

HEFT 11 / BERLIN, 26. MAI 1942

Der

Adler



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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Das erste unsymmetrische Flugzeug

Zwei Flugzeuge des neuen Baumusters Blohm & Voß BV 141, das für Sonderaufgaben der deutschen Luftwaffe geschaffen worden ist und sich bereits in zahlreichen Einsätzen an der Front bewährt hat. Bildbericht in diesem Heft. Aufn. PK-Luftwaffe (Ruge)

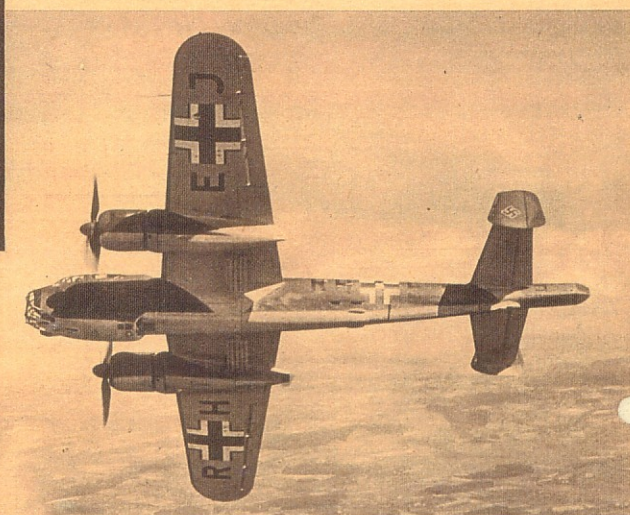


2 neue Flugzeug

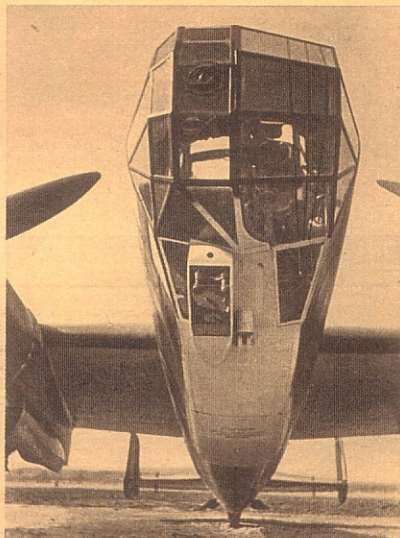
Sturzkampfflugzeug Dornier Do 217

Während die Feindmächte besonders mit ihren Phantasie-meldungen über die Rüstungsproduktion in den Vereinigten Staaten die Welt über ihre militärischen Niederlagen hinwegzutäuschen suchen, nimmt Deutschlands Wehrkraft stetig zu, ohne daß davon viel Aufhebens gemacht wird. So hat die deutsche Flugzeugindustrie in aller Stille wieder eine Reihe neuer Baumuster entwickelt, von denen — wie kürzlich im Falle des Jagdeinsitzers Fw 190 — der Öffentlichkeit allerdings erst Kenntnis gegeben wird, nachdem sie längst in Serienfabrikation hergestellt werden und sich an den Fronten erfolgreich bewährt haben. Neben dem schnellsten Jäger der Welt hat die deutsche Luftwaffe mit dem Sturzkampfflugzeug Dornier Do 217 und dem Mehrzweckflugzeug Blohm und Voß BV 141 einen wichtigen Zuwachs ihrer Kampfkraft erfahren

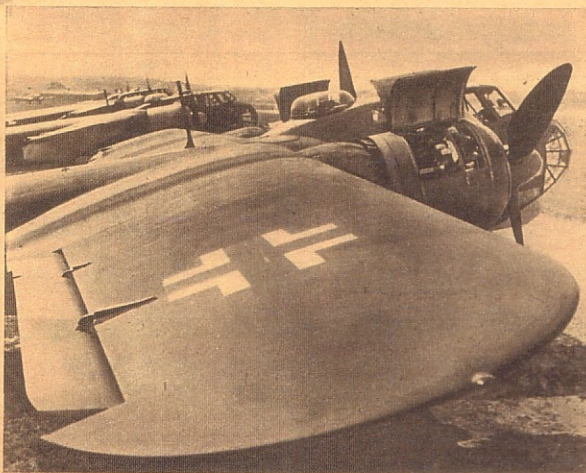
Aufnahmen PK-Luftwaffe



Das neue Sturzkampfflugzeug Do 217 — wie die meisten Baumuster der Dornier-Werke mit doppeltem Leitwerk — ist mit zwei BMW-Doppelstermotoren modernster Bauart ausgerüstet und erreicht eine Geschwindigkeit, die fast an jene der feindlichen Jäger heranreicht



Das neue Baumuster ist mit einer besonders starken, aus Kanonen und Maschinengewehren bestehenden Bewaffnung versehen, deren vernichtende Wirkung der Feind bereits an allen Fronten zu spüren bekam. Die besonders großen Bombenschächte gestatten die Unterbringung von schwersten Bomben im Rumpfinnen

