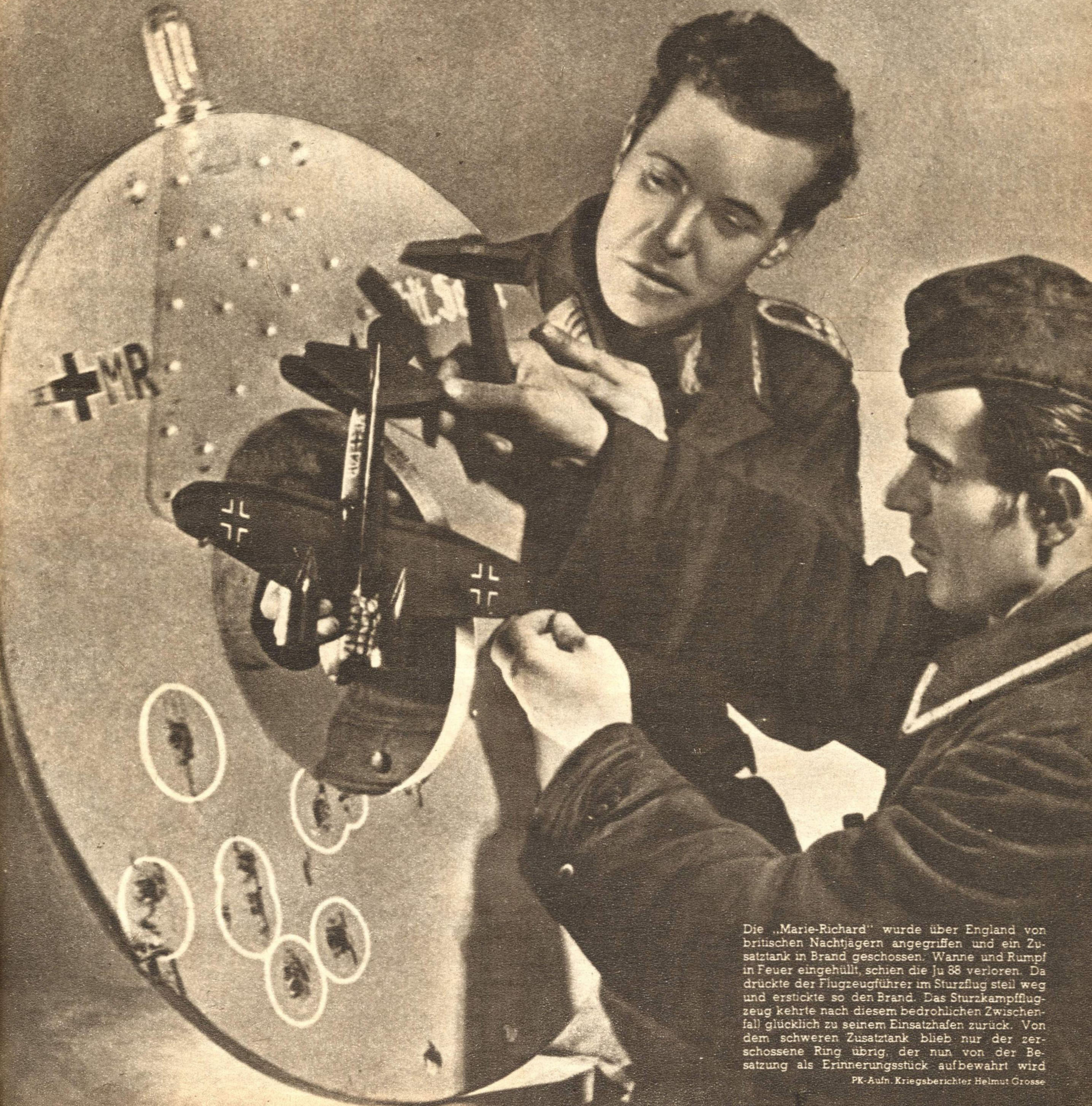


# Der Adler



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

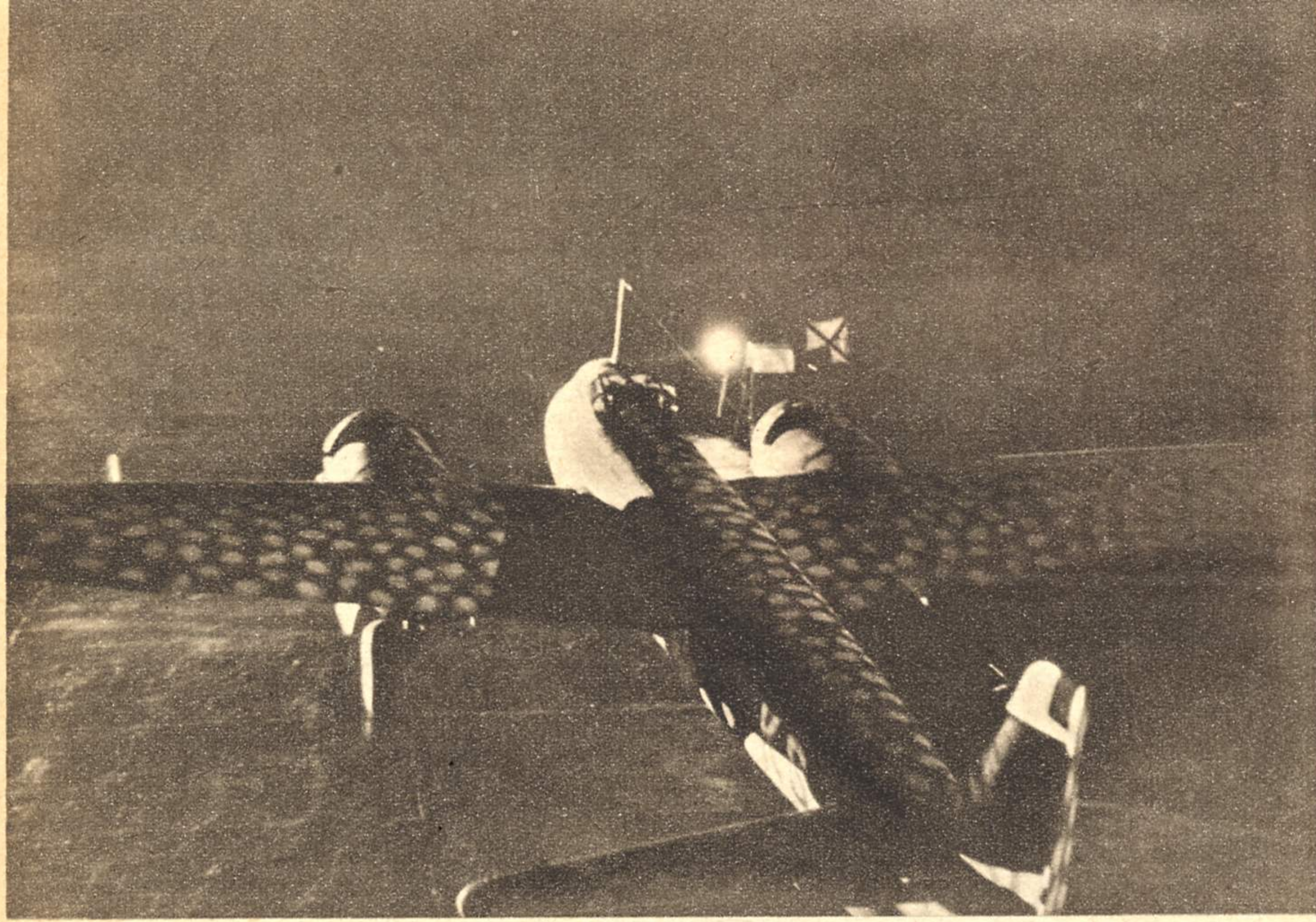
HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Die „Marie-Richard“ wurde über England von britischen Nachtjägern angegriffen und ein Zusatztank in Brand geschossen. Wanne und Rumpf in Feuer eingehüllt, schien die Ju 88 verloren. Da drückte der Flugzeugführer im Sturzflug steil weg und erstickte so den Brand. Das Sturzkampfflugzeug kehrte nach diesem bedrohlichen Zwischenfall glücklich zu seinem Einsatzhafen zurück. Von dem schweren Zusatztank blieb nur der zerschossene Ring übrig, der nun von der Besatzung als Erinnerungsstück aufbewahrt wird.

PK-Aufn. Kriegsberichtler Helmut Grosse





# Sie waren heute über London

Wenn über den nächtlichen Platz die Kampfflugzeuge zum Start rollen, dann weiß jeder Mann der Besatzungen, daß wieder eine heiße Schlacht bevorsteht, daß der Feind sich mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln zur Wehr setzen wird; er weiß aber auch, daß der Angriff nicht abgewehrt werden kann. Noch leuchtet das Startlicht rot in die Nacht, noch zehn Sekunden — — die Faust des Flugzeugführers umspannt die beiden Gashebel der Ju 88 — — noch fünf Sekunden — — dann wechselt die Lampe auf Grün, die Gashebel gehen bis zum Anschlag, laut brüllen die Motoren auf, das Flugzeug gewinnt Fahrt, hebt ab und verschwindet in der Dunkelheit. Kurs: Die Metropole an der Themse

Unten: Die Männer, deren Gruppenwappen drei silberne Schwäne auf blauem Grund zeigt, sind wieder vom Englandflug zurückgekehrt. Noch liegt auf ihren Mienen die Anspannung der letzten Stunden, und während die Kommandanten dem Ia den Gefechtsbericht geben, erleben sie im Geiste noch einmal die Schlacht über London, den von Scheinwerfern und Leuchtbomben taghell erleuchteten Himmel, die roten Sprengwolken der Flak, sehen vor sich die brennenden Häuserzeilen, in denen, aufzuckenden Blitzen gleich, ihre Bomben krepieren

Die Schwere des Kampfes, die Härte des Einsatzes hat sich in ihren jungen Gesichtern eingepreßt. Greifen wir aus der Menge der sich im Gefechtsstand Versammelnden einige Männer heraus. Da ist der Fw. N., ein erfahrener, mit dem Deutschen Kreuz in Gold ausgezeichnete Flugzeugführer, und der Bordschütze Fw. A. Voll Spannung folgen sie dem Gefechtsbericht der vor ihnen gelandeten Besatzung. Gedanken und Blick aber gehen darüber hinaus, und hinter der gefurchten Stirne des Flugzeugführers ordnen sich die Bilder der Nacht zu einem gewaltigen Gemälde des Kampfes um die brennende Stadt



Etwas ganz Tolles haben der Beobachter Uffz. H., 21 Jahre alt, bei Kriegsbeginn Kaufmannslehrling, und der 26 jährige Bordschütze Fw. H. erlebt. Beim Einschweben in den eigenen Platz ist ihre Maschine von einem englischen Nachtjäger angegriffen und in Brand geschossen worden. Die Gefahr war groß, aber der Flugzeugführer hat die brennende Maschine noch heil auf den Platz gebracht, und mit raschen Sprüngen konnte sich die Besatzung aus dem Flugzeug retten. Noch auf dem Gefechtsstand wirkt die Nervenprobe der letzten Minuten in ihnen nach





Später, beim Essen, noch in der Kombi und der gelben Schwimmweste, ist die Spannung schon etwas gewichen. Aber noch immer weilen die Gedanken beim nächtlichen Kampf, und während der Flugzeugführer Ofw. Sch. fast mechanisch seine Suppe löffelt, kämpft er im Geiste noch einmal mit dem britischen Nachtjäger, der ihn fassen wollte und dem er durch überlegenes Kurven entkam



Unten: Und dieses Bild des Bordschützen Fw. Z., der gedankenverloren vor seinem Teller sitzt, spricht mehr, als es Worte vermögen, von der Härte und der Nervenkraft, die auch dieser nächtliche Einsatz gegen London wieder verlangt hat



PK-Bildbericht von Kriegsberichtler

Helmut Grosse (Wb)

mit Texten von Kriegsberichtler

Martin Winkelmann

Der Kommandierende General ist im Gefechtsstand erschienen (Bild unten). Zusammen mit dem Kommodore des Kampfgeschwaders, dem Eichenlaubträger Major Hogeback, läßt er sich von den einzelnen Kommandanten über ihre Erfahrungen berichten, über Abwehrstärke und Angriffswirkung und hat für jeden ein anerkennendes Wort



Plastik von Prof. Liebermann



Am 20. April beging der Führer den 55. Geburtstag inmitten seines Volkes, das sich in unbeirrbarem Glauben an den Sieg enger denn je um ihn schart. In stolzem Vertrauen blickt die Nation auf den ersten Soldaten des Reiches und unsere Wehrmacht, die allen Wechselfällen des Schicksals zum Trotz den entscheidenden Erfolg in diesem Weltringen verbürgen



# Das Gesicht der Erde-

von Fliegeraugen enträtselt

Hebt nicht das Flugzeug den an der Erde haftenden Menschen in eine Dimension, die das gewohnte Bild der Dinge in eine neue eigenartige Perspektive verschiebt? Aus der Luft gesehen verwandeln sich Weg und Straße, Baum und Strauch, Haus und Hütte, See und Berg, Mensch und Tier zu rätselvollen Formen, und in schwindelnder Höhe verläßt den Betrachter die Sicherheit, mit der er auf der Erde die Umgebung erlebt. Er sieht sich plötzlich in eine Zauberwelt unbekannter Gestaltungen versetzt. Glauben Sie es nicht? Dann überzeugen Sie sich unten



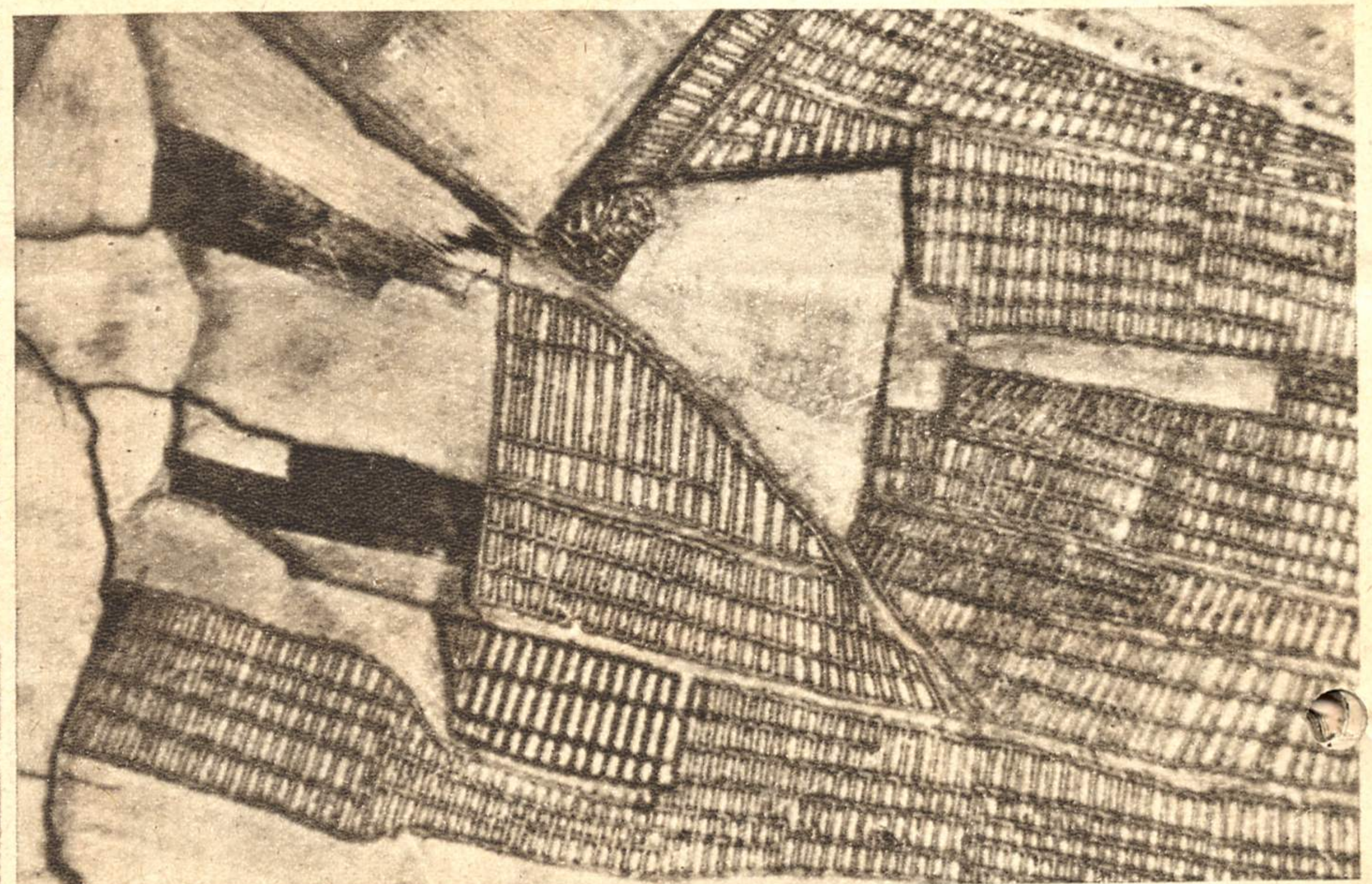
Die zahlreichen „Steinchen“ dieses Mosaiks stellen eng aneinandergeschachtelte Häuser des Eingeborenenviertels von Teheran dar



