

Der

Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Stukaleitoffizier vor der HKL

In der Turmluke des Panzers stehend, leitet der Stukaleitoffizier den Angriff unseres Schlachtfliegerverbandes auf die bolschewistischen Stellungen. Durch das Kehlkopfmikrophon ruft er dem Verbandsführer laufend die erkannte Wirkung hinauf, und während er ständig seinen Standort wechselt, weil die Bolschewisten dichtes Feuer auf seinen Panzer legen, gibt er den nachfolgenden Wellen ebenfalls durch Sprechfunk die weiteren noch nicht zerstörten Ziele an. Weitere Bilder auf den folgenden Seiten PK-Aufnahme Kriegsberichter Sperling

Im Feuer vor der HKL

Stukaleitoffizier lenkt Schlachtfliegerangriffe

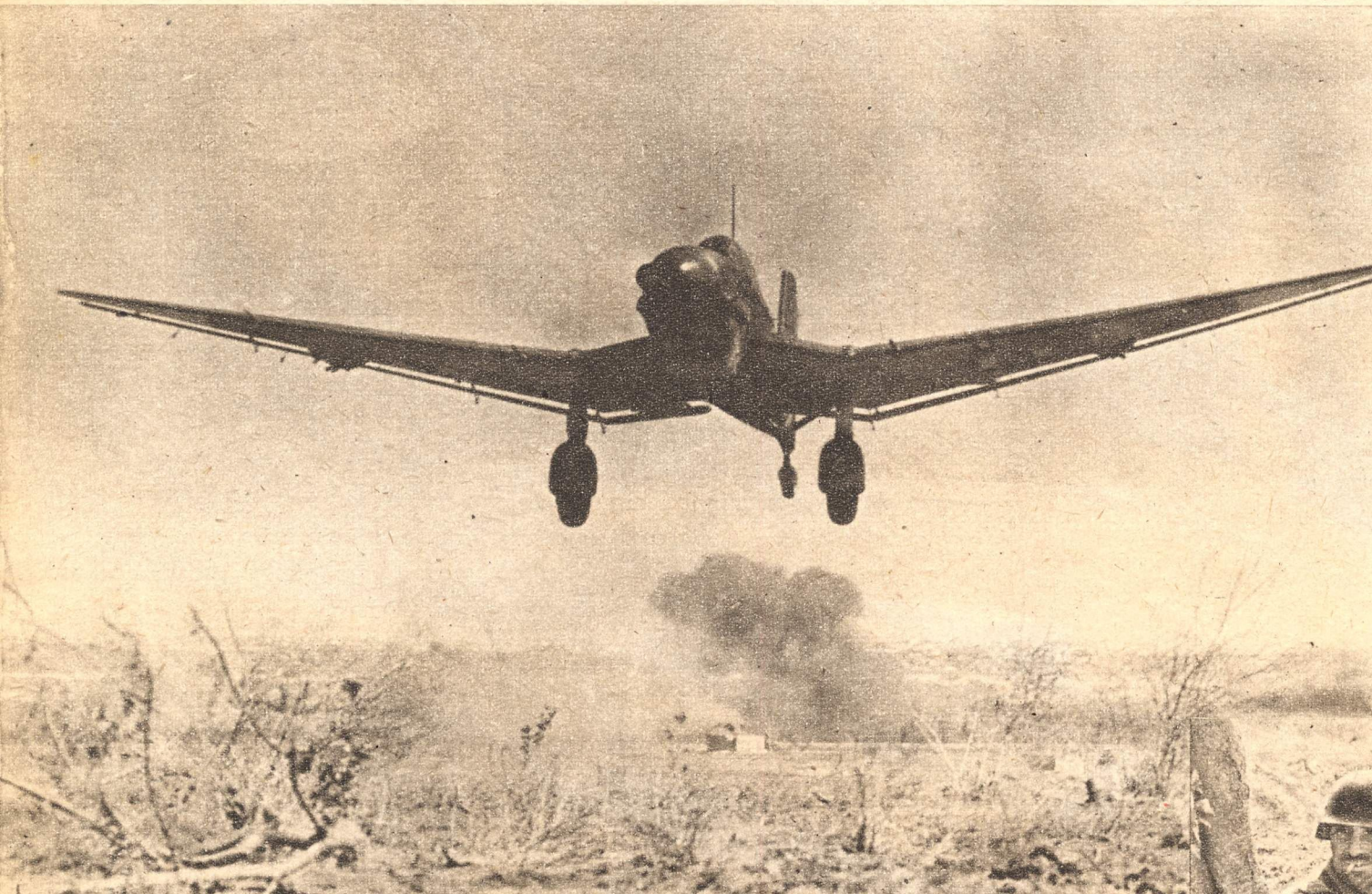


Um die laufenden Angriffe der Schlachtfliegerverbände, die bei einigermaßen günstigem Wetter alle Kampfbewegungen und Gegenstöße unserer Erdtruppen durch Zerschlagen der feindlichen Bereitstellungen vorbereiten oder in rollenden Einsätzen unterstützen, so wirkungsvoll zu führen, daß die Bombenangriffe unmittelbaren und nachhaltigen Erfolg haben, leitet mitten in oder sogar vor der HKL von einem Panzer aus der „Stukaleitoffizier“ durch Funksprechverkehr die Einsätze (s. Titelbild). Als Augenzeuge der Einschlagwirkung läßt er sich in ständigem Wechselgespräch von dem Schlachtfliegerverband führenden Offizier berichten, ob jener die oft gut getarnten Ziele erkannt hat, und weist ihn ein, wenn die feindlichen Stellungen gar nicht oder nur schwer auszumachen sind. Der ständig hin und herfahrende Panzer bietet dem Gegner naturgemäß ein gutes Ziel. Die Aufgabe des Stukaleitoffiziers erfordert daher hervorragende Erdkampferfahrung, Kaltblütigkeit und Schneid, um trotz des Feindfeuers die Einweisung unbeirrt und erfolgreich vornehmen zu können.

Der Kommandierende General eines Armeekorps, General der Infanterie Buschenhagen, bespricht mit dem Fliegerverbindungs-offizier (Flivo) als dem fliegerischen Fachmann die Möglichkeiten eines Schlachtfliegerangriffs. Auf Weisung des Generals, der in einem bestimmten Raum wegen starker bolschewistischer Vorstöße Luftwaffenunterstützung benötigt, fordert der Flivo schnellstens Schlachtfliegerverbände zur Unterstützung der Erdtruppe an



Vom Gefechtsstand des „Kommandierenden“ aus macht der Flivo dem Korps telephonisch genaue Angaben über die Zielräume, so daß — von dort befohlen — in kürzester Zeit der erste Schlachtflieger-Verband zum Startplatz rollen kann



PX-Bildbericht
Kriegsberichtler Sperling

Selbst in einem schnell ausgehobenen Loch der durch den Vorstoß plötzlich vorgetragenen HKL kauern, hat der Bildberichtler mit der Kamera den Einsatz unseres Schlachtfliegerverbandes verfolgt. Durch einen deutschen Angriff auf breiter Front sind die Bolschewisten mit allem Material und Gerät an den Dnjestr gedrängt worden, so daß die Massen der zurückflutenden Sowjets den Bomben der Ju 87 lohnende Ziele boten

Bild rechts: Die Infanterie vorn wartet, jede Vertiefung, Erdhaufen und Granatlöcher als Deckung benutzend, auf den Befehl zum Nachstoßen. Voller Spannung beobachten diese beiden Landser die Wirkung der Schlachtfliegerbomben



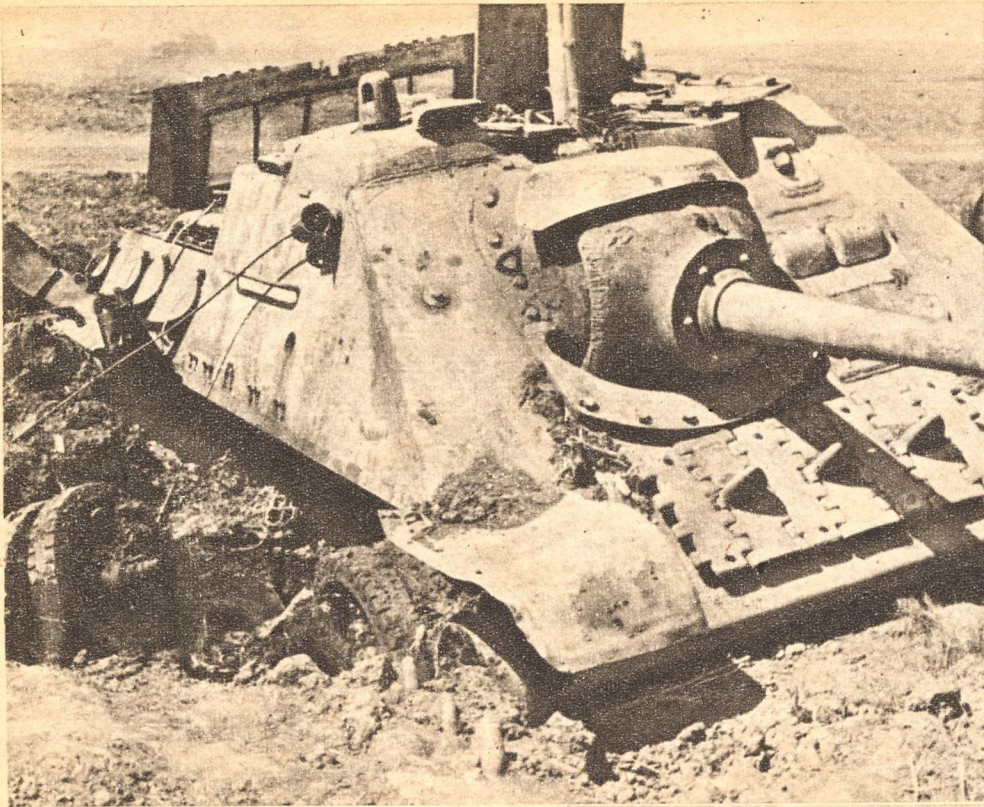
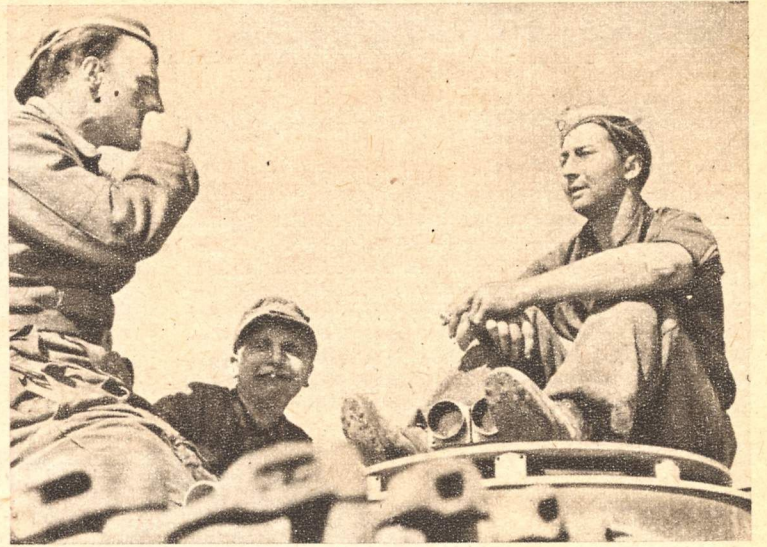


Bild links: Der Weg ist frei! Die sowjetischen Panzer, die den Angriff unserer Infanterie aufhalten sollten, liegen vernichtet auf dem Schlachtfeld. Ein Bild, wie es die Kamera in der Weiträumigkeit des Geländes nur im einzelnen festhalten konnte, das sich aber auf den von Granaten gepflügten und bombenzerfetzten Feldern viele Male wiederholt



Die letzte Zigarette vor dem Angriff. In Gelassenheit sitzen die Männer auf ihren Panzern, die hinter einem Hang in Bereitschaft gestellt sind. Das Pfeifen der Kugeln und die Einschläge der Granaten um sie herum kann die kampfgeübten Soldaten nicht aus der Ruhe bringen

Die Schlachtfieger haben ganze Arbeit geleistet. Der Befehl zum Angriff ist gegeben. Die ersten Sturmgeschütze (Bild rechts) fahren auf . . .