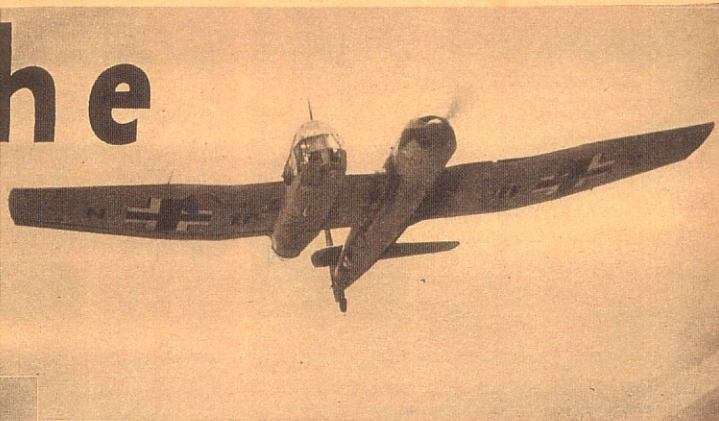


Am Rumpfende ist eine Sturzflugbremse neuester Konstruktion angebracht, die sich schirmartig öffnet und schließt, und der Do 217 während des Sturzfluges eine außergewöhnlich hohe Stabilität verleiht

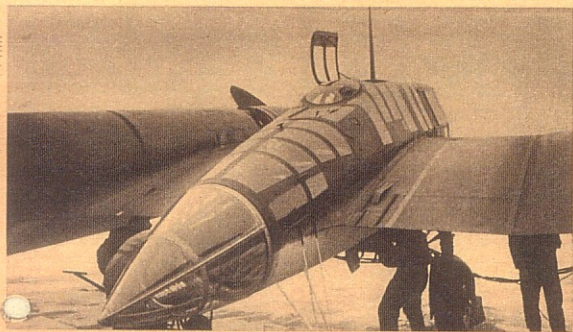
Links: Hinter dem Führerstand ist zwischen den beiden Motoren die Panzerkuppel sichtbar, aus der die schweren Bordwaffen der Do 217 nach allen Seiten gerichtet werden können

deutsche muster

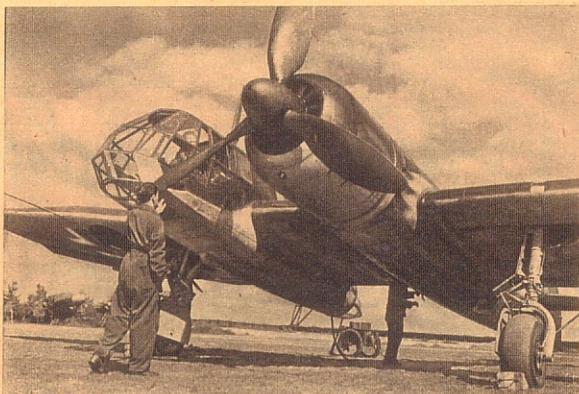
Mehrzweckeflugzeug Blohm & Voss BV 141



Die BV 141 kurz nach dem Start — noch mit ausgefahrenem Fahrwerk. Das für Sondereinsätze der Luftwaffe geschaffene Flugzeug, das mit BMW-Doppelstermotor ausgerüstet ist, zeichnet sich durch hohe Geschwindigkeit, große Wendigkeit und außergewöhnliche Steigleistung aus