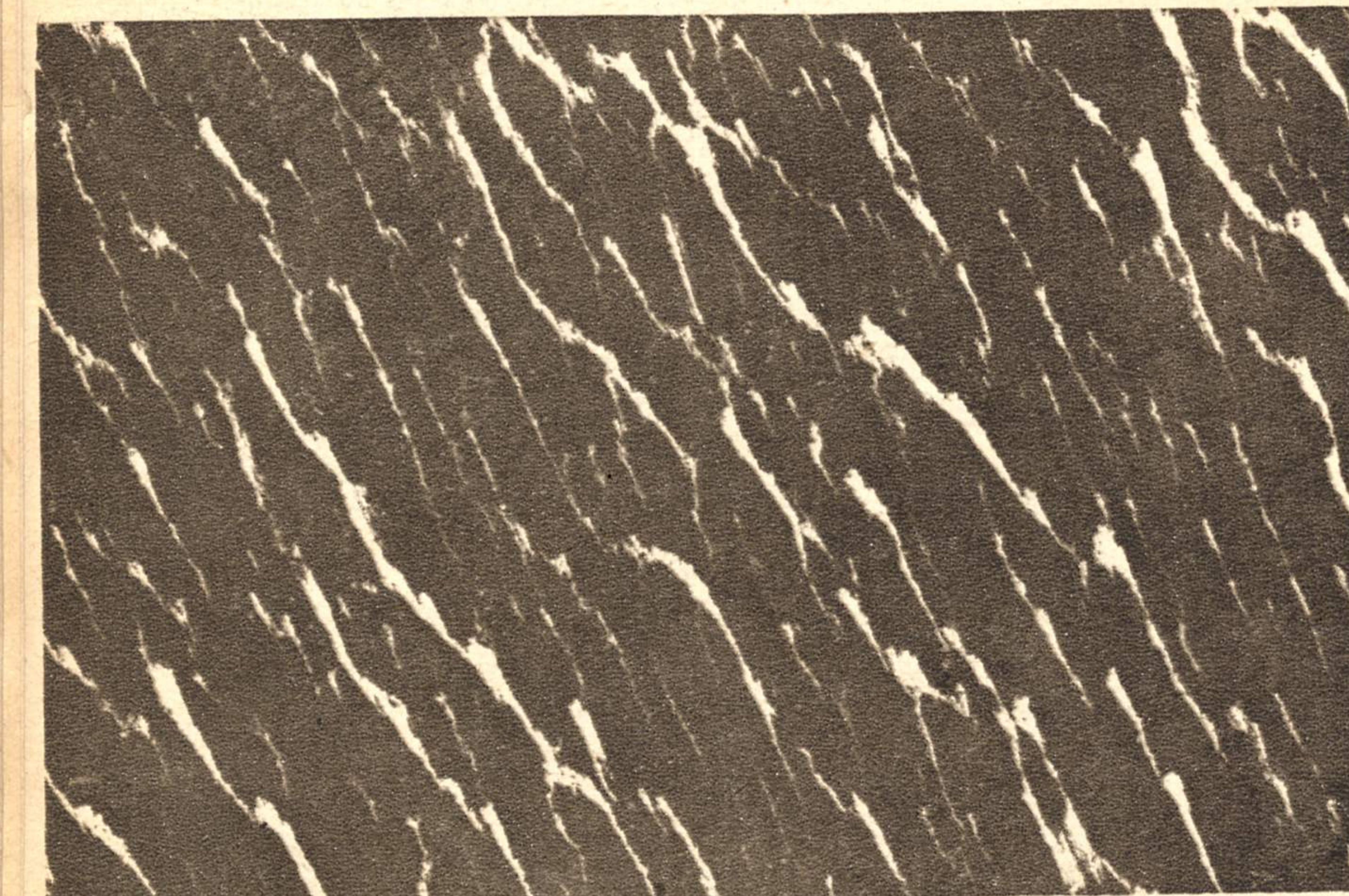
Das verwirrende Labyrinth eines Torfstiches unter starkem Rauhref, das man auf den ersten flüchtigen Blick für ein Gewebe kostbarer Spitzen halten könnte. Aufnahmen Luftwaffe



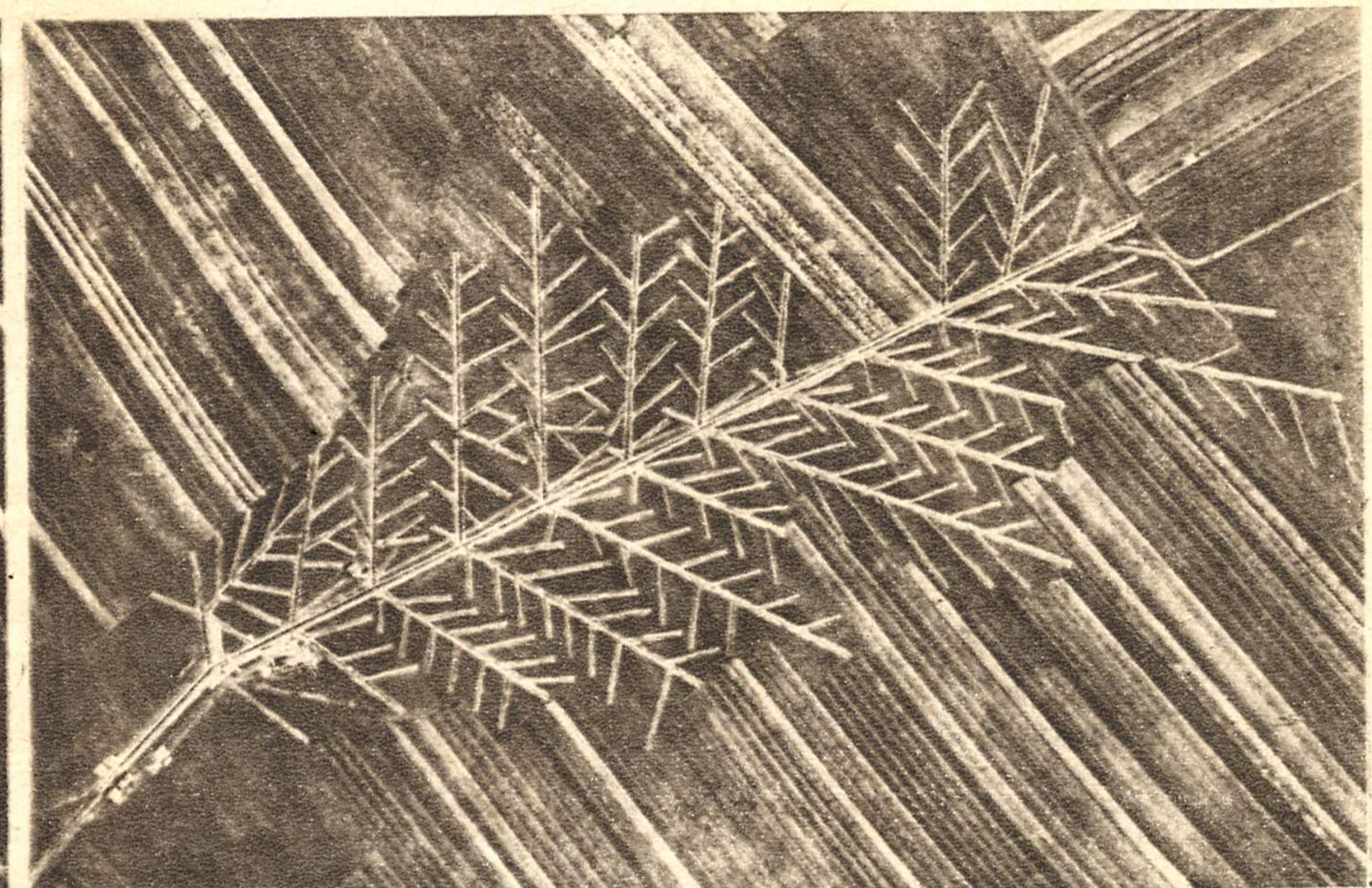
Ein Höhenzug in den Ausläufern des iranischen Berglandes. Sehr plastisch hebt sich die von Norden langsam ansteigende Fältelung des Gesteins ab gegenüber dem steilen Abfall jenseits des Grats



Inmitten der Eintönigkeit der Wüste vermag nur der erfahrene Flieger solche besonders hervorstechenden regelmäßigen Gebilde ohne Schwierigkeit als pflanzliche Kulturen auszumachen



Der weiße Schaum von Algen hat auf dem Stettiner Haff diese seltsame Maserung geschaffen. Die Schaumstreifen, die vorwiegend im Brackwasser des August und September auftreten, verlaufen ungefähr senkrecht zu den Wellenkämmen



Eine erstaunliche Symmetrie zeigt das Netz dieser im Bau befindlichen Drainageanlage. Von den wie Blätterrippen abstehenden Faschinenrinnen fließt das Wasser in die Nebengräben, um dann im langgezogenen Hauptgraben seinen Abfluß zu finden





Die „grünen Teufel“ von Cassino — so hat die anglo-amerikanische Presse in einem unfreiwilligen Lob unsere heldenhaften Verteidiger von Cassino genannt. Eine Bombenlast von vielen tausend Tonnen und tagelanges Artillerietrommelfeuer haben die Kampfkraft der Fallschirmjäger und Grenadiere nicht zermürben können. Hinter Mauerresten und in zerborstenen Kellern haben sie ihre MG-Nester und Kampfstände eingerichtet, immer bereit, jeden Versuch des Feindes, sie daraus zu vertreiben, blutig zu vereiteln

## Die „grünen Teufel“ von Cassino

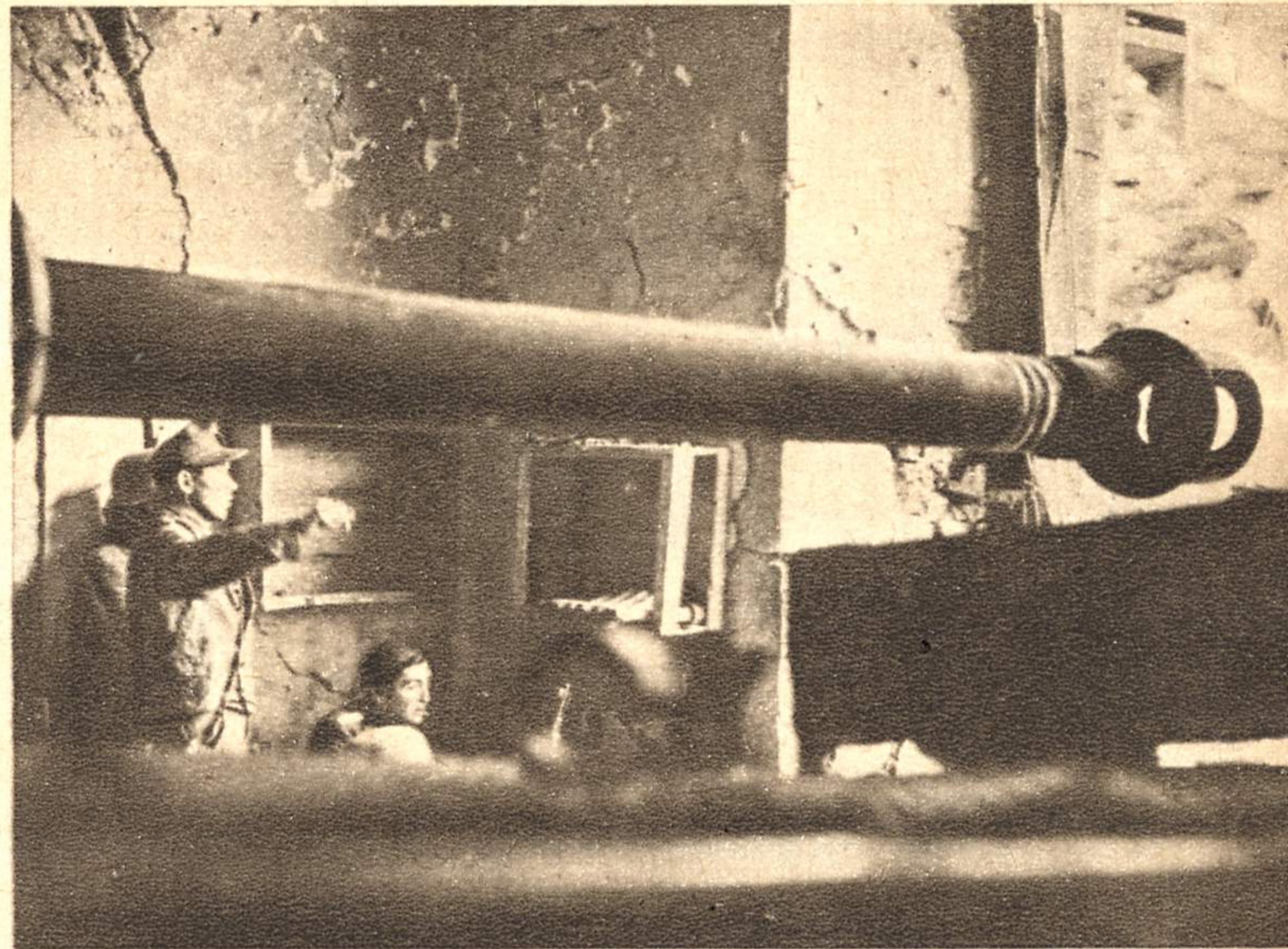


In den zerstörten Häusern und Gängen der Stadt und des Klosters Cassino jagen die Granatwerfergruppen der Fallschirmjäger ihre Salven auf kürzeste Entfernung in die Stellungen des Feindes und weichen keinen Schritt zurück, auch wenn der feindliche Geschosshagel sie fast einzudecken droht

Ein Hauptmann der Fallschirmtruppe hat seinen Gefechtsstand mit primitiven Mitteln im Keller eines zerstörten Hauses aufgeschlagen. Ein Sturmgeschütz ist in Deckung gegangen; es wird Minuten später einen Minenstoß der „grünen Teufel“ wirkungsvoll unterstützen

PK-Aufnahmen  
Kriegsberichtler Zschelle  
(Atl 2, HH 1), Wahner (Atl 1)

Jeder Angriff kostet die Anglo - Amerikaner Ströme von Blut. In einigermaßen gesicherten Höhlen und Unterständen haben sich die Fallschirmjäger ihre Verbandplätze eingerichtet. Auch der Feind wird hier versorgt, bevor er in die deutsche Gefangenschaft wandert







Ruhig und automatisch arbeiten die Kanoniere. Patrone rein, Verschuß zu, Abzug. Während die leere Hülse zu dem großen Haufen poltert, ist schon die nächste Patrone im Rohr und mit nachdrückender Mündungsflamme der Granate unterwegs...

