

Der

Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Am Schwebekreis

Mit scharf prüfenden Augen verfolgt der Richtkanonier über Kimme und Vorhaltekreis des Visiers hinweg den von Scheinwerfern gefaßten feindlichen Bomber
Aufnahme Schwahn (Scherl)

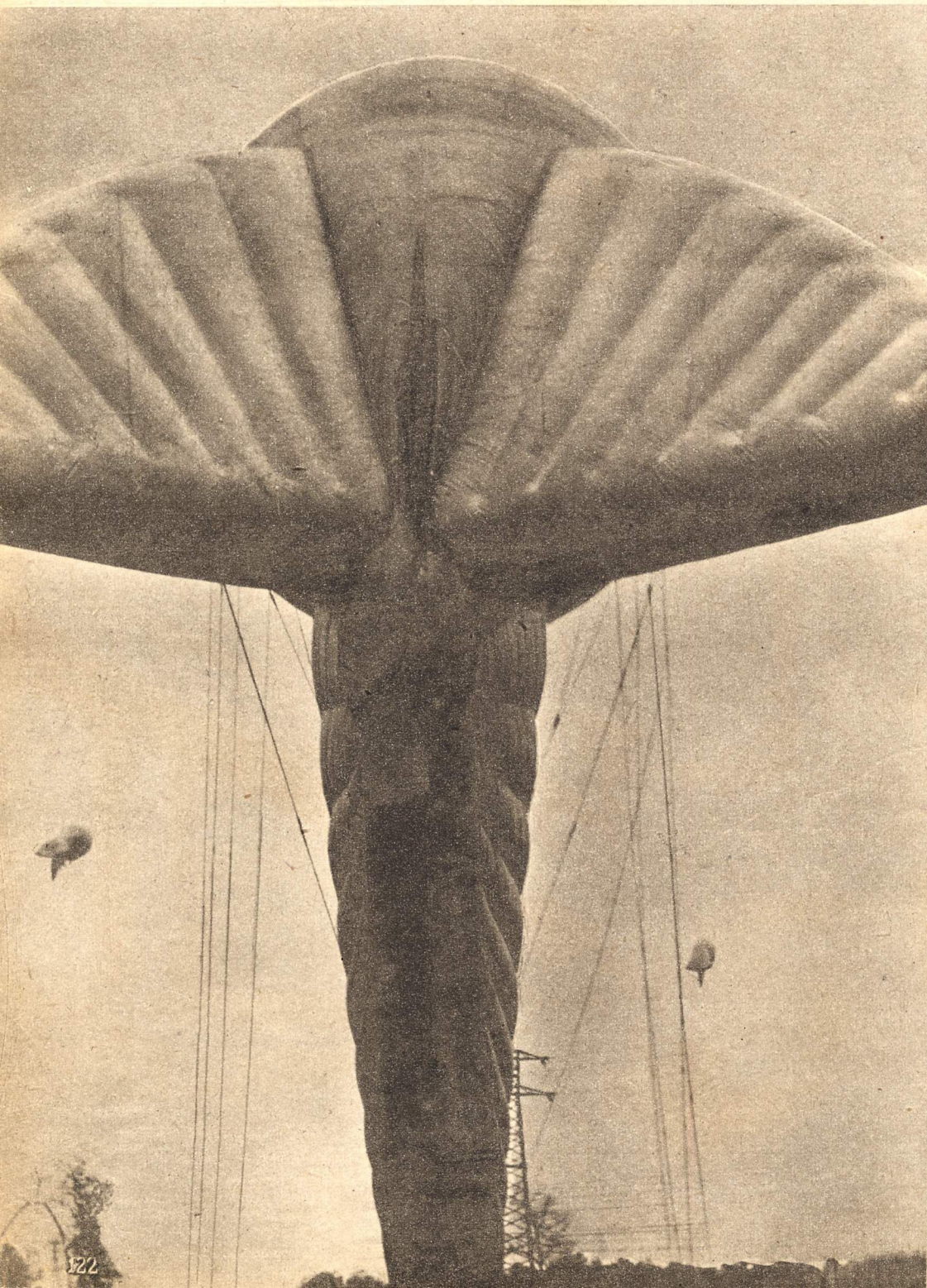
Tiefsperre „Anton“ einholen!

Aus der Alltagsarbeit unserer Ballonsperrruppen

Wenn heute ausgesprochene Tiefangriffe feindlicher Luftstreitkräfte auf militärische und wehrwirtschaftliche Anlagen der besetzten Westgebiete ohne größere Wirkung bleiben, dann teilen sich in das Verdienst, den Gegner an seinem Zerstörungswerk zu hindern, die Flakartillerie und die Ballonsperren. Nun genügt es nicht, so ein aufgeblasenes kleines Luftschiff zu verankern und der Dinge zu harren, die da kommen sollen. Nein, jede Sperre muß überwacht, bedient und gepflegt werden. Jedes Wetter fordert eine andere Höhe, jeder Witterungsumschlag und jede Winddrehung eine veränderte Stellung. Sind keine Angriffe zu erwarten, werden die schwanzlastig gewordenen Ballone eingeholt, nachgefüllt oder ganz entleert, mit Luft aufgeblasen und von innen geflickt. Unsere Bilder geben einen kleinen Ausschnitt aus dieser Alltagsarbeit unserer Männer vom Sperrtrupp

„Tiefsperre „Anton“ einholen!“ hieß der Befehl. Sofort begann die Motorwinde zu laufen und das Drahtseil zu rollen, geübte Hände zogen an den Halteseilen — langsam senkte sich der Ballon zur Erde. Die Verschnürung der Ballonöffnung wurde gelöst, das Schwanzende losgelassen — die Gasfüllung entweicht

PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Wilhelm Müller (PBZ)



Um den Ballon völlig zu leeren, wird die Hülle gerollt. Mehrere Male wälzen sich die Männer vom Sperrtrupp über die „Gummimaträtze“, um die restlichen Gase durch die Öffnung zu pressen



Schließlich wird der Ballon durch eine Motorventilation mit Luft gefüllt, zwei Mann des Sperrtrupps kriechen in das Innere, tasten hier undichte Stellen ab, die geflickt werden müssen, und kommen schließlich weißüberstaubt mit dem Klebzeug wieder zutage

Links: Alles klar! Der Ballon erhebt sich wieder und hält mit den anderen der Sperre Wacht gegen feindliche Tiefangriffe



Der Tod greift dazwischen „Das Muster eines Tagesangriffs in 7600 Meter Höhe bei einer Temperatur von 30 Grad Kälte“, lautet die englische Unterschrift unter diesem Bild. „Die Boeings besitzen eine Geschwindigkeit von 350 km/st und hinterlassen einen vierfachen Kondenssstreifen. Über ihre Spuren hinweg ziehen sich kreuz und quer die gewundenen Streifen der feindlichen Jäger, die ihre Angriffe mit einer Geschwindigkeit von über 550 km/st. fliegen. Auf den Schutzscheiben der Bomber bildet sich Eis und trübt die Sicht der Piloten, deren Hände vor Kälte steif geworden sind“

So viele, daß wir sie gar nicht zählen konnten . . .

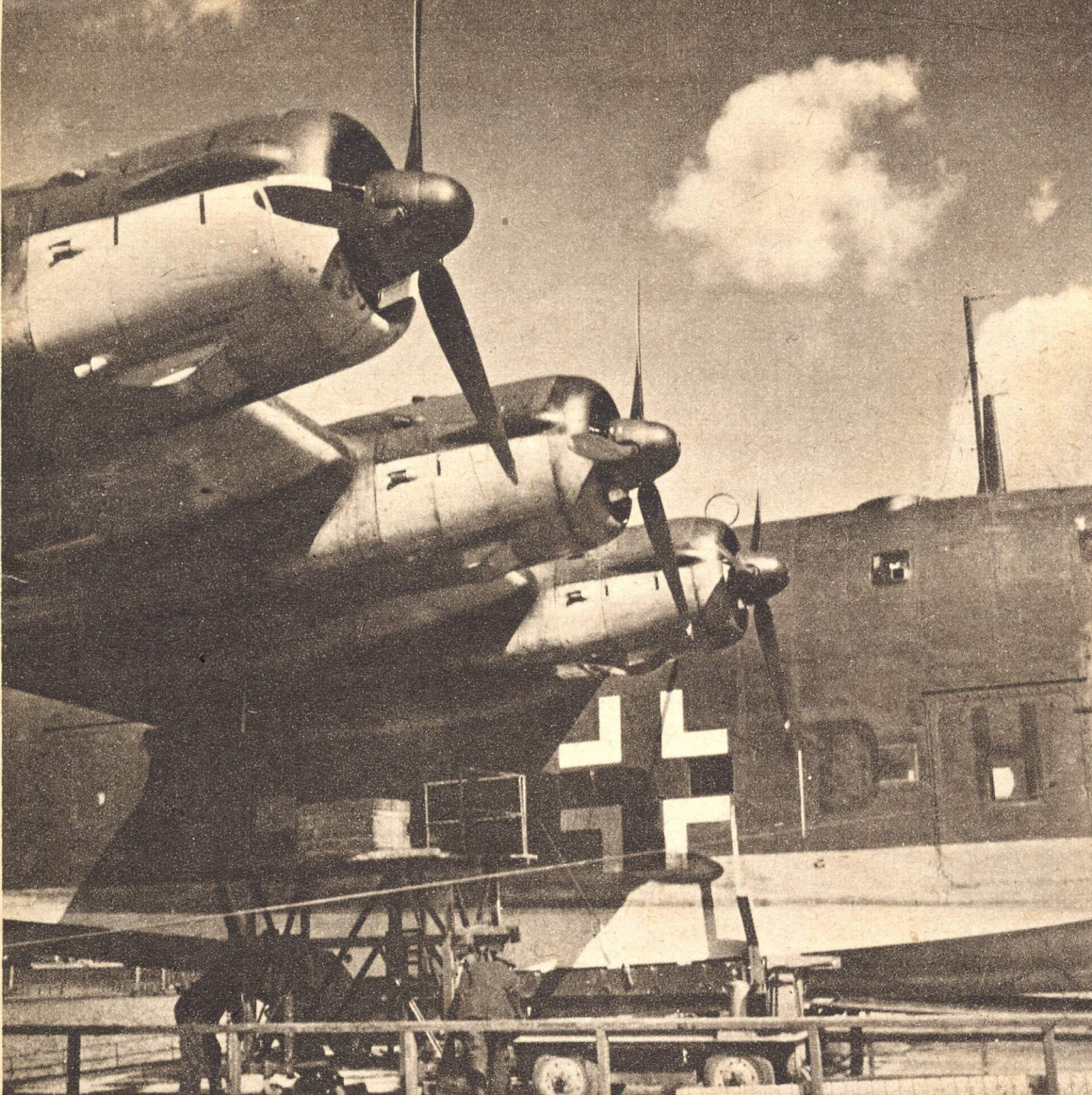
die deutschen Jäger nämlich, meint der Staffelkapitän eines USA-Bomberverbandes

„Der Kampf um den deutschen Luftraum ist im Gange . . .“ überschreibt die britische Zeitschrift „Picture Post“ in einer ihrer letzten Ausgaben einen längeren bebilderten Artikel, dem wir zwei der packendsten Aufnahmen entnommen haben. Wenn man von den Übertreibungen hinsichtlich der Abwehrenderfolge der us-amerikanischen Bomber absieht, so kann in diesem Aufsatz den britischen Lesern doch nicht vorenthalten werden, wie sehr dem Oberkommando der 8. USA-Luftflotte der großangelegte Plan, die Herrschaft über den deutschen Luftraum an sich zu reißen, durch die rauhe Wirklichkeit schon jetzt gestört wurde. Zuerst glaubten die amerikanischen Bomber, ohne eigenen Jagdschutz auskommen zu können. „Über Schweinfurt und Magdeburg“, so lesen wir u. a., „wandten die Deutschen jedoch neue taktische Methoden und Verteidigungsarten an, die den Amerikanern schwere Verluste und unangenehme Überraschungen bereiteten. Die Amerikaner sahen nunmehr ein, daß der Jagdschutz zur Bekämpfung der neuen deutschen Waffen notwendig wurde.“ Aber auch die „Thunderbolts“, „Lightnings“ und „Mustangs“ konnten die schweren Verluste der Viermotorigen nicht verhindern. Der Angriffsgeist und Todesmut der deutschen Jäger wurde auch der neuen Angriffstaktik Herr. Ein amerikanischer Bordschütze berichtete: „Achtzehn Me 110 sammelten sich auf einer Seite, flogen dann in Linienformation und schossen eine Salve in unsern Pulk . . . Die Messerschmitt-Flugzeuge drehten dann paarweise ab, sammelten sich jedoch bald wieder hinter uns. Wir glaubten, daß sie sich verschossen hätten, doch feuerten sie nun auch noch mit 20-mm-Kanonen. Dann kamen die Fw-190-Flugzeuge aus dem Dunst hervor . . .“ Genug! Besatzungsmitglieder berichteten weiterhin, daß sich die deutschen Jäger bis auf 25 Meter Entfernung heranzuwagten. „Das amerikanische Oberkommando der Luftwaffe steht deshalb vor dem Problem . . .“ wie es weiter in dem erwähnten Aufsatz heißt, „die Reichweite der Verteidigungswaffen zu vergrößern, ohne die Bombenlast zu verringern oder den undurchdringlichen Feuerschirm des Tagbombers irgendwie zu öffnen“, oder — „wenn solche Waffen nicht zu entwickeln sind — Jäger zu bauen, deren Geschwindigkeit groß genug ist, um die Messerschmitt-Formationen auseinanderzutreiben und um auch andere Jäger mit neuen Waffen größerer Reichweiten zu bekämpfen.“ Die Zukunft wird ja zeigen, ob die Amerikaner damit einen Schritt weiterkommen, vorerst ist unsere stetig anwachsende Luftverteidigung dabei, den USA-Terrorbomben bei allen Einflügen gründlich zuzusetzen