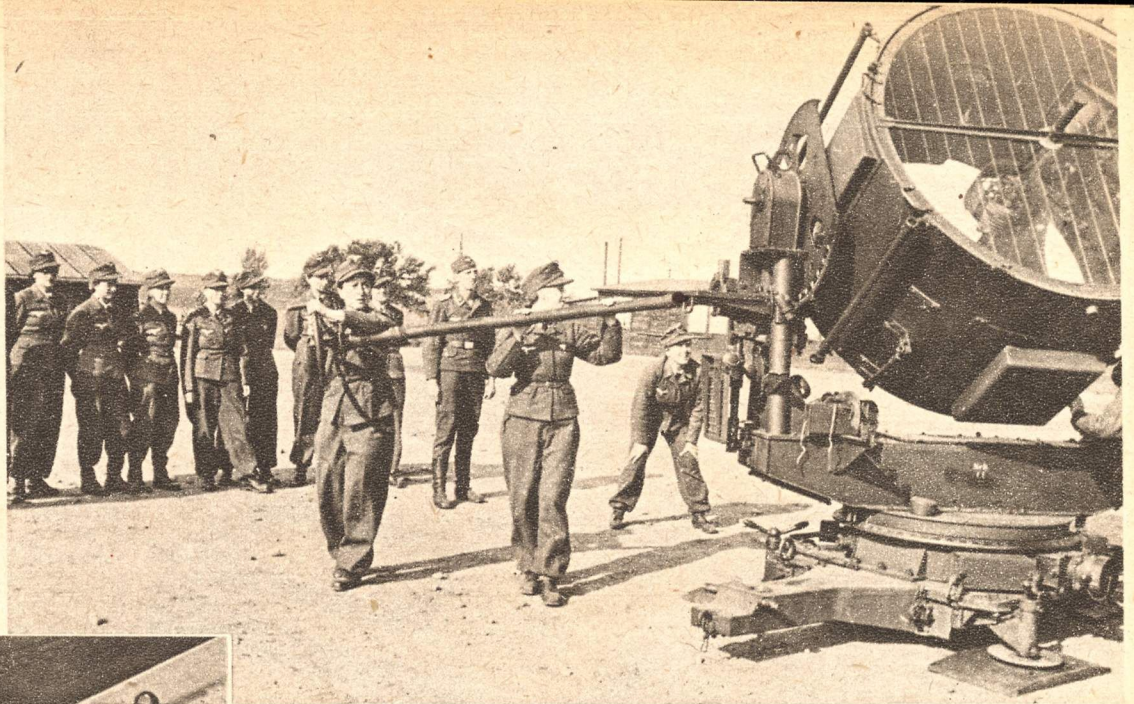
. . . und haben gleich die Linie der an den Boden gepreßten und in Löchern hockenden Grenadiere erreicht. Hinter dem Höhenrücken liegen die Bolschewisten (Bild unten). Ihre Artillerie belegt unsere Stellungen mit einem höllischen Sperrfeuer. Der Himmel ist durch dichte schwere Rauchschwaden verdunkelt. In den nächsten Minuten werden unsere Truppen zum Angriff vorgehen



Sie schützen die Heimat

Flakwaffenführerinnen in der Ausbildung

Der Reichsmarschall hat für die Zwecke der Luftverteidigung der Heimat die Bildung eines eigenen Flakwaffenhelferinnenkorps angeordnet. Die Flakwaffenhelferinnen werden bei den ortsfesten Einheiten der Flakartillerie in weniger luftgefährdeten Gebieten an den Hilfsgeräten sowie an Scheinwerfern und bei den Ballonsperren eingesetzt, während eine Verwendung an Maschinenwaffen oder Geschützen nicht in Frage kommt. Unsere Bilder zeigen Frauen und Mädchen bei einem Lehrgang für Flakwaffenführerinnen



Das Anvisieren und Richten eines Scheinwerfers ist keine schwere Arbeit, erfordert aber Exaktheit in allen Handreichungen. Übung und nochmals Übung ist hier die Hauptsache, militärischen Drill kennt man aber bei den Flakwaffenhelferinnen nicht

Aufnahmen Schwahn (Scherl)



«Hier fliegt das Feindflugzeug!» Ein Unteroffizier der Flakwaffe erklärt der Flakwaffenhelferin, die später einmal selbst Anfängerinnen unterweisen soll, die Handhabung des Flakfernrohrs



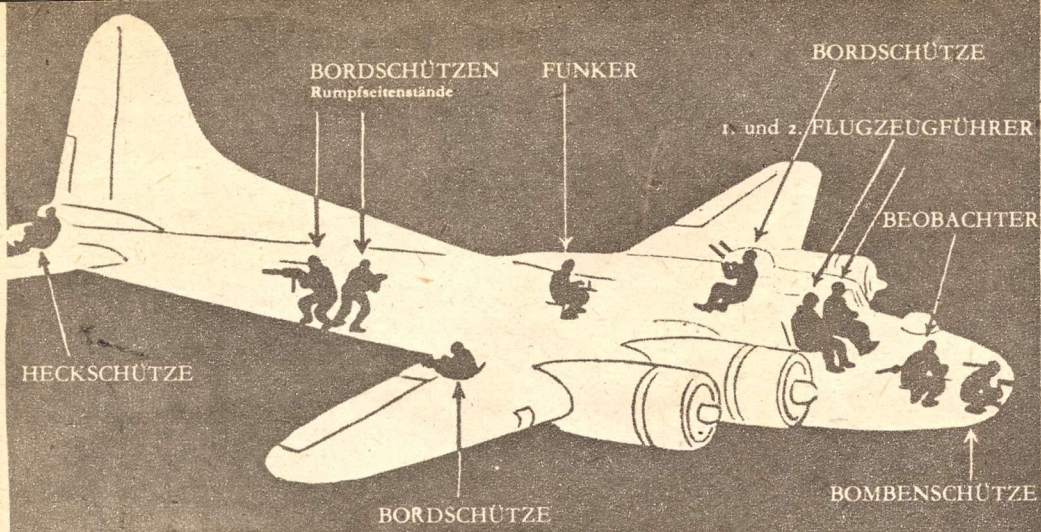
Auch die Betreuung der Ballonsperren gehört zu den Aufgaben der Flakwaffenhelferinnen, die sich nach den bisherigen Erfahrungen im Einsatz bereits hervorragend bewährt haben. Hier wird aus der Flaschenbatterie das Füllgas für die Sperrballone „angezapft“

Unterricht am Ringtrichter-Richtungshörer. Es ist das Riesenoehr der Flakwaffe, von dem das leiseste Geräusch selbst aus höchsten Höhen aufgefangen wird. Die Führerinnenwärtlerin ist ganz Auge und Ohr für dieses interessante Gerät, das sie als „Zivilistin“ immer nur von weitem sehen konnte, ohne sich über seine Bedeutung klar gewesen zu sein

TAGBOMBER

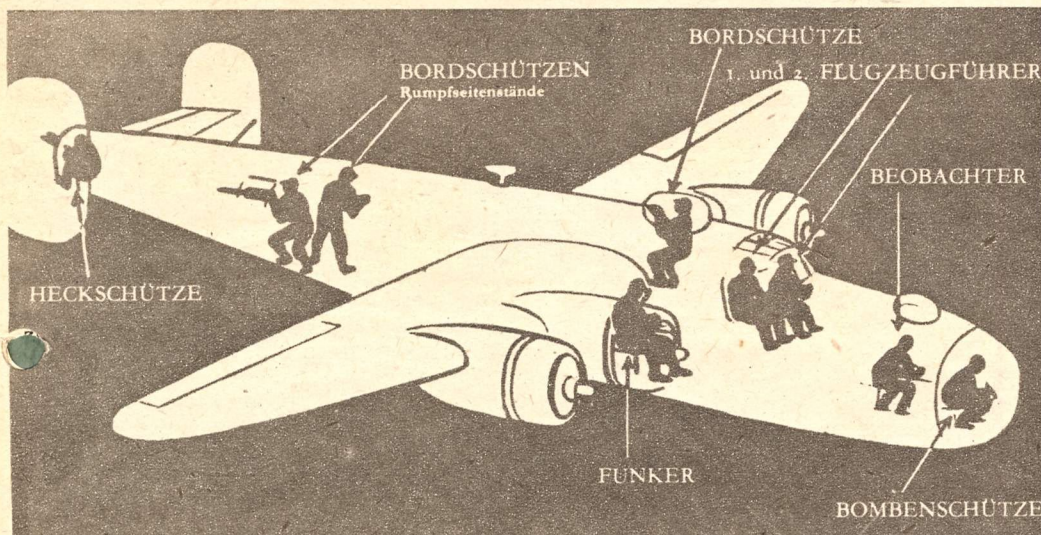
Die „Boeing 17“ gehört zu den schwerstbewaffneten viermotorigen Kampfflugzeugen des Gegners. Auffällig sind besonders die MG-Stände an den Seiten, die den Feuerbereich so weit ergänzen sollen, daß kaum ein toter Winkel bleibt. Trotzdem beweisen die deutschen Abschubzahlen, daß auch diese erweiterte Bewaffnung die amerikanischen Großbomber nicht vor der Vernichtung schützen kann

Der „Liberator“ ist jünger als die „Boeing 17“, die schon vor dem Kriege bestand und laufend bis zu ihrer heutigen Form entwickelt wurde. Auch er hat die Rumpfsseitenstände und den Heckstand übernommen, die damit zu einer Standardbewaffnung der amerikanischen Viermotorigen geworden sind. Der „Liberator“ erreicht ebenso wie die „fliegende Festung“ eine Reisegeschwindigkeit von 320 km/h



BOEING 17 ↑

↓ LIBERATOR



NACHTBOMBER

In der ersten Linie der britischen viermotorigen Nachtbomber steht die „Lancaster“, die als Abwehrbewaffnung 3 Maschinengewehrstände — vorn, Rumpfsseite und Heck — aufweist. Sie hat damit tote Winkel in ihrem Feuerbereich, die ihr, wie die Erfolgsleistungen unserer Nachtjäger beweisen, immer wieder verhängnisvoll geworden sind