# SCHLAMM, FEUER und EISEN

Von Kriegsberichterstatter Gerhard Rauchwetter

PK Wie ein Schiff vor Anker, so steht die große Zugmaschine auf der morastigen Straße. Die Kanoniere haben sich seitlich in die Weinberge verdrückt. „Wo bleibt bloß der Muni-LKW?“ Eben noch hingen Hagel- und Regenschauer wie graue Gardinen am Himmel, jetzt aber ist er freigefegt, und die Sicht geht weit.

Es soll wieder mal nach vorn gehen — die Flak-Kanoniere hier am Landekopf von Nettuno kennen das schon. Vor, so weit es geht, Kanone in Stellung, raus, was raus kann, Punktgenau auf empfindlichste Feindziele — und wieder weg, ehe der Feuerschlag von drüben antwortet.

„Die Zugmaschine von der Weggabel runter!“ Drüben hängt schon wieder der Artillerie-Flieger in der Luft. Kaum steht der Zug seitlich in einem Hohlweg, da kracht es auch schon peinlich nahe. Auf die Weggabel ist der Feind genau eingeschossen. Nun fängt er sogar an, ins Gelände zu streuen. „Verfluchter Mist!“ Der Morast in diesem Bachbett geht bis über die Knie.

Aber was macht das, wenn man Deckung braucht. Wieder pusten die paukenden Abschüsse einer ganzen Batterie herüber, und sofort sind die Einschläge mit fetzendem Krachen da. Die Leiber drücken sich fester in den Sumpf, Erdbrocken kommen herunter, Äste von ein paar Straßenbäumen segeln durch die Luft — Schwein gehabt — wenige Meter entfernt sind die frischen, erdschwarzen, dampfenden Löcher. Die beiden Oberleutnants waren eben mit ihren kleinen Wagen gekommen und lagen ganz dicht daneben.

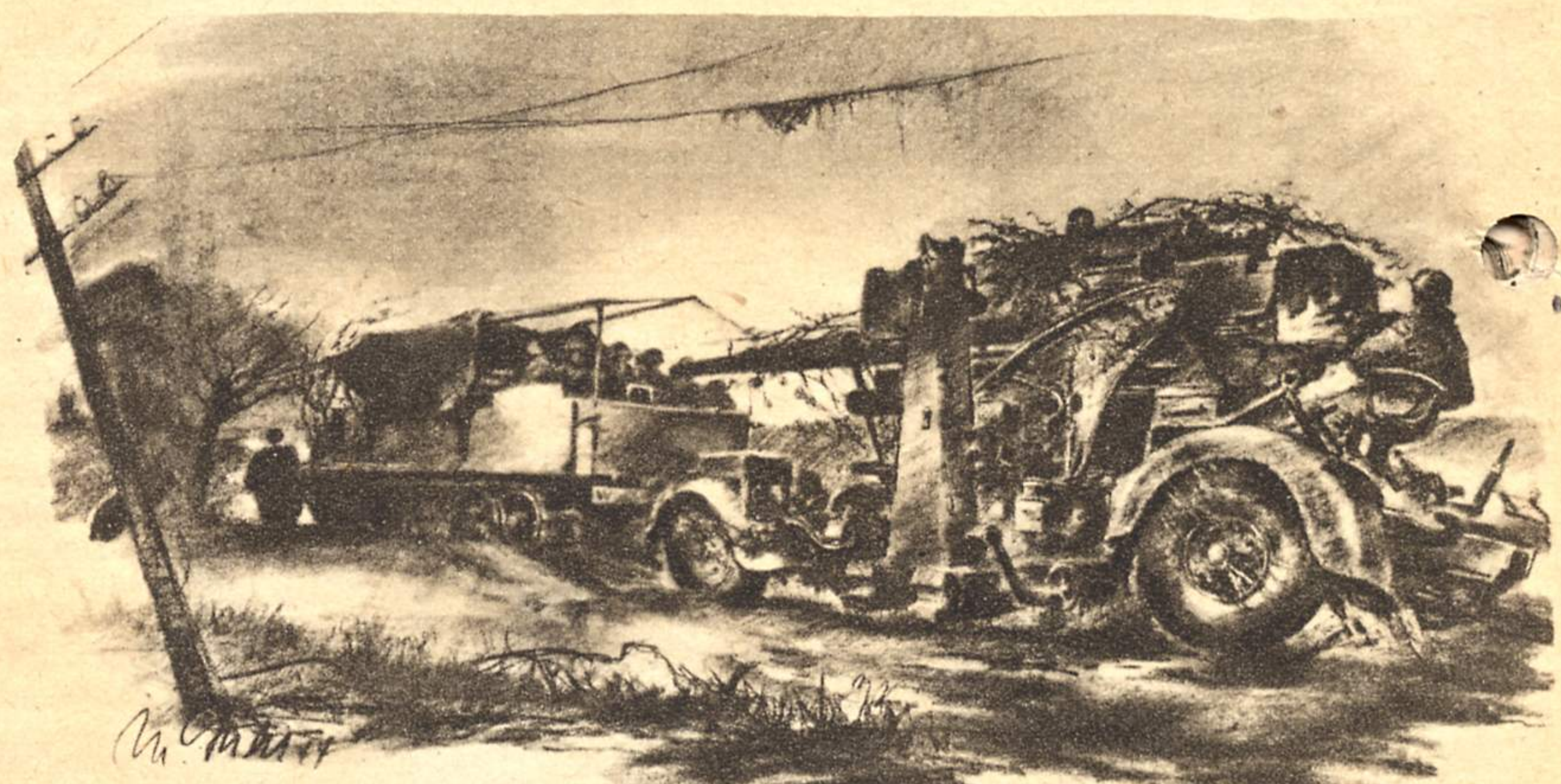
Und der Muni-LKW ist unterwegs, mitten auf der eingesehenen und beschossenen Straße. Dumme Warterei! Der Batteriechef ist noch nicht lange an dieser Front: „Gleich solchen Ari-Zauber wegen einem Fahrzeug!“ Er will es nicht ganz glauben. Aber der andere, der ihn zur Einweisung begleitet, meint nur lakonisch: „Vorn schießen sie auf jeden einzelnen Mann!“ Er hat es schon einige Male erlebt.

Der Munitionswagen ist immer noch nicht da. Irgendwo fängt es an zu bellen und blaffen, wird stärker,

lauter. Leichte Flak, also Jagdbomber. Da kommt auch schon das Summen der Motoren. Es wird zum Singen und Heulen. „Die stürzen auf uns zu!“ schreit einer, da rauscht auch schon die erste schwere Bombe herunter. Wieder ducken sich alle in den knietiefen, lehmbräunen Morast.

Ein schöner Anfang! Bei diesen Sichtverhältnissen auf der ungedeckten Straße nach vorn — eine gewagte Fahrt. Der Batteriechef fährt allein vor, Stellung und Feuerlage zu erkunden. Er hat seinen Befehl — aber auch die Verantwortung für Männer und Waffen.

Der Weg nach vorn liegt ab und zu unter künstlichem Nebel, man merkt es am Geruch und weiß nie, ob da soeben irgendwo eine feindliche Nebelgranate eingeschlagen hat oder ob das eigene Absicht ist. Die Straße ist am Tage völlig leer, und jeder Verkehr scheint ausgestorben. Kennt man den Frontverlauf, so vermeint man, ungehemmt mit freiem Blick mitten in den Feind hinein zu fahren — bis sich ein paar wellige Senken öffnen und es nicht mehr weitergeht. Mit



Wie ein alter Dampfer schlingert und schwankt die Zugmaschine mit der langen Kanone auf der zerschossenen Straße nach vorn...



höchster Geschwindigkeit ist der kleine Wagen mit den Offizieren über die glatte Straße vorgerast, oft dabei haarscharf an Granatlöchern vorbei und um große mit Wasser vollgeseffene Bombentrichter herumturnend. Vorn in der vorgesehenen Feuerstellung ist es verhältnismäßig ruhig. Zwar erzählen die Grenadiere etwas von „Abendsegen“, aber es wird schon gehen. Wieder wetzt der kleine Wagen über die leere Straße. In der Dämmerung wird es am besten klappen. Die Kanone ist nicht weiter befunkt worden. Ein Artillerieüberfall und ein Jabo-Angriff genügten anscheinend dem eifrigen Beobachter drüben. Doch es ist alles heil geblieben, nicht einer der Männer hat eine Schramme. Auch der Munitionswagen ist da, nachdem der Fahrer einige Male im Straßengraben gelegen hatte und dann einfach, weil es ihm zu bunt wurde, durch den Feuerzauber hindurchgefahren ist. Im LKW mit Vollgas bemerkt man nur noch, was einen trifft, eine alte Erfahrung. Und nachher ist dann alles halb so wild gewesen — — — geht es gut ab.

Kaum sitzen die Männer mit ihren lehmverkleisterten Mänteln und unförmig matschigen Stiefeln auf der Zugmaschine, da müssen sie schon wieder herunter. Ein Lastkraftwagen ist entgegengekommen und von der schmalen, morastigen Straße in den Graben gerutscht. Der Fahrer ist allein, verwundet, trägt einen durchbluteten Halsverband. „Nur ein paar Splitter“, meint er und fragt nach dem nächsten Truppenverbandplatz. Obwohl die starke Zugmaschine mithilft, vergeht eine halbe Stunde, ehe er wieder flott ist. Und dann versucht er, auf der schmalen Straße umzudrehen. „Ich kann jetzt nicht zum Doktor, vorn warten meine Kumpels, und die kann ich nicht im Stich lassen.“ Es ist ein Wunder, daß er nicht wieder in den Graben rutscht.

Inzwischen ist es beinahe ganz dunkel geworden. Der Batteriechef schüttelt den Dreck von den Händen: „Na, endlich kann's losgehen!“ Wie ein alter Dampfer schlingert und schwankt die Zugmaschine mit der langen Kanone auf der zerschossenen Straße nach vorn. Die sinkende Dunkelheit läßt die Mündungsfeuer drüben immer deutlicher erkennen. Wie drohende Schlangenzünglein fahren sie hoch, irgendwo rauscht es dann schrill und schlägt krachend ein.

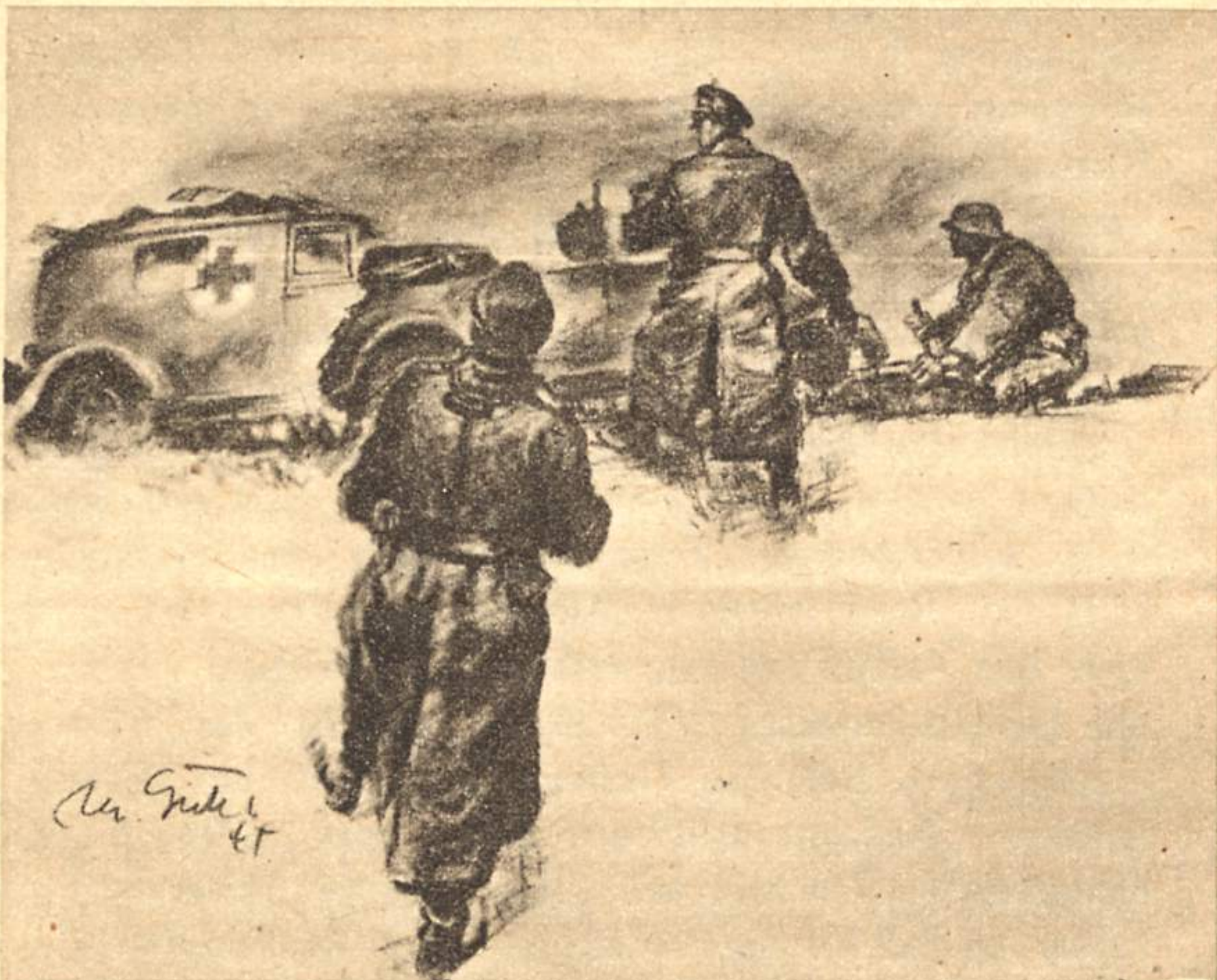
Mit dem letzten dämmernden Lichtschein wird die Kanone in Stellung gebracht. Die Grenadiere vorn wundern sich nicht mehr, derartige Unternehmen der Flak sind sie jetzt schon gewöhnt.

Etwas abgesetzt und ungedeckt baut der Richtunteroffizier seinen Richtkreis auf. Nach seiner kleinen Lampe muß das Geschütz präzise eingerichtet werden. Davon hängt bei solchem Einsatz alles ab. Es kracht in der Nähe. Aber das stört ihn wenig. Wenn nur die kleine Kompaßnadel endlich stillhalten würde.

Gerade will der Geschützfürer seinem Batterie-Chef die Feuerbereitschaft melden, da haut die erste Lage in die Stellung, genau zwischen Kanone und Munitionswagen. Wie Funken sprühen die Splitter auseinander. In einem zerschossenen Hause in der Nähe ist ein Keller. Unten hocken Grenadiere. Der Unteroffizier eines Granatwerfertrupps meint: „Jetzt hat es keinen Sinn, nach vorn zu wollen, der Abendsegen ist da! Wir warten noch ein bißchen! Sie sind verflucht genau eingeschossen!“

Indessen trommelt es draußen noch ein paar Lagen und wandert dann weiter. „Sind alle da?“ fragt der Batteriechef. „Jawohl, Herr Oberleutnant!“ „Na, dann los! Wollen wir auch mal!“ — „Flak raus!“ der alte Geschützfürer ist der erste.