Einer von hundert Wieder ist eine „Boeing“ herausgeschossen worden. Der brennenden Viermotorigen folgt dicht dahinter eine Fw 190. Eine dichte Rauchfahne qualmt über das Leitwerk hinweg aus dem linken inneren Motor. „Sie kamen direkt auf uns zu“, erzählt der Staffelkapitän eines Bomberverbandes nach seiner Rückkehr, „so viele, daß wir sie gar nicht zählen konnten“

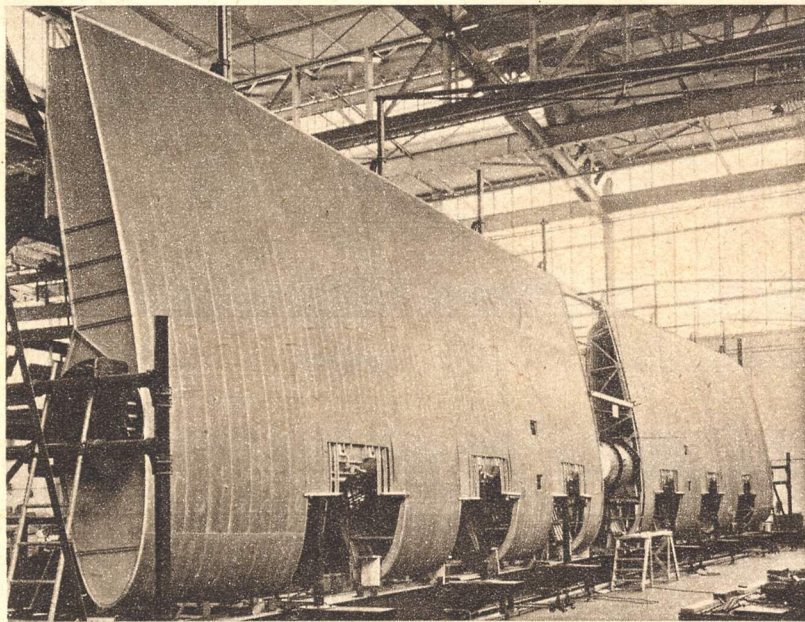
Aufnahmen Auslandsfotos (Sch 2)



Ein Riese wächst heran

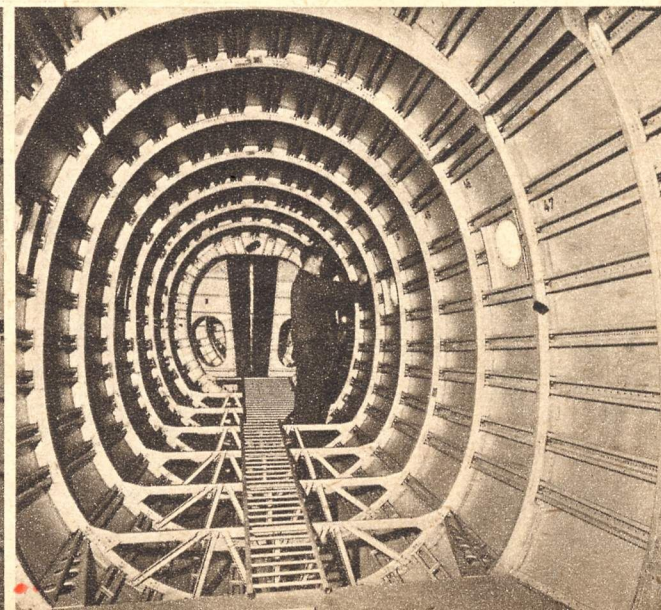
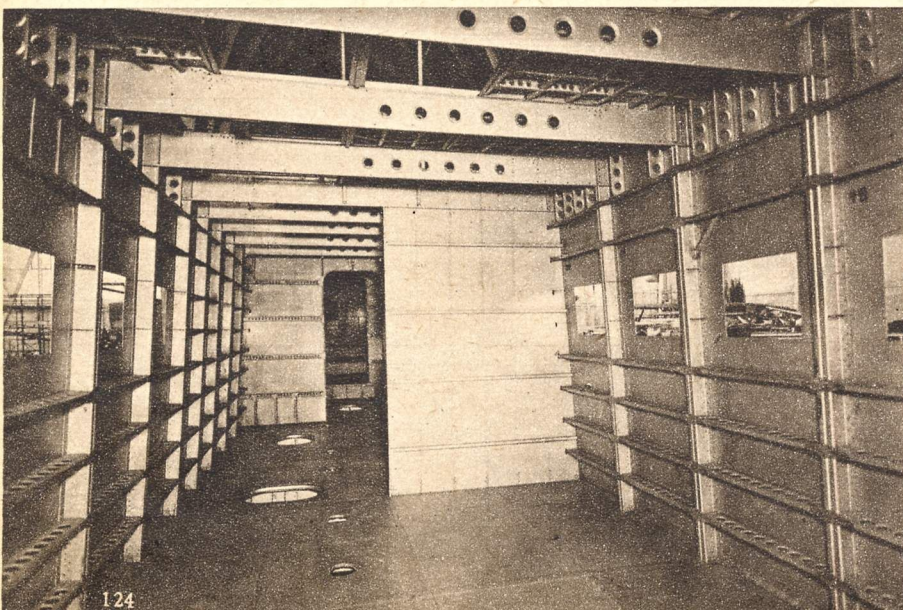
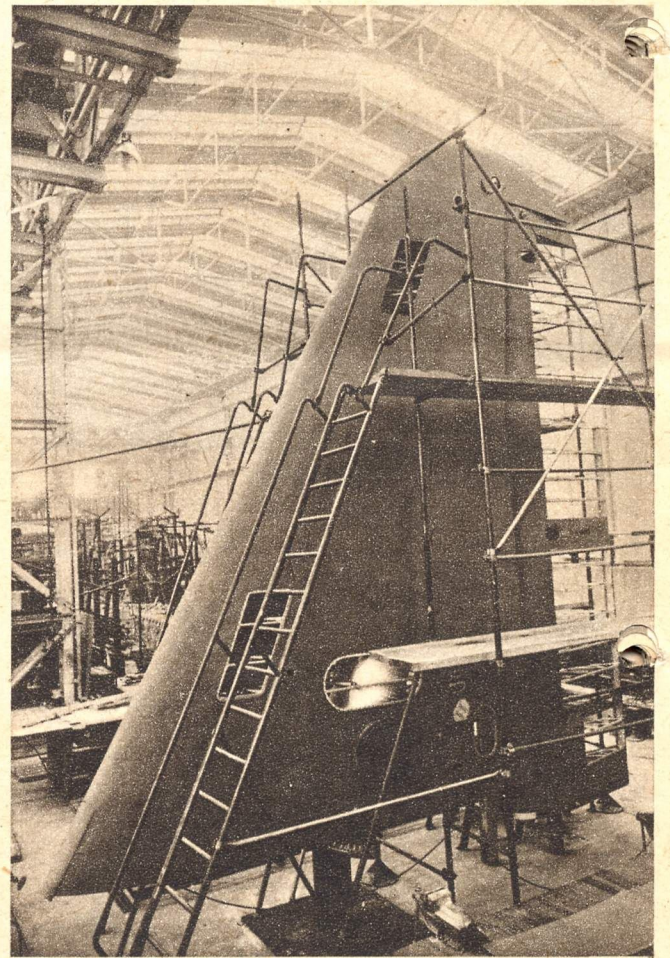
Blick in die Geburtsstätte eines
Großflugbootes BV 222 Wiking

Nachdem der ADLER in Heft 6/1944 einen Bildbericht über den Einsatz des neuen deutschen Flugbootes Blohm & Voss BV 222 gebracht hat, vermitteln wir jetzt einen Einblick in die Herstellung dieses sowohl in seinen Ausmaßen als auch in seiner Konstruktion einzigartigen Baumusters, der uns vor Augen führt, wie sich bei der Fertigung von Flugbooten die Erfahrungen des Flugzeugbaus und des Schiffbaus verbinden

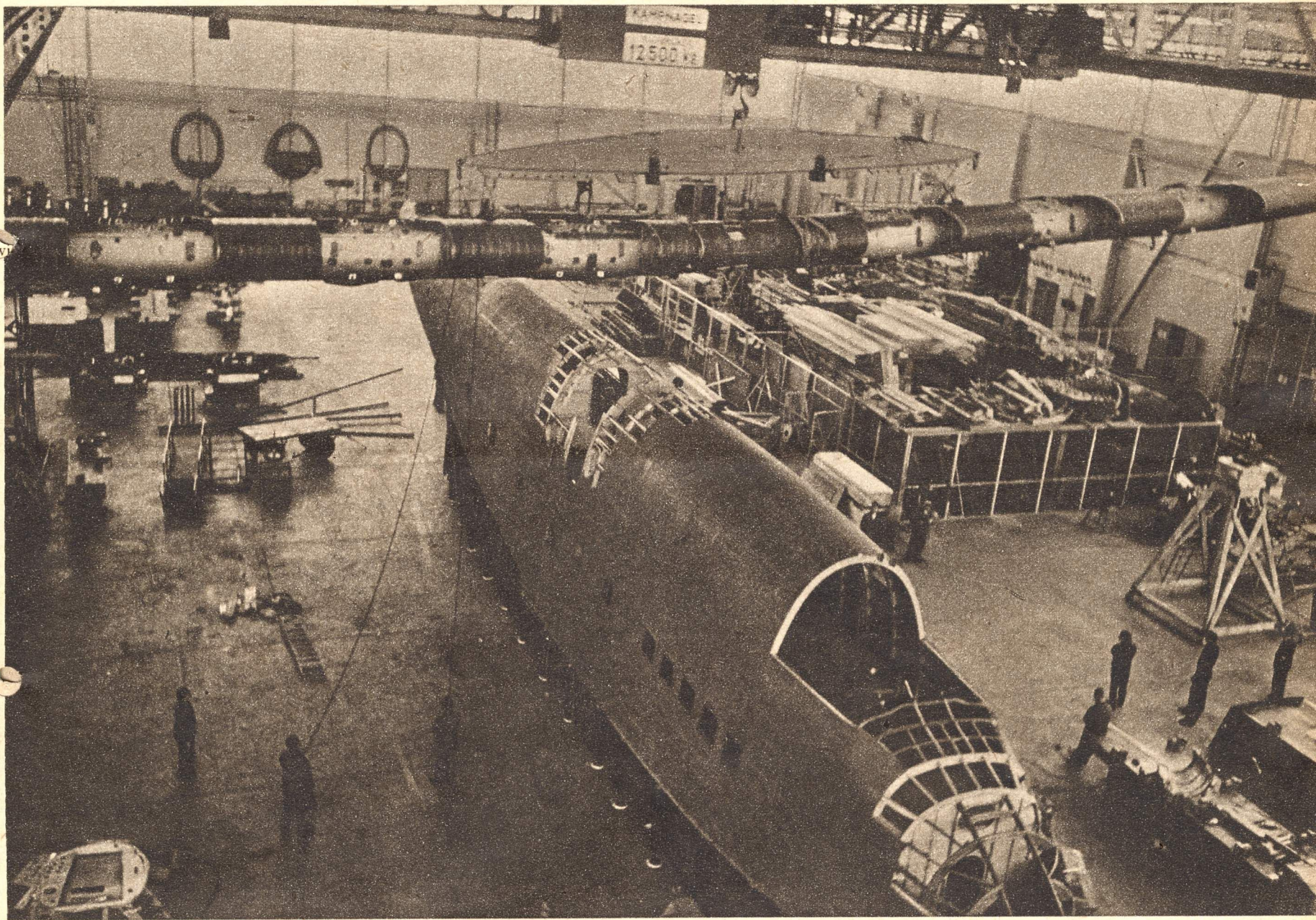
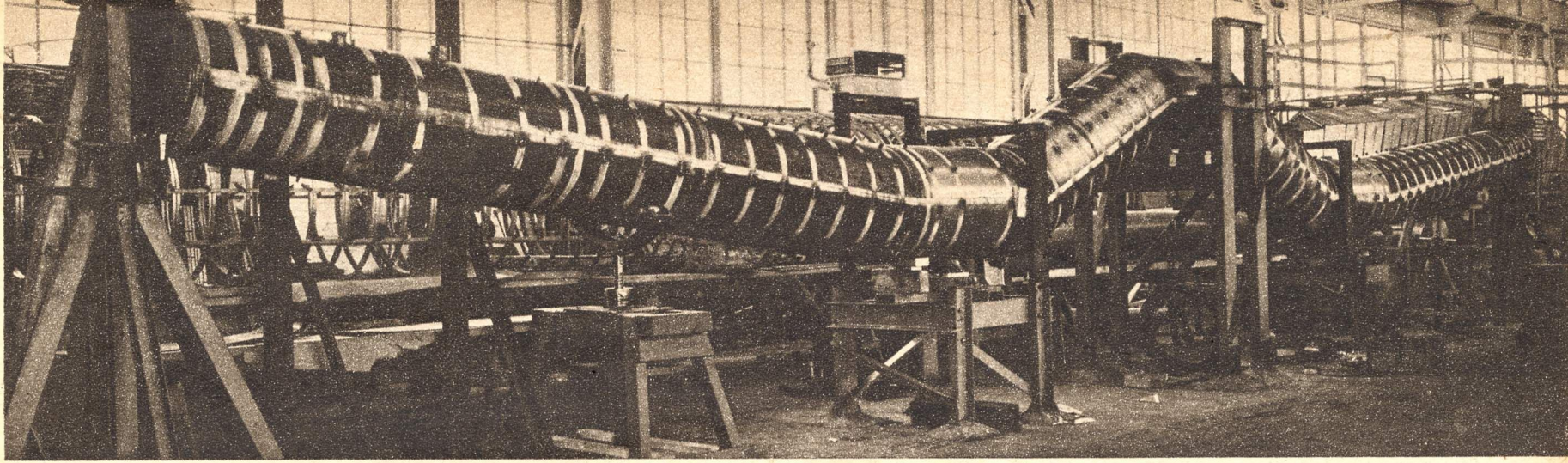