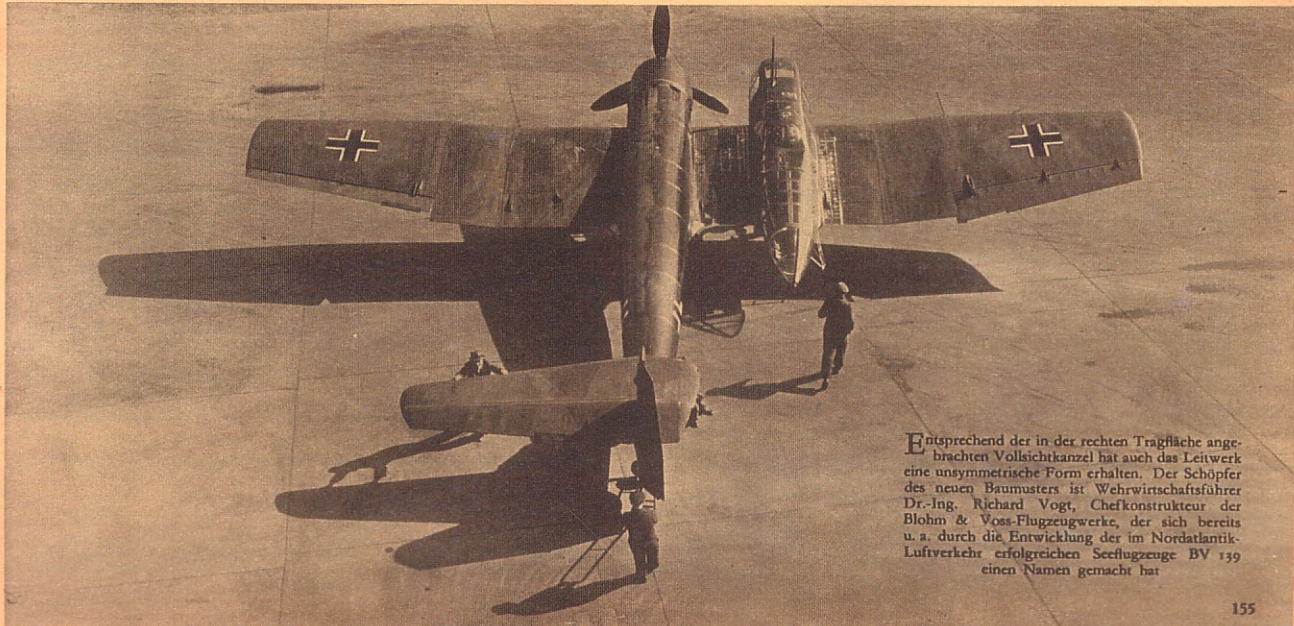


Die BV 141, das erste unsymmetrische Flugzeug der Welt, ist ein Beweis für die Fähigkeit der deutschen Flugzeugindustrie, selbst mitten im Kriege in der technischen Entwicklung ganz neue Wege zu gehen. Die Bauart dieses Flugzeuges hat nicht allein große konstruktive Vorzüge. Bei den bisherigen einmotorigen Baumustern mit dem in der Mitte am Rumpfvorderende untergebrachten Motor mußte naturgemäß eine Beeinträchtigung der Sicht für die Besatzung in Kauf genommen werden, was hier durch die unsymmetrische Konstruktion vermieden worden ist

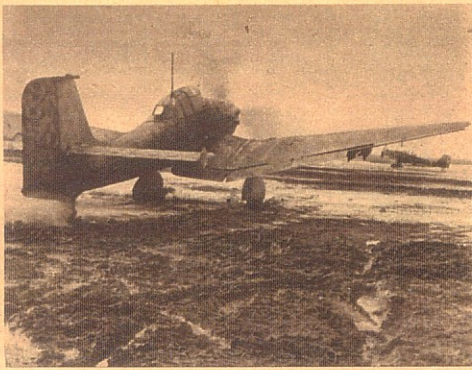


Das auffallendste Kennzeichen der BV 141 ist die Unterbringung der geschlossenen Volsichtkanzel für die dreiköpfige Besatzung im rechten Flügel, also völlig getrennt von dem in der Mitte befindlichen Motor

Links: Die eigenartige Anordnung der Volsichtkanzel, die auf diesem Bilde gut zu erkennen ist, gewährleistet besonders gute Sichtverhältnisse und eine wirkungsvolle Unterbringung der aus Kanonen und Maschinengewehren modernster Konstruktion bestehenden Bewaffnung



Entsprechend der in der rechten Tragfläche angebrachten Volsichtkanzel hat auch das Leitwerk eine unsymmetrische Form erhalten. Der Schöpfer des neuen Baumusters ist Wehrwirtschaftsführer Dr.-Ing. Richard Vogt, Chefkonstrukteur der Blohm & Voss-Flugzeugwerke, der sich bereits u. a. durch die Entwicklung der im Nordatlantik-Luftverkehr erfolgreichen Seeflugzeuge BV 139 einen Namen gemacht hat



Schlamm ist nur dort nicht zu sehen, wo noch Tauwasser darübersteht. Den Stuka interessieren diese Unterschiede nicht, wenn er durch gurgelnden, spritzenden Dreck zur Startbahn „rollt“



Als im vorigen Herbst der Regen einsetzte, haben unsere Truppen zum erstenmal den russischen Schlamm kennengelernt. Was aber jetzt das Tauwetter fertiggebracht hat, das übertrifft weit die schlammigsten Erlebnisse von damals. Das ist kein Schlamm mehr, das ist ein Urbrei, als sollte die Welt noch einmal erschaffen werden. Und doch sehen unsere Truppen trotz neuer Unannehmlichkeiten in diesem Schlamm nur den tröstlichen Beweis, daß ein grimmiger Winter endgültig überwunden ist

Schlamm, nichts als Schlamm!



Hochauf spritzt das Wasser, wenn ein Tankwagen durch die Schlammteiche rauscht, die bis dicht an die Flugplatzhallen heranreichen



Man läuft nicht mehr — man sinkt und zieht. Immer abwechselnd. Das ist anstrengend, aber wenn man nicht stehenbleiben will, ist diese Fortbewegungsart die einzig mögliche

PK-Bildbericht von Kriegsberichter Schalber (Sch)

Schlamm macht erfinderisch! Um trockenen Fußes vom Bombenstapel zum Liegeplatz zu kommen, haben sich die Männer vom Bodenpersonal aus Bombenschlitten einen Schlammsteg gebaut

Immer sprüngenbereit!

Besuch bei Hauptmann Müncheberg

Hauptmann Müncheberg, Träger des Eichenlaubes zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes, ist einer der erfolgreichsten deutschen Jagdflieger. Ein Kriegsberichterstatter war zufällig zugegen, als ein Gefechtsalarm ihn zu neuem Einsatz rief, aus dem er als zweifacher Sieger bald wieder glücklich zurückkehrte

PK Bildbericht Kriegsberichterstatter Hausmann



Die Geduld der Jagdflieger wird oft auf eine harte Probe gestellt, und die Wartezeiten sind ihrem ungestümen Kampfgeist immer zu lange. Hauptmann Müncheberg weiß sich zu helfen: mit Leidenschaft ist er dem Kleinkalibersport ergeben, der ihm manche Stunde während der Einsatzbereitschaft vertreibt

Links: Endlich! Alarm!!! Hauptmann Müncheberg rennt vom Gefechtsstand zur bereitstehenden Jagdmaschine

Unten: Bevor er startet, rasch noch ein Telefongespräch mit dem Gefechtsstand mit dem er bis zum letzten Augenblick in Verbindung bleibt