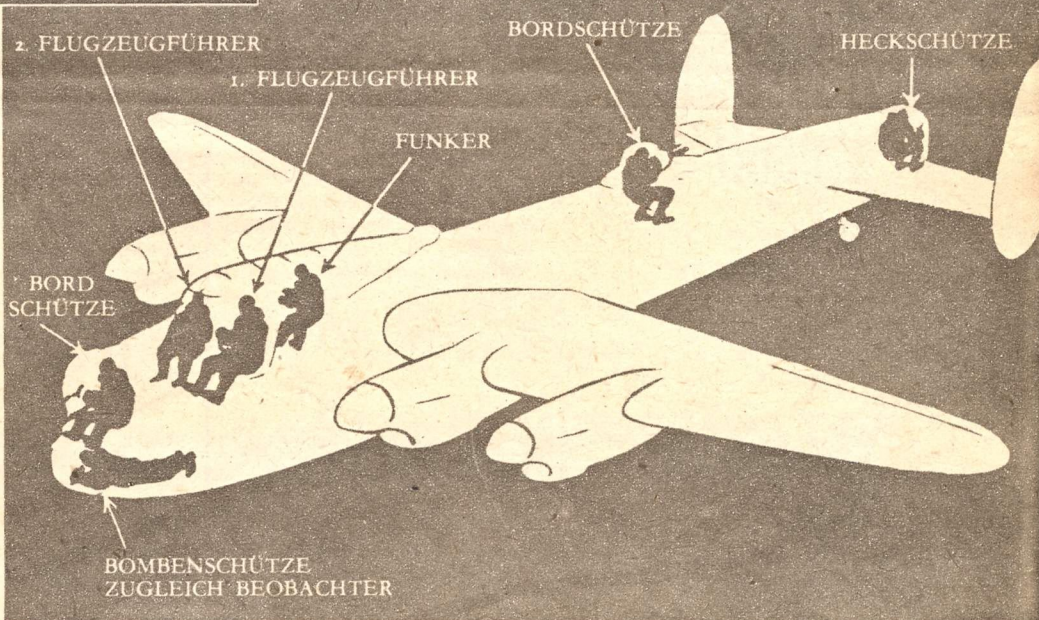
Der viermotorige Nachtbomber Handley-Page „Halifax“ ergänzt die Reihe der schweren britischen Terrorbomber. Seine Abwehrbewaffnung von ebenfalls nur 3 MG-Ständen würde ihn als Tagbomber, ebenso wie die „Lancaster“ allzu verwundbar machen. Die Reisegeschwindigkeit der „Halifax“ und der „Lancaster“ liegt mit 320 km/h für Nachtbomber verhältnismäßig hoch

Auslandphoto (Scherl)

10 Mann in einem Bomber

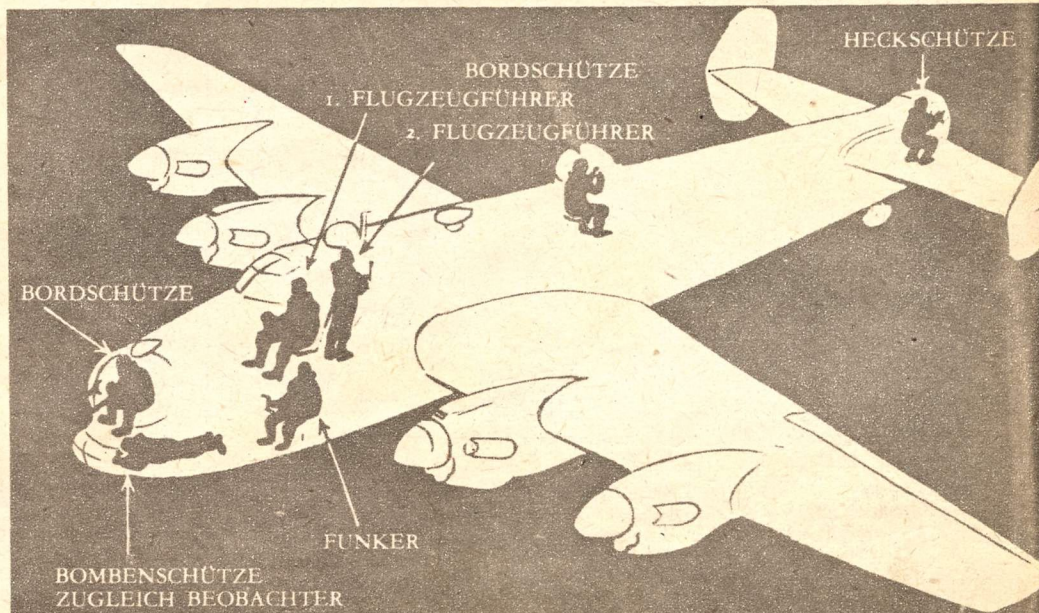
Die deutsche Jagdabwehr zwingt den Gegner dazu

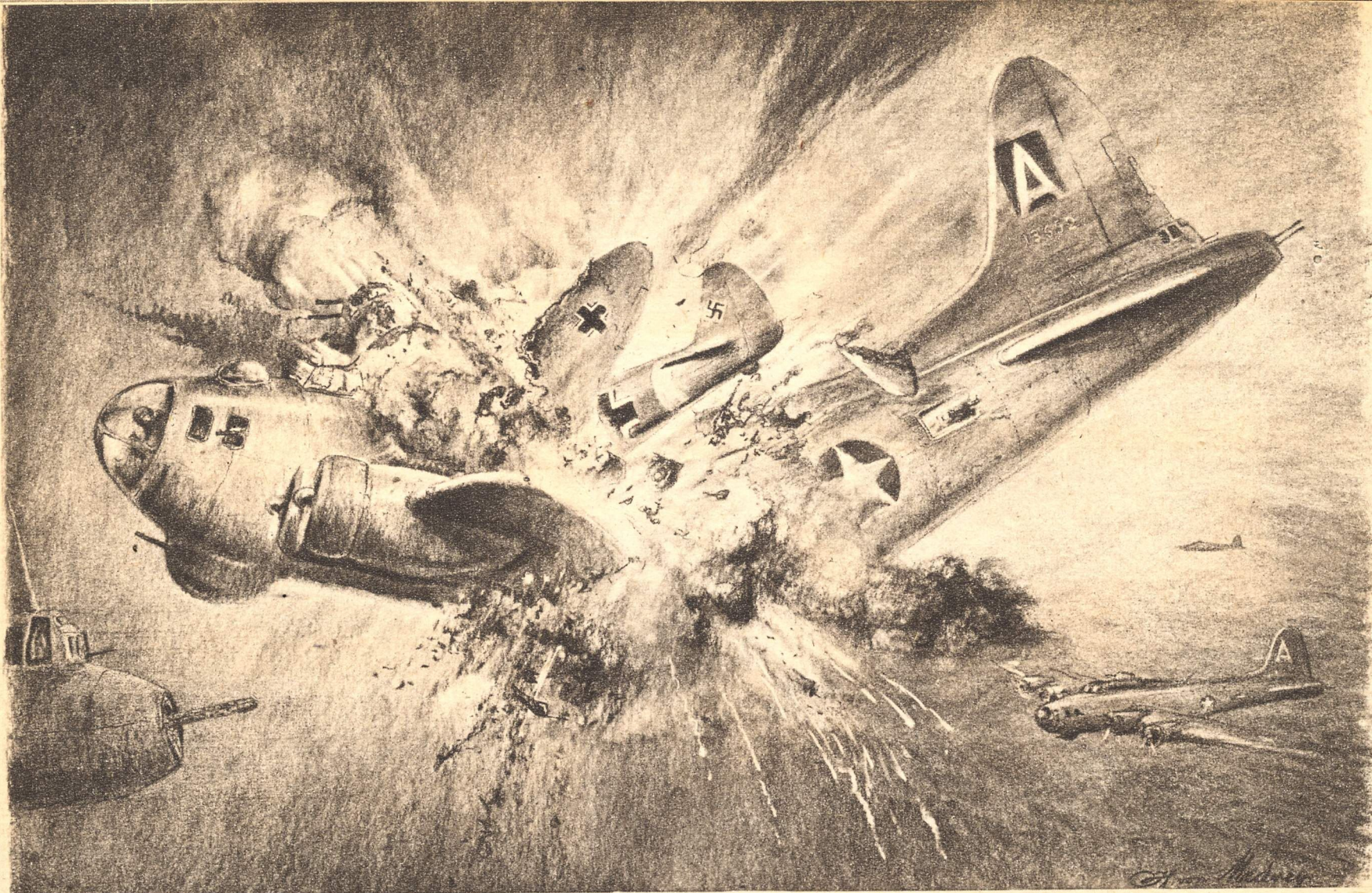
Die anglo-amerikanischen Luftstreitkräfte haben über Europa allein im Monat Mai 1944 insgesamt 1839 Flugzeuge, davon 1026 viermotorige Bomber verloren. Das bedeutet den Ausfall von 10 000 Mann fliegenden Personals, ein Faktor also, der gerade bei der Luftwaffe sehr schwer ins Gewicht fällt. Die größten Menschenverluste entstehen bei der Vernichtung schwerer Bomber, da diese 7—10 Mann Besatzung aufweisen. An sich genügen für jedes, auch das schwerste, Kampfflugzeug fünf Mann Besatzung: 2 Flugzeugführer, 1 Bombenschütze, 1 Beobachter und 1 Funker. Die Notwendigkeit aber, sich gegen eine scharfe Jagdabwehr einigermaßen wirkungsvoll verteidigen zu müssen, bedingt eine Verstärkung dieser Mannschaften um einige Bordschützen. Am wichtigsten ist die Verteidigung gegen Jäger für den Tagbomber. Deshalb verfügen auch die schweren viermotorigen USA-Bomber, die nur bei Tage operieren, über die stärkste Abwehrbewaffnung und die meisten Bordschützen. Das Muster Boeing „Flying Fortress“ hat fünf und der „Liberator“ vier Bordschützen, wie aus den obigen schematischen Darstellungen ersichtlich ist. Die Verteilung der Gefechtsstände ist dabei etwa die gleiche, nämlich Heckstand, ein oberer Rumpfstand, zwei Rumpfsseitenstände und mehrere Bugstände für den Bombenschützen, nur daß die Boeing zusätzlich noch einen unteren Rumpfstand besitzt. Die meisten Waffen wirken nach hinten sowie nach den Seiten, nach oben und unten. Die britischen schweren Nachtbomber sind demgegenüber leicht bewaffnet. Die wichtigsten Baumuster, wie beispielsweise die „Lancaster“ und „Halifax“, haben nur drei Gefechtsstände mit ebensoviel Bordschützen, darunter einen Bugstand. Insgesamt kommen die britischen Nachtbomber mit 7 Mann Besatzung aus.