Drei von den sechs BMW-Bramo 323-Motoren, mit denen die BV 222-„Wiking“ ausgerüstet ist, und die dem gigantischen Flugboot eine hohe Geschwindigkeit verleihen

Links: Das sind die riesigen Flügelmittelstücke, die in besonderen Bauvorrichtungen ihrer Vollendung entgegengehen. Deutlich erkennt man auf dem Bild das charakteristische Konstruktionsmerkmal dieses Baumusters: den Rohrholm, der von Chefkonstrukteur Dr. Vogt in langjähriger Arbeit entwickelt worden ist. Durch die ganze Tragfläche laufend, bildet er das „Rückgrat“ des Flugbootes



Das 5,5 m hohe Seitenleitwerk der „Wiking“ im Bau (Bild oben). — Links außen: Wer das untere „Stockwerk“ der BV 222 „Wiking“ betritt, könnte sich an Deck eines Dampfers versetzt glauben. Das Flugboot kann über 100 feldmarschmäßig ausgerüstete Soldaten aufnehmen. — Daneben: Blick in das hintere Ende des Flugzeugrumpfes, dessen Ganzmetallbauweise dem Bootskörper eine außerordentliche Stabilität sichert. Durch die aus dem Schiffbau übernommene Unterteilung des Bootsbodens durch Schotten wird außerdem eine Seetüchtigkeit erzielt, wie sie englische und amerikanische Flugboore keineswegs besitzen

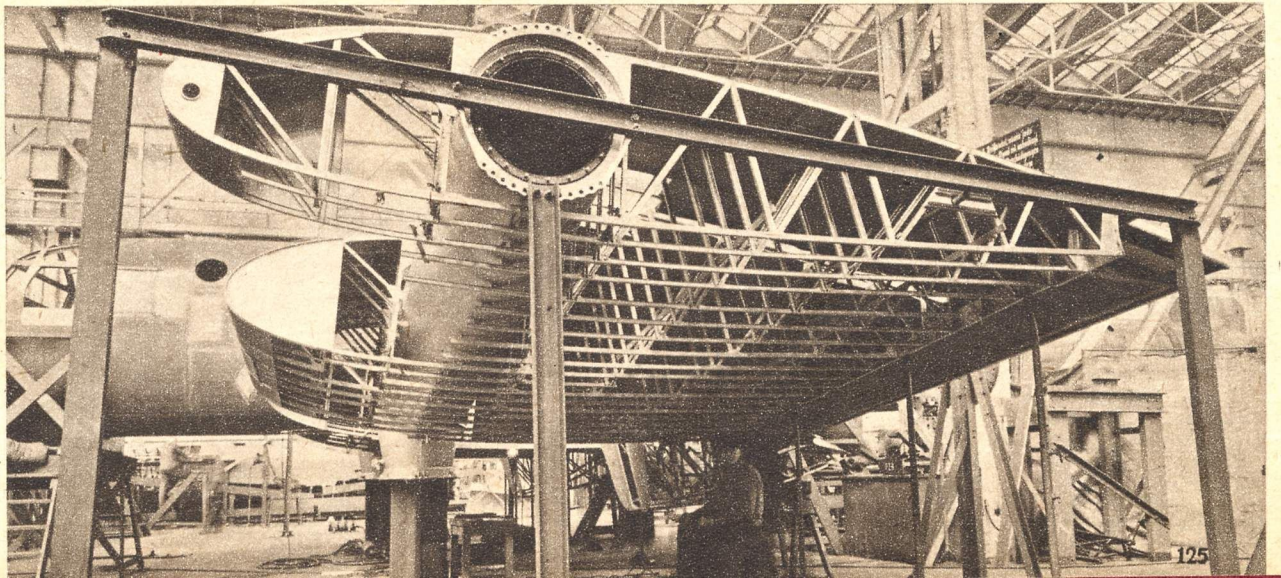


Das Mittelstück des Rohrholms auf der Bauvorrichtung, wo er aus einer großen Anzahl von Einzelteilen zusammengesetzt wird. Der Knick, den später die Flügelverkleidung verdeckt, ist den Umrissen des Rumpfes angepaßt, wodurch eine besonders enge Verbindung von Zelle und Tragwerk erreicht wird (Bild oben)

Das Flügelmittelstück wird auf den Bootskörper gesetzt. In den Zwischenräumen der Verkleidung ist in der jetzigen Herstellungsphase noch der Rohrholm sichtbar (Bild Mitte)

Werkaufnahmen Blohm & Voss

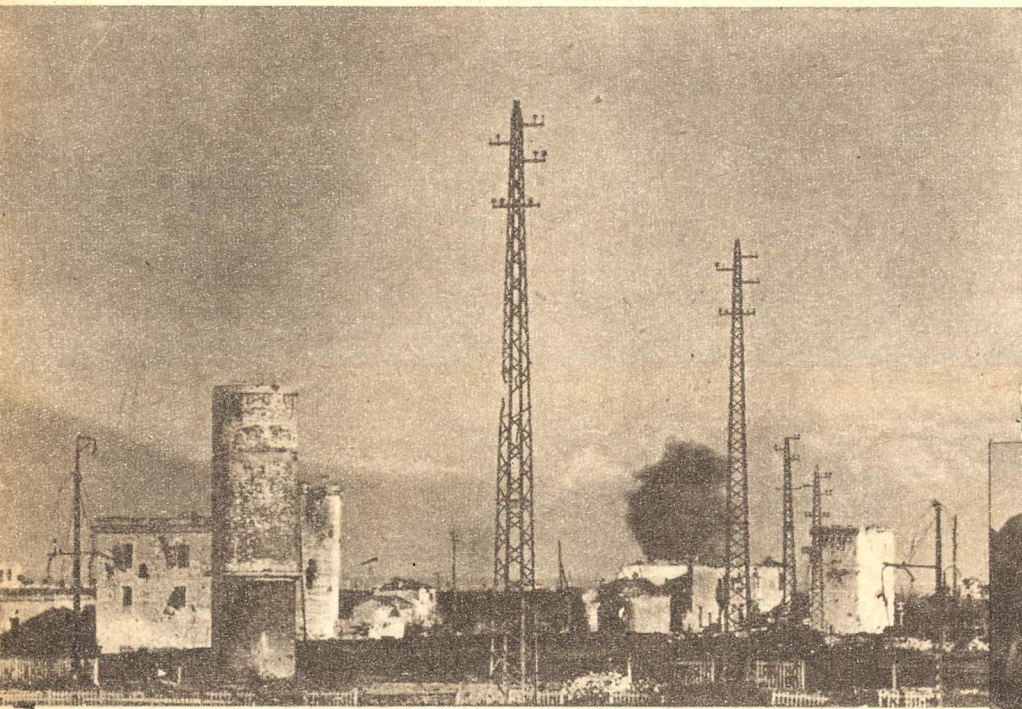
Rechts: Flügelstück der BV 222, an dem deutlich die Anschlüsse des Rohrholms zu erkennen sind, dessen Durchmesser ein Meter beträgt und der gleichzeitig zur Aufnahme der gewaltigen Brennstoffmengen dient



RUND UM APRILIA



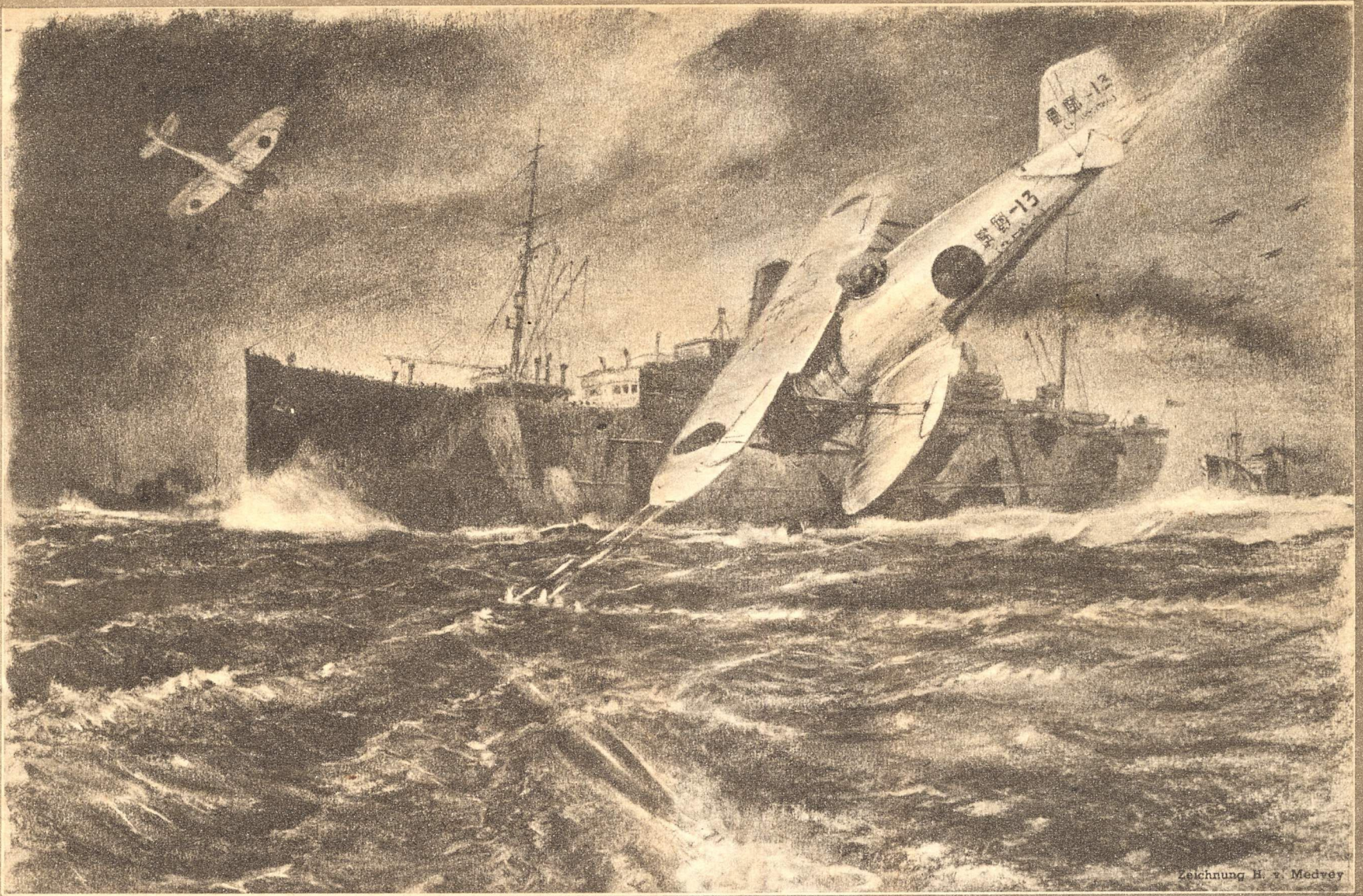
„Der Pflug bereitet den Acker, aber das Schwert verteidigt ihn.“ So las man auf dem Pergament, das bei der Grundsteinlegung von Aprilia, der vierten Siedlungsgemeinde des erlösten Agro Pontino, am 25. April 1936 in die Tiefe versenkt wurde. Kaum acht Jahre gingen über das urbar gemachte Land der einst so berühmten Pontinischen Sümpfe, als dieser Spruch auch schon seinen ersten Sinn beweisen sollte. Aprilia ist wieder befreit, aber Stadt und Landschaft lassen als unmittelbares Frontgebiet im Kampffeld von Anzio-Nettuno kaum mehr etwas von den Leistungen erkennen, die von den Siedlern in so kurzer Zeit aus dem ehemals feiberverseuchten Boden hervorgebracht wurden