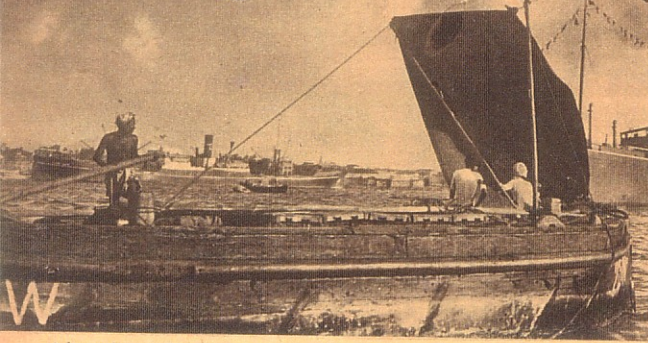


Kaum eine Stunde ist vergangen. Hauptmann Müncheberg ist von einem Doppelsieg zurückgekehrt; in zähem Kampf mit dem Tommy hat er wieder zwei Gegner in die Tiefe geschickt. Nun heißt es wieder warten, warten auf eine neue Jagd, so wie es eben dem Kriegsglück gefällt

Rechts: Der Vater des erfolgreichen Jagdfliegers, Major Müncheberg, den der Dienst gerade in die Nähe des Feldflugplatzes geführt hat, ist gekommen, um seinen Sohn zu beglückwünschen



CEYLON - geopolitische Mitte



Alte und neue Zeit. Zwischen den modernen Ostasiendampfern, die vor dem Kriege fast alle den Hafen von Kolombo anliefen, kreuzen die Segel- und Auslegeboote der Eingeborenen, die seit Jahrhunderten den Verkehr mit dem indischen Festland vermitteln
Aufn. Tschirn

England war Weltmacht, solange es die Meere beherrschte. Seine Seemacht beruhte auf der Stärke seiner Kriegsflotte und auf der Vielzahl seiner Stützpunkte in allen Meeren und an allen Küsten der Welt. Das britischste aller Meere aber war bis vor kurzem der Indische Ozean. Seine Namen entlieh er von der reichsten aller britischen Besitzungen, der Kronkolonie Indien, weil seine Wogen es waren, die Altengland mit seiner größten Schatzkammer verbanden.

Einst war er nur Weg, nur Schiffsstraße. In unserm Jahrhundert wurde er zum zentralen Kraftfeld britischer Weltpolitik, das als unbedingt gesichert galt, nachdem sich England fast alle seine Küstengebiete untertan gemacht hatte. Britannien hatte nicht geruht, bis ganz Ostafrika vom Kap der guten Hoffnung bis nach Kairo hin auf sein Kommando hörte, damit die Westflanke des Ozeans gegen Europa und seinen kolonialen Erdteil Afrika gesichert werde. Zwar hatte sich Italien im Somaliland zwischen die britischen Stellungen schieben können, aber der Sudan und Ägypten und das dem wichtigen Aden gegenüberliegende Britische Somaliland schienen die Flanke hinreichend decken zu können. Seit dem Weltkrieg legte um so stärker England seine Hand auf Südostarabien und den Nahen Osten. Palästina, Transjordanien und der Irak wurden botmäßig gemacht, die Türkei mit schwerstem politischen Geschäft bearbeitet, und Iran, das alte Persien, schließlich durch Überumpelung überrannt. Die Ostflanke des Indischen Ozeans wurde vom birmesischen Norden über die Malaienhalbinsel und Nordborneo bis nach Australien im Süden mit englischen Stellungen gespickt, und die „stärkste Seefestung der Welt“, Singapur, sollte jeglichem Gegner aus dem Osten Trutz bieten.

Natürlicher Mittelpunkt dieses britischen Verteidigungssystems allergrößten Ausmaßes zum Schutze des Indischen Ozeans ist Ceylon. Dem äußersten Südzipfel Indiens vorgelagert, liegt die an Größe etwa Bayern entsprechende Insel bereits in der Äquatorzone, fast gleichweit entfernt von der Afrikaküste bei Sansibar und der australischen Küste oder dem Endpunkt des Persischen Golfes bei Basra. Etwas weniger als diese rund 4000 km betragende Entfernung mißt auch der Weg nach Aden, dem wichtigen Tor zum englischen Mittelmeerweg. Singapur ist 2700, Rangun 1900 Kilometer entfernt.

Ceylon ist Mittelpunkt dieses Ozeans, ähnlich wie die kleine Insel Malta die Kraftmitte des Mittelmeeres ist. Weit mehr als Malta aber war Ceylon in Friedenszeiten auch Wirtschaft- und Verkehrsknotenpunkt. Kolombo, seine Hauptstadt, ist Welthafen, der Bunkerstation und zu-