LANCASTER ↑

↓ HALIFAX





Sein höchster Einsatz

Den Gegner im Luftkampf gerammt

Der kaum 24-jährige Staffelkapitän aus dem Sudetenland hätte fluchen mögen. Keinen Schuß mehr im Gurt. Da hatte er sich einen Viermotorigen aus einem Pulk US-amerikanischer Terrorbomber herausgegriffen, der ihm nicht besser im Visier hätte liegen können. Erbittert war die Luftschlacht mit den feindlichen Begleitjägern gewesen, die ihm den Stoß mitten in den Bomberverband verwehren wollten. Die waren jetzt abgeschüttelt, und riesengroß schwamm nun das Leitwerk einer Boeing, seines ausersehenen Opfers, vor ihm. Der draufgängerische Leutnant Leopold Münster, seit seinem 52. Luftsieg Träger des Ritterkreuzes, schoß, was die Röhre hergaben, schoß den Amerikaner den Laden voll, schoß und schoß, aber der Kerl vor ihm wollte nicht fallen. Da war die Munition zu Ende. Jägerpech! Sollte er nun seine so sichere Beute entkommen lassen? Nein, niemals. So entschließt sich der Staffelkapitän ohne langes Überlegen, aufs Ganze zu gehen. Er stürzt sich mit seiner Maschine auf den Terrorbomber und bringt so sein 95. feindliches Flugzeug zum Absturz. Bei der Explosion der Boeing findet der tapfere Offizier den Heldentod. Das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes, das ihm der Führer für diesen höchsten Einsatz verliehen hat, konnte Leutnant Münster nicht mehr in Empfang nehmen, sein Name und seine opfervolle Tat aber werden als Vermächtnis eines Soldaten fortleben, der die Erfüllung seines jungen Lebens im Kampf bis zum letzten Atemzuge sah

Zeichnung H. v. Medvey

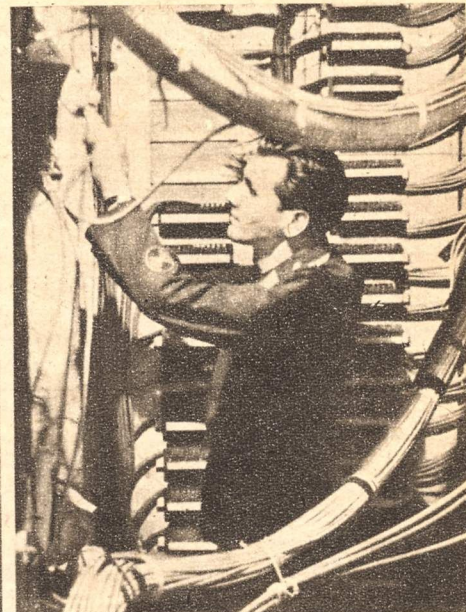
Wenn Terrorbomber im Anflug sind



Schon bevor anglo-amerikanische Bomberverbände die europäische Küste erreicht haben, herrscht auf dem Gefechtsstand einer Luftflotte Hochbetrieb. Ein Divisionskommandeur (Generalmajor Ibel) gibt dem Flottenchef Generaloberst Stumpff (zweiter von rechts) und dem Kommandierenden General eines Jagdkorps Generalmajor Schmid einen Lagebericht, während der Chef des Stabes die Befehle an die Geschwader übermittelt. In wenigen Minuten starten die Jäger und Zerstörer, um die Terrorbomber schon im Anflug auf die deutsche Reichsgrenze in Empfang zu nehmen

PK-Aufn. Kriegsbericht Pirath (Wb)

Der beginnende Einflug wird von einer Luftwaffenhelferin (Bild unten) auf einer schematischen Darstellung laufend eingetragen



...während die Drahtverbindungen zu den Geschwadern von einem Unteroffizier der Luftnachrichtentruppe ständig kontrolliert werden. Schon nach wenigen Stunden liegen die Fernschreiben mit den Abschußmeldungen vor

Mauern stürzen

Luftschutz-Soldaten beseitigen Häuserfassaden,
die den Straßenverkehr gefährden

PK-Aufnahmen Kriegsberichtler Faupel (Sch)

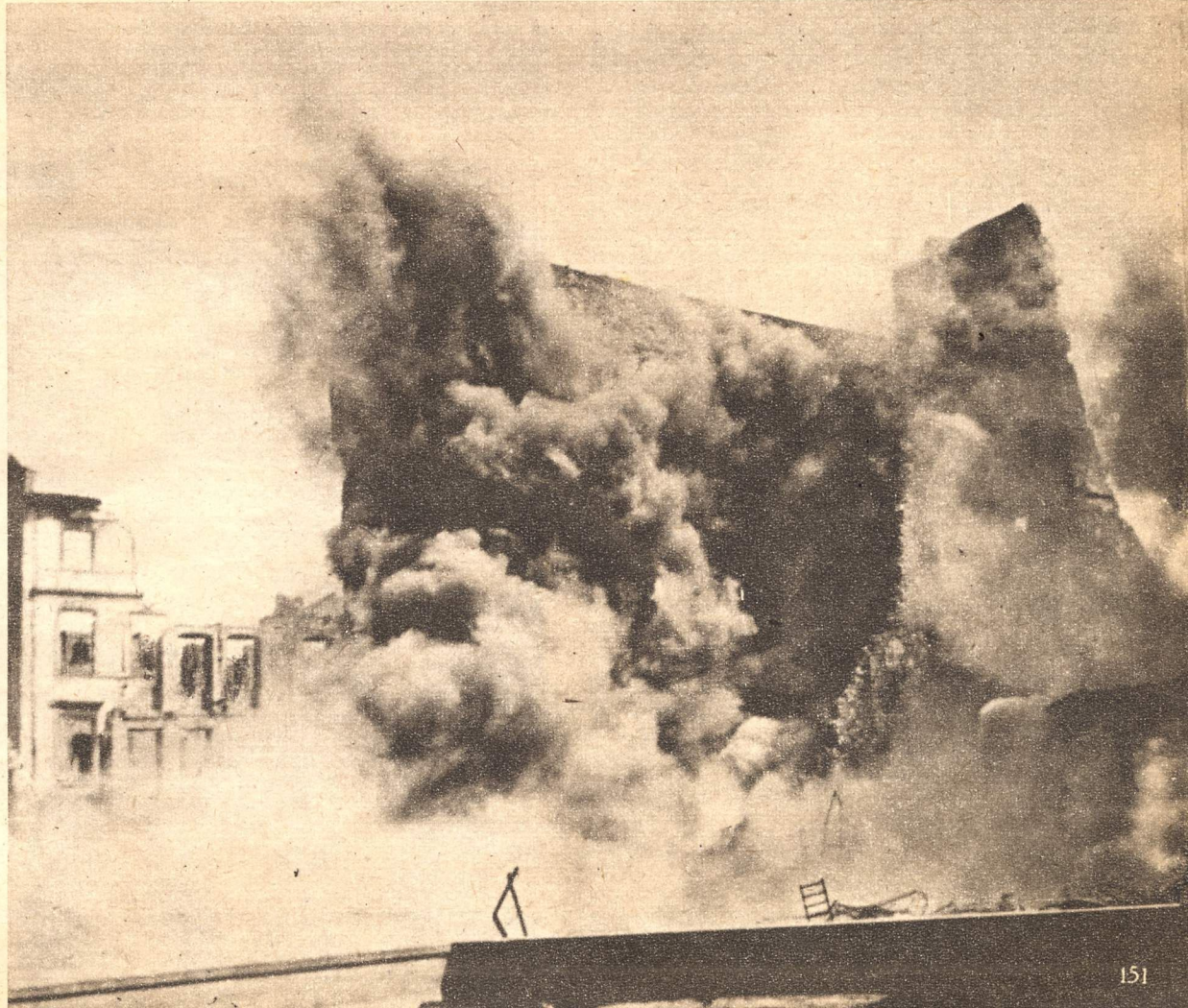


In einer vom Luftterror schwerbetroffenen Stadt gefährden ausgebrannte Häuserfassaden den Straßenverkehr und müssen deshalb niedergelegt werden. Auch diese Arbeit zählt zu den Teilaufgaben, die von den Luftschutz-Regimentern nach einem Terrorangriff bewältigt werden müssen. Ein langes, starkes Drahtseil, das um eine geeignete Mauerstelle der baufälligen Fassade geschlungen wurde, wird von LS-Soldaten mit äußerster Kraft angezogen, bis endlich (Bild links) ein Teil der Mauer krachend zusammenfällt



Schneller und gründlicher vollendet eine Sprengung das Vernichtungswerk. Die LS-Männer bohren zunächst in mehreren Stellen der Fassade kleine Löcher, in die winzige Sprengkörper eingebaut und verpfropft werden. Eine gemeinsame Zündschnur verbindet alle Sprengpatronen, die dann von einer Deckung aus auf elektrischem Wege zur gleichen Zeit entzündet werden

Mit einer gewaltigen, ohrenbetäubenden Detonation bricht die Ruine zusammen. Die Einsturzgefahr ist beseitigt, der Verkehr auf der Straße kann ungefährdet weitergehen



Ein Druck auf den Knopf

und was dahinter steckt / Automatik denkt für den Flugzeugführer



Ein Druck auf den Knopf, und aus allen Waffen der Me 109 bricht der tödliche Feuerhagel, bis der Gegner in Rauch und Flammen gehüllt zu Boden stürzt

Zu den merkwürdigsten Gestalten, die man an Bord von englischen Flugzeugträgern erblickt, gehört jener Mann, der am Ende der Startbahn steht und eine schwarze Tafel hochhält, auf der mit Kreide die Worte: „Klappen auf Startstellung“, „Kleine Steigung“ geschrieben sind. Diese lapidare Mahnung soll den startenden Flieger vor zwei Versäumnissen schützen, auf die der Tod steht: die Klappen auf den richtigen Winkel ausfahren und die Luftschraube auf die notwendige kleine Steigung einstellen. Verißt er eins von beiden, dann stürzt das Flugzeug am Ende des Schiffes, da wo die Startbahn jäh abbricht, ins Meer.

Dieser Mann ist ein Symbol. Er ist ein tragikomisches Sinnbild für das Verhältnis des Menschen zu einer übermächtigen Technik, das letzten Endes in der händeringenden Erkenntnis gipfelt: „Die Geister, die er einst gerufen, er wird sie nicht mehr los“. Die Technik droht, so scheint es, den Menschen zu überwältigen, sie scheint ihm über den Kopf zu wachsen.

Vor dem Flieger, der etwa 1914 startete, brauchte kein besorgter Souffleur den Finger mahnend in die Startbahn zu recken. Wenn seine Linke den Gashebel vorschob, mußte der schwerfällige Vogel sich unweigerlich in die Luft heben. Der Motor dröhnte auf, das Flugzeug rollte, hob den Schwanz und stieg. Dieses Flugzeug war gewiß ein Wunder der Technik, aber nur, weil es eben flog. Als „Ding an sich“ jedoch, als reiner Mechanismus, war es noch lange kein Wunder, denn es war weder kompliziert noch raffiniert, noch steckte es voll genialer technischer Einfälle. Ein Hebel beherrschte den Motor, zwei Instrumente gaben über sein Seelenleben Aufschluß, mit zwei weiteren Griffen, dem Steuerknüppel und dem Seitenruderhebel, zwang der Flieger das ganze Wunder unter seinen Willen, er konnte fliegen, starten und landen. Wenn er trotzdem geduckt am Steuerknüppel saß, bis in die letzte Faser gespannt, jeden Augenblick bereit, die jäh hervorschnellende Knochenhand des Fliegertodes zur Seite zu schlagen, so lag das daran, daß sein Flugzeug eben kein Wunderwerk war. Es lag an den Mängeln der Unvollkommenheit! Ein reißen Draht, eine verdrehte Fläche, und Sekunden später war der stolze Vogel nur noch ein wüster Trümmerhaufen. Gegen diese Mängel der Unvollkommenheit mußte der Konstrukteur zu Felde ziehen. Und er zog zu Felde. So lange, so ausgiebig und so erfolgreich, daß — und hier möchte man leise lachen — in unseren Jahren jener Mann am Ende der Startbahn steht, um den Flieger zu warnen, ihn zu schützen vor diesem Wunder an Vollkommenheit, das ihn jetzt mit dem überfällt, was eigentlich beseitigt werden sollte, mit neuen, gefährlichen Mängeln, diesmal aber mit „Mängeln aus Vollkommenheit“. Heute reißen keine Drähte mehr, heute verbiegen sich auch keine Flächen so leicht. Aber... es kann geschehen, daß ein Flugzeug in brausender Fahrt auf dem Bauche aufsetzt, nur weil der Flieger vergaß, das Fahrwerk auszufahren.