Das heißumkämpfte Aprilia ist heute eine tote Stadt. Ihre schmucken weißen Bauten, die nach dem Willen Mussolinis ausschließlich aus einheimischem Material errichtet wurden, sind verschwunden, nur mehr jämmerliche Überreste erinnern an das große Siedlungswerk des Duce. Die tote Stadt hat aber keine Ruhe — immer wieder wachsen aus den Trümmern die Rauchpilze der Einschläge feindlicher Artillerie empor PK-Aufnahmen Kriegerbericht Freytag (HH)

Rechts: Ein vorgeschobener Beobachter vergleicht jede Einzelheit des feindlichen Geländes genauestens mit der Karte. Der Krieg tobt vor den Toren Roms mit unerbittlicher Härte weiter. Das Schwert verteidigt den Acker, damit er später wieder friedlich gepflügt werden kann . . .





Zeichnung H. Medvey

DIE TAT DES KIYOSHI ISHIKAWA

Dem Unteroffizier der japanischen Heeresluftwaffe, Kiyoshi Ishikawa, weiteten sich mit einemmal die Augen. Ihm, der mit seiner Formation die Aufgabe hatte, einen Geleitzug in einen von feindlichen U-Booten verseuchten Teil des Indischen Ozeans zu begleiten, war der schleichende schwarze Schatten in der Nähe eines großen Truppentransporters nicht entgangen. Das mußte ein U-Boot in Angriffsstellung sein! Instinktiv drückt Ishikawa sein Flugzeug tiefer, als er auch schon sieht, wie das U-Boot einen Torpedofächer auf das Schiff abschießt. Er gibt dem Transporter ein Warnsignal, der daraufhin sofort Zickzackkurs einschlägt. Zwei Torpedos gehen so ins Leere, aber der dritte muß unfehlbar das Schiff treffen, wenn . . . Um dieses Wenn ist sich Ishikawa völlig klar. Er versucht zunächst, dem Todesgeschoß mit Bordwaffenbeschuß beizukommen. Nach einigen Feuerstößen sieht er aber ein, daß nur die letzte Konsequenz die Kameraden auf dem Schiff retten kann. Er beißt die Zähne zusammen und stürzt sich mit seinem Flugzeug wie ein zustoßender Habicht auf den Torpedo. Eine gewaltige Explosion erschüttert die Luft. Eine riesige Wasserfontäne bildet für einige Sekunden das weithin sichtbare Grabmal für einen Soldaten, der sich selbst aufopferte, um das Leben tausend anderer zu retten . . .

Nach einem Frontbericht an die Zeitung „Asahi Schambun“



Dort, wo die Bauern des „Pontinischen Ackers“ noch vor einem Jahr im Schweiß ihres Angesichts das Feld bestellten, warten jetzt anglo-amerikanische Gefangene auf ihren Abtransport

LASTENS

Ein Sportgerät, das zur Waffe wurde / Vom Segelflugzeug
Krieges / Entwicklung, Einsatz und Erfolg der „fliegen



Major HERGET



Leutnant HAFNER



Leutnant SCHACK

In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer an Oberleutnant Emil Lang, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, als 448., an Major Wilhelm Herget, Gruppenkommandeur in einem Nachtjagdgeschwader, als 451., Leutnant Anton Hafner, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, als 452., an Leutnant Günther Schack, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, als 460., an Oberleutnant Hans-Karl Stepp, Kommandore des Schlachtgeschwaders Immelmann, als 462., an Major Martin Moebus, Gruppenkommandeur in einem Schlachtgeschwader, als 463., und an Oberfeldwebel Heinz Vinke, Flugzeugführer in einem Nachtjagdgeschwader, als 465. Soldaten der deutschen Wehrmacht das

EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES
Oberfeldwebel Vinke ist vor der Verleihung der hohen Auszeichnung gefallen

Major Streib erhielt nicht, wie im Heft Nr. 8 irrtümlich gemeldet, das Eichenlaub mit Schwertern zum Ritterkreuz als 197., sondern als 54. Soldat der deutschen Wehrmacht



Oberleutnant STEPP



Major MOEBUS



Leutnant LANG



Major ZAUNER



Leutn. SCHOSSLEITNER



Leutnant GMÜNDEN



Oberfeldwebel VINKE †

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Major Franz Zauner, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, hat sich im Kampf gegen die Sowjetunion hervorragend bewährt. Außerdem versenkte er u. a. im Mittelmeerraum zwei Handelsschiffe mit 12 000 BRT. — Leutnant Schoßleitner, Staffelführer in einem Kampfgeschwader, erzielte bei der Bekämpfung des sowjetischen Eisenbahn- und Nachschubverkehrs sowie von Panzer- und Fahrzeugansammlungen große Erfolge. — Leutnant Gmünden, Geschützführer in einem Flakregiment vernichtete mit 35 Schuß innerhalb von 20 Minuten 21 feindliche Panzer, davon 10 schwere amerikanischer Herkunft. — Leutnant Scheel, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, errang in harten Luftkämpfen 71 Luftsiege. Vor einigen Monaten starb er an der Ostfront unbesiegt den Heldentod. — Leutnant Haselbach, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, vernichtete u. a. 43 Eisenbahnzüge und 150 Kraftfahrzeuge und schoß mehrere Flugzeuge im Luftkampf ab. Er kehrte von einem Feindflug nicht zurück. — Leutnant Pölz, Staffelführer in einem Kampfgeschwader, hat sich auf dem afrikanischen Kriegsschauplatz, im Mittelmeerraum und gegen die Sowjetunion als gewandter und kühner Sturzkampfflieger überaus bewährt. — Oberfeldwebel Josten, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, errang 82 Luftsiege.

PK-Aufn. Kriegsberichtler Niermann; Opitz (Sch 2), Radebach (Wb 1), Scherl-OKW (2), Weltbild (6), Aufn. Schmidt (Scherl 1), Privat (2)



Leutnant SCHEEL †



Leutnant HASELBACH



Leutnant PÖLZ



Oberfeldw. JOSTEN

Im ereignisreichen Geschehen an der Ostfront meldete der OKW-Bericht nach der Befreiung der eingeschlossenen Truppen von Kowel im März 1944: „... Verbände der Luftwaffe, unter ihnen auch Lastensegler, versorgten ungeachtet schwerster feindlicher Abwehr die Verteidiger der Stadt und ermöglichten dadurch ihr standhaftes Aushalten.“ Damit ist die überragende Aufgabe einer in diesem Kriege wirklich erstmalig eingesetzten neuartigen Waffe umrissen. Gleichzeitig erfuhr die Öffentlichkeit zum erstenmal von dieser neuen Waffe, deren schlagartiger Einsatz und schlachtentscheidender Erfolg für die ganze Welt eine große Überraschung war. In Wirklichkeit freilich haben schon im Mai 1940 die Lastensegler die ruhmreiche Geschichte der Tapferen über Korinth und Kreta begleitet, haben sich als unschätzbare Hilfsmittel dieser kühnen Unternehmungen erwiesen. Ein Gerät, das der Freude und dem Sport diente, wurde zur Waffe — das Segelflugzeug der Rhön zum Lastensegler des Krieges. Die Voraussetzung für diese gerade in den entscheidendsten Phasen unwälbliche Methode der Kriegführung war der Schleppflug. Das Urbild des Schleppflugzeuges aber ist der Spielzeugdrache. In der Tat hat auch die moderne Entwicklung immer wieder am Vorbild des Drachens angeknüpft, nicht nur in der äußeren Form (Hargreave-Chanute-Voisin), sondern auch dem Verfahren nach. Schon 1879 soll Lienfeld ein unbemanntes großes Modell von 108 Kilogramm Gewicht auf Schienen aufgebaut und durch die Zugkraft einer Lokomotive zum Abheben gebracht haben. Auch die Gebrüder Wright führten 1900 ihre ersten Flugversuche mit ihrem unbemannten Riesenmodell hinter dem Kraftwagen aus und benützten diese Startart neben dem Selbst- und Tragstart auch dann noch, als sie selbst die Steuerung ihres Gleitflugzeuges übernommen hatten, eine Startart, die einige Jahre später auch ihr Landsmann Chanute anwandte. Bekannter geworden sind die Versuche von Archdeacon und Voisin im Jahre 1905 sowie die Schleppflüge, die der amerikanische Ingenieur Ludlow mit Hilfe eines Motorboots auf dem Mississippi übte. Auch von Blériot sind uns ähnliche Versuche bekannt. Eine ganz eigene Art von Schleppflügen hatte sich der Engländer Pileher erdacht. Er legte sein Flugzeug an ein Seil, schaltete Flaschenzüge dazwischen und ließ es durch ein Pferd vorwärtsziehen. Sobald der Drachenflieger die gewünschte Höhe erreicht hatte, schnitt der Pilot das Seil durch und gelangte im Gleitflug zur Erde zurück. In Deutschland war es eine Reihe von Fliegern, die in Lindenberg 1908 bis 1910 Gleitflüge im Fesselseil ausführten, während man dann in den Vorkriegsjahren nichts mehr von den Schleppversuchen hörte. Aber weshalb wurden sie nach den glücklichen Anfängen nicht fortgesetzt?

Der Grund dafür ist zweifellos darin zu suchen, daß neben dem sich nun rasch entwickelnden freien Motorflug für das damals noch ortsgebundene, geschleppte Fliegen kein Bedürfnis mehr vorhanden war. Dieser Bedarf trat erst wieder auf, als in Deutschland nach den Auswirkungen des Versailler Vertrages das Fliegen durch den Segelflug auf eine weite sportliche Grundlage gestellt worden war, als durch die Nutzbarmachung der thermischen Aufwinde, die unabhängig vom Gelände durch Sonneneinstrahlung entstehen, neue Möglichkeiten gefunden waren. Die Segelflugbewegung stieg von den Hängen der Rhön, ihrer Heimat, und den vielen Bergeländen Deutschlands hinunter ins Tal und fand auch im Flachland weitestes Interesse. Dort aber fehlten die zum Start, besonders zum Gummiseilstart, unbedingt notwendigen Hänge, um den kraftspendenden Aufwind zu erreichen. Es mußten also andere Wege zur Erzielung genügender Ausgangshöhe gesucht werden.