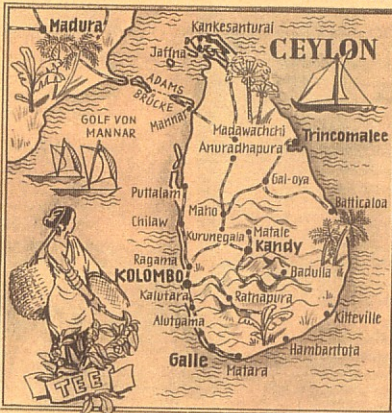
gleich Umschlagsplatz allererster Bedeutung im Weltschiffahrtsverkehr war. Noch 1936 betrug die Tonnage der Kolombo anlaufenden Handelsschiffe aller Nationen über 24 Millionen BRT. Kolombo war die Zwischenstation des gesamten Ost-West-Verkehrs zwischen Ostasien und Europa-Afrika, aber auch Verteilungsplatz für den Indienhandel. Es ist daher verständlich, daß England diese wichtige Insel aus dem Verband Indiens, zu dem sie natürlicherweise hinzugehört, herauslöste und Ceylon zu einer eigenen, von Festlandindien unabhängigen Kolonie gemacht hat. Ceylons Charakter als strategischer Stützpunkt ist damit klar herausgestellt. Die britische Indienflotte hat in Ceylon ebenso ihre Ausgangsbasis wie die Luftwaffe. Von hier aus lassen sich ebenso die wichtigsten Frontabschnitte Ostasiens — Burma, Malakkastraße, Südsee, Australien — in den Blick-

winkel nehmen wie die des Nahen Ostens mit ihren Zufahrtsstraßen: Aden—Suez—Sollum oder Bender Schapur—Iran—Baku—Sowjetunion oder Basra—Irak—Mosul—Ostmittelmeer. Schließlic liegt Ceylon ebenso als Bastion vor Indien wie Helgoland vor Deutschland oder wie einst Singapur vor Hinterindien. Nachdem im Osten die Dämme brachen, als die Japaner sich Singapur, Insulindes und der Zufahrtsstraßen vom Pazifik in den Indischen Ozean bemächtigten, ist Ceylon nicht mehr gesicherte Mitte, sondern Front. Als die Japaner Rangun und Sumatra besetzten, war die kämpfende Front bereits auf weniger als 2000 km an die Mitte dieses alten britischen Kraftfeldes herangerückt. Die Besetzung der wichtigen Andamaneninseln verringerte den Abstand auf 1300 km. Die britische Flotte ist inzwischen schwer angeschlagen. Die japanische Luftwaffe belegt Ceylon mit Bomben. Man rüstet auf der Insel fieberhaft auf und will in letzter Stunde noch gutmachen, was man in jahrzehntelangem Sicherheitsdünkel unterlassen hat.

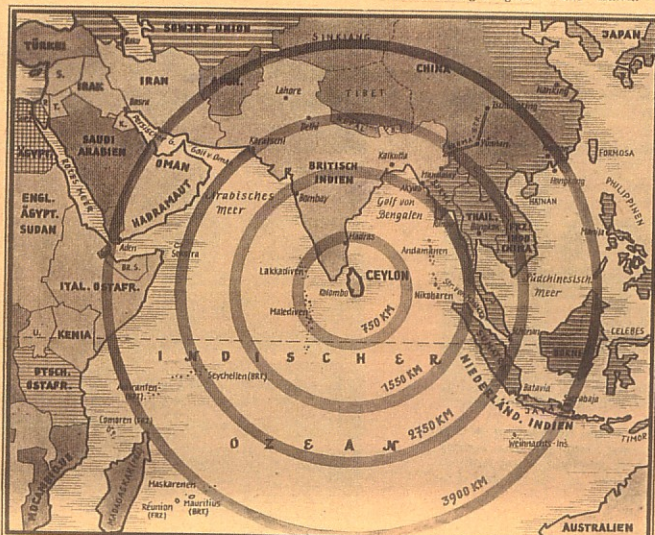
Als England 1795 seinen Fuß zum ersten Male auf Ceylon setzte, war es nicht etwa als Entdecker und Kolonialpionier gekommen. Vor ihm hatten bereits zwei andere europäische Nationen nacheinander die Herrschaft über die geopolitisch wichtige Insel innegehabt. Kurz nach der Entdeckung des Seeweges von Europa nach Indien um die Südspitze Afrikas herum hatten als erste die Portugiesen die günstige Lage Ceylons erkannt und mit der Unterwerfung der singalesischen Einwohner begonnen. Schon damals wurde ein großer Teil der wundervollen Kultur des Landes, der herrlichen Bauten und Anlagen vernichtet. Einhalb Jahrhundert später, 1658, fanden die Portugiesen in den Holländern ihre Meister. Die Niederlande waren damals zur stärksten Kolonialmacht Europas aufgestiegen. Ihre Kaufherren begehrten den Besitz der Insel wegen eines unscheinbaren Gewürzes, das aus einer auf Ceylon beheimateten Pflanze gewonnen wird, des Zimts. Um seinetwillen wurden die Singalesen erneut unterworfen.