Und schon pauken die ersten nahen Abschüsse in



Ein Sanitätswagen wäre um ein Haar auf den abgedunkelten Wagen geknallt. Dann ist das Loch im Schlauch gefunden, die Gummilösung und der Fleck drauf...



In einem zertrümmerten Hause in der Nähe ist ein Keller. Unten hocken Grenadiere. Der Unteroffizier eines Granatwerfertrupps meint: „Jetzt hat es keinen Sinn...“

PK-Zeichnungen Kriegsbericht Martin Guhl

schneller Folge raus, schönere Musik als der „Abendsegen“. Pause — die Grenadiere werden unruhig. Erneut berstendes Krachen näherkommender Einschläge. Wieder wird der zerschossene Keller zur rettenden Zuflucht. Der Batteriechef hat ein zerschundenes Knie und einen steifen Arm. Dicht neben ihm hatte es eingehauen. Vielleicht war es der zerspelte Baum, der ihn gerettet hat. „Sind alle da?“ — Der Geschützfürer und der Richtunteroffizier sind noch draußen. Die Kanone ist im Schlamm verrutscht. Sie richten erneut ein. „Alles klar, Otto?“ — „Momentchen, hab' eben wieder auf der Fresse gelegen! — Hoffentlich bleibt sie nun stehen!“

Obwohl es wieder bedenklich nahe rumst, klopft der Geschützfürer die Erdverankerung fester. Der andere wird schon an seinem Richtkreis ungeduldig: „Otto, wenn's hier n'Knall gibt, weißte wo ich bin!“ — „Im Himmel!“ — „Quatsch, Mann, im Keller!“

Es kann gleich weitergehen. Der Muni-Wagen hat ein paar Splitter abbekommen. Er wird nicht mehr gebraucht. „Ab nach hinten!“ Und dann verläßt eine Granate nach der anderen das schlanke Rohr. Wo sie einschlagen, ist der „Abendsegen“ doch noch etwas kräftiger. Ruhig und automatisch arbeiten die Kanoniere. Patrone rein, Verschuß zu, Abzug. Während die leere Hülse zu dem großen Haufen poltert, ist schon die nächste Patrone im Rohr und mit nachdrückender Mündungsflamme die Granate unterwegs.

Es vergehen nur noch Minuten, bis der Kampfauftrag erfüllt ist. Dann muß alles ganz schnell gehen.

Stellungswechsel! Die beiden Offiziere sind an allen kritischen Stellen zugleich. Kanone an die Zugmaschine — ab nach Hause. Noch ist die Antwort des Feindes nicht da, Mannschaft und Waffe sind ihr entzogen. Der kleine Personenwagen des Oberleutnants ist gerade angerückt, da haut es in die Nähe. Die schweren Lagen tasten sich Stück für Stück an die eben verlassene Feuerstellung. Der Granatwerfertrupp ist nochmal in den Keller zurück. Die beiden Oberleutnants liegen dicht neben ihrem Wagen in einem flachen Trichter. „Bloß gut, daß die Männer mit ihrer Kanone schon weg sind!“

Feuerpause, rein in den Wagen und los. Kurz hinter ihnen kracht es wieder. Die Nacht ist rabenschwarz. Nur einige Feuer funkeln gespenstisch und ab und zu ein Einschlag. Hinten blinkt es laufend auf, ein Abschuß nach dem anderen. Achtung — Bombentrichter —

rechts der ausgebrannte Sherman — „Das Pferd brauchst Du nicht mehr zu überfahren.“ — Da ist schon die Höhe, wenn sie darüber hinweg sind... Die Feuerstellung ist nun schon 300 Meter hinter ihnen — verflucht, der kleine Wagen rutscht rechts ran. „Reifenpanne, vorn rechts!“ — „Fahr wenigstens bis zum Hohlweg die paar hundert Meter weiter!“ — „Dann ist der Reifen ganz hin! Wir müssen flicken, es ist schon der Ersatz!“

Im tiefen Morast rutscht der Wagenheber immer wieder ab und findet keinen Halt. Schließlich bringen sie doch das dick verkleisterte Rad ab. Es rumst in der Nähe, „Nur Ruhe!“ Montiereisen her, es darf kein Lichtschein zur Feindseite fallen. Jede Reifenpanne ist peinlich, noch peinlicher, wenn man an Ort und Stelle flicken muß, schlimmer in der Nacht — hier aber bei dem Dreck, ohne Licht, im Feuer? — Ab und zu wird die Arbeit von kurzem In-Deckung-Gehen unterbrochen. Im Graben an der Seite gluckert eine erdbraune Jauche — egal. Ein Sanitätswagen wäre um ein Haar auf den abgedunkelten Wagen geknallt. Dann ist das Loch im Schlauch gefunden, die Gummilösung und der Fleck darauf — „nun erst mal 'ne Zigarettenpause.“

Den Schlauch wieder rein, „wenn doch bloß dieses verflixte Ventil klarkommen würde.“ Minuten werden zu Stunden, bis sie endlich nach „200 Schlag“ den Reifen wieder prall haben.

Nun aber weg! Und 100 Meter hinter ihnen birst eine Granate genau an der Stelle, wo sie fast eine Stunde lang gestanden hatten. Gut, daß sie auch nicht bis zum Hohlweg gefahren sind. Dort hat es schon mehrmals reingefunkt.

Weiter, weiter — hinter ihnen, mehr und mehr entfernt, das Krachen der Einschläge.

Spät in der Nacht meldet der Batteriechef sich lehmüberkrustet und zerschunden beim Kommandeur zurück. Matt funkelt dessen Ritterkreuz im Kerzenlicht. Er meint nur: „Haben Sie schon gegessen? Ihre Männer sind lange da. Ich war in Sorge um Sie! — Wir haben eben den Erfolg Ihres Schießens beobachten können — mehrere große Explosionen! — Kann mir denken, wie's gewesen ist. Es ist ja nicht nur heute so. Reichen Sie bitte von der Geschützbedienung zum EK ein, wer's noch nicht hat und von wem Sie denken...“ —

„Wenn schon, dann alle, Herr Hauptmann!“

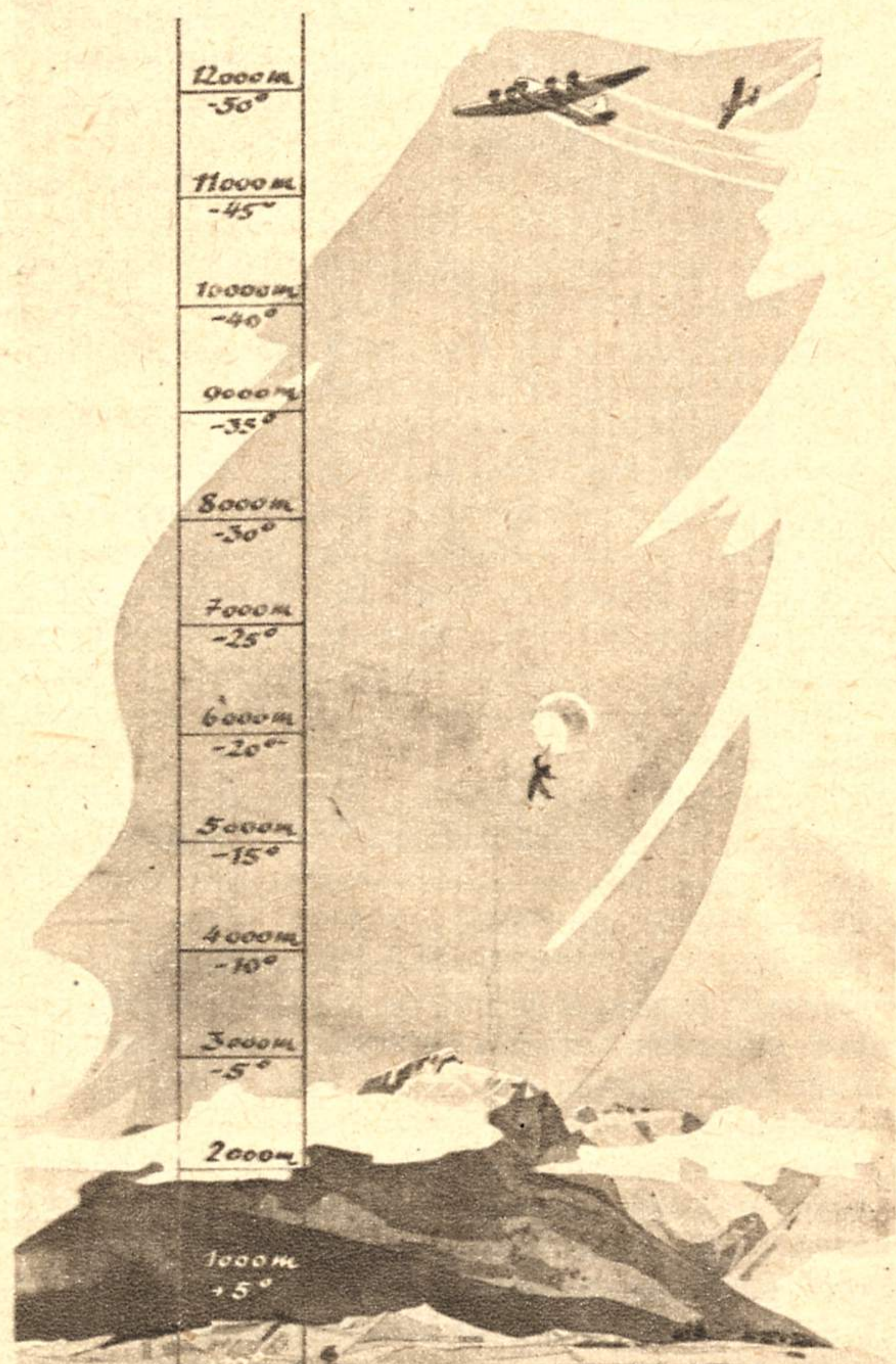


# Luftkampf an den Grenzen der

Wird es in großen Höhen dunkel? — Ab 10 000 Meter Druckfallkrankheit — Bei 50 Grad Kälte

**PK** Der Jubel auf der Feindseite über die angebliche „Lähmung der deutschen Luftwaffe“ ist jäh wieder verstummt, und die jüngsten deutschen Abwehrrfolge beweisen, daß die deutschen Jäger den Terrorbomben, die mit der Devise „Schneller und höher“ das Blatt zu ihrer Seite zu wenden gedachten, auch in ihrer technischen Vollendung nicht nachstehen und wohl in die höchsten Höhen zu folgen vermögen; daß unsere Technik also das geleistet hat, was die immer gespannter werdenden Bedingungen der augenblicklichen Situation im Luftkrieg fordern.

Die Entwicklung des Krieges mit Flugzeugen hat es mit sich gebracht, daß die Forderung nach schnellen und in großen Höhen verwendbaren Maschinen — und das sowohl für Jagd- als auch Kampfflugzeuge — eine Dauerforderung geworden ist, und wir können es mit Bewunderung feststellen, die Technik hat bei der Verwirklichung dieser Forderungen Phantastisches geleistet. Denken wir nur daran, daß ein deutsches Jagdflugzeug bereits 1939 mit 746 Stundenkilometern den Weltgeschwindigkeitsrekord hielt. Das ist mehr als das Doppelte der Geschwindigkeit, mit der unsere Nerven Empfindungen an den Sitz des zentralen Nervensystems weiterleiten, und das Achtfache der üblichen D-Zugsgeschwindigkeit. Noch verblüffender liegen die Dinge beim Höhenflug. Bis auf 17 000 Meter stieg im Jahre 1938 ein italienisches Flugzeug, erreichte also mehr als das Vierfache der Höhe, in der Menschen gerade noch leben können. Natürlich sind das Spitzenleistungen, die für die Praxis vorläufig keine Bedeutung haben. Immerhin liegen aber die Gebrauchsgeschwindigkeiten moderner Jäger weit über der 500-Kilometergrenze, und es greifen beispielsweise die anglo-amerikanischen Terrorbomber in Höhen an, die ihnen einen allerdings fragwürdigen Schutz vor unserer Jägerabwehr geben sollen. So haben sich beim ersten Tagesangriff nordamerikanischer Verbände auf die Reichshauptstadt die Luftkämpfe zum Teil in Höhen von 9000 Metern und höher abgespielt.



## Wenn der Fallschirm zu früh gezogen wird

Hat der in Luftnot Befindliche sofort beim Absprung in 12 000 m Höhe den Fallschirm gerissen, so ist er nach 8 Min. 53,2 Sek. in 6000 m angekommen, hat also während dieser ganzen Zeit Temperaturen von minus 50 Grad bis minus 20 Grad Celsius aushalten müssen. Ist beim Herauspringen die warme Fliegerbekleidung zerrissen worden, müssen starke Erfrierungsschäden die Folge sein

Mit dieser Feststellung sind wir plötzlich vor die Fragen gestellt, die vom Flieger bei immer weiterer Entfernung von der Erdoberfläche aufgeworfen werden, und diese Fragen betreffen zu einem wesentlichen Teil physiologische, sich aus der Sauerstoffabnahme in zunehmender Höhe ergebenden Erscheinungen im menschlichen Organismus. Der Mensch braucht nämlich zur Aufrechterhaltung seiner Lebensfunktionen „Luft“; genauer gesagt, benötigt er nicht die ganze Luft, sondern nur einen Teil aus ihr: den Sauerstoff. Nun ist es eine Eigenheit der die Erde umgebenden Lufthülle — der Atmosphäre —, daß mit steigender Höhe die Anzahl der Luftmoleküle geringer wird, anders ausgedrückt: die Luft wird dünner. Der Mensch verträgt die dünner werdende Luft nur bis zu einer gewissen Höhe, er vermag, wie oben schon angedeutet, bis zu 4000 Metern — seiner physiologischen Gipfelhöhe — ohne Behelfsmittel zu leben. Steigt er in noch größere Höhen, und das tut z. B. gegenwärtig der den einfliegenden Terrorbomber angreifende Jäger fast jeden Tag, dann treten Erscheinungen auf, die die Luftfahrtmedizin mit Höhenkrankheit bezeichnet. Die Höhenkrankheit zeigt in ihrem Beginn Äußerungen, die sowohl Willen als auch seelisches Verhalten des Fliegers beeinträchtigen, Bewußtseinsstörungen verursachen und schließlich in weiterem Fortschreiten den Tod des Betroffenen herbeiführen können.