So ist es nicht verwunderlich, daß als erste Schleppart der Flugzeugschlepp aufgegriffen und ausgebaut wurde. Wohl machte schon im Herbst 1919 der Berliner Schwerdt auf dem Flugplatz Tempelhof Versuche, sich durch Autoschlepp in seinem Gleiter hochziehen zu lassen. Auch der bekannte Konstrukteur und Pilot Fokker ließ sich 1922 auf der Wasserkuppe mit einem Kraftwagen in seinem Doppeldecker-Segelflugzeug hochschleppen. Aber beide Versuche blieben ohne Wirkung auf die weitere Entwicklung. Eine neue „Attraktion“ der Ende der zwanziger Jahre häufigen Flugtage war es endlich, die zur praktischen Auswertung dieser Flüge führte. Der spätere vielfache deutsche Kunstflugmeister und bisher einziger Weltmeister Gerhard Fieseler suchte 1927 für seine Flugtage ein neues Anziehungsmittel und kam auf den Gedanken, ein Segelflugzeug in den Schlepp einer Motormaschine zu nehmen. Nach mehrfachen Versuchen fand am 10. April 1927 die erste öffentliche Vorführung statt. Gerhard Fieseler flog eine LVG-B III und im angehängten Segelflugzeug saß Espenlaub, ein bekannter Segelflieger aus den ersten Jahren der Wasserkuppe. Und von diesem Tag an zählte der „Luftzug“ zu den großen Schaumummern der Flugtage. Die Erschließung für den Segelflug blieb der damaligen Rhön-Rossitten-Gesellschaft vorbehalten, die diese Idee aufgriff und theoretisch und praktisch weiterentwickelte. Vielerlei Erfahrungen mußten gesammelt und manche neue Konstruktion erprobt werden, bis im April 1931 die neue Methode durch die aufsehenerregenden Flüge Groenhoffs ihre ersten Erfolge feierte. Bereits im Herbst des gleichen Jahres konnte in Griesheim der erste Schleppflugkursus durchgeführt werden und heute zählt der Flugzeugschlepp zur Selbstverständlichkeit. Für den Kunstflug, für Vorführungs- und Versuchsflüge, zum Einfliegen von neuen Segelflugzeugen und zum thermischen Segeln ist er unentbehrlich geworden; selbst bei Wettbewerben werden seit 1931 die Teilnehmer an windflauen Tagen mit dem Motorflugzeug auf genügende Ausgangshöhe gebracht. Zweifellos half diese technische Neuerung maßgeblich an der Erschließung der neuen meteorologischen Möglichkeiten und damit an der sprunghaften Leistungssteigerung des Segelfluges in den kommenden Jahren mit. An dieser Stelle seien die großen Schwierigkeiten nicht vergessen, die bei der Entwicklung eines allgemeingültigen und aner-

EGLER

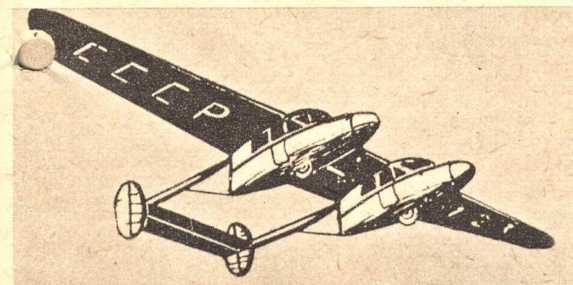
der Rhön zum Lufttransporter dieses
den Güterzüge" / Von Georg Brütting

kannten Schleppverfahren zu überwinden waren. Um den Vorrang stritten hier einmal die Methode mit Schleppgestänge (System Fieseler-Wirz, der treue Helfer von Fieseler), zum andern die der Schwanzspornauslösung, die auf eine Ausführung von Wolf Hirth zurückzuführen ist. Fieseler benutzte für seine Vorführungen ein Gestänge, das vorn über dem Führersitz befestigt war und ein Rohr bis über das Leitwerk trug. Durch dieses Rohr wurde das Schleppseil zum Führersitz geleitet, wodurch verhindert wurde, daß beim Ausklinken das Seil sich in Flächen und Rumpf verfangen oder gar im Querruder oder Leitwerk hängen blieb. Bei der Schwanzspornmethode wurde das Schleppseil bei der in den Klemm-Werken (da ja die meisten Schleppflugzeuge der damaligen Zeit Klemm-Typen waren) entwickelten Vorrichtung am Sporn eingehängt, so daß ein Verfangen in den Teilen der Motormaschine von vornherein ausgeschlossen war. Dieses Verfahren hat sich von 1932 an mehr und mehr durchgesetzt.

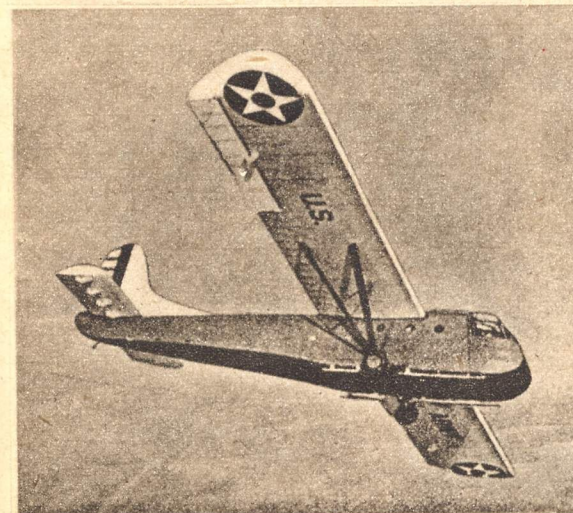
Aus dem kurzfristigen Flugzeugschlepp als Vorrangszweck und Startmethode wurde bald ein willkommenes zeit- und die Gefahren des Landweges sparendes Transportmittel, das besonders in den Rhön-Wettbewerben von großer Bedeutung war. (Die bekannte Fliegerin Lola Schröder z. B. flog auf diese Weise zu ihren Flugtagen über ganz Deutschland.)

Noch ist nicht die Zeit, über die Entwicklung vom Sport zur Waffe zu berichten, jene Männer zu nennen, die den Wagemut besaßen, das Segelflugzeug zum Lastensegler zu entwickeln, und die darüber hinaus seine militärischen Einsatzmöglichkeiten erkannten. Fraglos haben sich unter ihnen sowohl bekannte militärische Persönlichkeiten befunden als auch bewährte und erfolgreiche Flieger der Rhön, Pioniere, die schon zu den Rufern und Wegbereitern des motorlosen Fluges gehörten, als noch andere Kreise über den Wert des Segelfluges debattierten.

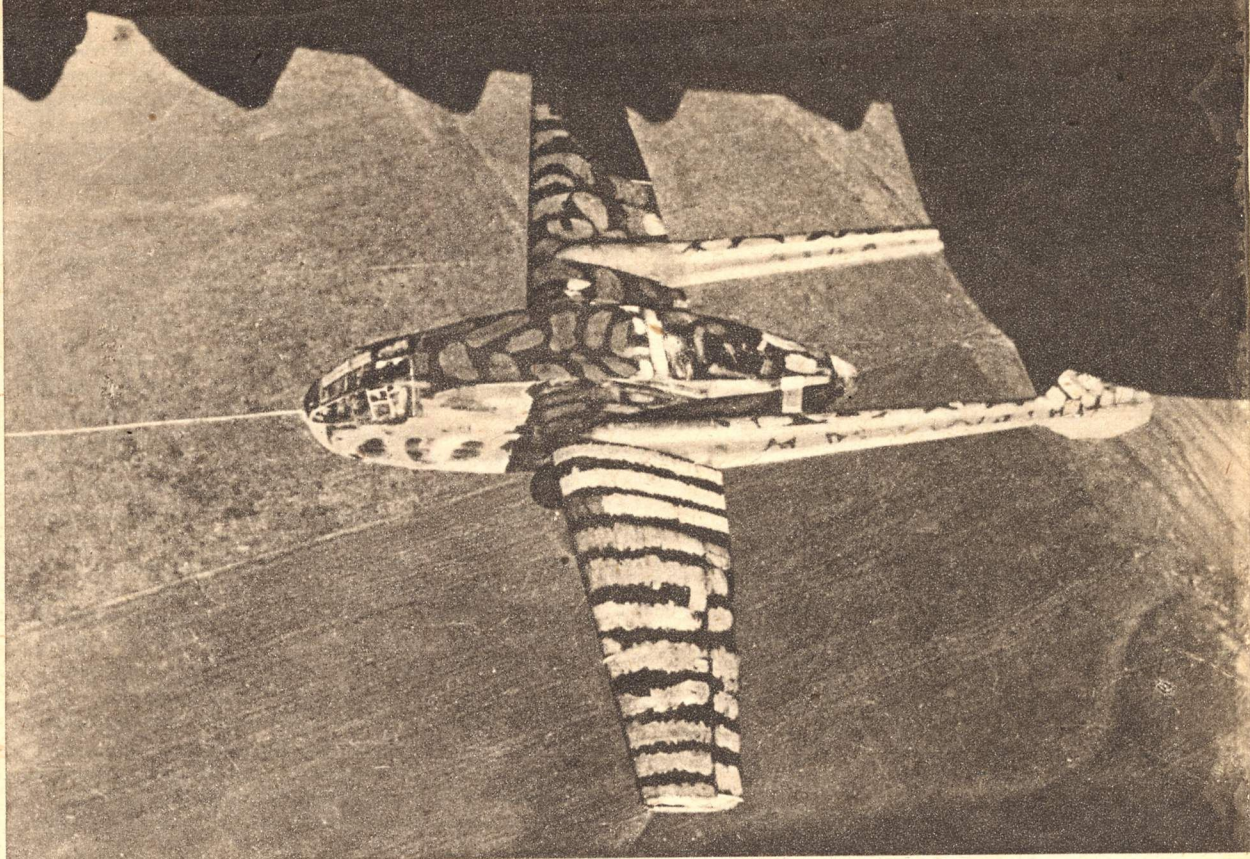
Wohl wissen wir, daß der Einsatz der Lastensegler zu dem wichtigsten und vom Feinde gefürchtetsten



Das Baumuster eines Sowjetlastenseglers. Schon vor Ausbruch des Krieges sollen in der Sowjetunion Lastensegler verwendet worden sein



Der von den USA am häufigsten eingesetzte LS-Waco CG-4 A „Jayhawk“. Von England wurde das auf „Hadrian“ umgetaufte Baumuster dann frontfähig gemacht



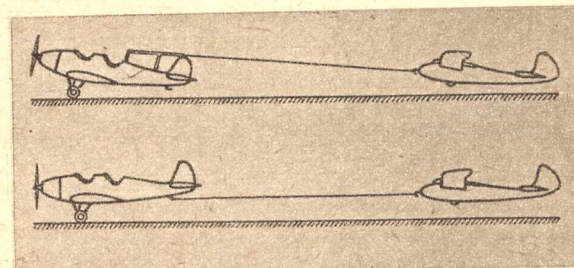
Vom letzten Sonnenlicht bestrahlt, schwebt als fliegender Anhänger des Motorflugzeugs die Go 242 durch den Äther. Der hier so auffallende Tarnanstrich ist natürlich für die Umwelt des Einsatzgebietes berechnet Aufnahmen Luftwaffe

Bestandteil der Luftlandetruppen gehört, wissen, von ihren einmaligen Erfolgen auf Korinth und Kreta, noch aber erlaubt es militärische Geheimhaltung nicht, über den Einsatz, seine Vorbereitung und Durchführung und den Verlauf im einzelnen mit zahllosen heldenhaften Beispielen zu berichten. Nur einmal wurde dieser Schleier kurz gelüftet, als nach der Erstürmung des Kanals von Korinth dem Leutnant Fulda das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz verliehen wurde. Auch über den taktischen Einsatz der LS wird erst in späterer Zeit zu berichten sein. Eines wissen wir: Der Feind kennt und fürchtet die Bedrohung durch die lautlosen Schwingen in der Luft. Immer wieder gesteht er, daß sie bei Luftlandeunternehmen eine der größten Gefahren bilden, da sie geräuschlos und nur schwer erkennbar anfliegen, die unmöglichsten Landstellen ausnutzen und durch die hohe Zahl ihrer Besatzung gleich eine geschlossene Kampfgruppe bestausgebildeter Soldaten darstellen, wie dies aus dem Fassungsvermögen unserer Lastensegler zu erkennen ist.

Wie eingangs durch die Erwähnung im OKW-Bericht gezeigt, hat der Kriegseinsatz der LS bestimmte Aufgaben. Insbesondere dient der Lastensegler als eines der wichtigsten Transportmittel zum Nachschub von Kriegsmaterial aller Art, dessen Bedeutung gerade deshalb von unschätzbarem Wert ist, da der Lastensegler als einziges Mittel mit großen Lasten in schwer erreichbare Abschnitte oder in schwierigen Lagen eingesetzt werden kann. Unzählige Male zogen die Lastensegler über das Mittelmeer, um Truppenersatz und Materialnachschub an die afrikanische Front zu bringen. Noch größer waren oft die Strecken, die Lastensegler in den Weiten des Ostraumes zu überwinden hatten, um hartbedrängten Kameraden des Heeres zu helfen. Zahlreich sind die Beispiele, in denen die Verteidigung von Brückenköpfen, das Durchhalten eingeschlossener Verbände bis zur Befreiung, das Ausharren einzelner Stützpunkte nur durch den Einsatz von Lastenseglern möglich war. Sie brachten im Schlepp, über Feindgebiet oft Jagd- und Flakabwehr, in der Landung durch ein Sperrfeuer des Feindes fliegend, den dringend notwendigen Nachschub an Munition, Brennstoff, Verpflegung und Sanitätsmitteln. Oder vereitelten durch diese schnelle Transportmöglichkeit von Truppen und Material feindliche Durchbruchversuche. Darüber hinaus wurden selbst Geschütze, Lastkraftwagen, ja Panzer und ZKW mit schweren Kanonen in gefährdete Frontabschnitte oder Kessel gebracht, also Güter, die kein Transportflugzeug der Welt bislang fassen konnte. Auf dem Rückflug sind durch geschickte Einrichtung zahlreiche Plätze für schwerverwundete Kameraden geschaffen, und riesengroß

ist die Zahl derer, die dem Flug im motorlosen Flugzeug ihr Leben danken.

