

Der

Adler

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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Der geheimnisvolle Bunker

Im Gefechtsstand einer Nachtjagddivision. Äußerste Spannung und größte Konzentration spiegeln sich in den Gesichtern aller. Eine neue Meldung ist eingetroffen, ihre Angaben müssen sofort in die Lagekarte eingezeichnet und vermessen werden. Siehe Bildbericht im Innern des Heftes
PK-Aufn. Kriegsberichtler H. Grosse (Atl)



Der Einsatz beginnt! Mit allen für die Luftverteidigung maßgebenden Dienststellen ist der Gefechtsstand durch direkte Telefonleitungen verbunden. Und nun jagen sich die Meldungen, die Befehle und Anordnungen, nun beginnt jenes unaufhörliche Gewirr von Stimmen, das dem Außenstehenden unverständlich erscheinen mag, während es in Wirklich-

keit ein wohlgeordnetes System bedeutet. Der IA, der IC, der Nachrichtenoffizier, die Jägerleitoffiziere und über allem der Divisionskommandeur kennen jetzt nur eine Aufgabe: Es darf kein Augenblick verlorengehen; — der schnellste Weg zur Übermittlung der Feindbewegung und zum Einsatz der eigenen Kräfte ist auch immer der erfolgreichste

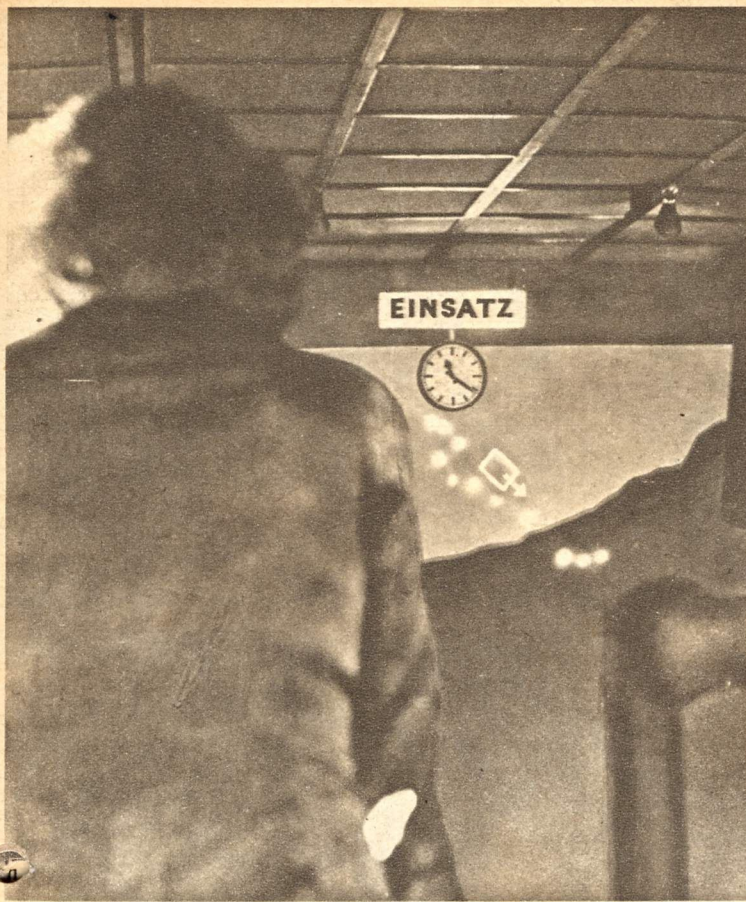
Der geheimnisvolle Bunker

Im Gefechtsstand einer Nachtjagd-Division

PK-Bildbericht von Kriegsbericht Helmut Grosse (Atl)

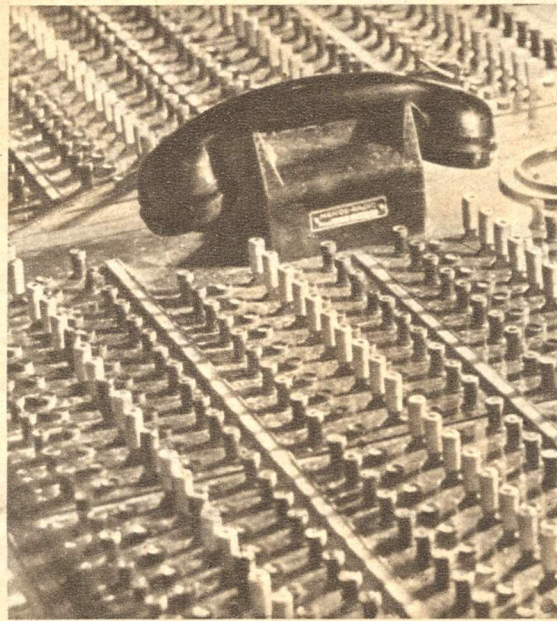
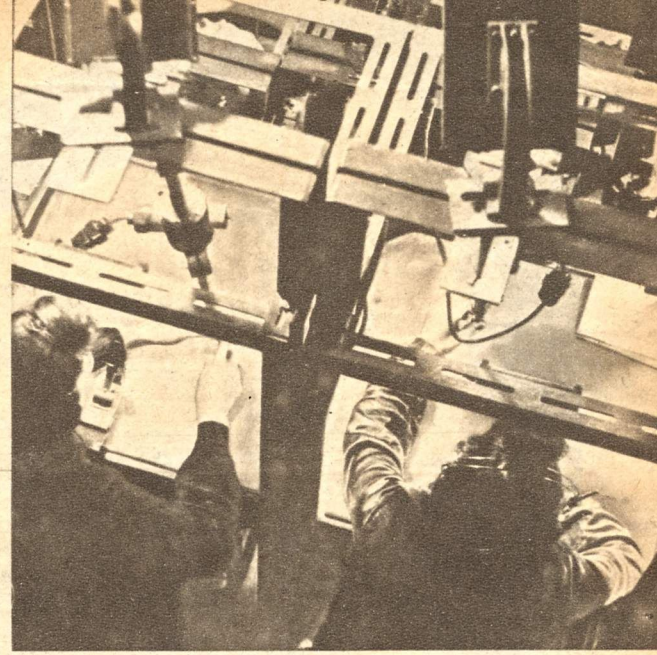
Text Kriegsbericht Siegfried Kappe

Es durchflutet jene gespannte Atmosphäre den halbverdunkelten, großen Raum, die das Zeichen eines erregenden Einsatzes ist. Auf der großen Wandtafel wandern die Lichtpunkte von Nordwesten nach Südosten, auf den kleinen, hell erleuchteten Tafeln tauchen immer wieder neue rote Pfeile auf, die den Weg der feindlichen Flugzeuge gegen die deutschen Städte ankündigen. Ein Gewirr von halblauten Stimmen erklingt gleich einem ununterbrochenen Branden des Meeres. „Einsatz!“ leuchten weiße Buchstaben auf rotem Grunde auf. Und immer wieder jagen sich die Meldungen, rufen die Telefone, wirbeln die Lichtpunkte aufs neue über die große Karte, erteilen gedämpfte und laute Stimmen Befehle und Weisungen. Ob man die langen Reihen der Befehlshaber beobachtet, an denen die Jägerleitoffiziere die Verbindung mit den Nachtjägern aufgenommen haben, ob man einen Blick in die Wetterstelle wirft oder die rastlose Arbeit der Luftwaffenhelferinnen im Fluko betrachtet, es ist überall das gleiche Bild konzentrierten Einsatzes. Von Spannung geladen ist nicht nur die Luft, es sind es auch die Menschen in diesen für die Luftverteidigung entscheidenden Stunden, denn ein großes Maß von Verantwortung liegt auf den Schultern eines jeden einzelnen. Jede, auch die geringste Ungenauigkeit kann weittragende Folgen nach sich ziehen, deren Auswirkungen den Erfolg der Nachtjagd ungünstig beeinflussen. So ist jeder dieser Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften, jede der zahlreichen Luftwaffenhelferinnen, mit Können und Leistung, mit letzter Einsatzbereitschaft und Spannkraft an der Erfüllung der großen und auch der kleinsten Aufgabe beteiligt. Stunden der höchsten Anspannung, Stunden in dunkler Nacht, Stunden, in denen der Schutz der Heimat in den Händen jener Männer und Frauen liegt, die in diesen Gefechtsständen immer aufs neue ihre Bewährung ablegen müssen, Stunden, in denen am Himmel erbitterte Luftkämpfe ausgetragen werden und die Nachtjäger mit heißen Herzen mit dem Feind ringen. Erst dann löst sich die Spannung auf den Gesichtern, wenn der IA die Meldung des Ausfluges der letzten Terrorbomber erhält, und sie weicht jenem beglückenden Gefühl, das Seine zur erfolgreichen Abwehr beigetragen zu haben, wenn die ersten Luftsiege der unterstellten Nachtjäger einlaufen.



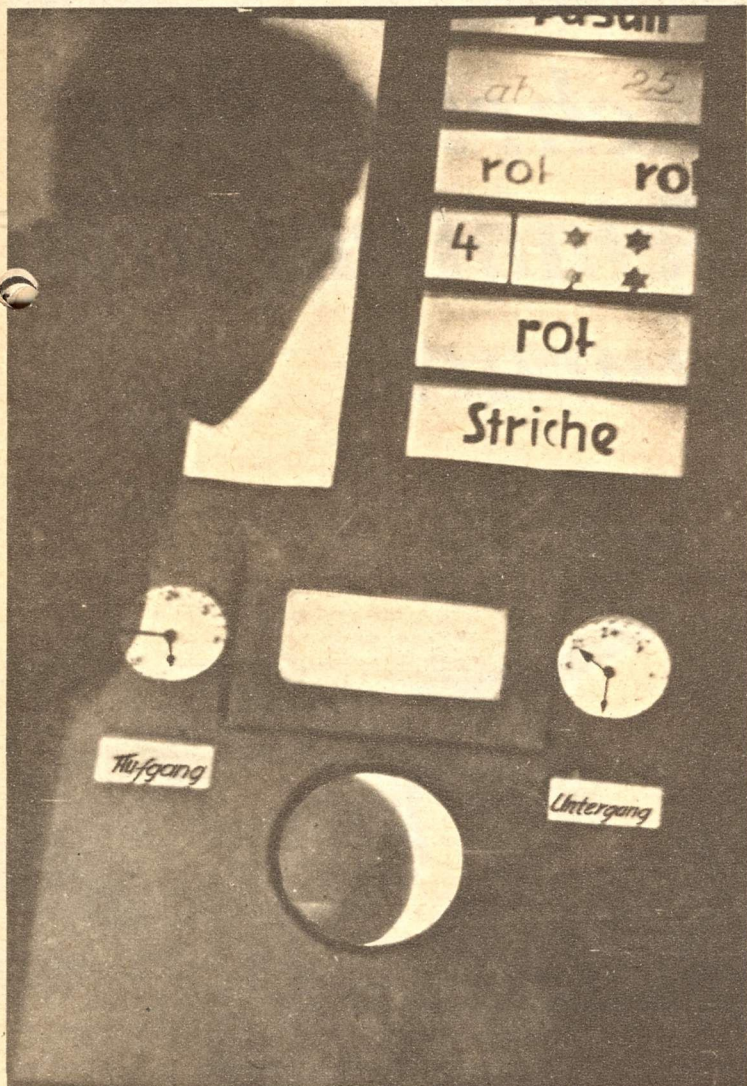
Die Lichtpunkte verraten den Weg der feindlichen Flugzeuge. Eine weiße Straße auf verdunkelter Karte. Jetzt jagen die Verteidiger heran: grüne Punkte werden mehr und mehr an die Wellen der Terrorbomber herangeführt, stehen bald mitten zwischen ihnen, decken sich fast — der Nachtjäger hat Feindberührung! Von der Empore des geheimnisvollen Bunkers leiten die Luftwaffenhelferinnen auf Grund der an sie durchgegebenen Meldungen die Lichtpunkte und geben damit den führenden Offizieren des Gefechtsstandes einen Gesamtüberblick über die augenblickliche Kampfplage