Nach wenig mehr als hundert Jahren brach die holländische Herrschaft unter dem britischen Zugriff zusammen. Immerhin mußten englische Soldaten damals in den Dschungeln der Insel kämpfen. Die Tropenlandschaft kostete beim ersten Einfallversuch 90 v. H. der Angreifer das Leben. Millionen von Bluteigenen und Myriaden von Stechmücken, die Malariaeräger sind, waren zu schlimmeren Feinden geworden als Holländer und Singalesen zusammen. Erst zwanzig Jahre später, 1815, war die Insel vollständig in britischer Hand. Seitdem ist sie planmäßig zu einem Stützpunkt erster Ordnung ausgebaut worden. Straßen und Eisenbahnen durchziehen das Land. In Kolombo, der Hauptstadt, konzentriert sich das Verkehrs- und Wirtschaftsleben. Es ist einer der schönsten, größten und wichtigsten Seehäfen Asiens geworden. Gärten, Parkanlagen und Palmenhaine durchziehen die Stadt, die mehr als eine Viertelmillion Einwohner zählt. Entsprechend der äußeren Entwicklung in Handel, Verkehr, Wirtschaft und Besiedlung hat auch die Bevölkerung in den letzten hundert Jahren einen gewaltigen zahlenmäßigen Aufschwung genommen. Sie wuchs in diesem Zeitraum von 750 000 auf 4,5 Millionen! Über drei Millionen davon sind eingeborene Singalesen, eine wohlgebildete Völkergemeinschaft von gefälliger körperlicher Schönheit. Sie leiten ihre Herkunft von arischen, aus Mittelindien einst eingefallenen Einwanderern ab und tragen mit Stolz ihren indischen Namen, den man im Deutschen mit „Löwengeschlecht“ bezeichnen könnte. Der Rest der Bevölkerung besteht aus dunkelhäutigen Indern, Arabern und Europäern.

Die Eingeborenen sind fast ausschließlich Ackerbauer oder Fischer. Der einheimische Reisbau kann die Bevölkerung nicht ernähren.



Unsere Zeichnungen geben einen Überblick über die strategische Lage und die Größe der Insel Ceylon, dem Serinda der Antike. Die Größe der Insel entspricht ungefähr dem Umfang Bayerns. Mit dem Festland ist Ceylon mit einigen Unterbrechungen durch die sogenannte „Adamsbrücke“, eine Inselgruppe, verbunden
Kartenzzeichnungen Eigener



D. Winkels Projektion (Scherer) - Nachbildung verboten

des Indischen Ozeans

VON

Dr. WALTHER JANZEN

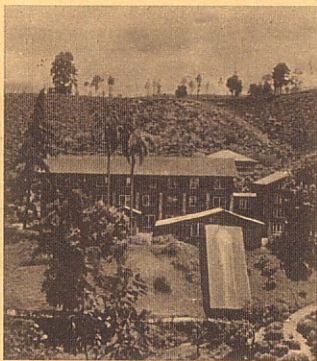


Blick auf den ausgedehnten Hafen von Colombo, der, künstlich angelegt, zu einem der besten Ostasiens zählt. Im Hintergrund das Wahrzeichen der Hauptstadt Ceylons, der hochaufragende Adamsberg. Das Regierungsviertel (rechts) liegt geschützter Lage außerhalb der Stadt
Aufn. Scheel-Bilderdienst

Versuche, Kaffeeplantagen zu entwickeln, gingen fehl. Dagegen spielt der Teeanbau heute eine große Rolle. Auch die Kautschukplantagenwirtschaft entwickelt sich immer günstiger. Zwei Berühmtheiten der Ceylon-Wirtschaft sind die Perlenfischerei und die Rubingewinnung. Die Perlenfischerei hat seit 3000 Jahren ihre Berühmtheit. Sie nahm in den letzten Jahrzehnten jedoch stark ab, da die Perlen bergenden Muscheln aus einem bisher nicht enträtselten Grunde aus den Küstengewässern verschwanden. Dagegen zieht die Hoffnung auf Edelsteingewinnung von Zeit zu Zeit immer von neuem die Abenteuerer der ganzen Welt nach Ceylon. Das Edelsteingebiet Ceylons beginnt dort, wo die dunklen Felsformationen am chaotischsten werden. Gelbe Nebel ziehen um den Adams-Peak, und dann taucht bei einer Wegbiegung ein Meer roter Ziegeldächer auf: Ratnapura, die Stadt der Rubine. Wegen der roten Steine ist sie gegründet und dutzende Male zerstört worden. Die Stadt der zwanzig Tempel, der dreißig Paläste, der unzähligen Elefanten nannten sie die Chronisten.

ute ist Ratnapura ein Provinznest mit Autos Bars und vielen Grammophonen wie Dutzende anderer Orte auf Ceylon — scheinbar. Denn ein paar Kilometer außerhalb von Ratnapura wird noch immer die Erde nach Rubinen durchwühlt. Dort herrschen noch immer Schatzsucher und Glücksjäger. Dort zerstören in regelmäßigen Abständen neue Booms immer wieder die reichsten Reisfelder der Provinz, und dort arbeiten viertausend Kulis vom Sonnenaufgang bis zum Einbruch der Nacht, um aus vielen hundert Tonnen Gestein ein paar Karat blutroter Steinchen herauszukratzen.

Kolombo ist eine der heißesten Städte der Erde. Es liegt nur acht Breitengrade vom Äquator entfernt. Das bedeutet, daß der Europäer hier nur bei entsprechender Lebenshaltung weilen kann. Im Trocken-dschungel fällt gewöhnlich nur während eines einzigen Monats im Jahr Regen. Daher fehlt das Sumpfdickicht, das auf dem indischen Festland der eigentliche Lebensraum des Tigers ist. Trockene Büsche, niedriger Baumbestand und Steppenflächen wechseln im Trocken-dschungel einander ab. So trostlos ledern hier die Pflanzenwelt ist, so reich und farbenfreudig ist die Tierwelt. Zahllose große, in dunklen Farben prangende Schmetterlinge schweben von Blüte zu Blüte.