Den übrigen Transportflugzeugen gegenüber haben die Lastensegler große, unschätzbare Vorteile. Ein normales Motorflugzeug kann kaum mehr als die Hälfte des Eigengewichtes als Nutzlast befördern, da die Tragfähigkeit zu einem großen Teil von den Benzin- und Öltanks in Anspruch genommen wird. Das motorlose Flugzeug hingegen kann das Mehrfache des eigenen Gewichtes transportieren. So wurden für die verschiedenen notwendigen Fälle Lastensegler aller Größen konstruiert. Durch die vielerlei Möglichkeiten des Segelflugzeugbaues kann-



Methoden des Flugzeugschlepps. Oben: mit Schleppgestänge. Unten: mit der heute üblichen und wesentlich praktischeren Schwanzspornauslösung

ten die Lastensegler äußerst geräumig gebaut werden, so daß damit auch Lasten auf dem Luftwege transportiert werden können, die wegen ihrer Sperrigkeit in keinem Motorflugzeug Platz finden würden.

Der Entwicklung in der Größe der Lastensegler sind praktisch keine Grenzen gesetzt, wenn die notwendigen starken Motorflugzeuge als Schlepper zur Verfügung stehen. Daß diese Entwicklung bereits heute einen Umfang erreicht hat, der noch vor wenigen Jahren als Zukunftstraum galt, beweist die Konstruktion des „Giganten“, des heute größten Landflugzeuges der Welt. Darüber hinaus ist die Fabrikation billiger; ebenso nimmt die Herstellung weit weniger Zeit und Arbeitskräfte in Anspruch. Ein weiterer großer Vorteil ist die Tatsache, daß die Lastensegler auf kleinstem Raum und auch auf unebenem Gelände landen können. Gerade in Kesseln und Brückenköpfen wird es selten einen vorbereiteten Flugplatz geben, der die Landung von Motorflugzeugen ermöglicht.

Anders ist dies beim Start der Lastensegler. Die Startstrecke hängt ganz von der Last ab, die das Gleitflugzeug geladen hat. Es wird daher eine schöne Aufgabe für Konstrukteure sein, eine Vorrichtung zu finden, die den Start von Schleppzügen

Fortsetzung auf Seite 131

Uli

Von Kriegsberichter Karl Ebert

PK Uli erwachte und bewegte langsam seine Zunge. Sein Mund kam ihm wie auswattiert vor. Dann dachte er: „Wasser.“ Dumpf merkte er, daß er nicht allein im Zimmer lag und daß das gar nicht sein Zimmer war. Betten standen neben ihm, und es war so hell, und Männer lagen in den Betten mit dicken, kalkweißen Beinen und Binden um den Kopf. Plötzlich fühlte er, daß das Schmerzen waren, dieses Sausen im Rücken die ganze Zeit. „Steckschuß“ hatten sie gesagt. Er versuchte den Kopf ein wenig zu bewegen. Das tat sehr weh, und ein Schleier fiel herab vor seinen Augen. Dann glaubte er, daß seine Lippen „Wasser“ sagten. Aber es hörte ihn keiner. Seine Augen starrten zur Decke. Einige Fliegen schwirren unter ihr herum. „So planlos“, dachte er. „So planlos.“ „Thunderbolts“ wollte er dann schreien. Aber seine Gedanken waren schon wieder weg, und seine Lippen bewegten sich nicht mehr.

Im Park zirpten ein paar Finken, und die Sonne schien hell auf nasse, kahle Äste und Zweige. In den Zügen, die am Lazarett vorbeifuhren, standen die Menschen dicht gedrängt, ihre Gesichter waren grau, kaum einer hatte ein Lächeln um den Mund. Die Maschinen in den Fabriken sausten.

Sechs Stunden vorher hatte Uli noch am Tisch in der Baracke gegessen. Dann war Sitzbereitschaft durchgekommen, und gleich darauf krächzte der Lautsprecher: „Alles starten!“ über den Platz. Als sie die dünnen Wolken durchstießen und in den waschblauen Himmel klommen, kritzelten die anderen schon ihren Kondens hinein. Vierzig bis sechzig breite, weiße Gleise, „meilenlang und schnurgerade“, schätzte Uli mit einem Blick. Die Bomber. Mußten über hundert sein. Später sah er die Jäger.

Sie flitzten über den „Boeings“ auf und ab und hin und her, wie Ellritzen im Aquarium. Der Alte — er war 26 und hatte Augen wie ein Vierziger; sie nannten ihn so, weil er am besten flog und am besten schoß und weil sie ihn liebten — ja, also der Alte bog westlich aus. Uli und die anderen folgten. Es ist Wahnsinn, dachten sie. Sie waren zwölf. Uli, der hinter dem Alten fliegen mußte, sah, wie der den Kopf drehte, damit er die Amerikaner nicht aus den Augen verlore. Nun hatten sie weit hinten fast dieselbe Höhe. Sechstausend, las Uli ab. Im Rückspiegel sah Uli ihren eigenen Kondens, lange, dünne, weiße Bögen. Sie kamen in einer weiten Rechtskurve an die Bomber heran. Gerade, als sie auf sie hinabdrücken wollten, stießen etwa vierzig „Thunderbolts“ herab. Der Alte merkte es sofort, weil er es erwartet hatte, aber er sah unter sich die „Boeings“, und da er schon 600 bis 700 drauf hatte und gut in Position war, stürzte er weiter. Uli folgte. Die anderen waren weiter zurück und bogen aus. Hinter Uli und den Alten hingte sich eine Meute „Thunderbolts“. Die Bomber wuchsen vor den beiden in einer bis zwei Sekunden zu Bunkern. Sie spien Granatenketten heraus. Weiße Perlschnüre, kilometerlang, und jeder Meter enthielt eine Perle, die gierig „Tod!“ schrie. Je näher die beiden im rasenden Anflug kamen, um so zahlreicher wurden die Schnüre. Es sah auch aus, als wären die Bomber Lokomotiven, als pufften sie nach allen Seiten Dampf heraus, nach oben und unten, nach links und rechts. Im Näherasen hatte der Alte den Brocken vorn in der Mitte in einer halben Sekunde erfaßt

und behielt ihn im Visier. Als er nahe genug heran war, ließ er seine Granaten hinausprasseln und solange in den Bomber hineinfetzen, bis er die erstaunten und entsetzten Gesichter der Yankees sah. Eine Viertelsekunde freilich nur, etwa wie im Kino, wenn bei der Großaufnahme der Film reißt. Die Luftschrauben des Bombers standen vor ihm wie Kreise, dann schwang er ab. Uli war nicht zu Schuß gekommen. Er hatte den Finger immer an den Knöpfen gehabt, aber er war zu nahe hinter dem Alten und fürchtete, ihn zu treffen. Er sah kurz ein weißes Gesicht in dem Bomber, als ob es sich vorneigte gegen die Kanzel, dann drückte er den Knüppel nach vorn und stieß dem Leitwerk des Alten nach, dessen Mühle schon so klein aussah, wie ein an Schnüren hängendes Angabemodell im Kasino. Uli mußte den Alten kriegen, und er kam auch heran, als der abging und in Linkskurve ging. Er hörte, wie er ihm zurief: „Sieh mal, sie springen!“, und da sah Uli den grauen Riesenvogel aus Stahl und Aluminium hinabsausen wie ein Stück von einem Stern, und vier weiße Schirme hoch über ihm hin- und herschwingen, die so zierlich aussahen unter dem blauen Himmel und ihn an Jahrmärkte erinnerten.

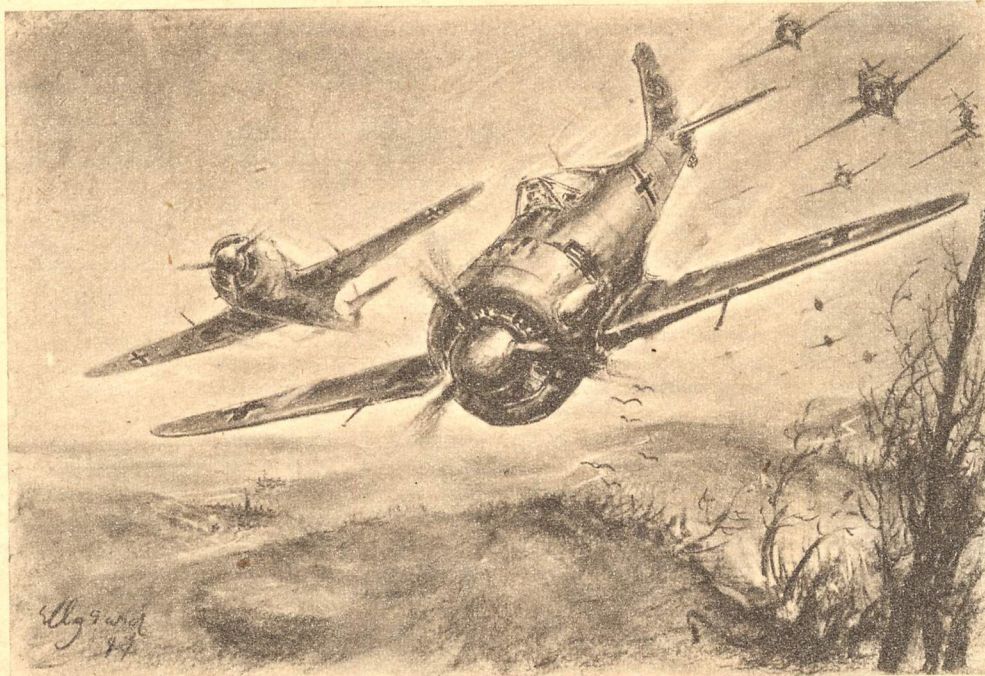
Uli stellte gerade fest, wo der Wald lag, in dem der Bomber ausbrannte, als der Alte „Indianer!“ schrie. Er brauchte den Kopf nicht weit zu drehen, da sah er den Haufen „Thunderbolts“ hinter sich, scharf wie gezückte Lanzenspitzen einer angaloppierenden Schwadron 1914, gefährlich wie rasende Tiere im Urwald. Der Alte war schon weg. Sein Leitwerk stand wieder nach oben, als sträubte die 190 ihr Gefieder. Dann sah ihn Uli kurven. Er schnitt ab, erreichte den Alten wieder und deckte ihm den Rücken. Die „Thunderbolts“ spien Perlenketten aus den Flächen. Der Alte und Uli stießen auf die Wälder hinab, die Amerikaner hinter ihnen her, aufgeregt, als schrien sie zusammen: „Haut sie, haut sie!“ Und jeder einzelne: „Ich, ich, ich.“

200 — 100 — 50 Meter, — 30 — 20 — 10 Meter! Der Höhenmesser stand auf Null! Mehr Gas, Vollleistung, Vollleistung! In riesigen Sprüngen setzten der Alte und Uli über die Hügel, über die flachen Dörfer. Fünf Minuten, zehn Minuten dauerte die Hast, aber die Amerikaner schafften es nicht. So tief kamen sie nicht zum Schuß, und schließlich gaben sie's auf. Da stiegen der Alte und Uli wieder hoch. Der Sprechfunk wies sie in einen anderen Raum, und als sie hoch „führen“, brauchten sie nicht lange zu suchen: Die Bomber waren allein. Bei den „Thunderbolts“ war wohl der Sprit knapp geworden. In dicken, schwerfälligen Haufen, Stieren gleich, brummten die „Boeings“ den französischen Fluß entlang. Die Flak hielt eifrig in sie hinein, zwei von den großen Kisten schertens aus und zitterten abwärts. Sie hatten Löcher in Rumpf und Flächen, fast volkswagengroß; weiß Gott, wie die Besatzungen zugerichtet sein mochten. Der Alte und Uli behielten die angeschlagenen Mühlen im Auge, bis sie heruntergefallen waren. Leichenfledderer waren sie nicht. Dann fuhren sie nach-

einander drei Angriffe in das mörderische Feuer der Bomber hinein, in dem man so leicht verbrennt wie der Schmetterling im Licht, und bei jedem Anflug schoß der Alte einen Brocken heraus. „Uli, sie springen!“ „Uli, er fällt!“ „Uli, er platzt!“ Zweimal schoß auch Uli, aber die Seinen fielen nicht.