Rechts: An langen Ständen sitzen, verdeckt für jeden, der sich in dem großen Raum des Gefechtsstandes aufhält, die Lichtpunktwerferinnen. Ihr Platz ist auf der anderen Seite jener großen Karte, auf der immer wieder Hunderte von weißen und grünen Punkten aufspringen. Sie sind getrennt von dem aufregenden Geschehen durch jene leuchtende Wand, auf der sie wie unsichtbare Geister durch ihre Lichtpunkte Freund und Feind darstellen. Vor sich im verkleinerten Maßstab die gleiche Karte, auf der sie nun nach den Meldungen der einzelnen Horch- und Meßgeräte in den verschiedenen Räumen jedes Flugzeug festhalten und seinen Weg mit einem langen Stab verfolgen, an dessen Ende ein Spiegel den vom Kartenpunkt ausgehenden Lichtstrahl auf die große Wand reflektiert



Hunderte von Verbindungen führen zum Gefechtsstand und von ihm fort. Die aufregenden Minuten sind vorbei, der Hörer liegt nun auf der Gabel, es ist still geworden in dem großen Bunker. Nur die diensthabenden Offiziere stehen noch in kleinen Gruppen beisammen und tauschen ihre Meinungen aus

Unten: Freude spielt über das Gesicht des IA. Die letzten Feindflugzeuge sind über die Küste abgeflogen, und nun kommen die ersten Meldungen über die Luftsiege der Nachtjagdverbände zu ihm. Es ist die Minute des Aufatmens und der inneren Zufriedenheit darüber, daß es heute wieder einmal geklappt hat



Zunehmender Mond, Aufgang und Untergang der silbernen Sichel, Kennzeichen und Signale — sie sind für jeden sofort deutlich erkennbar an einer Tafel angebracht und geben Antwort auf die Fragen, die die gegenwärtige Situation stellt





Letzte Minuten vor dem Feindflug. Fertigmachen! Es ist wie jeden Tag. Fast mechanisch die gewohnten Bewegungen. Mit raschem Griff werden jetzt die Fallschirmgurte über die Schwimmwesten gezogen

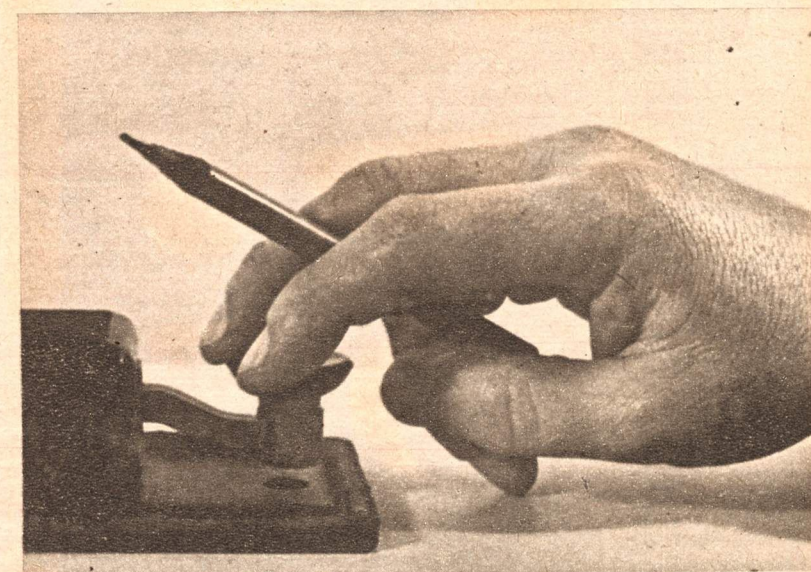
Die Motoren donnern unter schwerem Gewölk. Noch eng aufgeschlossen fliegt der Verband feindwärts. Kamerad neben Kamerad. Eine schwere Aufgabe — der Angriff auf das befohlene Ziel — liegt noch ungelöst vor ihnen

PK-Aufnahmen Kriegsberichterstatter Fred Dietrich (Wb)

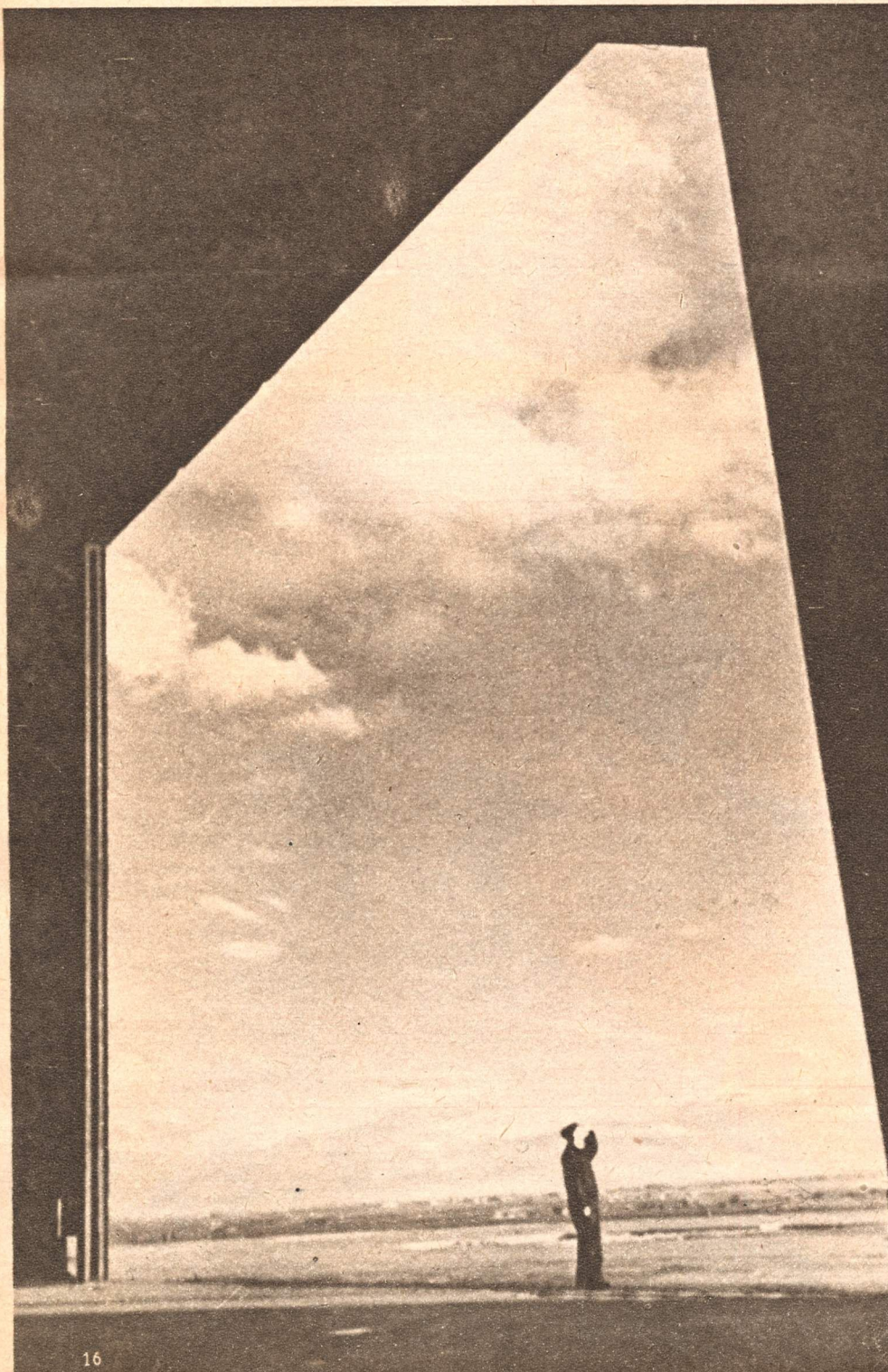
Rechts: „Jetzt greifen sie an, jetzt geben sie Zunder!“ Die Peiler im heimatlichen Horst erleben in Gedanken den Angriff mit, jede Phase des Kampfes glauben sie vor sich zu sehen. Täglich empfinden sie diese erregenden Minuten mit gleicher Anteilnahme