## Bis 4000 Meter können Menschen leben

Jede Waffe steht in Wechselwirkung zu ihrer Gegenwaffe. Der modernen Flak sind in 4000 Meter in ihrer Wirkungsweise noch lange keine Grenzen gesetzt. Sie zwingt also das moderne Kampfflugzeug, und im Gefolge damit den Jäger, in Höhen, die jenseits der physiologischen Gipfelhöhe des Menschen liegen, wo er also nicht mehr genügend Sauerstoff einatmen kann und dazu noch intellektuelle Leistungen — Kartenlesen, Kursabsetzen, Funken — und in geringerem Umfange auch körperliche Handlungen vollbringen muß. Die Erfahrung hat gezeigt, daß das der Mensch nicht kann. Bei 4000 Metern beginnt die sogenannte Störungs-Schwelle — bei manchen Menschen auch erst nach einigen weiteren hundert Metern — d. h. von da an sind die Anzeichen der beginnenden Höhenkrankheit festzustellen. Dem Flieger wird warm, er bemerkt ein rotes Flimmern vor den Augen, die Fingernägel laufen blau an, und auch der Pulsschlag ist erhöht. Steigt das Flugzeug nun weiter, so bleiben diese Anzeichen, verstärken sich aber nicht, oder — eine Verstärkung wird zumindest nicht empfunden. Und das ist das Gefährliche und Heimtückische an der Höhenkrankheit: der davon Befallene, auf jeden Fall aber der Unerfahrene und Unvorsichtige, merkt wenig oder nichts von seinem Zustand, ja, das geht so weit, daß er z. B. beim Schreiben glaubt, irgendwelche Worte niederschreiben, zwar wirklich etwas hinkritzelt — vermeintlich einen ihm aufgegebenen Satz —, der aber für den Nichthöhenkranken eine unleserliche Hieroglyphe darstellt. Sein Bewußtsein ist also gestört, und er hat keine Kontrolle mehr darüber, ob seine Handlungen, die er auszuführen glaubt, auch wirklich geschehen. Ein in den Berichten des britischen Kriegsministeriums des ersten Weltkrieges beschriebener Vorfall demonstriert eine solche Bewußtseinsstörung in besonders drastischer Weise: Der englische Pilot eines Bristol-Kampfflugzeuges stieß während eines Fluges auf fünf deutsche Maschinen in einer Höhe von 18 000 Fuß (= 6000 Meter). Er erkannte nicht die Gefahr, die ihm von den Feindflugzeugen drohte, sondern winkte ihnen trotz des heftigen Protestes seines Beobachters eifrig zu.

Sauerstoffmangel führt beim Menschen nicht sofort zu Erscheinungen, die man als Krankheit bezeichnen kann, sondern nach einer gewissen Indifferenzphase erst treten die oben beschriebenen Reaktionen auf, die zunächst noch die Leistungsfähigkeit des Organismus aufrechterhalten. Vom Auftreten der Warnzeichen ab aber hat der Betroffene nur noch eine beschränkte Zeit zur Verfügung, um entweder sofort hinunterzustoßen oder künstlichen Sauerstoff zu sich zu nehmen. Diese Zeit beträgt in 7500 Meter noch etwa 2 Minuten und nimmt mit steigender Höhe ab, so



## Das „Gespenst“ des Sauerstoffmangels tritt auf

Zwar sind schon die ersten Anzeichen der Höhenkrankheit aufgetreten, dem in 7500 m befindlichen Flieger wird es heiß, er bemerkt rotes Flimmern vor den Augen, aber die Sinne versagen noch nicht den Dienst. Zwei Minuten stehen ihm noch zur Verfügung, ehe Bewußtlosigkeit eintritt. Wenn er sich jetzt durchfallen läßt, ohne den Fallschirm zu reißen, wird er in etwa 47 Sekunden in 4000 m angelangt sein und damit eine ungefährliche Zone erreicht haben

Zeichnungen Wolfgang L.

daß in 10 000 Meter nur noch etwa 20 Sekunden zur Verfügung stehen. Hat der Betroffene innerhalb dieser Begrenzung keine Gegenmaßnahme ergriffen, so fällt er plötzlich und ohne Übergang in Bewußtlosigkeit. Ein Beispiel mag das veranschaulichen: Bei einem Feindflug in 9000 Meter Höhe wachte ein Jagdflieger dadurch auf, daß sein Kopf plötzlich sehr unsanft gegen das Kabinfenster schlug. Es wurde ihm augenblicklich klar, daß er höhenkrank geworden war. Er ging sofort auf 4000 Meter hinunter und erlangte die volle Verfügung über seine geistigen und physischen Kräfte wieder. Dieser Vorfall beweist sehr eindringlich, wie urplötzlich den Höhenflieger die Höhenkrankheit überfallen kann. Aber auch in diesem Zustand ist Rettung noch möglich, wenn — wie es im mehrsitzigen Kampfflugzeug der Fall ist — ein Kamerad helfen kann. Sofortiges Anblasen mit Sauerstoff holt den Höhenkranken in das Bewußtsein zurück, allerdings muß eine solche Hilfe innerhalb kürzester Zeit erfolgen sein. Bleibt sie aus, gerät der Körper in zuckende, ungeordnete Bewegungen, die Hände werden in krampfhaften Stößen nach vorn geworfen, und ein Kollaps, d. h. vollständiger Zusammenbruch des Betroffenen, tritt ein. Nach wenigen Minuten kann der Tod erfolgen. Um das Auftreten der Höhenkrankheit zu verhindern, die Höhen jenseits 4000 Meter also für den Flieger zu erschließen, hat die Technik ein einfaches Mittel gefunden. Auf künstlichem Wege, aus in das Flugzeug eingebauten Geräten wird dem Flieger Sauerstoff zugeführt, so daß für die Funktionen des Stoffwechsels, wozu ja der Sauerstoff benötigt wird, Bedingungen entstehen, die den normalen Verhältnissen auf der Erde entsprechen. Bei unserer Luftwaffe besteht daher die Anwei-



# Stratosphäre

am Fallschirm / Von Kriegsberichter Heinz Ockhardt

sung, daß jedes Besatzungsmitglied ab 4000 Meter die Sauerstoffatmung zu benutzen hat. Innerhalb der Troposphäre, die bis 11 000 Meter reicht, ja darüber hinaus bis 12 000 Meter, ist das Fliegen mit Sauerstoffatmung möglich. Es ist die Höhe, die gegenwärtig sowohl für den Jäger als auch für den Kampfflieger als die Grenzhöhe zu bezeichnen ist, in deren Bereich er die ihm gestellten Aufgaben zu erfüllen hat. Ab 12 000 Meter — die Stratosphäre schließt sich nach unserer Einteilung an die Troposphäre an und beginnt bei 11 000 Meter — genügt das Sauerstoffgerät nicht mehr für den Höhenflug. Von dieser Höhe ab kann der Mensch nur noch mit einem Flugzeug fliegen, das mit einer Überdruckkabine ausgerüstet ist, in der zweckmäßigerweise die Druckverhältnisse von etwa 7000 Metern herrschen. Die Überdruckkabine ist deshalb notwendig, weil über 12 000 Meter der Sauerstoffteildruck auch bei Sauerstoffatmung nicht mehr genügt, so daß Höhenkrankheit auftritt.

## Der Flieger mit Scheuklappen

Beim Luftkampf in großen Höhen spielt der Gesichtssinn für den Flieger eine hervorragende Rolle. Versuche haben ergeben, daß schon in 4000 Meter Höhe — bei dem einen stärker, bei dem anderen weniger stark — der Eindruck entsteht, es breite sich Dunkelheit aus. Als man den Versuchspersonen eine kräftige Dusche Sauerstoff gab, entstand sofort die Vorstellung strahlender Helligkeit. Damit war der Einfluß des Sauerstoffs auf das Auge eindeutig erwiesen. Die recht interessante Erklärung für diese Erscheinung ist darin zu suchen, daß sich auf der lichtempfindlicher Stoff, der sogenannte Sehpurpur, produziert wird, der sich aber beim Auftreffen von Licht verbraucht. Zwischen der Sauerstoffaufnahme des Menschen seiner Sehfähigkeit bestehen also enge Zusammenhänge; offenbar läßt Sauerstoffmangel die weitere Produktion von Sehpurpur einstellen oder doch verringern. Von nicht geringerer Bedeutung ist die Einengung des menschlichen Gesichtsfeldes in großer Höhe in der Weise, daß der Flieger vor sich nur noch einen eng begrenzten Blicksektor wahrnimmt und alles, was rechts und links davon liegt und was das Auge des sich am Erdboden befindlichen Menschen mit Leichtigkeit bemerkt, außer Acht läßt. Es tritt gewissermaßen ein Zustand ein, in dem der Flieger sich gleichsam mit Scheuklappen vor den Augen durch die Luft bewegt. Es ist leicht sich vorzustellen, daß der Jäger im Luftkampf, aber auch der Kampfflieger bei der Abwehr angreifender Jagdflugzeuge in der Sicht stark behindert und damit außerordentlich gefährdet sein kann. Offenbar wird das Auge von der Natur in sauerstoffarmen Höhen stiefmütterlich behandelt, denn neben den vorstehend geschilderten Phänomenen nimmt die Unterschiedsempfindlichkeit im Farbsehen ab, eine Beschränkung, die bei der Ausmahlung von Bombenzielen ins Gewicht fallen kann. Auf der Suche nach immer neuen Methoden und Wegen, um den Höhenflieger für seine Aufgabe körperlich vorzubereiten und ihn dadurch leistungsfähiger zu machen, ist man auf eine Erscheinung gestoßen, die sich die Teilnehmer von Hochgebirgs-Expeditionen zunutze machen. Bei der Besteigung von Gebirgszügen über 4000 Meter und dem Eindringen der Erforscher in sauerstoffarme Zonen rückt man dem Berg nur stufenweise auf den Leib, bleibt auf einer gewissen Höhe mehrere Tage und steigt erst dann wieder einen weiteren Abschnitt empor. Es hat sich nämlich gezeigt, daß der menschliche Körper die Fähigkeit besitzt, höhenfester zu werden, wenn er allmählich an die veränderten Sauerstoffverhältnisse gewöhnt wird. Höhenfestigkeit bedeutet eine Vermehrung der roten Blutkörperchen im Blut, die ja die Träger Sauerstoffs, und zwar jedes nur in einer begrenzten Tragfähigkeit sind. Weil in der dünneren Höhenluft weniger Sauerstoffteilchen vorhanden sind, im Anfang des Höhenganges die Anzahl der roten Blutkörperchen aber noch die gleiche ist wie in geringeren Höhen, fehlt dem Organismus ein Teil des vorher erhaltenen Sauerstoffs. Erzeugt nun der Körper in dieser Höhe, die ihm zwar erschwerte Bedingungen schafft, aber noch nicht höhenkrank macht, eine weitere Anzahl roter Blutkörperchen, so gleichen diese vermehrten Träger des so notwendigen Stoffs den durch die dünne Luft bedingten anfänglichen Mangel aus. Diese Fähigkeit des Körpers, Höhenanpassung genannt, wendet man heute in gleicher Weise bei unseren Jagdfliegern an.

## Lähmung der Glieder in großer Höhe

Es sind aber nicht nur die Erscheinungen der Höhenkrankheit, die den Flieger beim Aufstieg in große Höhen die sogenannte Druckfallkrankheit auf. Diese äußert sich in ziehenden und stechenden Schmerzen vorwiegend in den Gelenken. Nicht nur, daß dieses Ziehen und Stechen jede Bewegung qualvoll macht, dieser Schmerz kann zur teilweisen oder vollständigen Lähmung irgendwelcher Körperteile, z. B. eines Arms, dessen ungestörte Funktionsfähigkeit für jeden Flieger sehr wichtig ist, führen. Es ist schon vorgekommen, daß ein Flugzeugführer beim Höhenflug die Arme nur unter äußerster Willensanstrengung gebrauchen konnte. Die Erklärung für das Auftreten der Druckfallkrankheit ist darin zu finden, daß sich im Blut physikalisch gelöste Luft befindet, die dem Druck von einer Atmosphäre ausgesetzt ist. In 12 000 Meter verringert sich dieser äußere Druck auf ein viertel bis ein fünftel Atmosphäre; feinste Gasbläschen werden dadurch frei und setzen sich im Gewebe, kleinsten Blutgefäßen und Nerven fest, was zur Hervorrufung der Druckfallkrankheit führt.

Aus diesem Hinweis auf die Druckfallkrankheit erhellt, daß jedes oft in großen Höhen fliegende Besatzungsmitglied ständig einer ärztlichen Kontrolle unterworfen sein soll. Schon geringe Erkältungen können zu Komplikationen führen, wie das Beispiel eines Flugzeugführers beweist, der mit einem leichten Luftröhrenkatarrh zum Höhenflug startete. Nach zweistündigem Flug bemerkte er in 7500 Meter Höhe Anzeichen der Höhenkrankheit, die allerdings durch Sauerstoffduschen wieder verschwanden. Die Kontrolle der benutzten Atemmaske nach dem Flug ergab,

Fortsetzung auf Seite 107



Major STÖRCHEL

Hauptmann BORCHERS

Hauptmann v. WEYRAUCH

Hauptmann NADOLSKI



Generalleutnant HEIDRICH

PK-Aufn.  
Kriegsberichter Gregor (Sch 1)  
Aufn. Scherl-OKW (5)  
Weltbild (5), Privat (1)  
Adolf Müller (1 Privat (1))



Hauptmann JABS



Major JOEP



Major SCHMITTER



Major Dr. OTTE



Major BÄTCHER

## WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Major Störchel, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, hat sich in zahlreichen Tag- und Nachteinsätzen hervorragend bewährt. Zielbewußt und unsichtig in seiner Führung, dabei rücksichtslos tapfer und kaltblütig, errang er große persönliche Erfolge und verstand es, seine Besatzungen zu vorbildlichen Leistungen mitzureißen. — Hauptmann Borchers, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, errang in zahlreichen schweren Luftkämpfen 78 Luftsiege. — Hauptmann v. Weyrauch, Staffelführer in einer Nahaufklärungsstaffel, erwarb sich durch sein Eingreifen in den Erdkampf auf Sizilien besondere Verdienste. Im übrigen bedienten die von ihm durchgeführten Bilderkundungen stets wertvolle Bildunterlagen. — Hauptmann Nadolski, Batteriechef in einem Flakregiment, zerschlug mit seiner Batterie in hartem, mehrstündigem Kampf den mit starken Kräften angreifenden Feind im Raum von Bjelgorod. Er ermöglichte dadurch die ungestörten Absetzbewegungen der eigenen Truppen. — Oberleutnant Hulsch, Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader, vernichtete u. a. 34 Panzer und 70 Eisenbahnwagen, setzte 8 Flakbatterien außer Gefecht und zerstörte zahlreiches anderes Kriegsmaterial. — Oberleutnant Engelhardt, Kompaniechef in einem Fallschirmjägerregiment, tat sich im Kampf um Rom bei einem Handstreich auf das feindliche Hauptquartier durch hervorragende persönliche Tapferkeit und Entschlußkraft hervor. — Oberleutnant Georg Sattler, Flugzeugführer in einer Kampfgruppe, versenkte u. a. zwei Handelsschiffe mit 10 000 BRT und zwei Fahrgastschiffe mit zusammen 32 000 BRT, ferner einen Zerstörer und ein Torpedoboot. — Oberfeldwebel Hentschel, Bordfunker in einem Sturzkampfgeschwader, unterstützte den Brillantenträger Major Rudel auf über 1300 Feindflügen in hervorragender Weise und hatte an dessen großen Erfolgen besonderen Anteil. Über sein tragisches Ende haben wir an anderer Stelle im letzten Heft berichtet.



Oberleutnant HULSCH



Oberflw. ENGELHARDT



Oberleutnant SÄTLER



Oberfeldw. HENTSCHEL †



# Der weiße Tod greift nach USA-Fliegern

Luftkampf über den Hohen Tauern / Mit dem Fallschirm auf schroffem Kar abgesprungen

Dramatische Bergungsaktion in Eis und Fels

PK Vor kurzem haben Bergungskommandos der Bergwacht (Deutscher Alpenverein) in schwierigen Aufstiegen und unter teilweise recht ungünstigen Wetterverhältnissen die Leichen einer Anzahl abgesprungener us-amerikanischer Flieger geborgen, die in den Luftschlachten über den Ostalpen Ende Februar abgeschossen worden sind, zwar mit dem Fallschirm abspringen konnten, auf den wild zerklüfteten Graten und Schroffen der Hohen Tauern landeten, von den Gletschern und Schneefeldern herunter — ob verwundet oder unverletzt — aber nicht den Abstieg bewältigen konnten und oben jämmerlich erfroren. Vor einem solchen qualvollen Tode wurden in jenen Tagen im hinteren Malta-Tal abgesprungene Flieger von einem Bergungskommando der Wehrmacht, Landwacht und SA unter unsäglichen Mühen gerettet.