Kann es wirklich geschehen?

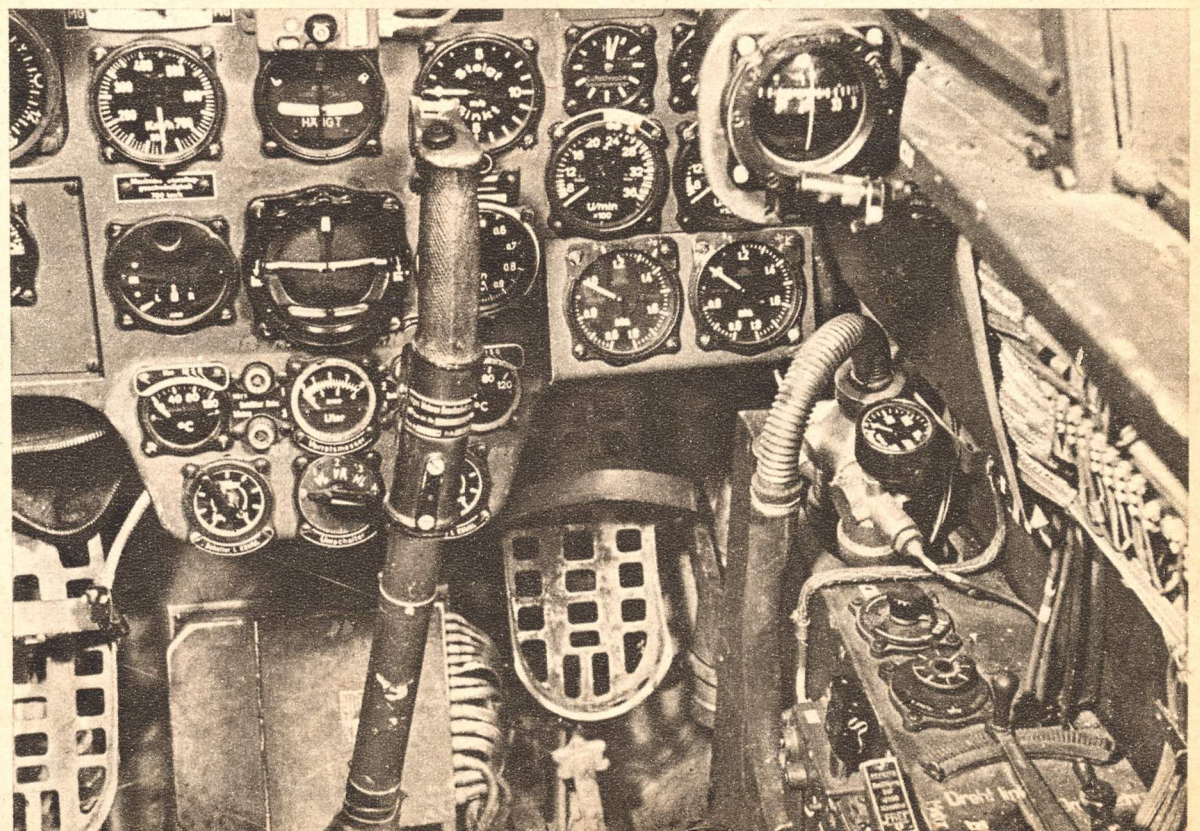
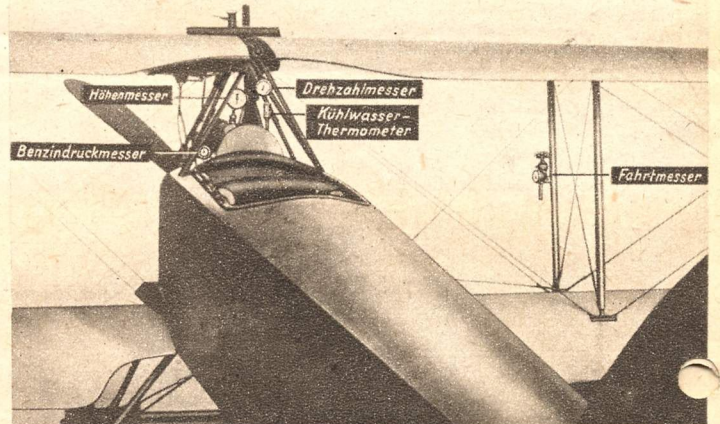
Der Konstrukteur wird die Frage verneinen. Es kann geschehen, aber es braucht nicht, wird er

erklären. Denn dem Flieger kann sehr leicht geholfen werden. Und wenn wenige Wochen später wieder ein Jäger, ein Zerstörer oder ein Kampfflugzeug zur Landung hereinbraust, das Fahrwerk, die „Beine“, noch im metallenen Gefieder der Flügel versteckt, dann ertönt plötzlich, wenn der Flugzeugführer das Gas wegnimmt und das Fahrgestell noch immer nicht raus ist, ein durchdringendes Hupengeheul in der Kabine. „Fahrwerk raus!“ heißt dieses Heulen. „Alter Freund, wo hast du deine Gedanken“, klopft der Konstrukteur dem Flieger symbolisch und verschmitzt auf die Schulter. Der Mann am Ende der Startbahn, hier hat ihn der Konstrukteur in einen kleinen Knopf verwandelt, in einen Knopf und ein Horn, das der Flieger ausschalten muß, nachdem er das Versäumnis nachgeholt, also das Fahrgestell ausgefahren hat.

Das Flugzeug ist komplizierter, es ist jetzt wirklich ein Wunder geworden. Es birgt die sonderbarsten, rätselhaftesten Geräte in sich, in denen sich das ganze menschliche Wissen spiegelt, von der ahnungsschweren Unendlichkeit der Sternennräume bis in die Tiefen der Erde hinein. Eigentlich müßte der Flieger vor jedem modernen Flugzeug verzagt zurücktreten, hoffnungslos, weil er niemals erwarten durfte, diesen sprunghaften, raubtierartigen Muskelklotz, das Jagdflugzeug, oder diesen „Stier“, diesen Giganten an Kraft und Masse, das schwere Kampfflugzeug, zu bändigen. Indes der Konstrukteur hat das Wunder in wenige Knöpfe gebannt. Er gab dem Flieger Zügel in die Hand und erreichte das, was auch die Natur in ihren Wundern vollbringt: Es sieht alles so einfach aus. Aber was steckt dahinter! Als kleiner Junge stand ich eines Tages an Bord

Fünf Instrumente mitten im Luftstrom außerhalb des Führersitzes angebracht, genügten dem Flieger im Weltkrieg, um das Flugzeug gegen den Feind zu steuern (Bild rechts). Der Führersitz eines modernen Flugzeuges weist dagegen eine verwirrende Anzahl von Instrumenten, Hebeln und Schaltknöpfen auf (Bild unten). Allein an reinen Fluginstrumenten hat der Flieger statt Fahrtmesser und Höhenmesser jetzt zusätzlich den Wendezeiger, den künstlichen Horizont, den Feinhöhenmesser und das Variometer zu beobachten. Straffste Zusammenfassung hat aber eine sinnreiche Ordnung in die Anhäufung von Hebeln, Schaltern und Geräten gebracht, so daß sich der Flieger sicher in dem nur scheinbaren Durcheinander zurechtfindet

PK-Aufn. Kriegsberichtler Lysiac (PBZ)
Verkaufn. Askanla (1) Messerschmitt (1) Junkers (1)



hauses grollten, ja überhaupt das ganze riesige Schiff, wie es da rauschend durch die Wogen fuhr, gefesselt wurden durch jenen kleinen Hirnmechanismus, die „Steuermaschine“, die unmittelbar jedem Wink des Kapitäns gehorchte und die riesigen, in der Wassertiefe verborgenen Ruder umlegte, wie der Wille des Menschen es befahl.

Wie kann es im Flugzeug anders sein! Ohnmächtig steht der Mensch mit seinen winzigen Muskelkräften vor dem kraftgeladenen Riesen, der stockwerkhoch über ihn ragt, der glitzernd von Metall auf breiten Rädern wuchtet, flirrende Schrauben in die Luft reckt und mit ungeheuren Gewalten lostost, sobald er nur geweckt wird. Und doch ist der Riese gefesselt, und doch kann er nicht anders tosen, nicht anders rollen, fliegen, jagen, wie der Mensch es ihm befiehlt, befiehlt mit jener glatten, schlanken Steuersäule, jenen einfachen Fußpedalen und Hebeln, die nicht größer und nicht kleiner sind, als sie schon im Flugzeug aus dem Jahre 1914 waren.

Es sieht so einfach aus. Aber es ist nur einfach, weil auch hier eine kleine Maschine die große Maschine fesselt. Um die gewaltigen Steuerflächen z. B. eines viermotorigen Bombers zu bewegen, Steuerflächen, die manchmal größer sind als die Flügel eines Jagdflugzeugs, muß dem Flieger eben ein kleiner Hilfsmotor, ein Maschinenmuskel beigegeben werden, wenn es nicht gelingt, die Kräfte durch aerodynamischen Ausgleich weit genug zu senken.

Ein Druck auf den Knopf, eine Hebelbewegung und ein Mechanismus setzt sich in Gang, den der Laie als rätselhaft, unheimlich, dämonisch empfindet, den der Techniker aber einfach als „Automaten“ bezeichnet, ein Gestänge, ein Apparat, der selbsttätig das übernimmt, was eigentlich der Mensch leisten müßte. Ist es nicht ein Wunder, wenn der Flieger nun spielend, mit zwei Fingern, den ungeheuren Druck bewältigt, der auf einer Steuerfläche von der Größe eines Jagdflugzeugflügels lastet, wenn die Maschine mit vierhundert Stundenkilometern in die Kurve geht?

Dies aber ist nur ein winziger Teil der Arbeit, die der Konstrukteur geleistet hat, um das Komplizierte einfach zu machen, um dem Flieger auch da die Zügel in die Hand zu geben, wo die Technik ihm über den Kopf zu wachsen droht. Ähnlich wie die Bewegung „Zurück zur Natur“ in der Menschheitsgeschichte erst dann einsetzte, als unablässige Verfeinerung aus dem Menschen ein gezieltes, gedrehtes Glasgeschöpf gemacht hatte, so setzte sie auch in der Technik erst dann ein, als unmerklich aus dem Führerraum des Flugzeugs jener von Hebeln, Schaltern und Knöpfen starrende „elektrische Stuhl“ geworden war, in dem der Flieger nicht mehr recht wußte, was er eigentlich zuerst zu tun hatte.