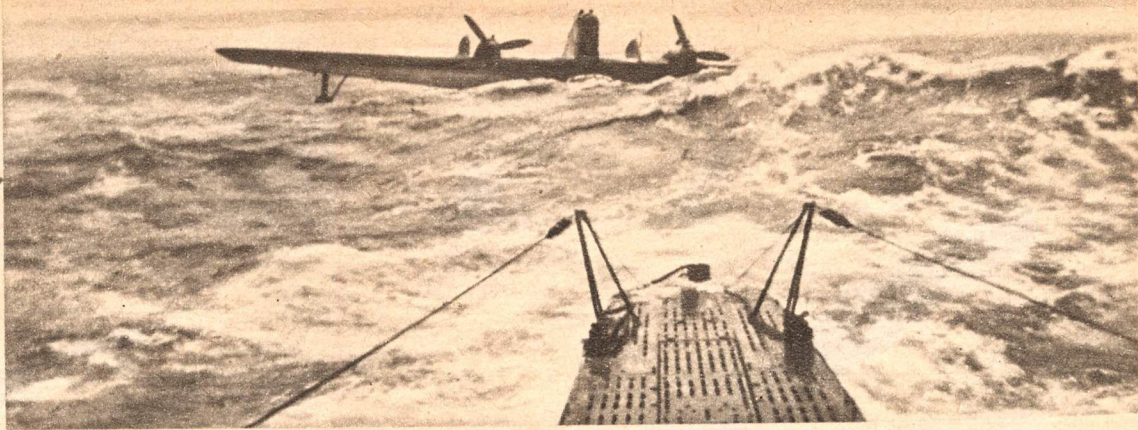
...kehrten vom Feindflug nicht zurück



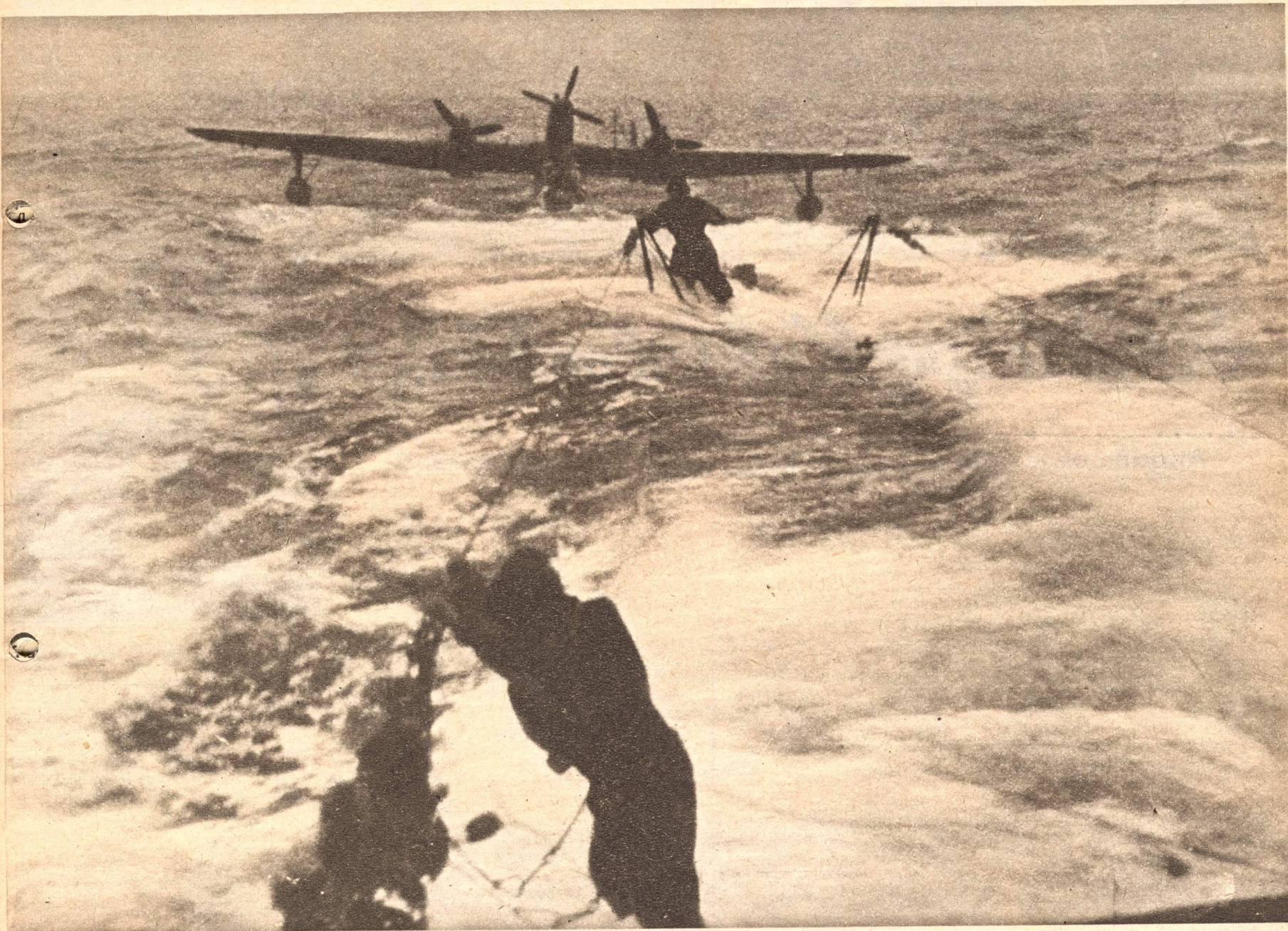
Längst sind die Maschinen in ihren Heimathorst zurückgekehrt — bis auf eine, deren Schicksal ungewiß ist. Unermülich ruft die Morsetaste „Berta-Dora — kommen!“ — „Berta-Dora — kommen!“ Doch Berta-Dora antwortet nicht... — Bild links: Es ist bereits Abend geworden. Noch immer steht der Wart vor dem großen Tor der Halle, wartet und wartet. Bis auch in seinem Herzen das letzte Hoffnungsfünkchen verglimmt ...



U-Boot rettet Flugzeug- Besatzung



Im Nördlichen Eismeer hat ein deutsches U-Boot die Meldung erhalten, daß ein deutscher Fernaufklärer in Seenot geraten sei. Es nimmt sofort Kurs auf die Unfallstelle und begibt sich auf die Suche nach den verunglückten Kameraden von der Luftwaffe. Wenn schon die Maschine nicht geborgen werden kann — die Mannschaft muß gerettet werden! Nach langer, mühevoller Fahrt durch die aufgewühlte See wird das Flugzeug, das sich bisher noch über Wasser halten konnte, entdeckt. Näher und näher schiebt sich das Boot mit den Rettern an die sich in Seenot befindenden Flieger heran



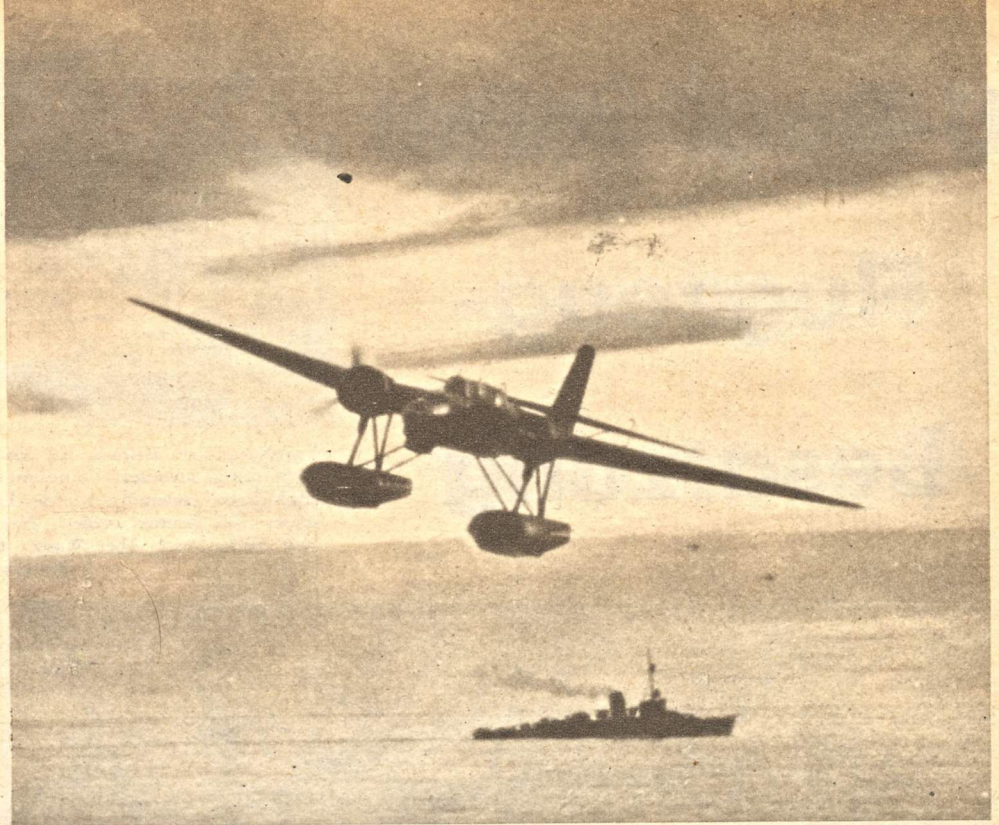
Ganz dicht muß das U-Boot an das Flugzeug heran, um die Besatzung an Bord nehmen zu können. Trotz des Seils, an dem sich die Havarierten vom Flugzeug auf das Deck des Bootes ziehen, werden die Männer von der rauhen See bedrängt, sodaß sie immer wieder in Gefahr sind, über Bord gespült zu werden

Links: Kaum ist die schwierige Rettungsaktion beendet und kaum hat sich das U-Boot etwas von der Unfallstelle abgesetzt, als das Flugzeug auch schon schräg über die linke Tragfläche in den Fluten des Nördlichen Eismees versinkt

PK-Aufn. Kriegsberichtler Hirschfelder (Transocean)

Kameraden! Auf dem Turm des U-Bootes schmeckt dem Flugzeugführer nach Stunden der Gefahr eine Zigarette besonders gut





Ein deutscher Geleitzug auf der Fahrt zu seinem Bestimmungsort. Größte Vorsicht und ununterbrochene Aufmerksamkeit sind bei diesem kühnen Unternehmen geboten. In der bergenden Tiefe der See und in der Luft lauert der Feind. Abwehrbereit steht jeder Mann an seinem Platz, um in entscheidender Sekunde seine Pflicht bis zum Äußersten zu erfüllen. Drohend recken die Bordgeschütze ihre Rohre, während Geleitboote der Kriegsmarine U-Boot-Sicherung fahren und Seeraufklärer vom Baumuster He 115 das Geleit umfliegen

Der Geleitzug blieb unbeschädigt

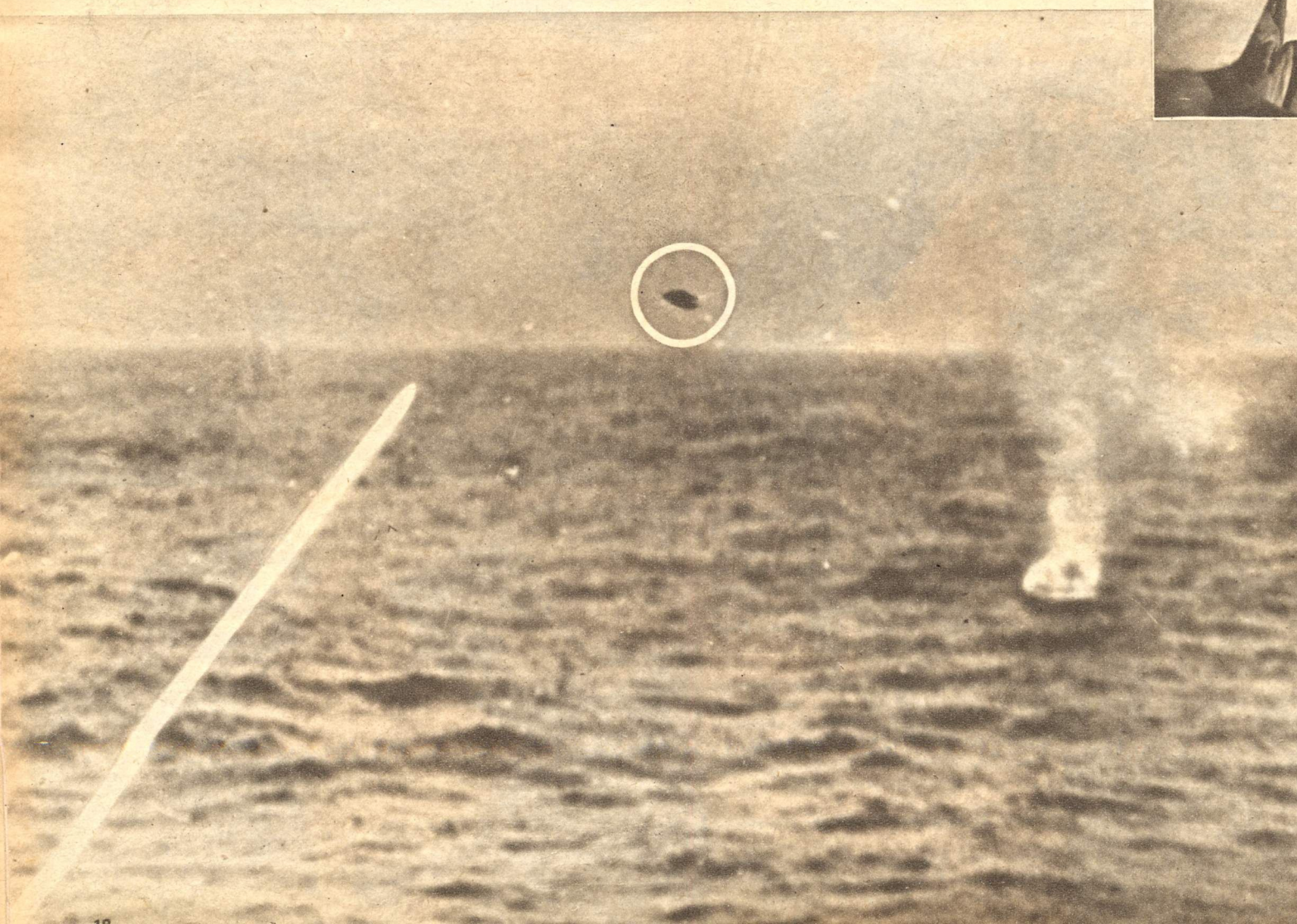
Angriff sowjetischer Torpedoflieger erfolgreich abgewehrt



Alarm! Winzige Punkte am eintönigen, grauen Horizont — angreifende sowjetische Torpedoflieger! Unheimlich schnell kommen sie näher und näher. „Feuer frei!“ ertönt jetzt der scharfe Befehl des Kommandanten

PK-Aufnahmen
Kriegsbericht Wolf (HH)

Ein feindlicher Torpedoflieger bricht aus der Nebelwand hervor, wird aber durch erbittertes Abwehrfeuer gezwungen abzudrehen. Sekunden später stürzt er brennend ins Meer. Im Kreis: Das feindliche Flugzeug, rechts davon: ein Einschlag von der Bordwaffe des Gegners, links: Leuchtspurbahn des Geschosses, das dem Flugzeug zum Verhängnis wurde. — Der Angriff der Sowjets ist erfolgreich abgewehrt. Ungestört kann nun der Geleitzug seinen Weg durch das Eismeer fortsetzen



Daß es nur so raucht!