Vom Angriff nordamerikanischer Verbände auf Süddeutschland von Süditalien aus, vom Ansetzen der „Luftzange“ also gleichzeitig vom Norden und Süden her, hatten sich die Anglo-Amerikaner großen Erfolg versprochen. Bei den gegenwärtigen Angriffshöhen moderner Kampfflugzeuge setzt die Barriere der in ihren höchsten Spitzen die 4000 Meter nicht übersteigenden Ostalpen einem solchen Unternehmen kein Hindernis entgegen. Aber schon der Einflug am 23. Februar brachte große Ernüchterung. Von Kroatien her einfliegend, waren einem Verband von etwa 80 Flugzeugen vom Typ Boeing 17, die von 20 Lightnings begleitet waren, offenbar Ziele in der Ostmark aufgegeben worden. Dieser Versuch endete mit 45 abgeschossenen Feindflugzeugen. Und kaum weniger empfindlich waren die Verluste der amerikanischen Terrorflieger bei ihren neuerlichen Angriffen der folgenden Tage. Über dem Ostteil der Hohen Tauern und den sich ihnen anschließenden Niederen Tauern entspannen sich zwischen unseren angreifenden Jagdgeschwadern und den Pulks der Terrorbomber dramatische Luftschlachten, und die leuchtend weißen Seiden vieler Fallschirme breiteten sich über den nicht minder weißen Schneehängen der Gebirge, auf den Hochalmen, auf schmalen Plateaus; in verharschten Karen fanden viele der Terrorflieger die Berührung mit der Mutter Erde wieder, arbeiteten sich eine Anzahl durch mannshohen Schnee bis zur nächsten Hütte vor, fand eine Menge — von Schüssen zerfetzt und von Kälte gelähmt — den Bergtod, raste manche der schweren Viermotorigen gegen eine steile Bergwand oder bohrte sich tief in ein Gletscherfeld. Der Flug über die Alpen wurde für viele, viele der amerikanischen Flieger zu einem qualvollen Weg durch schreckliche Leiden.

Am 25. Februar überflogen sieben Terrorbomber das hintere Malta-Tal, einen Einschnitt, der sich im Gebiet des über 3000 Meter hohen Hafner von Nordwesten nach Südosten hinzieht und wurden von drei deutschen Jägern angegriffen. Die Messerschmitt-Maschinen flogen in rasender Fahrt von Westen heran, kreuzten die sich wie eine Fährte hinziehenden Kondensstreifen der Terrorbomber, kurvten in großem Bogen nach links ein und jagten den schweren „Kähnen“ ihre großkalibrigen Geschosse entgegen. Wenig später scherte das am weitesten rechts fliegende Flugzeug aus, versuchte einen Bogen, um nun in einem gewaltigen Plumps durchzusacken. Vielleicht mag es nur wenige hundert Meter gefallen sein, vielleicht auch mehr. Jedenfalls fing sich das schwere Flugzeug wieder, und wenige Sekunden danach lösten sich von der Viermotorigen nacheinander acht weiße Wölkchen. Fallschirme! Es war höchste Zeit, denn noch, als sich der letzte Schirm kaum entfaltet hatte, verschwand der Bomber im Sturzflug hinter der nächsten Bergspitze.

Die Amerikaner saßen oben im Schnee und Eis fest. Entwischen konnten sie nicht, sie konnten von Glück sagen, wenn sie beim Aufprallen nicht eine steile Wand hinuntergeweht worden waren. Es dauerte in diesem abgeschiedenen Tal bis zum Nachmittag, ehe aus dem nächsten Ort die notwendige Unterstützung herbeigeholt war. Dann machte sich eine Patrouille von dreizehn Mann — fünf Schifahrer der Wehrmacht, die anderen von der Landwacht und SA — auf den Weg. Die Männer teilten sich in drei Gruppen und arbeiteten sich die Aufstiege hinauf, die allein bei dem hohen Schnee begehbar waren. Die Gruppe, die gegen das

Wastlkar anstieg, stieß auf halbem Wege auf den ersten der amerikanischen Flieger. Sie sahen ihn schon von weitem in dem leuchtend weißen Schnee. Er fiel und stolperte, riß sich wieder hoch, um dann wieder zu fallen, um einige Zeit vor Erschöpfung liegenzubleiben. Seine Fliegerstiefel aus Filz waren nicht zu dem Zweck gearbeitet, einen schwierigen Bergabstieg zu bewältigen. Als er die Bergpatrouille bemerkte, hob er flehentlich die Arme und blieb stehen. Beim Näherkommen sahen die Männer, daß der Berg ihm übel mitgespielt hatte. Seine Kleider waren zerschunden, und die Hose zeigte lange Risse. Offenbar war er auf seinem Hinterteil lange Strecken die Hänge hinuntergerutscht. Dieser amerikanische Terrorflieger, Richard C. Gr., zuckte auf Befragen, wo seine Kameraden heruntergekommen wären, mit den Schultern und gab durch Zeichen zu verstehen, daß er das nicht wisse. Später erwies sich, daß er wenige hundert Meter entfernt von zwei Kameraden gelandet war, die allerdings wegen Schußverletzungen mit eigenen Kräften nicht zu Tal steigen konnten. Dieser erste der Abgesprungenen war übrigens ein Mulatte.

Da es gegen Abend ging, der Anstieg bis zur nächsten Hütte noch weit war, die Suche aber wegen der hereinbrechenden Dämmerung nicht mehr fortgesetzt werden konnte, kehrten die Männer um.

Beim ersten Morgengrauen wurde die Suche wieder aufgenommen. Dieses Mal ging man von der Überlegung aus, daß es wohl zweckmäßig wäre, einfach der Spur des am Vortage aufgefundenen Fliegers nachzugehen. Sogeschah es. Auf Schiern folgte die Patrouille den tief in den Schnee eingedrückten Tritten und gelangte so auf die 1600 m hohe Wastlbauer Alm. Hier lag ein Fallschirm, die Spur aber zeigte immer noch bergwärts. Es war eine mörderische Kälte, der Atem stand den Männern vorm Mund, und Rauhreif schlug sich an den Augenbrauen nieder. In der Nacht mochte eine Temperatur von etwa minus 20 Grad Celsius gewesen sein. Dabei herrschte ein schneidender Wind, der durch die Kleider hindurch bis auf die Knochen wehte.

Höher und höher kletterte die Spur im Harsch, und die Sucher folgten ihr im mühseligen Aufstieg. Längst waren die Schier abgeschnallt, Stufen mußten in das Eis gehauen werden, manchmal verwehrten hochgetürmte Felsen den Weg. Ein Umgang mußte gemacht werden. Jetzt zeigte sich nur noch eine lange Schurfbahn, hier war der Abgesprungene offenbar auf allen



vieren hinuntergerutscht. Auf dem Wastlkar verlor sich jedes Zeichen. Die Männer suchten jetzt zu breiter Reihe ausgeschwärmt und riefen sich in kurzen Abständen zu, damit sich keiner in der weißen Einöde verirre. Da hörten sie plötzlich über sich eine Stimme rufen, ein-, zwei-, dreimal. Die Sucher standen still und horchten. Das mußten weitere abgesprungene Flieger sein. Der Streifenführer gab einen Schuß ab, damit die oben hörten, von wo her Hilfe nahte. Von da ab aber blieb alles still, die Verunglückten meldeten sich nicht mehr. Wie sie später gestanden, waren sie ein Opfer ihrer eigenen Propaganda geworden. Wieder und wieder hatte man ihnen eingetrichtert, daß die Deutschen jeden Abgesprungenen töteten. Als sie nun den Schuß hörten, glaubten sie, daß der weiter unten liegende Kamerad ins Jenseits befördert worden war.

Die beiden, Reyes V. T. und Lloyd E. W., die über 24 Stunden auf dem Wastlkar gelegen hatten, boten einen jämmerlichen Anblick. Im Windschatten eines Felsens, dessen Schutz dazu noch durch angewehten Schnee vergrößert war, lagen sie auf einem Fallschirm. Dem einen, ein Weißer, war offenbar der Fuß gebrochen, und eine Kugel hatte die Wade durchschlagen. Der andere, ebenfalls ein Mulatte, hatte einen Steckschuß im Kniegelenk. Dazu hatte die Kälte den beiden fürchterlich zugesetzt. Das verletzte Knie war zu einem unförmlichen Klumpen angeschwollen, und beide Hände des Mulatten waren zu einem widerlichen Schwarz angelauten. Sie waren in der Nacht erfroren! Nun begann das schwerste Stück: der Abstieg. Solange es über Schneefelder ging, konnten die Verletzten auf zu Bahren zusammengebundenen Schiern heruntergezogen werden. Schwierig aber war der Weg über die Wände. Da band man den Verunglückten feste Stricke um den Leib und ließ sie daran hinunter. Es gab keinen anderen Weg und keine andere Möglichkeit zur Rettung. Nach Stunden gefährlichen Kletterns, wobei den Männern der Schweiß von den Gesichtern rann, kam die Patrouille endlich bei der Wastlbauer Hütte an. Die Sonne stand schon tief, so daß man bis zum Einbruch der Nacht nicht mehr das Tal erreicht hätte. Also wurde in der Almhütte übernachtet. Nur einer der Männer wurde hinuntergeschickt, um für den weiteren Abtransport einen Schlitten und Hilfe heraufzuholen.

Neben dem wärmenden Feuer des Herdes und nach dem Genuß einer Suppe kehrten die Lebensgeister der Geborgenen zurück. Allerdings zu einem lächerlichen Beginnen. Zuerst fragte der Mulatte angstvoll, wobei er mit der Hand einen Bogen beschrieb: „Austria?“ Und als ihm bejahende Antwort wurde, zeigte sich ein Grinsen auf seinen Zügen: „Austria gutt — Messerschmitt nix gutt?“ Der Mischling versuchte auf einen in der anglo-amerikanischen Agitation angenommenen vermeintlichen Gegensatz der Ostmark zum Altreich auszuspielen. Der Streifenführer, Revierjäger und in diesem Gebirge zu Hause wie wenige, winkte nur ab, daß der Mulatte enttäuscht auf sein Lager zurücksank. Aber er gab sich noch nicht geschlagen. Unter großen Mühen, denn die Hände bereiteten ihm empfindliche Schmerzen, holte er unter seinem Hemd ein großes Kreuzifix hervor. „Katholik!“ sagte er. Man sieht, die amerikanischen Flieger nehmen neben Bomben auch billige Propagandaanweisungen mit, über die wir allerdings als wirklich alte Ladenhüter nur lächeln können. Ob sich jener Mulatte auch einmal gefragt haben mag, ob seine Bomben auch auf Katholiken gefallen sind? Am dritten Tag nach dem Absprung wurden die beiden amerikanischen Flieger auf einem Schlitten ins Tal und in ein Lazarett gebracht.

Jene drei deutschen Jäger aber, die den Pulk der Viermotorigen angegriffen hatten, ließen von den Bombern nicht ab. Über dem Ennstal mußte eine weitere Boeing hinunter. Einige Mann der herausgesprungenen Besatzung kamen auf der Ramsau herunter und wurden festgenommen. Zwei aber trieb der Wind in die Südwand des Dachstein. Dort sah man sie in ihren Fallschirmen hängen. Eine Besteigung dieser steilen Wand hätte in diesem Winter den Tod der Aufsteigenden bedeutet. So erlitten die beiden Terrorflieger einen jämmerlichen Tod. H. O.



## Luftkampf an den Grenzen der Stratosphäre

Fortsetzung von Seite 105

daß das Ventilplättchen des Ausatemventils durch Schleimpartikelchen, die sich festgesetzt hatten, sich in halboffener Stellung befand. Der Flugzeugführer hatte dadurch auch die ihn umgebende Luft, sogenannte Nebenluft, eingeatmet und war höhenkrank geworden. Aber auch die Ernährungsweise des Fliegers bedarf ärztlicher Lenkung. Jedes Gas zeigt das Bestreben, sich in großen Höhen — also unter Druckabnahme — auszudehnen. Dieses Phänomen ist für den Höhenflieger von nicht geringer Bedeutung, wenn er stark blähende Speisen zu sich nehmen muß. Die im Magen und Darm befindlichen Gase dehnen sich in einer Weise aus, die dem Menschen ebenfalls starke Schmerzen verursachen und seine beim Luftkampf so notwendige Konzentration und schnelle Reaktionsfähigkeit aller Sinne herabsetzen. Es muß also aus der Ernährung des Höhenfliegers alles ausgeschieden werden, was Blähungen verursacht, z. B. Kohlgemüse, Hülsenfrüchte, zu frisches Brot und kohlenstoffhaltige Getränke.

\*

In den letzten Tagen ist mancher auf dem Wege von oder zu seiner Arbeitsstätte stehengeblieben, wenn dort oben die Kondensstreifen die „Schrift des Kampfes“ an den Himmel schrieben, und hat einen in Luftnot geratenen Flieger zur Erde pendeln sehen. Der Rettungsring des Fliegers ist sein Fallschirm, eine Einrichtung, über deren Zweckmäßigkeit es keines Wortes bedarf. Beim Kampf in großen Höhen aber, in denen — wie wir gesehen haben — die Existenz eines Menschen wie auch anderer Lebewesen ohne künstliche Atmung nicht möglich ist, wird scheinbar die Bedeutung des Fallschirmes fraglich. Es taucht nämlich die Frage auf, ist es dem abgesprungenen Flieger möglich, am entfalteten Fallschirm die gefährlichen Höhen zu passieren, in denen ja schon bei kurzem Verweilen der Tod hervorgerufen wird? Um diese Frage beantworten zu können, wollen wir uns die Sinkzeiten betrachten, die ein Fallschirm mit menschlicher Belastung zum Niederschweben auf die Erde benötigt.