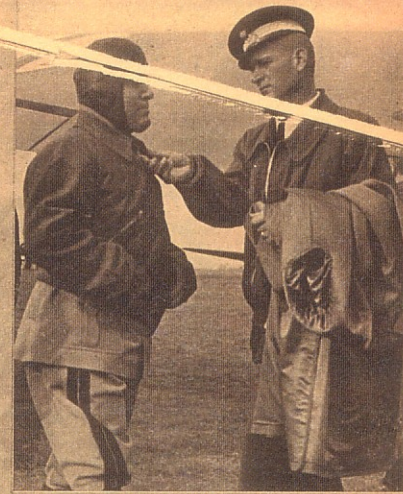
Eine der typischen Teeplantagen auf Ceylon. Neben Reis, Gummi und Kokusnüssen wurde von dieser Insel hauptsächlich Tee ausgeführt, der sich als „echter Ceylon“ in der ganzen Welt größter Beliebtheit erfreute
Aufn. Hünz (Tschin)

Riesenschlangen erschrecken den Eindringling. Hoch in der Luft schwebt der Ceylon-Adler, und im Schilf haust das Krokodil.

Während der Norden und Süden der Insel vom Trocken-dschungel bedeckt wird, ist das Gebirge von Mittel-Ceylon das Reich des Urwaldes. Hier spenden die an den Berggipfeln hängenbleibenden Wolken das ganze Jahr über so reiche Niederschläge, daß alles üppig ins Kraut schießt. Doppelt und dreimal so hoch wie unsere gewaltigsten Baumriesen entwickeln sich die Urwaldbäume, und von Stamm zu Stamm hinüber rankt sich das Lianengestrüpp. In dem bunten Gewirr von Geäst, Buschwerk, Blättern und Schlingen treiben die Affen ihr Spiel, und Papageien plärren unaufhörlich mit ihren schrillen Stimmen dazwischen. Unten im sumpfigen Boden wudelt als schlimmste Land-plage die unvorstellbare Masse der Blutegel, vor denen sich der eindringende Mensch nur dadurch schützen kann, daß er Salz in die Falten seiner Wickelgamaschen streut. Trotz der üppigen Pflanzenwelt ist der Urwald hier keineswegs dunkel, sondern von hellem Glitzern erfüllt, da das Licht durch die Baumkronen überall eindringen kann und sich tausendfältig in dem glänzenden Blattwerk bricht und das unerhörte Farbenbunt der Gewächse aufleuchten läßt.

Hoch über das Urwaldgebiet erheben sich die Berggipfel. In ihrem klaren Bereich liegt auf Ceylon einer der schönsten Kurorte der Welt, Nurelia, in 2000 m Höhe. Hier sind am Rande des Urwaldgebiets noch Elefantenhorden anzutreffen. Hier lauert der Leopard auf seine Beute. Hier blüht die seltsame Nilupflanze, die mit ihrem wundervollen Duft ganze Landstriche erfüllt. Nachts fallen in diesem Hochlandgebiet die Temperaturen bis nahe an den Gefrierpunkt. Mit aufgehender Sonne steigen sie überraschend schnell wieder an. Den ganzen Tag über hält aber der schroffe Temperaturgegensatz zwischen sonnenbestrahltem Gebiet und Schattenregion an. Ein einziger Schritt kann den Menschen von heißer Sommerhitze in Eiskellerschauer hinüberführen. Weit unten am Meeresgestade aber stehen, zu allen Jahreszeiten gleich, die Palmen.

Ceylon ist ein Paradies voller Wunder und Rätsel. Es hat sich den Menschen erschlossen, die aufgebaut und gerodet haben. Wie wird es sich verhalten, wenn es jetzt unversehens in den Mittelpunkt der Kriegführung gerät?

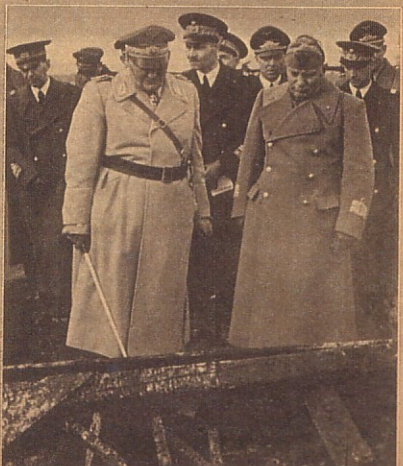


Der Duce ist seit vielen Jahren ein begeisterter Flieger. Auf seinen Inspektionsflügen er meist selbst am Steuerknüppel. Hier ist ihm ein Offizier beim Anziehen der Fliegerkombi behilflich

Der Duce bei seinen Fliegern



In Reih und Glied sind italienische Fallschirmjäger angetreten, nachdem sie eben vor dem Duce Proben ihres Könnens abgelegt haben. Mussolini interessiert sich beim Abschreiten der Front für jede Kleinigkeit. — Unten: Mussolini und Reichsmarschall Göring bei der Besichtigung eines italienischen Flugplatzes
Aufn. Italienische Luftwaffe