„Heizung“ von innen und außen

PK-Bildbericht
Kriegsbericht Engelmann (Wb)

„Mach's gut, Kamerad!“ sagt der Posten zur Ablösung, und schon hat er sich einen „Kloben“ zwischen die Zähne gesteckt — daß es nur so raucht! Wenn der Knaster in der Pfeife brennt, wärmt sich Leib und Seele des Landsers. Wie er sich ausdrückt, ist der Wind, der in grauen, düsteren Wintertagen über die Kanalküste pfeift, nicht von schlechten Eltern. Gegen diese schlechte Tuch- und Gesichtsfalten einwirkende feuchte Kälte gibt es natürlich noch andere probate Mittel als das Rauchen, zum Beispiel ...



... Schinkenklappen, wenn diese gewaltsame Wärmezuführung vielleicht auch nicht jedermanns Sache ist. Wie es im Ofen prasselt, so knistert es hier im Gebälk! Wer nach dieser Prozedur nicht den Eindruck hat, wahrhaftig auf glühenden Kohlen zu sitzen, dem ist nicht zu helfen



Unten: Ein prasselndes Feuer aus der Blechtonne und fünf Paar Landserhände. Seitdem der Göttervater Zeus durch seinen Blitzstrahl das Feuer auf die Erde geschickt hat, ist diese Methode des Erwärmens weit geübt und gebräuchlich. Die Kameraden der Postenkette wärmen sich über den züngelnden Flammen rasch die klammen Finger, bevor jeder wieder seines Weges geht



Auch eine innerliche Einreibung ist nicht zu verachten. Schon der Gedanke an den ersten Schluck, der wie flüssiges Feuer durch die Kehle rinnt, erheitert die Gesichter. Aber „Vorsicht!“ meint der Unteroffizier, „daß nichts explodiert!“

AN MEINEM LEBEN UND MEINEM SCHICKSAL LIEGT NICHTS, AN DEN WIRKUNGEN MEINES LEBENS LIEGT UNENDLICH VIEL

FICHTE

In dankbarer Würdigung seines heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer an Oberst d. R. Ernst Kühl, Fliegerführer, als 356. Soldaten der deutschen Wehrmacht das EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES



WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN



Obstlt. HALLENSLEBEN



Major SCHOMANN



Hauptmann LÜTJE



Hauptmann MATERN



Oberleutnant JENTE



Leutnant HAMMER



Leutnant SCHACK

Oberleutnant Hallensleben, Kommandeur eines Kampfgeschwaders, hat sich auf allen Fronten hervorragend bewährt. Schnelle Entschlußkraft und draufgängerische Kühnheit sind besondere Kennzeichen seiner überlegenen Truppenführung. — Major Schomann, Kommandeur einer Kampfgruppe, ist ein als Einzelkämpfer wie Verbandsführer gleichermaßen bewährter Kampfflieger. Aus der großen Zahl seiner persönlichen Erfolge verdient die Versenkung von 29 000 BRT feindlichen Handelsschiffsraums und eines Minensuchbootes besondere Hervorhebung. — Hauptmann Lütje, Staffelführer in einem Nachtjagdgeschwader, errang 27 Nachtjagdsiege. In der Nacht vom 14. 5. 43 schoß er, wie der OKW-Bericht meldete, sechs viermotorige Bomber ab und vollbrachte damit eine in der Nachtjagd bisher unerreichte Leistung. — Hauptmann Matern, Gruppenkommandeur in einem Zerstörergeschwader, erzielte dank seiner Beharrlichkeit und seines rücksichtslosen Draufgängertums im Kampf gegen die Sowjets glänzende Erfolge. Am Tage vor der Verleihung des Ritterkreuzes kehrte er von einem Feindflug nicht zurück. — Oberleutnant Jente, Staffelführer in einem Kampfgeschwader, hatte vor allem bei Angriffen auf Schiffsziele große Erfolge. U. a. versenkte er im Eismeer einen Schweren Kreuzer, im Mittelmeer zwei Handelsdampfer mit 18 000 BRT und an der Ostküste Siziliens einen Truppentransporter, der mit der ganzen Besatzung unterging. — Leutnant Hammer, Flugzeugführer und Beobachter in einer Aufklärungsstaffel, erlag in weit über 200 Einsätzen trotz starker Abwehr wertvolle und genaue Unterlagen, denen oft große Bedeutung im Hinblick auf das Kampfgeschehen zukam. — Leutnant Schack, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, errang in harten Luftkämpfen 118 Luftsiege. — Oberfeldwebel Kralemann, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, vernichtete wertvolles feindliches Kriegsmaterial. U. a. zerstörte er 58 Flugzeuge am Boden. Von seinem letzten Feindflug brachte er trotz schwerer Verwundung des linken Auges, das er dabei einbüßte, sein beschädigtes Flugzeug zum Heimathafen zurück. Er starb den Fliegertod. — Oberfeldwebel Boos, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, erreichte vor allem bei der Bekämpfung von Schiffszielen, Industrie- und Eisenbahnanlagen große Erfolge. Nach 402 Einsätzen kehrte er im Frühjahr 1943 von einem Feindflug nicht zurück. — Oberfeldwebel Stannek, Flugzeugführer und Beobachter in einer Heeresaufklärungsstaffel, hat auf weit über 200 Feindflügen im Mittelmeerraum der Führung wertvollste Bildunterlagen über Flugplatz- und Hafenbelegungen sowie über Großgeleitzüge erfohlen. In harten Luftkämpfen schoß der tapfere Oberfeldwebel dabei 9 feindliche Flugzeuge ab. — Oberfeldwebel Kelbch, Flugzeugführer in einer Fernaufklärungsgruppe, hat auf über 200 Feindflügen unter den schwierigen Wetterbedingungen des hohen Nordens und bei starker Abwehr überlegendes fachliches Können bewiesen und in hohem Maße dazu beigetragen, der Führung wertvollste Unterlagen über Stärke und Absichten des Gegners zu erbringen.

PK-Aufnahme: Kriegsberichtler Ritter (Sch), Aufnahmen Weltbild (10), Privataufnahme (Suchfort 1)



Oberfeldw. KRALEMANN †



Oberfeldwebel BOOS



Oberfeldw. STANNEK



Oberfeldwebel KELBCH

STÖRCH, STECHMÜCKE

Wer hat hier Pate gestanden? — Flug

In einem Flugzeugwerk verläßt in gleichmäßigen Abständen ein Flugzeug nach dem anderen bis auf die kleinste Einzelheit, wie ein Ei dem anderen, so daß es fast unmöglich erscheint, sie voneinander zu unterscheiden. Rein äußerlich wird dies wohl auch kaum gelingen, solange sie keine bestimmte Kennzeichnung erhalten haben. Für den Gang des Fabrikationsprozesses ist jedoch eine genaue Trennung der einzelnen Flugzeuge notwendig. Ebenso wie bei der Kraftwagen- oder Werkzeugmaschinenherstellung erhält das einzelne Stück einer Serie eine fortlaufende Werknummer, die Stückbezeichnung, die während des gesamten Werdeganges die einzelnen Flugzeuge auseinanderzuhalten erlaubt und die besonders für die Nachbestellung von Ersatzteilen, also für den Nachschub, von allergrößter Wichtigkeit ist. Neben dieser Werknummer aber, die wir gleichsam als „Vornamen“ des Flugzeuges bezeichnen können, erhält es auch einen „Nachnamen“. Lange bevor das erste Versuchsflugzeug seinem Element übergeben wird, bevor noch die ersten Konstruktionszeichnungen ausgereift sind, ist das werdende Muster in dem Flugzeugwerk und bei den verantwortlichen Stellen getauft worden: Es hat zur Unterscheidung von anderen Planungen eine Kennzeichnung, eben die Werkbezeichnung — um ein Beispiel zu nehmen — Ju 88 bekommen, das heißt das künftige Flugzeugmuster hat zur einwandfreien Unterscheidung von anderen Entwicklungen in der Programmreihe des Herstellerwerkes Junkers die nächste Ziffer erhalten. Sprechen wir von der He 111 oder der Me 109, so wissen wir auch gleichzeitig, daß diese Flugzeuge bei Heinkel oder bei Messerschmitt entwickelt worden sind.

Wenn auch die Konstruktion der tragenden Teile im allgemeinen die gleiche bleibt, erfahren die einzelnen Baureihen und Serien einer bestimmten Flugzeugtype doch gewisse Änderungen, die sich aus den Erfahrungen im Feindeinsatz oder auch durch die neueren Erkenntnisse aus Forschung und Prüfung ergaben und die bald größeren, bald kleineren Umfang annehmen können. Derartige Änderungen können darin bestehen, daß z. B. die bisher verwendete Motortype durch eine stärkere ersetzt wird, oder daß man eine aerodynamisch günstigere Formgebung (Kanzelaufbau, Leitwerksausbildung, Flügelform u. ä.) wählt, oder daß man zu einer stärkeren Bewaffnung übergeht. Bei einer solchen Weiterentwicklung erhält das Muster eine Zusatzbezeichnung in der Reihenfolge des großen Alphabetes. Ein Beispiel hierfür ist der Jäger Me 109. Dieses Flugzeugmuster hat im Laufe seiner nunmehr über siebenjährigen Bewährung in den einzelnen Baureihen Me 109 B, Me 109 D usw. mannigfaltige Verbesserungen in bezug auf Bewaffnung, Triebwerkeinbau und aerodynamische Formgebung erfahren, ist aber in der Urform der „alte“ Messerschmitt-Jäger geblieben. Werden dagegen bei der Weiterentwicklung eines Flugzeugmusters größere Änderungen im Aufbau vorgenommen, so wird mitunter die bisherige Bezeichnungsgröße um ein oder zwei Hunderteinheiten erhöht: Aus dem Reiseflugzeug der Siebel Flugzeugwerke Si 104 entstand in neuerer Zeit die schnellere und größere Si 204.