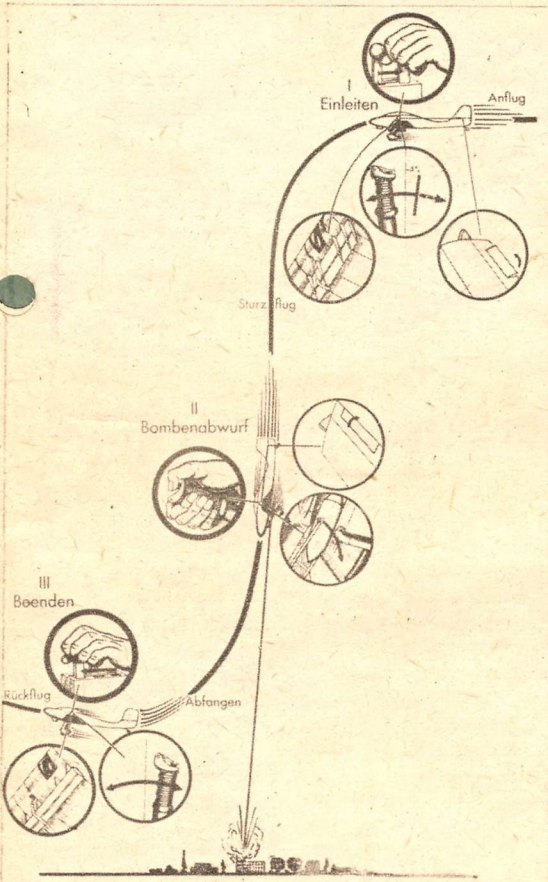
Doch als das Eis gebrochen war, ging es geradezu explosiv zurück zum Einfachen, zum Natürlichen. Betrachten wir den Motor. Einmal, in jenen paradiesischen Zeiten um 1914 herum oder noch früher, genügte tatsächlich ein einziger Hebel, um zu starten. Der Flieger riß damit die Drosselklappe auf, also jene Klappe im Ansaugrohr, durch das der Motor Luft und Kraftstoff in die Zylinder saugt. Aber die Flugzeuge stiegen höher. Sie schnupperten Höhenluft und merkten, daß diese viel dünner war, der Motor bekam zu wenig Luft. Der Flieger brauchte einen zweiten Hebel, den „Korrektorhebel“, mit dem er dem Motor mehr

Luft geben konnte.

Schon aber flogen einzelne Jünger des Ikarus zehn Stunden lang, die nächsten fünfzehn, andere zwanzig Stunden lang. Dazu mußten sie sparsamer mit dem Kraftstoff umgehen. Das kann man, denn ein Motor läuft auch mit viel Luft und wenig Kraftstoff, d. h. mit „magerem“ oder „armem Gemisch“, wenn er wenig belastet ist. Ein weiterer Hebel war also fällig, der „Arm-Reich-Hebel“. Hinzu kam, daß nun auch der Zündfunke früher loschlagen mußte, damit das „arme“ Gemisch gut verbrannte, und schon war der Blütenstrauß von vier Hebeln fertig.

In der Höhe kann ein Motor aber eine anständige Leistung nur hergeben, wenn ihm ein Gebälge, der „Höhenlader“, genügend Luft und damit Sauerstoff zuschaufelt. Zwangsläufig damit muß er dann auch eine Luftschraube haben, deren Blätter sich verstellen lassen, also die Verstellschraube. Die Verstellschraube muß bedient werden, das heißt fünfter Hebel, und der Lader muß eingeschaltet bzw. eingeregelt werden; sechster Hebel.

Fortsetzung auf S. 155



Automatik meistert den Sturzflug. Zum Einleiten des Sturzfluges (I) bewegt der Flugzeugführer den Sturzflughebel nach hinten. Über die Automatik wird dadurch der Ausschlag des Steuerknüppels begrenzt, das Hilfsruder zum selbsttätigen Abfangen und die Sturzflugbremsen zur Begrenzung der Sturzgeschwindigkeit werden angestellt. Beim Bombenwurf (II) löst der Druck auf den Knopf die Bombe. Zugleich wird das Hilfsruder zurückgestellt und die Maschine abgefangen. Nach Beenden des Sturzfluges (III) wird der Sturzflughebel wieder nach vorn geschoben, die Sturzflugbremsen fahren ein, der Steuerknüppel wird wieder freigegeben.



Major JÖDICKE

Major WOHLERS †

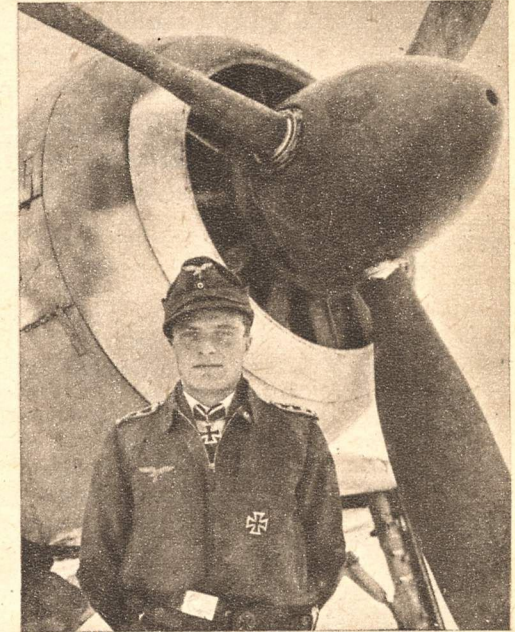
Hauptmann HARDER

Hauptmann ENSSLE

In dankbarer Würdigung seines heldenhaften Einsatzes im Kampf um die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer an Leutnant Albin Wolf, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, als 464. Soldaten der deutschen Wehrmacht das

EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES

Leutnant Wolf starb vor der Verleihung der hohen Auszeichnung den Heldentod



Leutnant WOLF †

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Major Jödicke, Gruppenkommandeur in einem Kampffluggeschwader, hat sich als Kampfflieger und Verbandsführer gleichermaßen bewährt. Besonders einatzfreudig,

fährte er dank seines hohen taktischen Verständnisses seine Gruppe zu großen Erfolgen, die sie vor allem in der Bekämpfung von Panzern und Truppenansammlungen errang. — Major Wohlers, Gruppenkommandeur in einem Nachtjagdgeschwader, errang 28 Nachtjagdsiege. Unter den von ihm abgeschossenen Flugzeugen befanden sich 23 viermotorige Bomber. Der tapfere Offizier starb den Flieger-tod. — Hauptmann Harder, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, schoß an der Ostfront und im Mittelmeerraum 80 Flugzeuge ab. — Hauptmann Enssle, Staffelführer in einem Kampffluggeschwader, gehört zu den erfolgreichsten Flugzeugführern seines Geschwaders und bewährte sich sowohl als tapferer Einzelkämpfer wie vorbildlicher Verbandsführer. — Hauptmann Millahn, in einem Kampffluggeschwader, errang in schneidig geführten Angriffen gegen Schiffsziele Erfolge, die Zeugnis ablegen von seiner beispielhaften Tapferkeit und seinem rücksichtslosen Draufgängertum. — Hauptmann Kompch, Abteilungscommandeur in einem Flakregiment, war ein Offizier, der, ohne lange zu zaudern, handelte, wo gehandelt werden mußte, der auch in kritischsten und verzweifeltsten Augenblicken Herr der Lage blieb und der die Worte „unmöglich“ oder „hoffnungslos“ nicht kannte. Er ist an der Ostfront gefallen. — Oberleutnant Höfeld, Kompanieführer in einem Jägerregiment der Luftwaffe, führte mit einer Handvoll Männer in Afrika einen von großer Umsicht und höchstem persönlichen Mut zeugenden Luftlande-auftrag durch, wobei er Eisenbahnen, Straßenbrücken und Telefonleitungen zerstörte. Durch seine geschickte Gefechtsführung verzögerte er den feindlichen Aufmarsch. — Oberleutnant Paul Schmidt, Beobachter in einer Nahaufklärungsgruppe, erlangte durch seine höhere Führung wertvolle und oft außerordentlich wichtige Aufklärungsergebnisse, wobei ihm sein schnelles Erkennen und richtiges Erfassen der Lage sehr zustatten kamen. — Oberleutnant Mossgraber, Staffelführer in einem Kampffluggeschwader, hatte an der Bekämpfung des feindlichen Nachschubs und feindlicher Truppenansammlungen, an der Vernichtung zahlreicher Panzer und sonstigen Kriegsmaterials aller Art entscheidenden Anteil. Auf seinem 300. Feindflug starb der tapfere Offizier mit seiner gesamten Besatzung den Heldentod. — Oberleutnant Paulsen, Staffelführer in einem Kampffluggeschwader, erzielte durch seinen draufgängertümlichen Mut große Erfolge. U. a. ist die Versenkung eines Flakkreuzers besonders hervorzuheben. — Leutnant Frey, Staffelführer in einem Kampffluggeschwader, bewies über 300 Feindflügen kühnes Draufgängertum, das die Grundlage seiner großen Erfolge bildete. Stets war er den jungen Besatzungen Ansporn und Vorbild. Er kehrte von einem Feindflug nicht zurück.

PK-Aufn. Kriegsberichte Paulson (Wb 1), Schulze (Sch 1), Wilzek (1), Scherl-OKW (4), Weltbild (5)



Hauptmann MILLAHN



Hauptmann KOMPCH †



Oberleutn. HÖFELD



Oberleutn. SCHMIDT

Oberltn. MOSSGRABER †

Oberleutn. PAULSEN

Leutnant FREY

Die Odyssee des Leutnants L.

Zweiundzwanzig gegen einen / "Das ist zuviel", denkt der Leutnant, springt in seine Me 109 und fliegt den Sowjets vor der Nase weg / Ein Haus rast in Höllenfahrt auf das Flugzeug zu / Das Ende? Nein, das war es nicht, drei Tage später startet Leutnant L. zu einem neuen Feindflug / Von Kriegsberichter Richard Wolff

PK **E**s war mehr als ein geradezu märchenhafter Dusel, es war das, was der Landser schlechthin als „Schwein“ bezeichnet. Die beiden Jagdflieger waren mit ihrem Verband gerade in den neuen Frontabschnitt verlegt worden, so daß ihnen die Gegend nicht so vertraut war, wie dies sonst der Fall gewesen wäre. Sie flogen mit ihren Me 109 weit in das Stellungsgebiet der Sowjets hinein, als sie auf einem Feldflugplatz drei Kurierflugzeuge ausmachten. In tiefer Steilkurve zieht der Staffelkapitän seine Me nach unten, feuert aus allen Rohren, schießt eine „Mühle“ in Brand. Wütend bellt leichte Flak auf, reiht die Perlen ihrer Geschosßgarben zu einem Feuervorhang aneinander. Erneuter Anflug, wieder Feuer aus allen Rohren — verdammt! Diesmal ging es daneben! Aber zäh und verbissen will der Oberleutnant seine Opfer zur Strecke bringen. Die Flak, deren Hämern zu einem höllischen Stakkato geworden ist, schießt ihre Geschützrohre heiß. Da — nun stehen nach kurzen Feuerstößen die beiden anderen Kuriermaschinen ebenfalls in hellen Flammen, im Tiefflug sind die deutschen Jäger über ihnen hinweggezogen, aus dreißig Meter Höhe haben sie die zwei sowjetischen Maschinen zusammengeschossen. Die werden keine Kuriere mehr an die Front bringen!