Der Alte schrie nach jedem Abschuß, als wäre er auf dem Fußballplatz, und einer hätte im Alleingang von der Mitte aus ein Tor geschossen. Er wollte unbedingt noch einen Viermotorigen haben, und sie krebsten noch einmal rauf und den Bombern nach, die von hinten aus der Ferne so etwas Behäbiges, Entiges, Madamiges haben. Sie setzten sich in Position. „Der Alte wird schon wieder ganz kleine Augen haben“, dachte Uli, und daß es eigentlich reichen müßte für heut. Da fuhr dem Alten eine „Thunderbolt“ ins Kreuz, nicht anders als ein Blitz, ja, und Uli schoß in der nächsten Sekunde. Der Amerikaner war so nah, daß er buchstäblich zerrissen wurde, und Uli, der wegdrückte, bekam das ganze Öl über das Kabinendach und sah nichts mehr. Er schaltete die Scheibenspülung ein, schob den Knüppel vor und stieß steil nach unten weg. Die Scheiben vorn waren noch trüb, nach hinten und links und rechts hatte Uli überhaupt keine Sicht. Ihm wurde heiß unter der Kopfhäube. Er suchte den Alten. 2000 Meter tiefer kurvte er. Dann sah er sie. Dreißig, vierzig „Thunderbolts“, eine Staffel „Moskitos“, eine mit „Lightnings“, alles, was gut und teuer war, quirlte rechts voraus. Me's waren dazwischen und „Typhoons“ und 190. Unten stob der Alte von einer Kurve in die andere, und ein Haufen Amerikaner und Engländer wollte ihn fassen. Die schossen vielleicht wie die Säue, sonst wäre der Alte längst geplatzt, und solche engen Kurven wie er konnten sie auch nicht fliegen. Uli ahnte, fühlte, wußte, daß hinter ihm auch so eine Blase hocken würde. Er stach hinab, in den Haufen Yankees hinein, schoß einen stinkend und hing wieder hinter dem Alten. „Uli, Uli“, rief der, „da?“ „Ja. Auf Platz.“ Uli war froh. Er war da. „Aufpassen!“ schrie der Alte, „Indianer! Hinter dir!“ Und er stieß nach rechts unten weg. Uli wollte ihm folgen, aber er fühlte es plötzlich so heiß im Rücken, und da hatte er einen Vorhang vor den Augen. Dann sah er den Alten weit weg unten über die Felder hetzen, er wollte zu ihm, aber da schwankte es so stark, und er kam gar nicht vorwärts, obwohl er Volleistung drin hatte, er fiel nur immer und fiel.

Und es war so wahnsinnig still um ihn. So wahnsinnig. Er gab immer wieder Gas, aber die Mühle kam überhaupt nicht vorwärts. Ab und zu dachte er, er träume oder er wäre besoffen. Dann war die Scheibe über ihm ganz weiß überzogen, und sie sah aus wie ein Fallschirm. Aber irgendwas tat zu weh, um lachen zu können. Manchmal glaubte Uli auch, daß er am Schirm hänge. Wenn bloß der Alte so allein wäre. Er mußte doch hin zu ihm, und es ging nicht. Es schwankte immer so. Das war das einzige, was Uli genau wußte, und daß es so weh tat im Kreuz und so unangenehm warm über seine Hüften lief. Er fiel in einen Wald. Der Schirm blieb in den Fichtenkronen zuerst hängen, Uli schlug gegen die Zweige und Äste. Der einzige von den Deutschen, der sich merkte, wo er lag, war der Alte. Und dies trotz vierzigfacher Übermacht hinter sich. Er schrie es schon über das Bord-sprech, und als er die Bande abgeschüttelt hatte und gelandet war, fuhr er gleich mit seinem strahlenden Kommodorekarren hin. Nach zwei Stunden fanden sie Uli. Der Alte brachte ihn ins Lazarett. Drei Tage später wurde Uli auf dem Friedhof des Geschwaders beigesetzt. In seiner Nähe liegen Männer mit guten Namen. „Von Uli weiß keiner was in der Heimat“, sagte der Alte, er faßte dabei an sein Eichenlaub, und sie dachten, er legt es ihm hin. Aber das durfte er ja nicht. So legte er ihm das „Deutsche Kreuz in Gold“ auf den Sarg und sagte: „Er sei bei den Großen unter uns“, und noch einmal, daß keiner wisse, was für ein Kerl der Uli war und wie treu.



200 — 100 — 50 Meter, — 30 — 20 — 10 Meter! Der Höhenmesser steht auf Null! Mehr Gas, Vollleistung, Vollleistung! In riesigen Sprüngen setzten der Alte und Uli über die Hügel, über die flachen Dörfer...

PK-Zeichnung Kriegsberichter Ellgaard

auch auf kleinen Flugplätzen, ja kleinstem Raum gestattet. Ob der Katapultstart die beste Lösung sein wird, muß man der Erfahrung überlassen. Zur Erleichterung des Startes und zur Verkürzung des Startweges sind die Lastensegler mit Fahrgestellen versehen, die nach dem Start auch abgeworfen werden können. Auch beim Schleppzug der Lastensegler ist es nicht anders wie beim Schleppstart der Segelflugzeuge: Trotz der Belastung hebt sich der Gleiter früher ab als das Motorflugzeug; im Flug selbst muß der Führer des LS darauf achten, immer etwas höher zu fliegen als das Schleppflugzeug, um nicht in die unangenehmen Propellerböen der Motormaschine zu geraten. Über dem Ziel klinkt der LS zuerst aus, um dann in weiten Spiralen auf dem bestimmten Platz zu landen, während das Motorflugzeug sofort nach dem Ausklinken nach unten wegdrückt und das Schleppseil über dem Bestimmungsort abwirft. Diese Fälle setzen seitens des Flugzeugführers höchstes fliegerisches Können voraus, zumal sie meist in einer Tageszeit durchgeführt werden, die an und für sich die letzte Konzentration des Segelfliegers verlangen. Deshalb sind auch die Lastensegler mit hochempfindlichen Instrumenten ausgerüstet, die Fluggeschwindigkeit, Flughöhe, Lage der Maschine, Fallen und Steigen, Kompaßrichtung usw. anzeigen. In Anbetracht der erforderlichen fliegerischen Meisterschaft ist es nicht verwunderlich, daß wir unter den Lastenseglern, vor allem in den ersten Jahren und in den ersten Einsätzen unsere bekanntesten und erfolgreichsten Flieger der Rhön fanden, erprobt in zahllosen Flugstunden und gefährlichsten Situationen. Zu ihnen gesellten sich im Laufe der Zeit viele begeisterte junge Segelflieger, die nach einer gründlichen Ausbildung ihre erste Bewährung im anstrengenden und wertvollen Nachschubfliegen erfahren haben. Sie lösen Glück und Freude aus, wenn sie von ihren Kameraden der Erde erkannt und gesehen werden — Erstaunen aber, wenn dieses motorlose Flugzeug, anscheinend leicht und spielend gebaut, neben ihnen auf der Erde steht.

Für all die Möglichkeiten des motorlosen Fluges im Kriegseinsatz wurden auch Lastensegler konstruiert. Von ihnen seien genannt:
 Die DFS 230, eine Konstruktion des bekannten und vielfach bewährten Ing. Hans Jacobs der Deutschen Forschungsanstalt für Segelflug. Es handelt sich um einen Hochdecker der Gemischtbauweise. Neben dem Flugzeugführer haben noch 9 Mann Platz. Technische Daten: Spannweite 20,87 m, Länge 11,70 m, Leergewicht 763 kg, Fluggewicht 2020 kg, Schleppgeschwindigkeit 180 km/h, Steiggeschwindigkeit 1,2 m/sek, Gleitwinkel 1:11 (vgl. Adler Nr. 20/1942).
 GO 242: Eine Konstruktion des Dipl.-Ing. Albert Kalkert der Gothaer Waggonfabrik. Die Bauausführung ist hier ebenfalls in Gemischtbauweise gehalten, wobei die abgestrebten Flügel, das Leitwerk und die Leitwerksträger aus Holz hergestellt sind, während der Rumpf in Stahlrohr mit Stoffbespannung gebaut wurde, eine Zusammensetzung, die wir bereits von bewährten Konstruktionen der Rhön-Wettbewerbe kennen (z. B. Mü 13). Technische Daten: Spannweite 24 m, Länge 15,7 m, Leergewicht 1140 kg, Fluggewicht 3810 kg, Schleppgeschwindigkeit 180 km/h, Gleitwinkel 1:9 (vgl. Adler Nr. 21, 1943).
 Auch der Großtransporter Me 323, genannt „Gigant“, der heute mit 6 Motoren ausgerüstet ist und das größte Landflugzeug der Welt darstellt, war zuerst als Lastensegler entwickelt, der von drei starken Motorflugzeugen geschleppt wurde. Me 323 ist eine Konstruktion der Messerschmitt-Werke, an der auch bekannte Segelflugzeugkonstrukteure mitgewirkt haben, wobei nicht vergessen werden darf, daß Prof. Messerschmitt selbst seinen Ausgang vom Segelflugzeugbau 1921/22 nahm. Der Riesenvogel mit einer Spannweite von 55 m und einem Laderaum von 100 cbm wird von einer fünfköpfigen Besatzung bewältigt.
 Die überraschenden und entscheidenden Erfolge, die unsere LS miterringen haften, veranlaßten unsere Feinde sehr bald, sich auch diesem Gebiet zu widmen. So kennen wir LS der Engländer und Amerikaner. Fraglos besitzen auch die Sowjets in ihrem Transportwesen die motorlosen Lastenflugzeuge; denn gerade aus diesem Land wurden nach

dem Besuch deutscher Segelflieger im Jahre 1925 viele und verschiedenartige Versuche im motorlosen Flugwesen bekannt. Teilweise sollen dort schon Lastensegler vor Ausbruch des Krieges in Betrieb gewesen sein. In den USA lag das Gleitflugwesen im Kriege in Händen des bekannten und erfolgreichsten amerikanischen Segelfliegers Richard Dupont, Sohn des Pulvermillionärs. Er war Jahre „Champion of America“. Im Herbst des vergangenen Jahres stürzte Dupont bei der Vorführung eines neuen Flugzeugmodells tödlich ab. Damit verlor Amerika seinen bedeutendsten Mann auf dem Gebiete des motorlosen Fluges. In der Zwischenzeit hörte man von einem Major Barringer, wobei es sich fraglos um den ebenfalls bekannten Rekordflieger des amerikanischen Segelfluges handelt. Von strategischen Erfolgen unserer Feinde mit ihren Lastenseglern ist uns jedoch noch nichts bekannt geworden. Der OKW-Bericht meldete einmal die Vernichtung mehrerer Schleppzüge über Norwegen. Es ist daher anzunehmen, daß die Feindmächte ihre LS bisher nur als Transportmittel für den Nachschub eingesetzt haben.
 Die Lastensegler der deutschen Luftwaffe fliegen ihren Nachschub an allen Fronten als wertvolle Unterstützung dieses weiträumigen Krieges. Daneben aber liegen sie in den Horsten und harren neuer Einsatzbefehle. So schließt sich der Kreis der Gedankenwelt jener Männer, die aus dem Völkerkriege 1918 zurückkehrten und ihre fliegerische Erfüllung im Segelflug fanden. Ihre Ideen führten vom Gleiter über das Segelflugzeug zum Lastensegler. Ihr Einsatz ist die Krönung einer Entwicklung, die, mit dem Kriegsbeginn 1939 jäh unterbrochen, zugleich in eine neue Phase eintrat. Kein Zweifel, daß in den kommenden Friedensjahren die im Krieg gemachten Erfahrungen sich zum Nutzen der Gesamtluftfahrt auswirken werden. Denken wir nur daran, welche Möglichkeiten das Lastensegler-Problem auf die Luftfahrt des Friedens übertragen in sich birgt. Sie zu erfüllen und ihnen zu dienen, wird eine herrliche Aufgabe derer sein, die als Männer der Rhön Soldaten wurden, deren Flugzeug als Waffe diente — und die, wenn sie einst zurückkehren, aus Freude am Fliegen motorlos über eine freie, friedliebende Heimat ziehen werden.

Sind Kinder unvernünftig?



Immer wieder Schelten oder gar Prügel macht auf die meisten Kinder einen erstaunlich geringen Eindruck. Sie gewöhnen sich daran und bleiben bei ihren Unarten. Versuchen Sie es mal auf andere Art. Reden Sie mit ihnen, man mit Erwachsenen spricht, erklären Sie ihnen vernünftig die Kriegsverhältnisse. Daß also alles Zeug länger halten muß, weil es kaum neues gibt, und daß sie daher sehr vorsichtig mit ihren Sachen umgehen sollen. Daß auch an Waschmitteln gespart werden muß und daß auch sie dabei mithelfen können, wenn sie ihre Kleider weniger schmutzig machen. Kinder fühlen sich nämlich sehr geschmeichelt, wenn man sie als Erwachsene behandelt. Man weckt damit ihren Ehrgeiz, und Ehrgeiz ist ein besserer Lehrmeister als alle Drohungen und Strafen.