Neben dieser rein zahlen- oder buchstabenmäßigen Werkbezeichnung, die insbesondere in allen amtlichen und militärischen Unterlagen verwendet wird, haben einzelne Firmen eine weitere Unterscheidungsart eingeführt, die noch zu der eigentlichen Benennung hinzutritt: Die Firmenbezeichnung, die früher vielfach aus Vertriebsgründen und für Zwecke der Einführung bei einem größeren Abnehmerkreis gewählt wurde. Wir kennen alle das Verbindungsflugzeug Fi 156 der Gerhardt Fieseler-Werke, das der breiten Öffentlichkeit weniger in der offiziellen Werkbezeichnung als vielmehr mit den Namen „Storch“ geläufig ist. Derartige Zusatzbenennungen nehmen in irgendeiner Form Bezug auf die Einsatzmöglichkeit, auf den Verwendungszweck, auf das Aussehen oder andere markante Merkmale des betreffenden Musters und sind in den weitaus meisten Fällen der Tierwelt und da besonders unseren gefiederten Vorbildern, den Vögeln, entnommen. Wer einen „Storch“ schon einmal bei der Landung hat anschweben sehen, dem drängt sich unwillkürlich der Vergleich mit dem roten Langbein auf, der sich mit vorgestreckten Stelzen zum Fröscheffang auf eine Wiese niederläßt. Der Focke-Wulf Flugzeugbau gab dem viermotorigen Großverkehrsflugzeug Fw 200 den Beinamen „Condor“, den auch der stolze Riesenvogel der südamerikanischen Bergwelt im Andengebiet trägt. Der Do-Wal, das Postflugboot der Dornier-Werke, das in bahnbrechenden Ozeanflügen die alte mit der neuen Welt verband, hat seine Bezeichnung aus dem nassen Element der großen Meeresbewohner entliehen. „Stieglitz“ (Fw 44), „Stößer“ (Fw 56) und „Weihe“ (Fw 58) sind bekannt als Übungsflugzeuge, die sich ihre Kennzeichnung aus der einheimischen Vogelwelt holten. Andere Hersteller taufte ihre Erzeugnisse nach dem Verwendungszweck wie die AGO-Flugzeugwerke ihr Reiseflugzeug Ao 192 auf „Kurier“ oder bringen sie in Beziehung mit dem Flugzeugführer wie die Bucker Flugzeugwerke ihre Muster „Jungmann“, „Jungmeister“, „Student“ und „Bestmann“. Ganz allgemein ist solche Bezeichnungsweise im Segelflugzeugbau üblich, der seine Muster ebenfalls vielfach nach den Seglern der Lüfte nennt: „Reiher“, „Kranich“, „Milan“, „Rhönadler“, „Rhönbussard“, „Rhönsperber“, „Schwalbe“ sind einige Beispiele hierfür.

Die Truppenverbände benötigen neben der bisher erwähnten „Artbenennung“ noch eine Bezeichnungsweise, die die einzelnen Flugzeuge voneinander zu trennen gestattet. Diesem Zweck dienen die zu beiden Seiten des Balkenkreuzes stehenden Buchstaben bzw. Zahlen, die nach bestimmten militärischen Gesichtspunkten gewählt werden und die dann zu den merkwürdigsten Namensgebungen den Anfangsbuchstaben hergeben: Die „Cäsar-Ludwig“, die „Fritz-Marie“, die „Dora“, um nur einige populäre Namen zu nennen.

Ist uns bei unseren bisherigen Betrachtungen aufgefallen, daß wir stets von der Ju 88, von der Fw 190, von der „Cäsar-Ludwig“ sprechen, daß also Flugzeuge immer weiblich sind? Ja, wir wenden dies sogar für fremde Muster an, wenn wir z. B. über einen Luft-

EN UND DRACHENSCHLUCKER

zeugnamen und ihre Bedeutung / Von Dipl.-Ing. Theo Kränzle

kampf zwischen einer Me 109 und einer „Spitfire“ berichten oder den Abschluß einer „Lancaster“ erleben. Flugzeuge gehören demnach, gleich welchen Ursprunges, immer dem schwachen Geschlecht an, obwohl sie doch in ihren neueren Erzeugnissen meist waffenstarrende, feuerspeiende Kriegsmittel sind, zu deren Führung ganze Männer notwendig sind. Vielleicht folgt die Luftfahrt hierbei einem alten Brauch in der Seefahrt, bei der sämtliche Schiffe — mögen es Handelsdampfer oder Schlachtschiffe sein — ebenfalls weiblichen Geschlechtes sind, auch wenn sie mit Panzerplatten bewehrt und mit Geschützen bestückt sind. Es mag auch sein, daß der alte Ausdruck „Flugmaschine“ aus den Anfängen der Fliegerei mit seinem weiblichen Geschlecht einer der Gründe für die „weiblichen“ Flugzeugmuster ist.

Nachdem wir in großen Zügen die bei der deutschen Luftfahrt übliche Bezeichnungsweise betrachtet haben, wird es sicherlich interessieren, wie dies die anderen luftfahrttreibenden Länder handhaben. Allgemein besteht in jedem Land die Einrichtung der Gattungs- und Nummernbezeichnung in ähnlicher Form wie bei uns, daneben gibt es aber auch Besonderheiten, die nachstehend kurz gestreift sein sollen. Unsere japanischen Verbündeten kennzeichnen ihre einzelnen Flugzeugmuster mit den beiden letzten Ziffern des ersten Einsatzjahres und setzen vor diese zweistellige Zahl häufig einen oder mehrere Buchstaben, die auf den Verwendungszweck hinweisen, so z. B. der Jäger Mitsubishi S-00, der von der Firma Mitsubishi gebaut wird und im Jubiläumsjahr 2600 der japanischen, das heißt im Jahre 1940 unserer christlichen Zeitrechnung in Dienst gestellt wurde. Daneben mögen ebenfalls Stücke- und Truppenbezeichnungen für fertigungstechnische und militärische Zwecke bestehen ebenso wie eine Unterscheidungsmöglichkeit zwischen Flugzeugen der Heeres- und denen der Marine-Luftstreitkräfte durch die Beifügung der Worte „Navy“ (= Marine) und „Army“ (= Heer) wie z. B. Nakajima Navy S-01, ein Jäger der Marinetruppe von der Firma Nakajima aus dem Jahre 1941. Bei Weiterentwicklungen eines Baumusters erhält die neue Ausführung zur Unterscheidung von der früheren eine Zusatznummer angehängt, z. B. Mitsubishi S-00-2, deren Spannweite gegenüber dem Ursprungsmuster S-00 geändert wurde. Mitunter kommen sich auch für einzelne Flugzeugmuster besondere Namen wie etwa für einen Bomber „Donryu“ (in der bilderreichen Sprache Japans heißt dies soviel wie „Drachenschlucker“ oder in übertragenem Sinne „Draufgänger“ zur Kennzeichnung eines tapferen Einsatzes) und für einen Jäger „Shoki“ (ein Wort mit zahlreichen Übersetzungsmöglichkeiten, von denen die Deutung „Sieg-hafte Maschine“ für ein Jagdflugzeug auch für uns gut verständlich ist).

Die Sowjets hatten noch im ersten Kriegsjahr ihre Muster mit den Anfangsbuchstaben der Gattungsart und einer darauffolgenden ein- oder mehrstelligen Ziffer unterschieden; so lautete die militärische Bezeichnung des im spanischen Bürgerkrieg unter dem Namen „Rata“ bekannt gewordenen Jagdeinsitzers I-16, wobei I die Abkürzung für Istrebitelj ist, was wörtlich „Vernichter“ und im übertragenen Sinne „Jäger“ bedeutet. In der nachfolgenden Zeit dagegen lehnt sich die Typenbezeichnung, oft unter Abänderung der bisherigen Kennzeichnung an den Namen des leitenden Konstrukteurs an, z. B. wurde der Jäger I-26 in JAK-1 umgetauft. JAK ist in diesem Fall die Abkürzung für den Namen des an der Konstruktion maßgeblich beteiligten Ingenieurs Jakowlew. Das gepanzerte Schlachtflugzeug Stormowik (= Stürmer) IL-2 nennt sich nach seinem Erbauer Iljuchin. Stellt ein Muster eine Gemeinschaftsleistung mehrerer dar, werden Kombinationen gebildet; so ist bei dem Jäger LAGG-1 die Bezeichnung aus den Anfangsbuchstaben von Lawatschin, Gorbunow und Gudkow entstanden. Weiterentwicklungen führen zu entsprechenden Zahlenfortsetzungen wie JAK-2 und JAK-4, während bei der früheren Bezeichnungsweise mitunter eine ergänzende Zahl an die bisherige Nummer angehängt wurde, z. B. I-153 als verbesserte Ausführung des Jägers I-15.

Während sich in den bisher betrachteten Ländern die Gesamtzahl der zum Einsatz gelangenden Baumuster — bedingt durch Gründe der Zweckmäßigkeit oder infolge der gegebenen Kapazität der Herstellerwerke — sehr zum Vorteil der Ersatzteillagerhaltung in überschaubaren Grenzen hält und sich vornehmlich auf bewährte Muster oder deren Weiterentwicklungen nebst einigen Neukonstruktionen beschränkt, liegen die Verhältnisse bei unseren anglo-amerikanischen Gegnern wesentlich anders. Durch den ungehinderten, mit allen möglichen Mitteln durchgeführten Konkurrenzkampf der einzelnen Firmen untereinander ist auf dem Gebiet des Flugzeugbaues in diesen Ländern eine fast verwirrende Typenschau entstanden, die erst jetzt langsam durch die staatlich gelenkte Produktion auf die für den Einsatz brauchbaren Muster beschränkt zu werden scheint.

England liegt in der Zahl der Flugzeugtypen etwa in der Mitte zwischen uns und seinem amerikanischen „Freund“. Es gibt seinen Flugzeugen ebenso wie denen, die ihm Amerika liefert, einen bestimmten Namen, den das Muster behält und der auch in den Sprachgebrauch der britischen Luftfahrt eingeht. Sämtliche Verbesserungen und Weiterentwicklungen tragen gleichfalls den Namen des Ursprungsmusters, sie erhalten jedoch zur Unterscheidung der verschiedenen Entwicklungsstufen eine zusätzliche römische Ziffer: Das Kampfflugzeug Vicker „Wellington II“ hat neben anderen Änderungen im Gegensatz zu den luftgekühlten Motoren der „Wellington I“ flüssigkeitsgekühlte Triebwerke, während die „Wellington III“ eine verstärkte Heckbewaffnung besitzt. Muster, die vornehmlich als Bord- oder Trägerflugzeuge Verwendung finden, tragen gern eine auf ihre Einsatzmöglichkeit hinweisende Benennung: Torpedoflugzeug Fairey „Swordfish“ (= Schwertfisch) oder Jagdeinsitzer Glooster „Sea-Gladiator“ (Seegladiator, Seefechter), der als Landjäger einfach „Gladiator“ heißt. Bei nicht wesentlichen baulichen Abweichungen kommen auch innerhalb der gleichen Kennzeichnung Unterscheidungen vor: Der Jäger Hawker „Hurricane II B“ ist mit 12 MGs ausgerüstet, während die Abart „Hurricane II C“ mit vier Kanonen bestückt ist. Seltener finden sich neben den Namen auch Firmen- und Entwicklungsnummerbezeichnungen, die nur bei einigen wenigen Werken gebräuchlich sind, z. B. schnelles Kampfflugzeug De Havilland D.H. 98 „Mosquito“ (= Stechmücke).

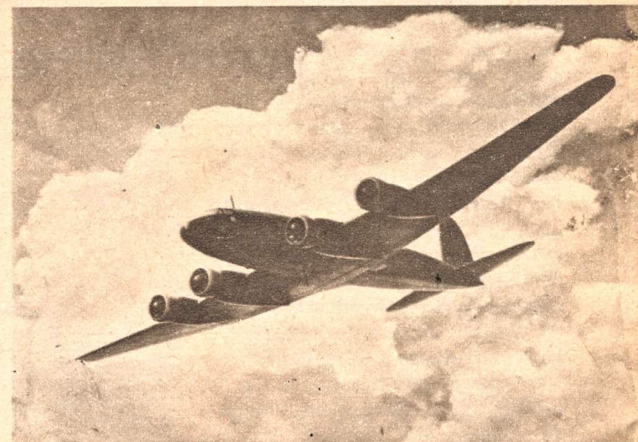
Oft weist der Name auf bestimmte Eigenschaften des Musters hin, in anderen Fällen mögen Gründe verschiedener Art Pate bei der Flugzeugtaufe gestanden haben, die für den Fernerstehenden nicht ohne weiteres ersichtlich sind. Mit am verständlichsten ist die Bezeichnungsweise bei den Jägern, wobei gern die Schnelligkeit zum Ausdruck gebracht wird: Hawker „Hurricane“ (= Orkan), Westland „Whirlwind“ (= Wirbelwind), Hawker „Typhoon“ (= Taifun). Die Feuerkraft der Maschine drückt sich bisweilen auch im Namen aus: Die Supermarine „Spitfire“ war mit ihren acht MGs in der Zeit ihres ersten Auftretens (1936) ein besonders stark bewaffneter Jäger, so daß in dem Namen „Feuerspeier“ auch das zusammengefaßte Urteil der Fachwelt von damals wiedergegeben sein sollte. Kampf- und Aufklärungsflugzeuge führen — oft in Anlehnung an den Sitz des Herstellerwerkes — in überwiegendem Maße Namen von Städten, die manchmal identisch sind mit denen von bekannten Persönlichkeiten: Avro „Manchester“ und „Lancaster“ (Städte im Westen Englands); Short „Sunderland“ (Stadt an der englischen Ostküste); Vickers „Wellington“ (Stadt bei Birmingham und Feldherr); Handley-Page „Halifax“ (Stadt in Mittelengland und englischer Staatsmann). Gelegentlich deuten die Namen auch auf den verfolgten Zweck hin: Schwere Bomber Short „Stirling“ (= Unruhestifter). Die Fliegertruppe gebraucht in ihrer täglichen Umgangssprache für manche Muster gern Kurznamen („Spitfire“ wird zu „Spit“) oder scherzhaft gemeinte Verniedlichungen („Annie“ für das Übungsflugzeug Avro „Anson“; „Mossie“ für das schnelle Kampfflugzeug „Mosquito“).