### Ab sprung aus 12 000 Meter

In folgenden Zahlen wurde die Belastung eines normalen Fallschirms mit einem Gewicht von 100 Kilo-

gramm zugrunde gelegt. Das Durchschnittsgewicht eines Menschen aber beträgt weniger, so daß sich die Sinkzeiten praktisch verlängern. Um beim Absprung aus 12 000 Meter Höhe bis auf 5000 Meter zu sinken, braucht der Fallschirm 10 Minuten 43,2 Sekunden. Wir wissen, daß bei Sauerstoffmangel schon nach einer Minute schwerste Höhenkrankheit eintritt, und in den nächsten Minuten der Tod die Folge sein wird. Reißt also der abgesprungene Flieger sofort nach Verlassen des Flugzeuges die Öffnungsvorrichtung seines Schirms, daß sich dieser sogleich öffnet, so ist er nach 2 Minuten 37,1 Sekunden Sinkzeit in 10 000 Meter angekommen. Der Abgesprungene befindet sich jetzt also in einer Höhe, in der immer noch jede Voraussetzung für schwerste Höhenkrankheit gegeben ist, und hat außerdem längst die ihm zur Verfügung stehende Zeitreserve überschritten. Der Höhentod ist unausbleiblich. Mit anderen Worten — der Flieger, der aus 12 000 Meter abspringt und sofort den Fallschirm reißt, hat keine Aussicht, unten lebend anzukommen. Wie aber stehen die Chancen, wenn er versucht, die gefährliche sauerstoffarme Zone möglichst schnell zu durchheilen? Er kann das, wenn er sich bei ungeöffnetem Fallschirm mit der ganzen Schwere seines Gewichts durchfallen läßt. Springt er in dieser Weise in 12 000 Meter ab, so hat er die 6000-Metergrenze schon in 67,5 Sekunden erreicht. Er befindet sich also in einer Höhe, wo die Gefahren der Höhenkrankheit nachlassen. Vielleicht werden die ersten Anzeichen schon aufgetreten sein. Wenn der Abgesprungene jetzt den Fallschirm reißt, wird er vielleicht noch vorübergehend leicht höhenkrank werden, sich aber nur kurze Zeit in diesem Zustand befinden und bei Erreichen sauerstoffreicher Zonen die volle Handlungsfähigkeit wieder erlangen, ohne nachhaltige Schädigungen erlitten zu haben. Es gehört zu einem solchen Verhalten natürlich eine gewisse Geistesgegenwart, denn wie, so wird jeder fragen, soll der Abgesprungene feststellen, wann er den Fallschirm reißen muß. Dazu ist einmal notwendig, die Absprunghöhe zu wissen — die ein Flugzeugführer natürlich weiß, weil er bis zum letzten Augenblick seine Instrumente beobachtet — und zum anderen muß der Abspringende ruhig und langsam zählen, so daß er eine Kontrolle der Sekunden hat, während der er sich in fallender Bewegung befindet. Es muß hier eingeschoben werden, daß man dem plötz-

lichen, nicht empfundenen Höhenkrankwerden begegnen kann. Jeder Flieger wird vor dem Einsatz in der Unterdruckkammer, einer Zelle, in der am Boden auf künstliche Weise die Verhältnisse beim Höhenflug geschaffen werden, auf Höhentauglichkeit untersucht. Diese Untersuchung muß von Zeit zu Zeit wiederholt werden. Bei solchen Prüfungen kann jeder „lernen“, auf welche Weise bei ihm die Anzeichen der Höhenkrankheit auftreten. Kennt nun der abgesprungene Flieger seine individuellen „Warnzeichen“ und beachtet sie, so kann er rechtzeitig den Fallschirm ziehen. Die einzige Möglichkeit also, um sich aus großen Höhen durch Fallschirmabsprung ohne weiteres Hilfsgerät zu retten, besteht darin, sich durchfallen zu lassen und erst nach Erreichen der ungefährlichen Zone den Fallschirm zur Entfaltung zu bringen. Ein weiteres spricht für das Durchfallenlassen: Hat der Abgesprungene während des Niedersinkens einen Kollaps erlitten, so schafft seine aufrechte, durch das Hängen am Fallschirm gegebene Lage für diesen Zustand die ungünstigsten Verhältnisse. Der mit noch ungezogenem Fallschirm fallende Mensch dagegen erleidet durch Sichüberschlagen und Drehen eine ständige Lageveränderung, und sein Kreislauf bleibt von der Schwerkraft fast unberührt. Ein Umstand, der dem Kollaps entgegenwirkt. Ein zweites nicht unwesentliches Gefahrenmoment birgt der Absprung aus großer Höhe in sich: die Kälte. In 12 000 Meter herrschen Temperaturen von rund 50 Grad Celsius, erst unterhalb 3000 Meter finden sich, im Sommer allerdings nur, Temperaturen, die über dem Nullpunkt liegen. Hängt der Abgesprungene in solchen Kältegraden längere Zeit am Fallschirm, so können schwere Erfrierungsschäden verursacht werden. Das ist um so mehr zu befürchten, als oft beim Herauspringen aus dem Flugzeug durch den Luftzug die Pelztiefel weggeschleudert werden oder auch ein Bekleidungsstück aufgerissen wird. Das Gesicht ist zudem nie gegen Kälte geschützt. Sauerstoffmangel aber hat auch auf die Erfrierungen Einfluß, weil er nämlich die Schädigungen vergrößert. Also sind es zwei Gefahren — die Kälte und der Sauerstoffmangel, die gebieterisch verlangen, daß der in großen Höhen in Luftnot geratene Flieger den Schauer vor der Tiefe überwindet und sich über Tausende von Metern durchfallen läßt, ehe er den rettenden Fallschirm reißt. So aber wird er sicher die gute, alte Mutter Erde erreichen.

### Wenn die Alarm-Sirenen ertönen

Ruhe bewahren und doch schnell handeln!

Nehmen Sie außer Ihrem Luftschutzgepäck auch Ihre beste Freundin, die *Leica*-Kamera mit in den Schutzraum. Die *Leica* ist klein und wird niemand stören. Sie aber beruhigt es, denn Sie haben Ihre wertvolle, heute unersetzliche *Leica* gesichert.



Ernst Leitz - Optische Werke



### Soo dick geschält?

Da bleibt nicht viel übrig! Das ist aber nötig, wenn die Kartoffelvorräte reichen sollen. Deshalb richtig einteilen und vor allem Schälverluste vermeiden! Wer das nicht tut, schädigt sich selbst.

Daher: **Nur Pellkartoffeln**



3k

### Nicht gleich ins Wasser springen!



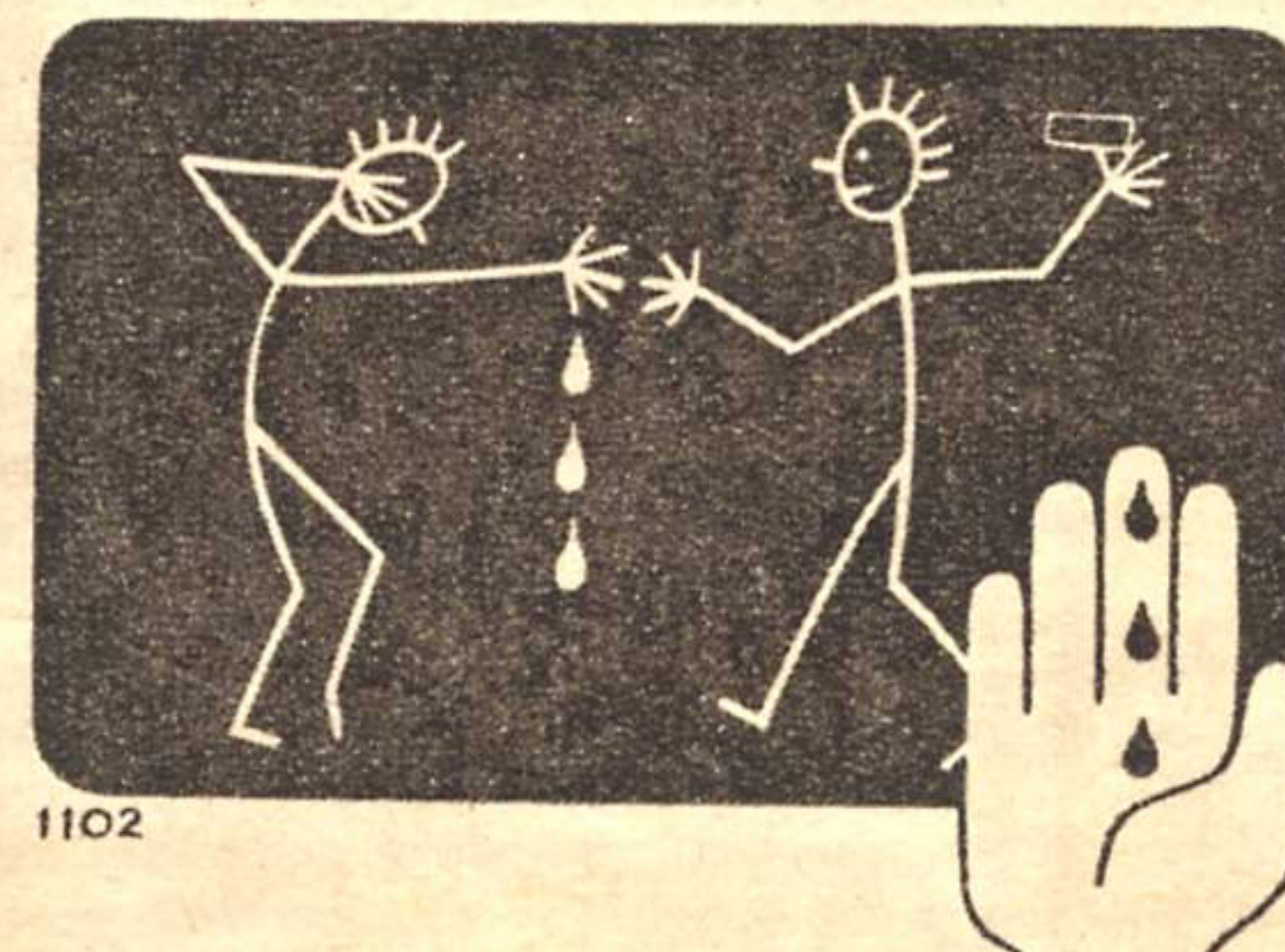
Wer sich nur die Hände schmutzig gemacht hat, wird nicht gleich ganz ins Wasser springen, um sie zu säubern. Ebensov wenig brauchen Sie ein Feinwaschmittelbad von 4 Litern, wenn Sie geringfügige Sachen zu reinigen haben. Für solche Fälle sollte man stets eine Sparflasche mit Feinwaschmittellösung in Bereitschaft halten. Diese Feinwaschmittellösung besteht aus einem Eßlöffel voll Feinwaschmittel und ¼ Liter Wasser. Davon schüttet man etwas auf einen Lappen und reibt die betreffenden Stoffe damit ab. (Schmutzige Kragen und Kanten an Anzügen, Mänteln und Kleidern, einzelne Flecken, Hüte und Hutbänder usw.) Dieser kleine Tip mit der Sparflasche wird Ihnen hier und da Feinwaschmittel sparen helfen. Darüber hinaus aber mag er Ihnen Anregung geben, daß Sie Ihrerseits überall nach neuen Sparmöglichkeiten suchen.



3 HERZBLÄTTER

Die Schutzmarke unserer Präparate

TOTALWERK GERH. F. SCHMIDT  
Fabrik pharmaz. u. kosm. Präparate  
MÜNCHEN



### Blinder Eifer schadet nur!

Wer sich beim Helfen überhetzt und sich durch eigene Schuld verletzt, der fällt den andern nur zur Last und braucht dann auch noch

**Hansaplast**

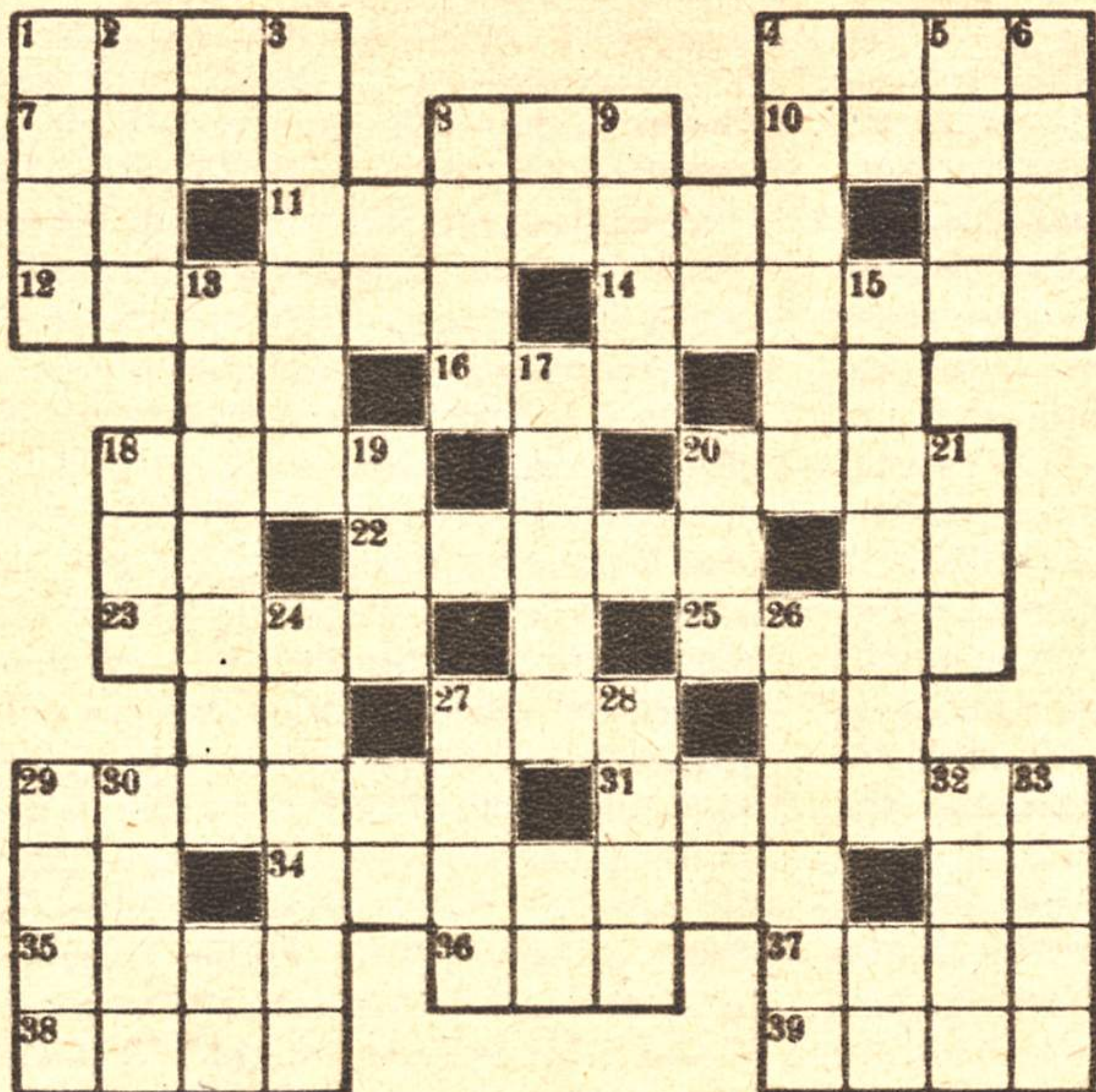
Gebrauchte Rasierklingen, insbesondere so hochwertige wie FASAN, schneiden nach Abziehen wieder tadellos. Hier ein Tip für diejenigen, die keinen Abziehapparat besitzen: Klinge mit dem Zeigefinger an die Innenwand eines Wasserglases anlegen (die Schneiden parallel zu seiner Längsachse). Unter leichtem Druck etwa zehnmal vor- und zurückbewegen. Klinge wenden und wiederholen. Probatum est!