Vermeide Doppelbelichtung

Jr. Schleissner

ADOX

FOTO

himefaber

Das sieghafte „S“ — Dein Lösungswort, Sparkasse heißt es, spare dort.

SPARE BEI DER SPARKASSE

Leere Flaschen

sind heute wertvoll,

weil Material und Arbeitskraft zur Neubeschaffung jetzt anderen Zwecken dienen müssen. Um unsere Lieferungen im Dienst der Volksgesundheit nicht zu gefährden, bitten wir, leere Formamint-Flaschen mit Schraubdeckel an Apotheken und Drogerien zurückzugeben.

BAUER & CIE
BERLIN

PROPELLERWERK SCHWARZ

Holzflügel

FÜR VERSTELL-LUFTSCHRAUBEN

immer ein Zeichen für photographische Wertarbeit

Vorbildliche Fabrikations-Einrichtungen in 12 europäischen Werken kommen heute der Kriegswirtschaft zugute.

Dralle

18 FEINSEIFENWERKE 52

PARFUMERIE-UND

Das lockende Ziel das ihm vor Augen schwebt, ist Flieger zu werden. Der Flugmodellbau fördert dieses Interesse, und weil er zu seinen Modellen einen für diese Arbeiten geeigneten Klebstoff braucht, ist sein Bedarf besonders berechtigt

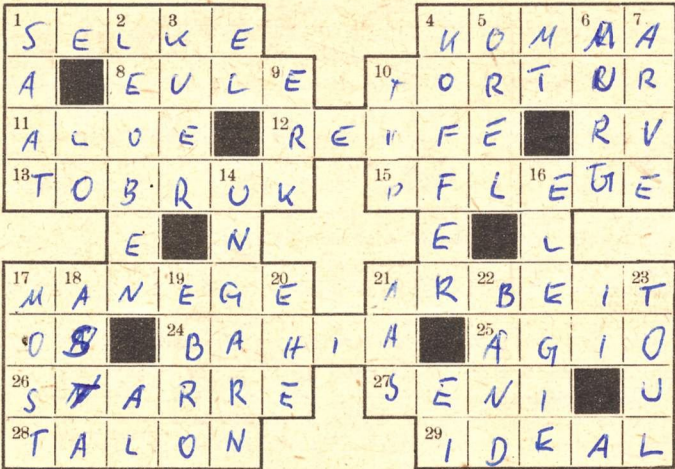
UHU

Der Alleskleber

Die Kehrseite

Kreuzwörter

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Nebenfluß der Bode, 4 Satzzeichen, 8 Raubvogel, 10 Folter, 11 Zierpflanze, 12 innerliche Festigung, 13 Schlachtort in Nordafrika aus dem jetzigen Kriege, 18 Betreuung, 19 Teil des Zirkus, 21 Tätigkeit, 24 brasilianischer Staat, 25 Aufgeld, 26 Steifheit, 27 Gestalt aus Schillers „Wallenstein“, 28 Kartenrest, 29 Wunschbild; 57 475



b) von oben nach unten: 1 junges Getreide, 2 Stadt in der Steiermark, 3 Wahl, 4 Reisegepäck, 5 Stadt an der Oka, 6 Nebenfluß des Rheins, 7 Zirbelkiefer, 8 Gründer eines bekannten Männergesangsvereins, 9 Fingerzeig, 10 europäisches Land, 11 Gedicht, 12 Getränk, 13 weiblicher Vorname, 14 Fluß in Spanien, 15 Gemeinschaft, 16 Verwesendes, 17 schmales Gewebe, 18 Stadt in Nordostfrankreich.

Vorsatzrätsel

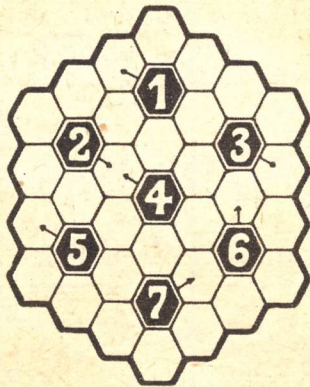
Rang — Ran — Strich — Aden — Rade — Orden — Nabe — Inhalt — Acht — Enkel — Elle — Ahn — Ende — Gram — Locke — Tat — Eger — Ecke — Ton — Uhr — Eiter — Loge — Amur — Auber — Lias — Achse — Asche — Ampfer — Horn

Die vorstehenden Wörter sind durch Vorsetzen je eines Buchstabens in Wörter anderer Bedeutung zu verwandeln. Bei richtiger Lösung nennen die neuen Anfangsbuchstaben einen Ausspruch von Felix Dahn. 57 563

Wabenrätsel

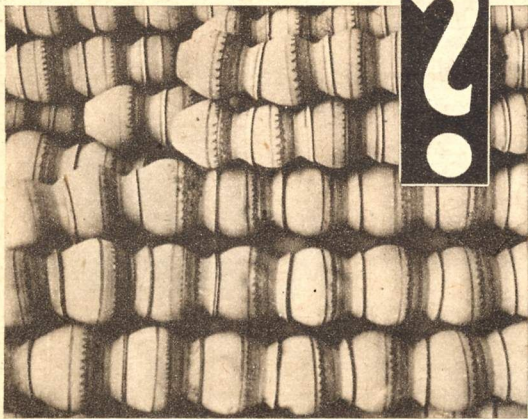
a, b b, e e e e e e, g g, i i, m, n n, r r r r, s s s, t t, u u, z

Die Buchstaben sind derart in die leeren Felder der Figur einzusetzen, daß 7 sechsbuchstabile, um die Ziffern 1—7 angeordnete Wörter entstehen. Jedes Wort beginnt beim Pfeil und ist im Sinne der Drehung des Uhrzeigers zu lesen. 57 206



Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 biologischer Vorgang, 2 Hafenstadt an der Adria, 3 Lenkvorrichtung, 4 Pferdezaum, 5 Trennungslinie, 6 Kopfbedeckung, 7 Stadt in Nordfrankreich.

Was ist das



Aufnahme Willy Pragher

Hübsche, bunte, bunte Holzketten möchte man auf den ersten Blick denken, doch der Bildbericht hat lediglich seine Kamera gegen einen Stoß übereinander gestülpter Tonkrüge in einer rumänischen Topferei gerichtet. Das Bild wurde von uns quer gestellt.

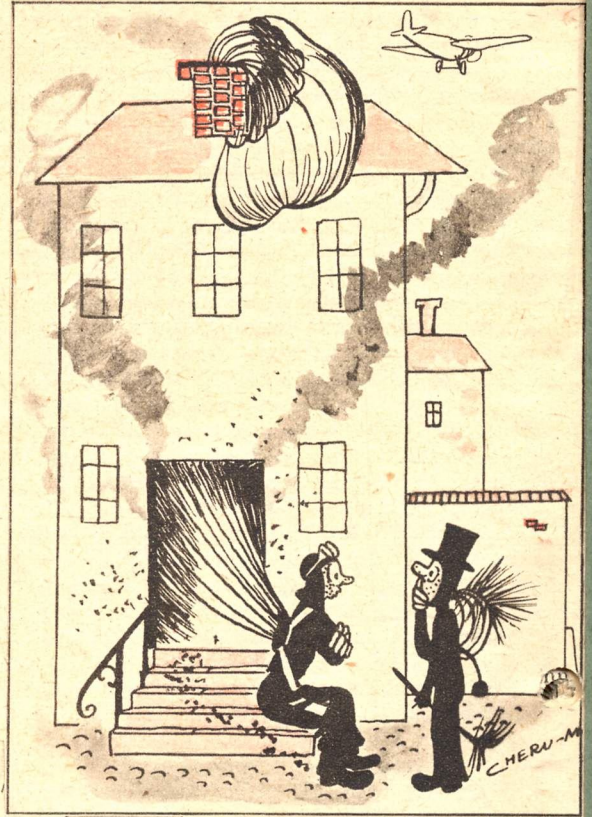
Das war einmal

Zur Eins-Zwei hat noch keine Eins — gedehnt — Die Zwei gezeigt, kein Glockenspiel getönt. 57 528

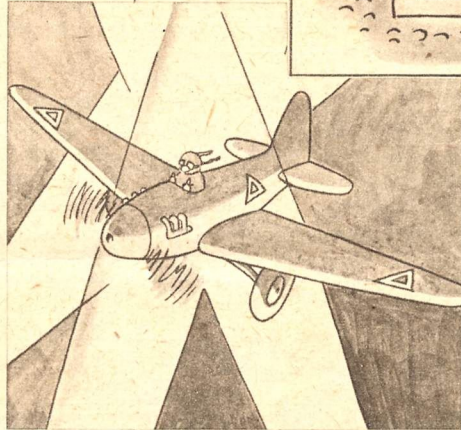
Auflösungen

Kreuzwörter: a) 1 Selke, 4 Komma, 8 Eule, 10 Tortur, 11 Aloe, 12 Reife, 13 weiblicher Vorname, 14 Fluß in Spanien, 15 Gemeinschaft, 16 Verwesendes, 17 schmales Gewebe, 18 Stadt in Nordostfrankreich, 19 Teil des Zirkus, 20 europäisches Land, 21 Tätigkeit, 22 Fingerzeig, 23 Zirbelkiefer, 24 brasilianischer Staat, 25 Aufgeld, 26 Steifheit, 27 Gestalt aus Schillers „Wallenstein“, 28 Kartenrest, 29 Wunschbild. b) 1 junges Getreide, 2 Stadt in der Steiermark, 3 Wahl, 4 Reisegepäck, 5 Stadt an der Oka, 6 Nebenfluß des Rheins, 7 Zirbelkiefer, 8 Gründer eines bekannten Männergesangsvereins, 9 Fingerzeig, 10 europäisches Land, 11 Gedicht, 12 Getränk, 13 weiblicher Vorname, 14 Fluß in Spanien, 15 Gemeinschaft, 16 Verwesendes, 17 schmales Gewebe, 18 Stadt in Nordostfrankreich.

„Sie können wieder nach Hause gehen, der Schornstein ist schon gereinigt!“

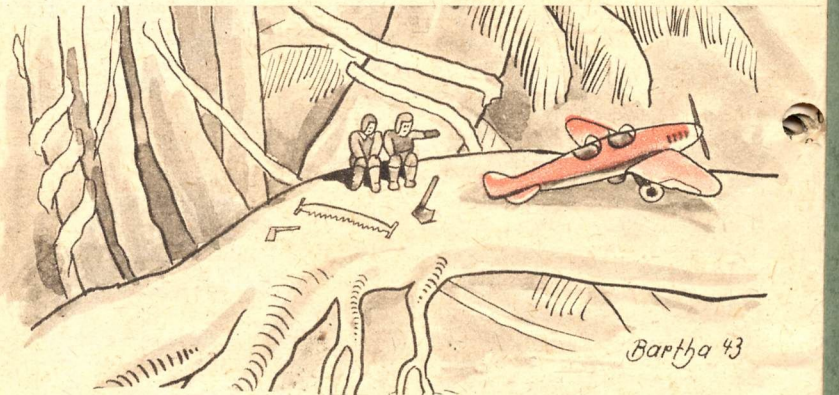


Unten: „Verdammt, ich habe schon wieder dieses unangenehme Gefühl, als würde man mich dauernd beobachten!“

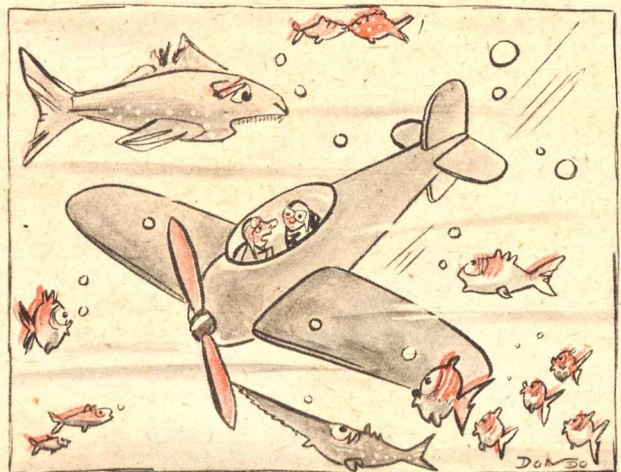


Zeichnungen Bartha, Cheru-Müller, Dondo, Günter Lange

Unten: „Hätten wir unserem ‚Phönix‘ vor dem Flug über diese Dschungel doch lieber den Holzgasmotor eingebaut!“



Bartha 43



„Verstehst du das, Günther, der Höhenmesser steht auf fünfhundert Meter über dem Meeresspiegel?!“