Die Bezeichnung der Flugzeugmuster in den USA stellt fast eine Wissenschaft für sich dar, da neben der



Die starren, geraden Tragflächen des Fieseler-Storch und sein vorgestrecktes Fahrgestell ähneln überraschend dem Bild eines richtigen „Klapperstorchs“, der sich auf seinen Horst niederläßt

PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Büschel (H), Atlantic (S)



Wie der Condor, der höhengewaltige König der Anden, seine Schwingen zu schwindelndem Fluge breitet, so erinnert auch der Umriß des Focke-Wulf-Großflugzeugs und Fernkampfflugzeugs „Condor“ an diesen stolzen Vogel. Ist es da verwunderlich, daß die Phantasie des Konstrukteurs seinem Werk diesen Namen gab?

Vielfalt der Typen noch der Umstand hinzukommt, daß es sowohl selbständige Luftstreitkräfte bei dem Heer (Army) als auch bei der Flotte (Navy) gibt, die beide ihre zum Einsatz gebrachten Muster in anderer Form benennen. Das gleiche Muster kann demnach ganz verschiedene Namen führen, je nachdem es in dieser oder jener Fliegertruppe stationiert ist. Daß hierdurch der Überblick nicht gerade vereinfacht wird, ist verständlich und ob die mit Organisation, Planung, Nachschub und Lagerhaltung verbundenen Probleme damit besonders erleichtert werden, mag dahingestellt bleiben.

Im Reich DES WEISSEN TODES

Ein ungewöhnlicher Jahreswechsel im hohen Norden / Von Kriegsberichterstatter Hans R. Queiser

PK Es war am 27. Dezember. Als der Feldwebel Fritz A., Bordmechaniker eines schweren Kampflugzeuges aus der Ohnmacht erwachte, dauerte es nur wenige Augenblicke, bis ihm klar wurde, daß die flockige Kühle, die ihm umgab, Schnee war — tiefer, weicher Neuschnee. Mit den ersten noch reflexartigen Bewegungen meldete sich das Alarmsignal des Schmerzes. Nun sah er auch das Blut, das langsam und klebrig auf die zerrissene Kombination tropfte. „Ich lebe also noch, bin aber verwundet. Wo ist die Maschine, wo sind die anderen?“ Die Gedanken flossen noch träge unter der dröhnenden Schädeldecke. Der Feldwebel versuchte sich zu erheben, es gelang ihm, obwohl die Knie aus Gummi zu sein schienen. Das Atemholen löste kleine, stechende Schmerzen im Brustkorb aus: Rippenbrüche. Außerdem eine leichte Kopfwunde und wahrscheinlich eine kleine Gehirnerschütterung, so weit war er schon mit seinen Feststellungen.

Doch der Wille hatte sich bald wieder zur Herrschaft über den Körper durchgerungen und befahl: helfen, wenn noch zu helfen ist. Und der Feldwebel sah das Flugzeug, oder vielmehr was davon übrig war und sich schwarz vom dämmrigen Weiß des Schnees abhob. Der hintere Teil des Rumpfes lag, kurz vor der Tür abgebrochen, sonst unbeschädigt, im lockeren Schnee, getrennt davon alles übrige, Kanzel, Flächen, Motore, zu einer unkenntlichen Masse zerbeult. „Bin ich etwa der einzige, der...?“

Der Feldwebel spürte plötzlich nicht mehr die zerdrückten Rippen, nicht mehr den geschundenen Kopf, er spürte auch nicht mehr die schneidende Kälte des Windes. Er taumelte wie ein Betrunkener auf das Flugzeugwrack zu. Und dort fand er, was er nicht zu hoffen gewagt hatte — noch einen Überlebenden. In den Trümmern eingeklemmt, bewußtlos, aber anscheinend nur leicht verletzt, hing der zweite Funker, der Unteroffizier Sch. Der Feldwebel befreite ihn mit klammen Fingern und schleppte ihn keuchend in das abgebrochene Rumpfe. Und während er sich um den Kameraden bemühte, ordneten sich endlich die Gedanken zur Erinnerung.

Sie waren am Morgen dieses nachweihnachtlichen Tages von dem Flugplatz im Fjord zu beauftragter Aufklärung über dem Atlantik gestartet. Das Wetter versprach wenig Gutes. Und dann war auch richtig der Platz bei ihrer Rückkehr vollständig „zu“. Nach vergeblichem Runden in den vereisungsträchtigen Wolken entschloß sich der Flugzeugführer, einen Ausweichhafen weiter südlich an der norwegischen Küste anzufliegen. Aber der Spirit war knapp, sehr knapp. Er erlaubte ihnen nicht mehr, höher zu steigen, um aus dem Dreck herauszukommen. So krochen sie blind durch die dicken Wolken über den Bergen und Fjellen dahin, die hier zu alpinen Höhen aufwucherten und auf denen ein arktischer Winter hauste. Ja, und dann mußten sie wohl „unfreiwillige Bodenberührung“ bekommen haben; denn zwischen dem Dahinschweben im unheimlichen, grauen Nichts und dem Erwachen im Schnee fehlten dem Feldwebel die Ereignisse.

Feldwebel A. schaute auf seine Armbanduhr. Wenn sie noch richtig ging nach dem Absturz, dann war es jetzt gerade 22 Uhr. Und Sonntag dazu. Der Wind

hatte wieder aufgefrischt und peitschte neue Schneeflutungen durch die Nacht. Sie würden das Grab der Kameraden mit einem weißen Bahrtuch überziehen, das war gut so. Doch bis in den Schlupfwinkel der beiden Überlebenden durften die Leichenfinger des weißen Todes nicht tasten. Sie wollten ja noch leben, sie wollten ihr Ich hinüberretten in das neue Jahr, das vor den Toren stand, und hinunter von den Bergen des Todes in die Täler der Lebenden. Der Feldwebel und der Unteroffizier rissen ihre Fallschirme auf, verstopften mit der Seide den klaffenden Bruch des Rumpfes so gut es gehen wollte, verbanden ihre Wunden notdürftig und sichteten das, was ihnen zur Rettung dienen konnte. Es war nicht viel, ja es war sogar beängstigend wenig. Die Taschenlampe gab nur einen schwachen, trüben Schein. Sie fanden eine Sanitätstasche. Sonst war ihnen nur das geblieben, was sie am Leibe trugen. Eine Leuchtpistole mit zwölf roten Patronen, die Armbanduhr, ein Kompaß, eine Schachtel Schokolade und zwei Packungen Keks, das war alles.

So verging die erste Nacht unter Wachen und Lauschen auf den Sturm. Die Schmerzen waren gute Wächter. Sie dehnten zwar die Stunden zu Ewigkeiten, aber sie wehrten dem Schlaf und damit dem Tod — oder schoben sie ihn nur auf? Schlafend wären die beiden jedenfalls schon in der ersten Nacht unweigerlich der Kälte zum Opfer gefallen.

Der 28. Dezember dämmerte spät von einem schneeverhangenen Himmel. Unteroffizier Sch. arbeitete sich mit halberstarrten Gliedern aus dem eingeschnittenen Rumpf. Drinnen saß der Feldwebel mit schmerzverzerrtem Gesicht und einer elenden Wut auf sich selbst, auf den Schnee, auf die erbarmungslosen Berge. Seine Knie waren über Nacht dick angeschwollen, er konnte die Beine kaum bewegen, geschweige denn sich in den tiefen, lockeren Schnee hinauswagen. So machte sich der Unteroffizier allein daran, die Lage auszukundschaften. Die Flugzeugtrümmer staken in einer flachen Mulde, knapp unterhalb des Berggipfels. Die einzige Abstiegsmöglichkeit war im Süden, über einen steilen, etwa fünfzig Meter hohen Schneehang. Von dort, vom Fuße dieses Steilhangs aus, würde man wohl in die Täler gelangen können. „Komm, wir versuchen es!“



„Du mußt allein gehen, mußt versuchen, Hilfe zu erreichen — dann holst du mich ab. Ich halte schon so lange aus...“

Zeichnungen H. Freder

An die Tür binden wir Fallschirmgurte, du setzt dich drauf und ich ziehe dich!“

Doch es ging nicht. Der Schnee war viel zu locker. Mit dem Körpergewicht des Feldwebels belastet, sank der improvisierte Schlitten tief ein und war nicht von der Stelle zu bringen. „Du mußt allein gehen — mußt versuchen Hilfe zu erreichen! Dann holst du mich ab. Ich halte schon so lange aus. Vielleicht suchen sie auch nach uns. Sicher suchen sie uns, aber ob sie uns finden? Du mußt runter!“

Und Unteroffizier Sch. machte sich auf den Weg. Nur den Kompaß nahm er zu sich, alles andere ließ er dem Kameraden. Sie waren ja schließlich in einem bewohnten, wenn auch dünn besiedelten Land; er würde schon durchkommen. Der Feldwebel war aus dem Rumpf hervorgekrochen und schaute dem Unteroffizier nach, wie er, an der Kante des Steilhangs sich noch einmal umdrehend, vorsichtig den ersten Schritt abwärts tat. Von den nun folgenden Tagen erzählt der Feldwebel mit sparsamen Andeutungen. Vielleicht hat er diese Tage tief in seinem Innersten verschlossen, vielleicht leben sie in ihm auch nur als ein Dämmern, aus dem nur wenige wache Augenblicke über die Brücke der Erinnerung in sein weiteres Leben gelangten.

Zuerst ließ sich alles noch leidlich ertragen. Nachdem er allein zurückgeblieben war, malte er sich aus, wie sich Sch. über die Schneefelder herabkämpfte. In achtundvierzig Stunden konnte Hilfe da sein. Wenn es überhaupt so lange dauerte. Vielleicht würden schon vorher Flugzeuge die Überreste seiner Maschine entdecken.

Das Wetter wurde allmählich auch besser, die jagenden Wolkenketten zerrissen, und blendend schoß eine am Himmel stehende Sonne ihre Lichtpfeile über das gleißende Schweigen. Schlimm war nur, daß der kärgliche Proviant schon bald verbraucht war und daß der Schnee den Durst nicht stillen wollte. Bitter war auch die erste einsame Nacht. Die offene Kopfwunde brannte, und an den Händen und Füßen biß eine satanische Kälte.