**FASAN**  
RASIERGERÄTE



# Die Kehrseite

## Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 bedeutender Tondichter, 4 südamerikanisches Land, 7 Urbewohner Japans, 8 westdeutscher Höhenzug, 10 Naturgott, 11 Blasinstrument, 12 Genußmittel, 14 Nebenfluß der Oder, 16 Maschinenteil, 18 Nebenfluß der Donau, 20 Stauwerk, 22 Laubbaum, 23 Brettspiel, 25 Bergrücken, 27 seemännischer Ausdruck, 29 Besatzstreifen, 31 Abtrünniger, 34 Stadt an der Oder, 35 altes Blasinstrument, 36 Zeichen, 37 Nadelholzgewächs, 38 asiatischer Fluß, 39 Stadt in der Rheinprovinz;

b) von oben nach unten: 1 Wasserfahrzeug, 2 Oper von Verdi, 3 Schlingpflanze, 4 Rauchgerät, 5 Kohlenstoff aus Verbrennungsgasen, 6 Krötenart, 8 Nebenfluß der Elbe, 9 Haustier, 13 Blasinstrument, 15 Fett, 17 Verbrennungsrückstand, 18 Bekräftigung, 19 Gewässer, 20 Fußsteig, 21 Titel, 24 Schneidewerkzeug, 26 mittelalterlicher Edelmann, 27 Erdart, 28 Abscheu, 29 Stadt in Osteuropa, 30 Teil des Hauses, 32 deutscher Strom, 33 Papiermaß. 57442

## Silbenrätsel

bra — chas — dak — di — e — e — ei — en — fisch — gie — horn — i — im — kan — kla — la — la — li — mann — me — meer — mel — mi — nas — net — ni — on — re — rei — ret — ri — sa — sen — sis — so — be — ta — ta — te — te — ten — ter — ti — tich — tin — um — vi — xa — xier (sch ein Buchstabe)

Aus vorstehenden 49 Silben sind 15 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, von oben nach unten gelesen, eine alte deutsche Spruchweisheit ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Salatpflanze, 2 Gestalt aus „Wallenstein“, 3 Dickhäuter, 4 Gesangsstück, 5 Industriewerk, 6 Wagengestell, 7 Holzblasinstrument, 8 Zauberspruch, 9 verantwortliche Stelle, 10 Knollengewächs, 11 Farbstoff, 12 Wertanzeiger, 13 berühmter Kampfflieger, 14 Wurstsorte, 15 Meeresweichtier. 57569

## Zwei Südfrüchte

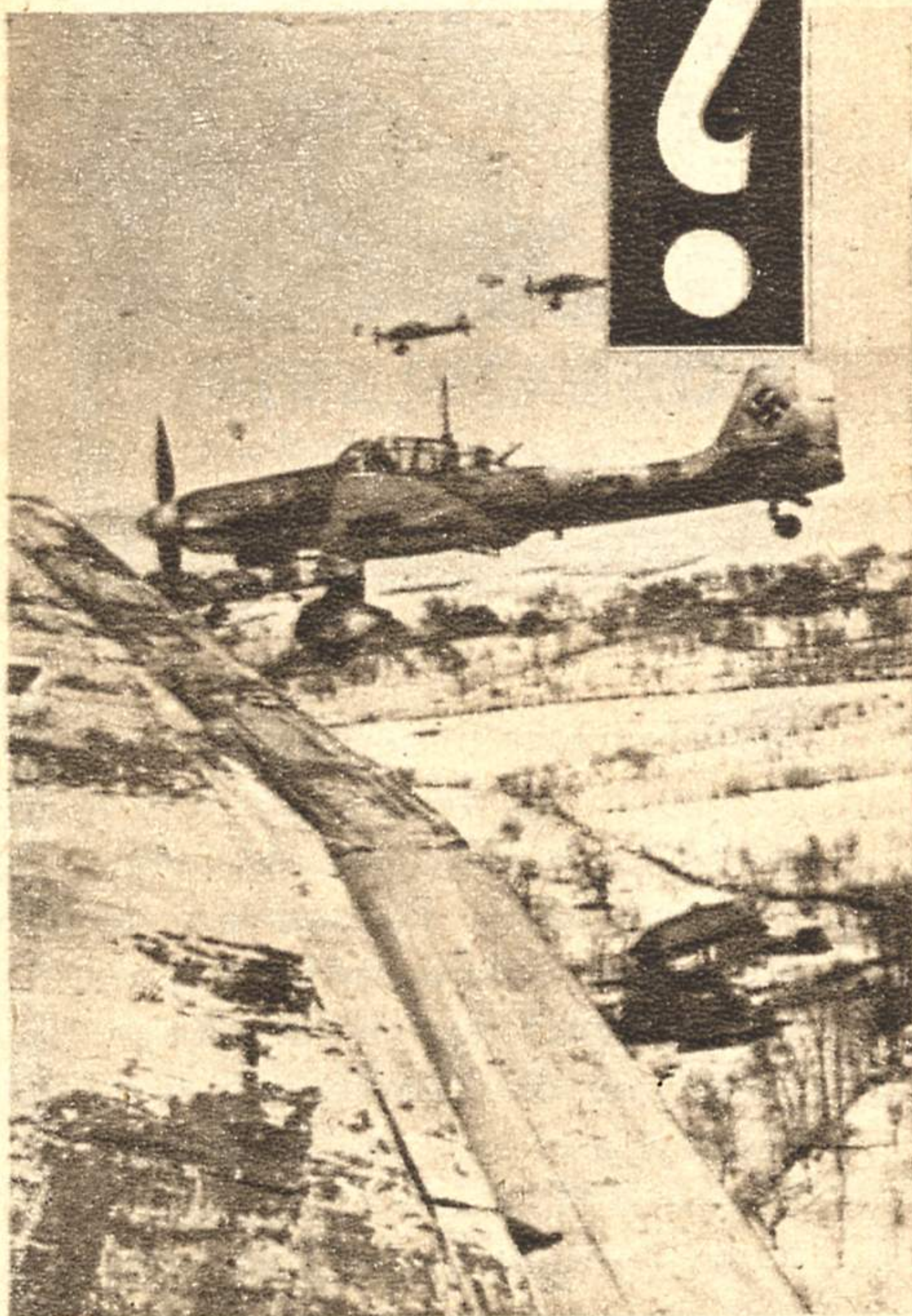
Lage — Napf — Nase — Oim — Rat — Weser

Aus je drei der vorstehenden Wörter sind durch Umstellen der einzelnen Buchstaben zwei Südfrüchte zu bilden. 57383

## Auflösungen

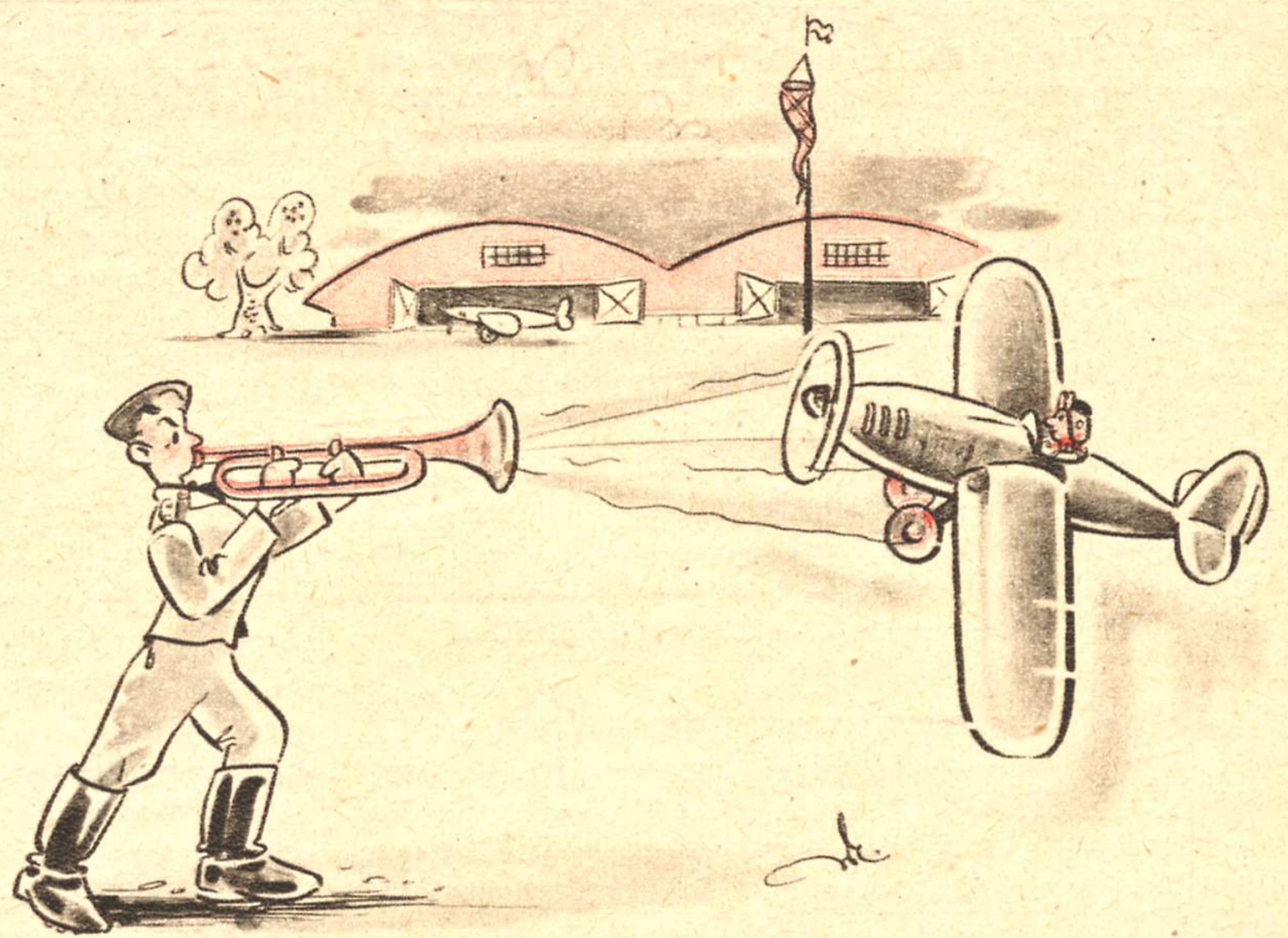
Kreuzworträtsel: a) 1 Bach, 4 Peru, 7 Alno, 8 Ith, 10 Pann, 11 Posanne, 12 Kaffee, 16 Rad, 18 Baus, 20 Wehr, 22 Esche, 23 Dame, 25 Grat, 27 Lee, 29 Tresse, 31 Ketzler, 34 Schwedt, 35 Lure, 36 Mal, 37 Rabe, 38 Amur, 39 Rees; — b) 1 Bark, 2 Aida, 3 Hopfen, 4 Pfeife, 5 Ruck, 6 Tuke, 8 Iser, 9 Hund, 13 Fanta, 15 Schmalz, 17 Asche, 18 Eid, 19 See, 20 Weg, 21 Kat, 24 Messer, 26 Ritter, 27 Lehm, 28 Kbel, 29 Tula, 30 Raum, 32 Rabe, 33 Ries. Silbenrätsel: Ein kecker Mut ist ein eiserne Harnisch. — 1 Kndivie, 2 Isohm, 3 Nashorn, 4 Kanate, 5 Eisensteterei, 6 Chassis, 7 Klarinette, 8 Elixier, 9 Re-daktion, 10 Meerrettich, 11 Umbra, 12 Ta-xamer, 13 Immelmann, 14 Salami, 15 Tintenfisch. Zwei Südfrüchte: Granatapfel (Lage — Napf — Rat); Wassermelone (Nase — Oim — Weser). Zwei Südfrüchte: Granatapfel (Lage — Napf — Rat); Wassermelone (Nase — Oim — Weser).

## Was ist das



In weiter weißer Ode breitet sich die verschonte Landschaft des Ostens unter den Flugzeugen aus, die feindwärts ziehen. Die Rollbahn scheint sich in die Unendlichkeit zu verlieren. Rollbahn? Nein, ein Teil der gut getarnten Tragfläche einer Ju 87.

Aufnahme Fw. A. Lehmann

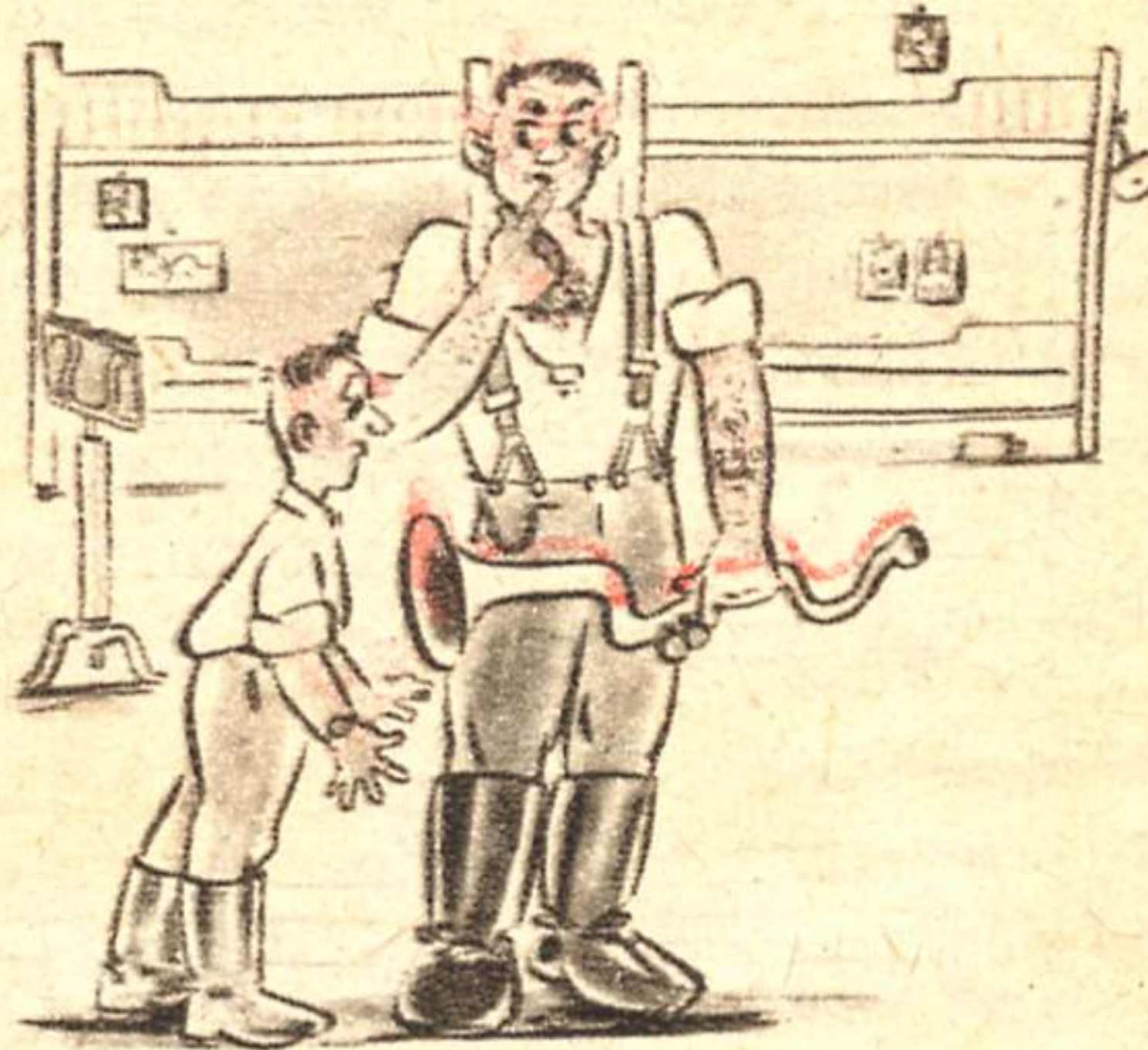


Bei Windstille muß der Posaunist der Horstkappe eingreifen, damit die Flugzeuge gegen den Wind starten können

## Der Ton macht die Musik

Von unserer Horstkappe

Peter, unser Komponist, bläst seine musikalischen Einfälle immer gleich auf seinem Instrument, nur leidet er manchmal sehr an Zerstreutheit



Dabei hat er nur etwas hingehaut. Eine Frau und ein Musikinstrument... soll man nie verleihen — ein Wahlspruch unseres Musikmeisters, den der kleine Otto von diesem Tage an beherzigte...



Was sollte der fixe Fritz schon machen? Man muß eben die Äste feiern, wie sie fallen!

Zeichnungen Martin

„So, jetzt wird der Alte glauben, wir sind schön zu Hause und üben!“

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

Der ADLER erscheint 14 täglich. Bezugspreis durch die Post RM 1,30 vierteljährlich einschließlich 7 Rpf Postgebühren, hierzu 12 Rpf Zustellgebühren. Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, z. Z. Wehrmacht, Stellvertreter Dr. Wilhelm Herrmann, Berlin-Tempelhof. Preisliste 17. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher — Sammelnummer Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. — Postscheck-Kto. Berlin 2 399 74