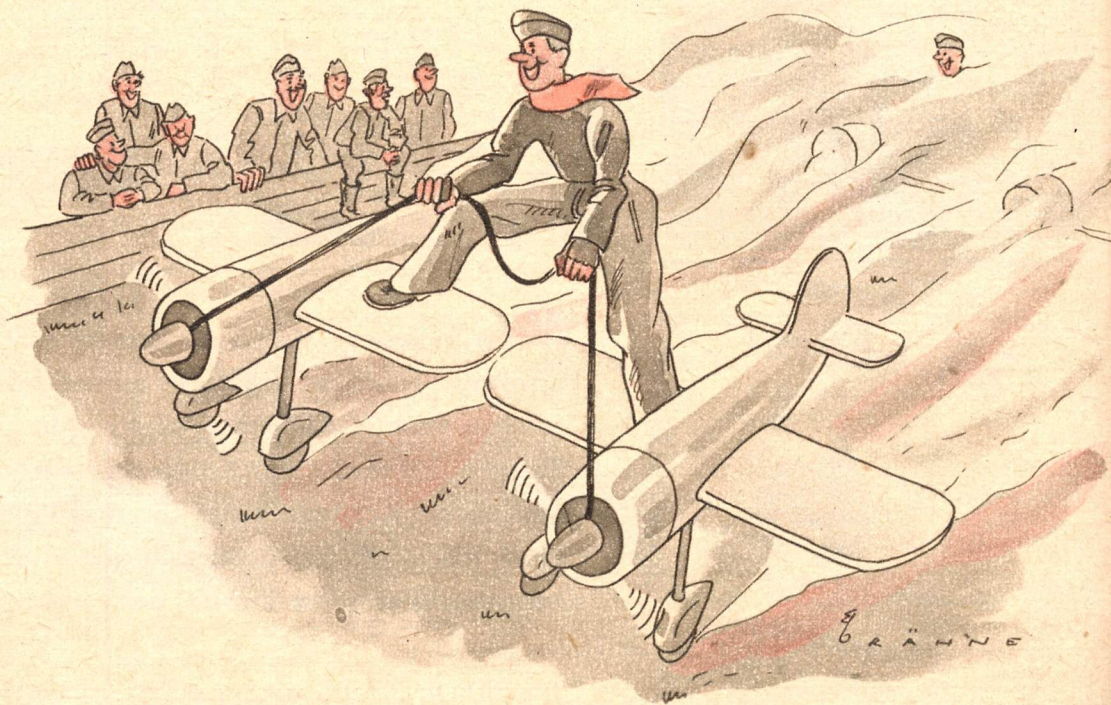
Die große Nummer: Truxa in höchster Vollendung



Raubtierattraktion: „Komm, Gitta — Gitta, los, nun spring' schon!“



Rastelli dreifach überboten: „Los, Jungs, schmeißt noch ein brennendes Feuerzeug dazwischen!“



Römisches Wagenrennen, einmal ganz modern!

Der ADLER erscheint 14tägig. 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, Berlin-Dahlem. Preisliste 13. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 2 809 74.

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