Am 30. Dezember, am dritten Tag und nach der vierten Nacht geschah folgendes: Noch immer roch es in der nun völlig unter dem Schnee begrabenen Rumpfhöhle durchdringend nach Benzin. In der Ecke unter dem Heckstand lag ein unkenntlicher weißer Haufen, ein Mensch, der sich gegen die Kälte in eine zerfetzte Fallschirmbahn gewickelt hatte. Ab und zu schüttelte es den regungslosen Körper; das Fieber hatte ihn gepackt. Die weit geöffneten Augen starrten durch die geöffnete Tür in eine weiße Ferne, aus der jeden Augenblick das Rettungskommando auftauchen mußte. Immer und immer wieder redete der Mensch sich die Worte vor: „Sie kommen, sie kommen bestimmt, es dauert nur ein wenig länger!“ Er redete sie laut in die Stille, um ihr das Unheimliche zu nehmen.

Die Armbanduhr zeigte die erste Nachmittagsstunde, als das überwache Gehör Motorengeräusch vernahm. Der Mensch kroch aus seiner Höhle. Das Motorengeräusch blieb, es wurde sogar lauter, wie die Sinne des Menschen klarer wurden in der frischen Luft, die ihre eisige Kälte gemildert hatte. Und dann sah der Mensch das Flugzeug. Er erkannte es, es war eine Do 17. Zittrige Finger schoben die erste Leuchtpatrone in den Lauf. Patsch! — Die rote Kugel stieg und senkte sich in steilem Bogen. Die nächste, und die nächste. Das Flugzeug mußte sie doch sehen, mußte doch den Menschen entdecken, den Kameraden in Not! Doch das Flugzeug flog, viele Kilometer weit entfernt an dem Menschen vorbei...

Wenn einer verzweifelt um sein bißchen Leben ringt, wenn er sich noch und noch nicht ergeben will, dann sagt man wohl, der Selbsterhaltungstrieb peitsche die letzten Kraftreserven aus dem Körper, die Urinstinkte ließen einem Menschen in solcher Not in seinen Gedanken nur Raum für das eigenste Ich. Wäre das jedoch eine unabänderliche Regel, dann wäre der Feldwebel A. eine Ausnahme. Keiner aber, der ihm nahesteht, wird bei aller Verbundenheit mit dem Kameraden

Fritz A. behaupten, daß er ein Außergewöhnlicher sei, er ist vielmehr ein Flieger und Soldat wie tausend andere. Als der Mensch auf dem einsamen Fjell, drei Schritte von einem zertrümmerten Flugzeug, den ersten dumpfen Schlag der Enttäuschung soweit überwunden hatte, daß die Gedanken wieder fehlerlos arbeiteten, da wurde ihm klar, daß er nun nicht mehr auf rechtzeitige Hilfe hoffen dürfe.

Es verging eine andere Nacht und der Mensch erlebte den vierten Morgen, nun schon zwei Tage lang ohne Nahrung, verwundet und geschwächt auf dem tausend Meter hohen Berg im Schnee. An den Fingern konnte er die Tage nicht mehr abzählen, die waren zu starr und steif — erfroren. Aber im Gedächtnis blätterte er nach, und ihm fiel ein, daß heute der 31. Dezember war. Jahreswechsel. Sollte das neue Jahr sein Sterbejahr werden? Der Mensch war Soldat, ihm waren Gedanken an den Tod nicht so fremd und schrecklich wie sie vielleicht einem anderen gewesen wären. Nun, da er das Ende vor sich sah, dachte er daran, wie es sein würde, wenn er nicht mehr nach Hause zurückkehrte. Er sah jene vor sich, die ihm nahe waren, er sah seine Frau. Er sah sie jetzt, in den letzten Stunden des alten Jahres, leibhaftig vor sich, sah sie in Gedanken und Sorgen um ihn weinen. Und da wußte er plötzlich, daß er um sein Leben kämpfen mußte, so lange er atmete, daß er sich nicht ergeben durfte, wenn ihm die Möglichkeit zum Kampf blieb. Er dachte nicht mehr an sich, seine Wunden, seine erfrorenen Glieder. Vor der Not eines Herzens in weiter Ferne sah er seine eigene verlassen. Mit dem Willen zum Kämpfen und Aushalten strömten ihm neue Kräfte zu. Auf dem Leuchtzifferblatt seiner Uhr verfolgte er die kriechenden Zeiger. Und als auf wallenden Nordlichtern das neue Jahr aus der Ewigkeit auf die Erde glitt, da fand es auf einen einsamen Fjell in Norwegen einen deutschen Flieger entschlossen, sich nicht zu ergeben. Am 3. Januar, am sechsten Tag nach dem Absturz, machte sich der Mensch auf den Weg. Aus dem Hülsensack eines Maschinengewehres hatte er sich, unsäglich mühsam, mit erstarrten Fingern einen Rucksack für seine paar Habseligkeiten gebastelt. Die Hände mußte der Mensch frei haben; denn auf seine geschwollenen Beine und seine erfrorenen Zehen, da konnte er sich nicht verlassen.


Bis zur Kante des Steilhanges brauchte der Mensch beinahe eine Viertelstunde. Den Hang ließ er sich hinunterfallen, eine lächerlich kugelnde, schneestäubende, winzige Lawine. In weiteren vier Stunden war der Mensch so weit gekommen, daß er die verschneiten Flugzeugtümmer oben in der Mulde kaum mehr erkennen konnte. Als dann talabwärts schwarze Gestalten auftauchten, glaubte der Mensch, daß es nun doch mit ihm vorbei sei; denn er habe ja schon Halluzinationen meinte er. Die schwarzen Pünktchen aber waren Wirklichkeit. Und Wirklichkeit war es, als der Mensch wieder Stunden später in einer wohligen warmen Norwegerhütte erwachte, unter weichen Decken, die nach Holzrauch rochen. Das war am 3. Januar, am sechsten Tag nach dem Start zur bewaffneten Seeaufklärung über dem Atlantik.

Pierre wunderte sich

Von Kriegsberichter Walter Serocka

PK Es war solch ein richtiger Nebeltag am Kanal, an dem man auch keine zehn Schritt weit sehen kann. Früh am Morgen war der Bauer Pierre von seinem Hof weggegangen, um die Rübenmieten auf seinem Feld nachzusehen und eine vergessene Pflugschar zu holen. Als er mit seiner Arbeit fertig war, hatte sich der Nebel so weit verzogen, daß man vielleicht einen Kilometer weit sehen konnte. Pierre richtete seinen schmerzenden Rücken auf und blickte sinnend über das graue Land. Da hört er plötzlich von See her Motorengeräusch, das schnell stärker und stärker wird. Dann brausen zwei Jäger über ihn hinweg, die er an den Kokarden als Engländer erkennt. Wie ein Spuk sind sie wieder im Nebel verschwunden, fliegen eine Kurve und tauchen nach einer Weile wieder auf. Dann kommen sie ein drittes Mal — nein, viel leiser ist das Geräusch diesmal, und Pierre erkennt eine deutsche Maschine, wie er sie schon oft gesehen hat. Langsam, etwa zweihundert Meter hoch, franzt sich ein Fieseler Storch durch den Nebel. Der erste Brite saust vorbei, erkennt die deutsche Maschine und fliegt sofort eine Steilkurve, um

sich in Angriffsposition zu bringen. Auch die zweite Maschine folgt seinem Beispiel. „Armer Kerl!“ murmelt Pierre und verfolgt mit angehaltenem Atem den Luftkampf, dessen Ausgang ihm auch nicht eine Sekunde zweifelhaft erscheint. Jetzt kommt sie heran, die englische Maschine. Fünfhundert Meter, vierhundert, und nun blitzt es auf an Tragflächen und am Motor, und das Knattern der Kanonen und MGs klingt überlaut durch den Nebel. Doch der deutschen Maschine passiert nichts. Wütend stürzt der zweite Brite heran und schießt, was nur aus seinen Rohren herausgeht. Und wieder kann Pierre keinen Treffer und kein Aufzucken eines beginnenden Brandes feststellen. Nur fliegt der Storch jetzt vielleicht fünfzig oder achtzig Meter tiefer — doch das fällt Pierre nicht sogleich auf. Eine weite Kurve der beiden Engländer und neuer Anflug. Wieder tauchen sie spukhaft aus dem Nebel, wieder züngelt es aus vielen Rohren und wieder klingt das harte Hämmern der Waffen. Und jetzt sieht Pierre deutlich, wie die kleine deutsche Maschine im Augenblick des Angriffs langsamer wird und zehn, zwanzig Meter einfach wie ein Fahrstuhl nach unten durchsackt, daß der Brite seine rasend dahinsausende Maschine gar nicht so schnell nachdrücken kann und über den Storch hinwegbraust. Der andere weiß nun aber Bescheid, denn er fliegt den Deutschen um einige Meter niedriger an als beim ersten Angriff. Doch als er dann zu schießen anfängt, macht die kleine Maschine eine solch überraschend enge Kurve auf den Engländer zu, daß der seine Maschine erschrocken in die Gegenkurve reißt. Nun wird's dem Storch zu bunt. Er sackt ein paar Meter durch, daß er ganz dicht über der Erde fliegt, schleicht an einer Baumreihe entlang, kurvt um eine Scheune und hüpf über einen kleinen Hügel, daß Pierre lachen muß. Es ist aber auch zu komisch. Da haben sich die Briten einen scheinbar mühelosen Abschub ausgesucht, und nun hat sie das kleine Ding von Maschine viermal an der Nase herumgeführt und entkommt mit drollig gespreiztem Fahrgestell und tuckermendem Spielzeugmotor — wie ein richtiger, beleidigter Storch. „Die deutschen Maschinen sind unverwundbar“, erzählt Pierre dann abends am Stammtisch, „oder der Teufel selber hat in dem kleinen Ding gesessen und persönlich den Steuerknüppel in der Hand gehabt.“



TEKADE NÜRNBERG 2 SCHLISSFACH 98



Wie aus dem Ei gepellt
bin ich, — die Pellkartoffel, —
rundlich, glatt, ohne Schäl-
verluste bei vollem Nährwert.
Schälverluste sind vergeude-
tes Volksnahrungsgut.
Haushalten ist die Parole!
Daher:
**Nur
Pellkartoffeln**



Fräulein Sabine denkt an Dich, wenn...
... sie, selbst auf die Gefahr hin, sich unbeliebt zu machen, zu Haus und im Büro mit Argusaugen darüber wacht, daß keine irgendwie entbehrliche Lampe nur so aus alter Gewohnheit weiter in Betrieb bleibt. Die erkleckliche Anzahl Kilowattstunden, die sie auf diese Weise Kohlenklau vor der Nase wegstiehlt, fließt der Rüstungsindustrie zu. Wie Sabine bemühen sich alle in der Heimat, Kohle, Gas und Strom zu sparen, auch wenn das Unbequemlichkeit und Verzicht bedeutet. Sie tun es letzten Endes ja nur für Dich, um Dir noch mehr Waffen, Munition und Ausrüstungsgegenstände zu beschaffen.
Mach mit — es geht gegen Kohlenklau!
Vergilt den Verzicht der Heimat durch noch größere Sorgfalt mit Deinen Waffen und Deiner Uniform. Jedes Stück braucht zur Herstellung in irgendeiner Form Kohle. Kämpfe auch Du gegen Kohlenklau. Erst dann schließt sich der Kreis um diesen Bösewicht zum unüberwindlichen Abwehring!
Die Heimat hat ihn längst durchschaut, Paß auf, daß er bei Dir nichts klagt!



**HEINE
PROPELLER**

Es geht um jede „Lichtminute“



Unnötig Licht verbrauchen heißt kriegswichtiger Arbeit Strom entziehen. Deshalb Licht sofort ausschalten, wenn es nicht benötigt wird, und entbehrliche OSRAM-Lampen ausreichend locker schrauben.

OSRAM
Viel Licht für wenig Strom!