Bruchteile einer Sekunde später kracht in die Kanzel des Staffelkapitäns ein Volltreffer hinein, als er gerade die Me 109 hochzieht. Ein Bersten, ein Auseinanderplatzen — aus sechzig Meter Höhe trudelt der Oberleutnant ab... Leutnant L. entkommt heil dem Höllenzauber, der unter, neben, über ihm tobt. Nun heißt es: Aufpassen!

Wo in aller Welt ist er eigentlich? Einen Blick will er auf die Karte werfen. Er hat Kurs nach Nordwesten genommen, müßte längst am Meer sein. Aber nirgends ist es. Ein Fluß windet träge und trübe sein Wasser durch die Landschaft. Wieder ein Blick auf die Karte, ein Blick nach unten: das stimmt doch nicht? Und wieder die Frage: wo bin ich? Diesmal schon unerbittlicher, drängender gestellt. Der Brennstoff muß bald zur Neige gehen. Eine verdammt Lage! Und immer ist der Standort noch nicht festgestellt. Der junge Jagdflieger hat sich regelrecht „verfranzt“...

Die Aufregung wächst. Die Karte ist inzwischen verlorengegangen, in einer Kurve davongeflattert. Leutnant L. hat längst den Kurs gewechselt, ist nach Südosten abgeflogen. Eine Bahnlinie taucht auf, gibt auch keine Antwort auf die Frage, wo er ist. Aber ein Acker ist unten, Menschen sind auf ihm. Und nun kommt dem Jagdflieger der Gedanke, zu landen und nach den deutschen Linien zu fragen.



Mit seiner Me ist er durch das Dach des Hauses gesaust. Nun hängt er mit der Kabine im Gebälk. Es ist mehr als ein Dusel



Wie ein Wilder schlägt der Bauer auf seine Pferde ein, die beiden Frauen kreischen und schreien. Im Hintergrund tauchen zwei Sowjetsoldaten auf

PK-Zeichnungen Kriegsberichter Baitz

Kaum aufgetaucht, wird dieser Gedanke schon zur Wirklichkeit. In wenigen Minuten landet die Me 109 auf dem aufgeweichten Acker. Noch für zehn Minuten Flugzeit reicht der Sprit. Das ist noch viel und kann doch viel zu wenig sein...

Holpernd rollt das deutsche Jagdflugzeug an den Wagen heran. Wie ein Wilder schlägt der Bauer auf seine Pferde ein, die beiden Frauen kreischen und schreien, ihnen ist der Schreck über den plötzlich aufgetauchten Deutschen in die Knochen gefahren. Der Flieger fällt den Gäulen in die Zügel, sucht seine wenigen russischen Brocken zusammen, fragt und fragt. Aber der Bauer schüttelt nur mit dem Kopf. Da wird es in dem Feld mit einem Male lebendig. Zwei sowjetische Soldaten tauchen auf, der eine hat ein Gewehr, der andere schlenkert lässig mit einem Stock. Sie kommen bis auf zwanzig Meter heran, glotzen blöde. Sie halten den Deutschen sicherlich für einen ihrer eigenen Flieger. Woher sollte auch wohl ein Deutscher hierher kommen?

Die Lage wird brenzlich, wird gefährlich. Leutnant L. zwingt sich zur Ruhe. Nur jetzt nicht die Nerven verlieren! Dann ist alles aus...

Die Pistole, in der Tasche verborgen, wird entsichert. Für alle Fälle. Die beiden Sowjets glotzen noch

immer. Werden jetzt neugierig, rufen. Da rührt es sich in einem Graben. Ein Kopf taucht auf, zwei . . . drei . . . zwanzig mögen es sein. „Zwei- und zwanzig gegen einen!“ schießt es dem Deutschen durch den Kopf. Mit einem Sprung ist er in seiner Me, schiebt die Pulle hinein, startet raus. Blitzschnell geht das alles, so daß die Sowjets kaum dazu kommen, die Gewehre von den Schultern zu reißen. Aber dann knallen die Schüsse. Zu spät! Die Me 109 verschwindet . . .

Noch immer liegt die Wolkendecke kaum vierhundert Meter hoch, immer noch ist deswegen die Möglichkeit, sich zurechtzufinden, so sehr erschwert. Kurs ist Südwest. Und nun sind mit einem Male fünf Schienenwege dort unten. Das ist doch . . . ? Tief atmet der Flieger auf. Er ist kurz vor den deutschen Linien. Die Pulse hämmern, der Kopf ist schwer. Nun ist alles gleich überstanden.

Mit einem glücklichen Lächeln in dem hart gespannten schmalen Gesicht geht Leutnant L. mit seinem Flugzeug in eine Steilkurve. Da bleibt der Motor weg, die Me fällt nach unten durch, ein Haus rast in einer Höllenfahrt auf das Flugzeug zu . . .

„Das ist das Ende . . .“ denkt der Leutnant. Sein Leben gleitet an ihm vorüber, die Eltern sieht er und seine Braut. Das Haus wächst ihm entgegen, unheimlich, drohend, unerbittlich. Weit, weit weg sind die grünen Wälder seiner thüringischen Heimat. Der Leutnant läßt den Steuerknüppel fahren, reißt — wie hilflos suchend und schützend — die Arme vor sein Gesicht, bedeckt die Augen.

Ein höllisches Krachen und Bersten. Erstaunt, ungläubig betastet sich der Jagdflieger Arme, Hände, seinen ganzen Körper. Er lebt! Er lebt! und hat nur zwei Druckstellen am rechten Arm und eine Schwellung am Kopf!

Es ist mehr als ein Dusel. Es ist ein Wunder. Mit seiner Me ist er durch das Dach des Hauses gesaut, durch das obere Stockwerk geschlagen, durch die Seitenwand herausgeschleudert. Nun hängt er mit der Kabine im Gebälk des Hauses, während das Flugzeug in tausend Teile zertrümmert worden ist. Jubelnd bergen die Kameraden den Geretteten, der schon seit zwanzig Minuten überfällig gewesen war. Und drei Tage später startet Leutnant L. schon wieder zu einem Feindflug gegen die Sowjets.

Ein Druck auf den Knopf

Fortsetzung von Seite 153

Immer vollkommener war der Motor geworden, aber nicht weniger als sechs Hebel hatte er sich dabei zugelegt. Dies war der Augenblick, in dem der Konstrukteur mit dem Kompliziertmachen aufhören und wieder mit dem Vereinfachen anfangen mußte. Das Wunder mußte wieder in einen Knopf, einen einzigen Hebel gebannt werden. Und es gelang! Wenn heute der Jäger, der Stukaflieger oder der Kampfflieger die „Pulle reinschiebt“, hat er mit einem Griff sechs, ja sogar sieben Hebel gefaßt, die alle durch einen wunderbaren Mechanismus, durch ein präzise gelenktes Hirn miteinander gekoppelt sind. Er braucht den Schattenmann am Ende der Startbahn nicht mehr, denn selbst die Verstellungsschraube arbeitet automatisch mit. (Allerdings gibt es auch noch Flugzeuge, die nur eine Zweistellungsschraube haben und daher vom Flieger immer erst auf fein oder grob eingestellt werden müssen; dann natürlich ist die Gedächtnisstütze, der Mann am Ende der Startbahn, noch notwendig.) Als der Krieg aus dem Flugzeug die Waffe machte, kamen die Dinge hinzu, die der Klinge erst ihre Schärfe verliehen. Das Wort „Stuka“ flog durch alle Welt. Mit dröhnenden Schlägen hämmerte es sich in das Bewußtsein aller Feinde Großdeutschlands ein. Aber wenn das Sturzkampfflugzeug in die Tiefe fällt, die Luft mit dem Heulen seiner Sirenen erschütternd, dann stürzt unsichtbar auch der Konstrukteur mit. Tausend Dinge gab es zu bedenken, ehe ein Flugzeug sich steil in die Tiefe wenden konnte. Motor, Flügel, Bomben, Zielgerät, Abfangen! Welche Schwierigkeiten, welche Komplizierungen, und wie großartig, wie einfach wurden sie bewältigt, wurde der wunderbarste Mechanismus in einem Knopf vereinigt. Zwar muß der Flugzeugführer die Sturzflugbremsen noch gesondert ausfahren, auch die Kühlerklappen des Motors muß er mit eigener Hand schließen (beim Sturz darf keine Kühlluft die Zylinder des leerlaufenden Motors umspülen, weil er sonst zu kalt würde und nach dem Abfangen nicht anspränge), aber dann, wenn der stürzende Flieger, das Ziel fest im Fadenkreuz des Reflexvisiers, auf den Auslöseknopf drückt,

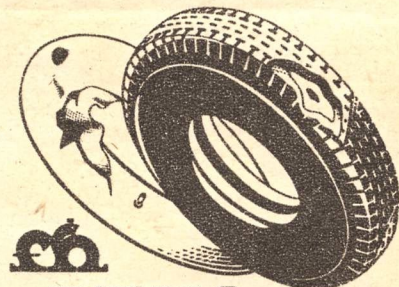
dann wird die dacht am Rumpf liegende Bombe ausgeschwenkt, dann lösen sich die Halterungen, dann nehmen unsichtbare Hände dem Flieger gleichsam den Knüppel aus der Hand, dann regen sich geheimnisvolle Arme, schlagen das Höhenruder aus, so daß die Maschine sich abfängt, bringen den Motor wieder auf Vollgas und ziehen das vom Bersten und Heulen der Flakgranaten umtoste Flugzeug sicher wieder aus der Gefahr in die klare Höhe hinauf. Ähnlich ist es mit dem Bombenwurf. Die modernsten Visiere sind exakte Rechner und untrügliche Beobachter. Wenn das Fadenkreuz einmal das Ziel gepackt hat, läßt es nicht mehr los. Und genau in dem Augenblick, in dem die mathematisch richtige Wurfkurve auf das Ziel weist, wird die Bombe ganz von allein ausgelöst. Nichts hatte der Bombenschütze, der Mensch, zu tun, als das Gerät einzuschalten und einmal einzustellen.

Und was wäre das Vollkommenste der Wunder, der genialste aller kleinen geschickten Kniffe, mit denen der Konstrukteur dem Flieger die Zügel straff und sicher in die Hand gibt, wenn nicht die Kurssteuerung die Krönung bedeutet, jene Einrichtung, die den Flieger der schwierigen und ermüdenden Tätigkeit des bloßen Steuerns enthebt und die schon ein wenig das ist, was man einen künstlichen Menschen, den sagenumwitterten „Golem“ nennt? Noch hat die Bewegung „Zurück zum Einfachen“ nicht alle Mittel und Wege erschöpft. Noch immer sitzt der Flugzeugführer in einem Jagdflugzeug vor zahlreichen Hebeln, Knöpfen, Schaltern, Instrumenten. Schon hat der Konstrukteur indes versucht, auch die Instrumente einfacher zu machen, sie zusammenzudrängen, so daß ein Blick vieles auf einmal erfaßt. Künstlicher Horizont und Wendezeiger sind zum Wendehorizont vereint. Und in Versuchen jenseits des Atlantik wurden sogar Fahrtmesser, Höhenmesser, Kompaß, Wendezeiger, alles in einem einzigen, merkwürdigen und gespenstischen Gerät zusammengefaßt, auf dessen Scheibe die einzelnen Anzeigen von Braunschens Röhren abgestrahlt als Lichtzeichen leuchten und wandern, ganz so, wie sich das Flugzeug verhält. Das alles sind Bemühungen und Erfolge, die für den Verkehrsflug den Menschen im Flieger, für den Krieg aber den Soldaten, den Kämpfer freimachen.