Schütze Dich vor Erkältung!

1. Härte Dich ab! Jeden Morgen von Kopf bis Fuß kalt abwaschen, das fördert die Durchblutung und beugt Husten und Schnupfen vor. Wer so verfährt, bleibt gesund und kann

Rheila
das bewährte Hustenmittel jenen lassen, die es zur Abwehr brauchen



Pelikan
Füllhalter-Tinte



Seit 1889 bewährt

GÜNTHER WAGNER · GEGR. 1838

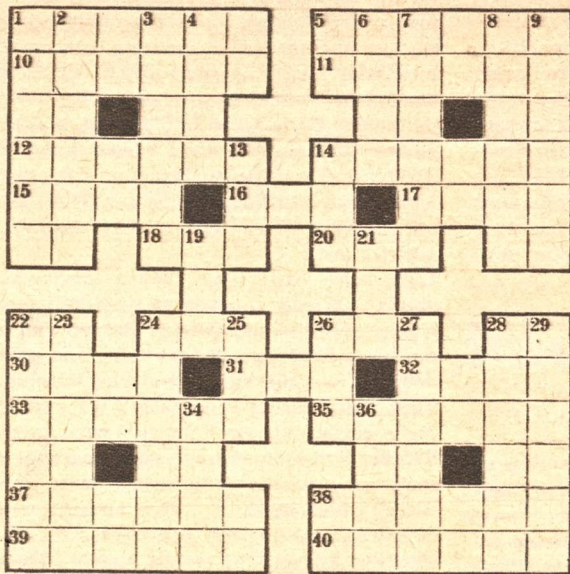


Das Bad am Wochenende...

ist eine Freude für alle Beteiligten. Je höher die Wogen schäumen, desto schöner. Keine trüben Putzgedanken, liebe Hausfrau! Gönnen Sie den Kindern das Vergnügen: mit etwas ATA ist das Badezimmer schnell wieder sauber, die Wanne blank, die Fliesen glatt und schön.

Die Kehrseite

Kreuzwörter



Bedeutung der einzelnen Wörter: a) von links nach rechts: 1 seelischer Schmerz, 5 Himmelsrichtung, 10 Stadt in der Türkei, 11 Zeichen des Schmerzes, 12 Naturerscheinung, 14 griechischer Windgott, 15 tierisches Fett, 16 Getränk, 17 Bergwerk, 18 Kälteezeugnis, 20 Verbindung, 24 Laufvogel, 26 Stadt am Ural, 30 Nahrungsmittel, 31 nordische Göttin, 32 Verkehrsmittel, 33 Stadt im Generalgouvernement, 35 Planet, 37 Teil der Spielfolge, 38 Liebreiz, 39 Hafenstadt an der Adria, 40 Behälter; b) von oben nach unten: 1 Temperaturzustand, 2 europäischer Staat, 3 Seekriegswesen, 4 keltischer Name Irlands, 6 Laubbaum, 7 Oper von Richard Strauß, 8 grammatikalischer Begriff, 9 Gewebe, 13 nordwestdeutscher Fluß, 14 griechische Göttin der Verblendung, 19 Nebenfluß der Saale, 21 umbauter Raum, 22 Vorgebirge auf Rügen, 23 Stadt in Frankreich, 24 Angehöriger eines arktischen Volkes, 25 große Eule, 26 Stadt an der Donau, 27 Schweizer Kanton, 28 künstlerischer Entwurf, 29 Bindfaden, 34 Hafenstadt in Arabien, 36 sittlicher Begriff. 57198

Silbenrätsel

a — ar — baum — ben — bens — che — chiv — cut — de — di — do — e — el — en — ge — gi — hei — i — keit — le — na — ne — ne — or — rell — ron — rus — sa — sol — ster — tem — ter — to — tu — vi — vi — way

Aus vorstehenden 37 Silben sind 13 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und fünfte Buchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Morgenstern ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Krankheitserreger, 2 Salatpflanze, 3 Tonstück, 4 immergrünes Gewächs, 5 Urkundensammlung, 6 Gemütsart, 7 Gartenblume, 8 einheimischer Vogel, 9 weniger Wichtiges, 10 Titelgestalt einer Oper von Richard Wagner, 11 Herrenanzug, 12 freudige Unbeschwertheit, 13 Stammeszeichen der Indianer. 57211

Drei deutsche Geschichtsforscher

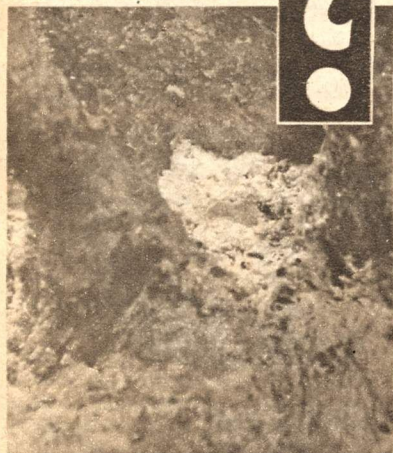
Dom — Don — Ems — Hirsch — Hort — Koch — Nerv — Oel — Omen — Pokal — Tinte — Verein

Aus je 4 der vorstehenden Wörter sind durch Umstellen der einzelnen Buchstaben die Vor- und Zunamen von drei deutschen Geschichtsforschern zu bilden. 57237

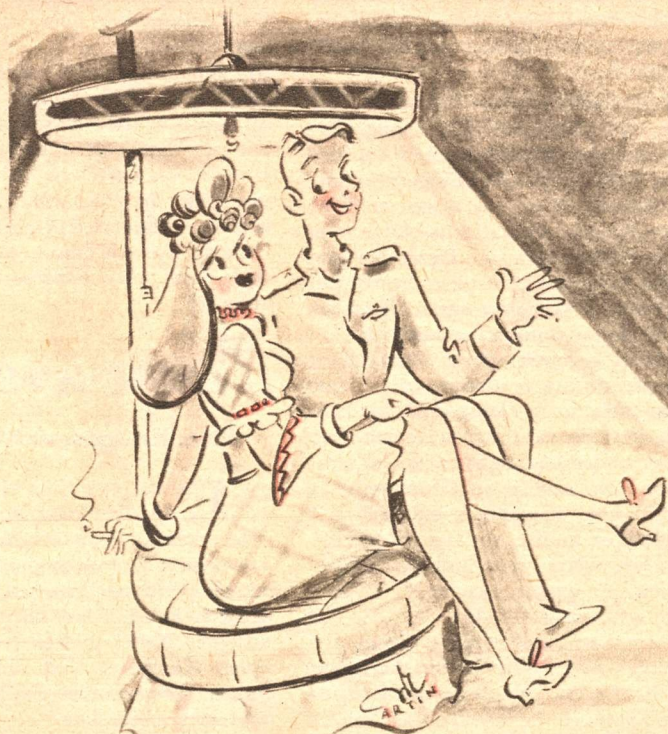
Auflösungen

Kreuzwörterrätsel: a) 1 Kummer, 5 Westen, 10 Ankara, 11 Treme, 12 Lawine, 14 Aelius, 15 Tran, 16 Met, 17 Mine, 18 Eis, 20 Ehe, 24 Eru, 26 Ufa, 30 Reis, 31 Hel, 32 Auto, 33 Krakau, 35 Merkur, 37 Nummer, 38 Grazie, 39 Ancona, 40 Beutel; — b) 1 Kaelte, 2 Ungarn, 3 Martine, 4 Brin, 6 Erde, 7 Salome, 8 Endung, 9 Nessel, 13 Ems, 14 Ate, 19 Iim, 21 Hof, 22 Arkona, 23 Verdun, 24 Eskimo, 25 Uru, 26 Tim, 27 Aargau, 28 Studie, 29 Kordel, 34 Aden, 36 Ehre. Silbenrätsel: Verlangt nichts von Irrendwem! — 1 Virus, 2 Endvie, 3 Rondo, 4 Lebensbaum, 5 Archiv, 6 Naturell, 7 Geozime, 8 Elster, 9 Nebensache, 10 Isolde, 11 Cutaway, 12 Helter-kelt, 13 Totem. Drei deutsche Geschichtsforscher: Theodor Mommsen (Dom — Ems — Hort — Omen); Leopold von Ranke (Don — Nerv — Oel — Pokal); Heinrich von Treitschke (Hirsch — Koch — Tinte — Verein).

Was ist das



Ganz einfach! Hier wird bei einer Backerikompagnie in Italien Teig für einen Stollen geknetet. Die schwarzen Flecken in der grauen Masse sind dabei das Kostbarste: Rosinen! PK-Aufnahme Kriegsberichterstatter Wahner (HH)

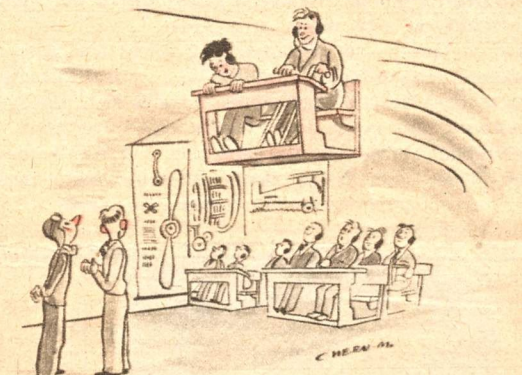


„... als Nachtjäger hatte ich meine schönsten Erfolge!“
„Uh, soll ich das Licht ausmachen, Egon?“



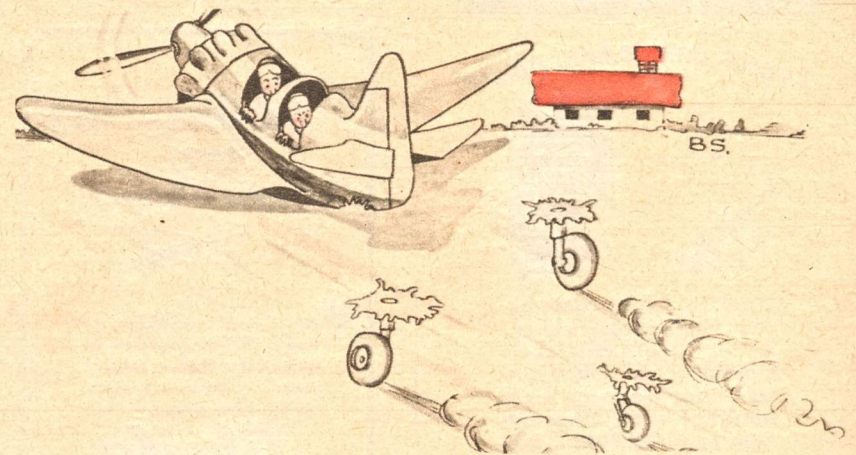
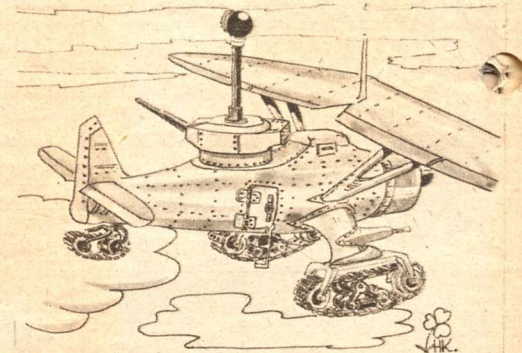
„Was habe ich bloß vergessen?“

Rechts: Ein Vorschlag des Panzergrenadiers Biesecke für einen neuen Nahaufklärer (unter Verwertung der Trup-pen-erfahrung konstruiert)



„Das sind meine begabtesten Flugschüler!“

Zeichnungen: Cheru-Müller, Brähne, Klee, Martin, Schlaak



„Ich kann mir nicht helfen — die Bremsen sind wohl doch zu hart eingestellt gewesen!“