Und was tut Papa?



Die gute, sorgsame Mama! Was sie sich für Mühe gibt, um die Wäsche zu schonen und mit den Waschmitteln auszukommen. Pedantisch genau läßt sie die Feinwäsche 3 Stunden mit dem Waschmittel für Feinwäsche einweichen, weil nur so dessen größte Waschkraft voll ausgenutzt wird. Und wie sorgfältig und behutsam wird auch sonst die Feinwäsche behandelt. Und was tut Papa? Zieht er des Abends hübsch vorsichtig sein Hemd aus oder reißt er es mit einem Krach über die Ohren? Trägt er immer nur seine schönsten Hemden, anstatt alle gleichmäßig aufzutragen? Gebraucht er sein Taschentuch etwa gelegentlich auch als Wischtuch? Wir wollen lieber gar nicht wissen, was er bisher getan hat, aber daß er fortan alles tun wird, um Mama bei der sorgsamsten Pflege der Wäsche zu unterstützen, das möchten wir doch alle gern glauben.



**PANG
PANGOL
PANGIT**

**SELBSTVULKANISATION
AUF KALTEM WEGE OHNE APPARATE
FRITZ HESSELBEIN · CHEMISCHE FABRIK**



HENSCHEL

**FLUGZEUG-WERKE
A.G.**

**HEINE
PROPELLER**

HEINE

Perutz

**Eine alte Fotomarkte
ein moderner Film**

1844—1944

Hundert Jahre dienen Mauthe-Uhren ihren Besitzern. Nach dem Sieg arbeiten wir wieder für unsere Kunden in aller Welt

MAUTHE
Seit 100 Jahren
Die Uhr fürs Heim

DEN

Brauchen wir!

Unzählige gebrauchte Sektorkorken lagern vergessen in Kellern und Kammern. Wenn Sie auch in Zukunft gelegentlich eine Flasche HENKEL TROCKEN trinken wollen, dann helfen Sie uns, und geben Sie sie bei Ihrem Lieferanten ab. Wir danken Ihnen im voraus für die Mühe!

HENKEL & CO
WIESBADEN-BIEBRICH

**In der Vollkraft
des Lebens**

sollten Sie an die Sicherstellung von Alter und Familie denken — nicht später, wenn es schon schwerer fällt. Ein 30-jähriger kann für 30 Mark jährlich, also im Monat für 2,50 Mark, die sich später durch Dividende noch vermindern, rund 1000 Mk. versichern. Sie werden bei seinem Tode, spätestens im 65. Lebensjahr gezahlt.

An die Gothaer Lebensversicherungsbank a. G., Gotha, senden.

Schicken Sie mir unverbindlich Ihre Schrift „Gotha-Schutz“. Welche Summe kann ich für monatlich . . . RM versichern?

Herr/Frau/Fräulein

Beruf Geburtsdatum

Wohnort u. Straße

8901 A15

Die Kehrseite

Füllrätsel (Nachahmung nicht gestattet)

In die Felder der Figur sind auf die unten angegebene Weise waagrecht und senkrecht Wörter nachstehender Bedeutung einzutragen. Bei richtiger Lösung ergeben die waagerechten Reihen von 1—10 ein Wort von Hilty. Die für die waagerechten Reihen angegebenen Buchstaben und die für die senkrechten Reihen angegebenen Zahlen bezeichnen die Felder, in die die entsprechenden Buchstaben der einzelnen Lösungswörter einzusetzen sind.

-57 389

I. Waagrecht

- 1 Götzenbild C B F H
- 2 Berufsvereinigung C F A G H
- 3 Teil des Fasses D E F C G A
- 4 Scheitelpunkt A E F H D
- 5 Gegner H E D A C
- 6 südamerikanisches Land G H F E B
- 7 Lichtöffnung E C D A B G H
- 8 verfallenes Bauwerk E A G H F
- 9 regelmäßiger Geldbezug C B F G D
- 10 Opernkomponist G D E B C

	A	B	C	D	E	F	G	H
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								

II. Senkrecht

- A Gewürz 6 9 10 7
- B nutzbringende Leistung 5 2 4 8 3 7
- C Getreideart 6 4 9 8 7
- D Eßgerät 4 1 2 10 8 6
- E Bühnendarbietung 8 2 1 10 9
- F Antilopenart 5 10 7
- G Gewässer 4 1 5 10
- H alkoholisches Getränk 9 2 4 3

Umstellrätsel

Rispe — Mehl — Rinde — Stil — Rotte — Tisch — Pola — Epos — Ehre — Rille — Klee

Die vorstehenden Wörter sind durch Umstellen der Buchstaben in neue Wörter zu verwandeln. Bei richtiger Lösung nennen die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine Wissenschaft.

57 654

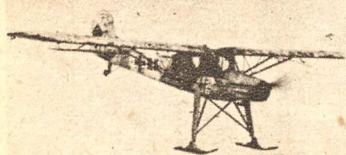
Auflösungen

Füllrätsel: Die vordere leidendsten Zeilen sind die gefährlichsten Feuer unsere innere Entwicklung. I. 1 Idol, 2 Güld, 3 Reiten, 4 Zenit, 5 Feind, 6 Chale, 7 Fenster, 8 Ruine, 9 Rente, 10 Glück; II. A Anis, B Dienst, C Hirse, D Teller, E Reine, F Gnu, G See, H Wein.
Umstellrätsel: Preis, Helm, Inder, List, Oter, Sicht, Opal, Pose, Heer, Meer, Ekel, — Philosopie.

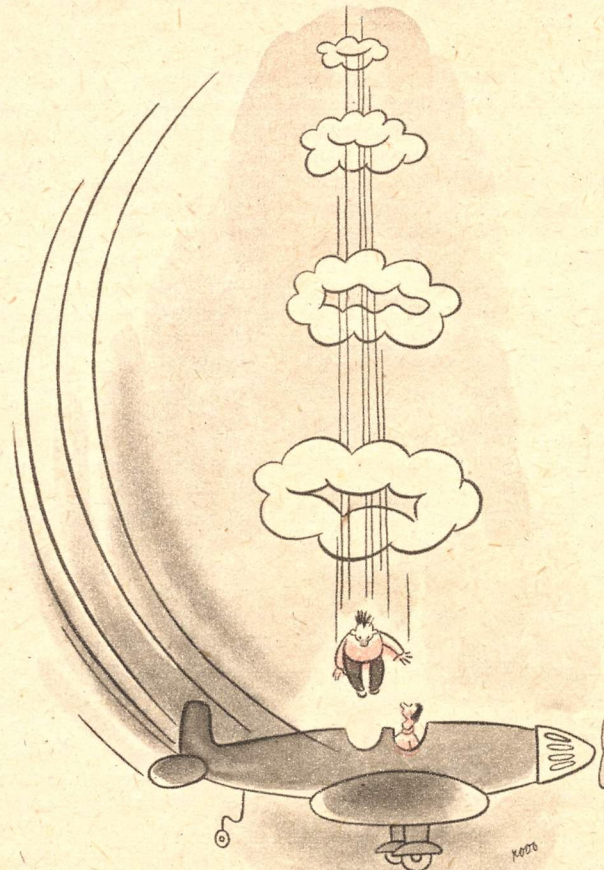
An unsere Postbezieher!

Auf Grund einer Verfügung des Reichspostministeriums wird die Bezugsgebühr der Luftwaffen Illustrierten DER ADLER vom 1. Juli d. J. an halbjährlich eingezogen. Der Bezugspreis für das Halbjahr beträgt RM 2,60 zuzüglich RM 0,24 Zustellgebühren. Neue Abonnementsbestellungen kann die Post nicht entgegennehmen.

Was ist das



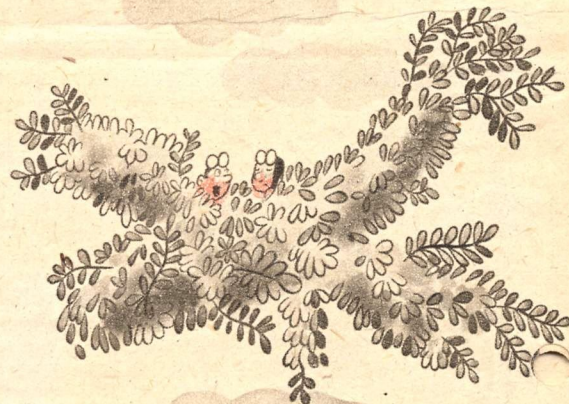
PK-Aufn. Kriegsberichters Speck (Ad)
 also nur zwei Flugzeuge in der Luft. Sonne stand im Rücken. Es waren keine Schichten gemacht worden ist. Die Schicht, von dem aus diese Aufnahme gemacht worden ist. Der größere Schichten gehört zu einem zweiten deutlich zu sehen ist. Der größere zeug, was auch an den Kufen Schichten stammt von diesem Flug-Schneefeld dar. Der kleinere etwa zwanzig Meter über einem zentralen Fieseler Storch. Das Bild stellt einen Fieseler Storch. Nein, total irreführend, lieber Leser! zeug aus gemacht worden sein. Aufnahme nur von einem vierten Flugzeug befinden. Somit könnte die Aufnahme stammen, die sich noch in der Luft müssen demnach von Flugzeugen große im unteren Teil des Bildes Schichten in der Mitte und der im Start begriffen. Der kleinere kufen bereits im Landen oder auch der Fieseler Storch mit den Schne-gekommen? Unseres Erachtens ist wie ist die Aufnahme zustande. Laufschienen erkennen. Richtig! Aber Schneekufen, ein anderer eines mit der Schichten ein Flugzeug mit Schichten, und zwar läßt einer in Fieseler Storch und zwei



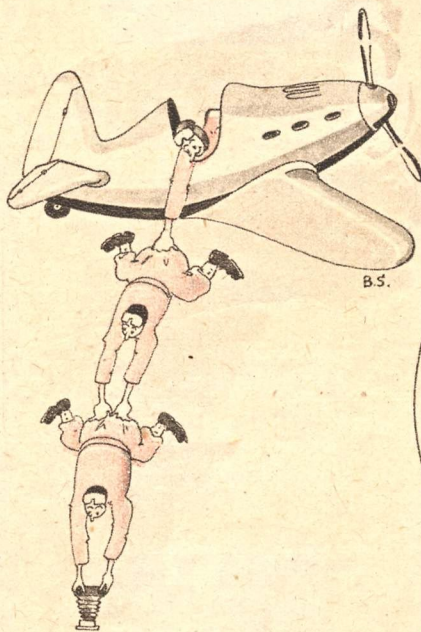
Das hätte leicht schief gehen können, mein Lieber. Daß du aber auch ausgerechnet deinen Fallschirm vergessen mußtest!!

Zeichnungen Koob (2), Schlaak (1), Wenzel (1)

„Merkst du was, Emil? Wir haben die Tarnung noch dran!“



Höhere Akrobatik „Die werden sich aber wundern, wenn wir die fabelhaften Nahaufnahmen nach Hause bringen!“



Flieger Maier, was suchen Sie denn im Postkasten? — „Ich möchte auch mal befördert werden, Herr Hauptfeldwebel!“