DER BLINDE HELD

ZUM 1. JAHRESTAG DES KRETA-EINSATZES

HERAKLION



In diesen Tagen ist es gerade ein Jahr her, seit Kreta besetzt wurde. Wenn wir später einmal die Geschichte dieses Krieges schreiben werden, wird unter den Ruhmesblättern deutschen Heldentums das Blatt der Kreta-Kämpfer mit an erster Stelle stehen. Aus jenen Kampfjahren greifen wir eine Episode heraus, die für alle Zeiten festgehalten zu werden verdient. — Mit dem Auftrag, den Flugplatz im Osten der stark befestigten Stadt Heraklion zu stürmen, zu besetzen und zu halten, war Oberleutnant Herrmann in der ersten Welle mit seiner Fallschirmjägerkompanie abgesprungen. Wie mancher seiner Männer wurde auch er in dem schweren feindlichen Abwehrfeuer noch vor der Landung verwundet. Das Geschöß schlug ihm durch den Hals und drang bis zum linken Auge vor. Trotz dieser schweren Verwundung griff er mit wenigen seiner Fallschirmjäger, die sich um ihren Kompanieführer gesammelt hatten, den Flugplatz an. Vorübergehend erblindet, wurde der Oberleutnant im stärksten feindlichen Feuer von seinem Hauptfeldwebel geführt. Der Hauptfeldwebel fiel. Ein anderer Fallschirmjäger sprang sofort an dessen Stelle. Auch er fiel. Doch der Angriff stockte nicht. Und wenn die Männer einmal glaubten, in dieser Hölle aus Sonnenglut und feindlicher Abwehr nicht mehr weiter zu können, dann brauchten sie nur auf ihren blinden Kompanieführer zu sehen



D VON KLION

Die beispiellose Tat
eines Kompanieführers
der Fallschirmjäger

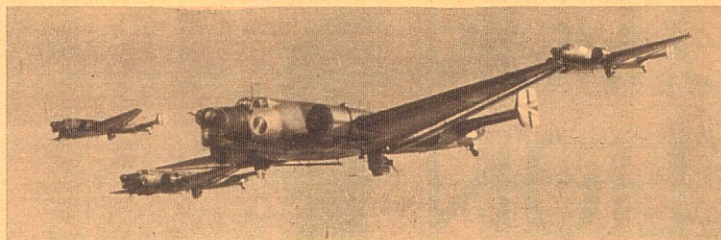
Gezeichnet von Kriegsbericht
Wilhelm Baitz



Nach schweren Verlusten mußte der Angriff am Rande des Flugplatzes schließlich abgebrochen werden. Da ein weiterer Vorstoß vorläufig unmöglich geworden war, richteten sich die Reste der Kompanie hier zur Verteidigung ein. Und diese Stellung wurde gehalten. Rückichtslos gegen sich selbst hatte der Oberleutnant während der ersten kritischen Stunden seinen tapferen Fallschirmjägern ein leuchtendes Beispiel gegeben, hatte sie vorwärts gerissen und so seinem Regiment eine außerordentlich günstige Ausgangsstellung geschaffen. Erst als jede Gefahr, zurückgeschlagen zu werden, behoben war und nur auf ausdrücklichen Befehl des nach vorn geeilten Regimentskommandeurs ließ sich der Oberleutnant endlich zum Verbandplatz führen. Für seine die weitere Kampfführung entscheidend beeinflussende Tat wurde Oberleutnant Herrmann zum Hauptmann befördert und mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet.



Nach einem FK-Bericht
von Kriegsberichterstatter Ernst Grunwald



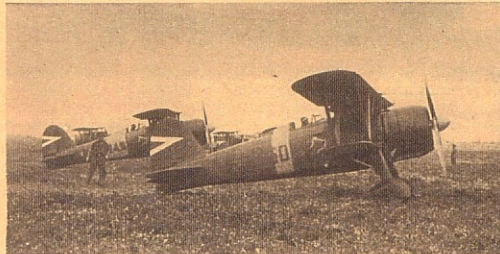
Ungarische Kampfflugzeuge auf einem Angriffsflug gegen den Feind



Das „Hauptbuch des Fliegers“. Auf dem Leitwerk werden auch bei der ungarischen Luftwaffe die Siegeszeichen aufgemalt



Der Bordschütze vor seinem Maschinengewehr. Kein verdächtiger Punkt am Himmel entgeht seinen scharfen Augen



Fliegende Honveds

Bei der ungarischen Luftwaffe an der Ostfront

Von oben nach unten: Zwei ungarische Jagdflieger erzählen sich die Erlebnisse, die sie eben während eines heißen Luftkampfes hatten. — Nach einem erfolgreichen Feindflug stellen sich die Flieger für ein paar Minuten bereitwillig der Kamera des Kriegsberichters. — Das Kampfflugzeug ist glücklich heimgekehrt. Die Geschosse des Feindes haben an verschiedenen Stellen den Rumpf durchlöchert, aber solche Kriegsverletzungen sind fast immer schnell behoben. — Zwischen Landung und Start bleibt den ungarischen Jagdfliegern nicht viel Zeit. Mehrmals täglich werden sie zum Einsatz gerufen, denn der bolschewistische Feind muß in hartnäckigem Kampf immer wieder gestellt werden

Aufn. Ungarische Luftwaffe (Oskar Püffel)



Ungarische Fallschirmjäger. Mit ruhigen Blicken verfolgen sie die abfliegenden Kameraden und warten, bis auch sie an der Reihe sind. Sie haben eine harte Ausbildung hinter sich, in der vor allem jede Art des willens- und muskelstärkenden Sports getrieben wurde

EIN GESCHICHTLICHES VOLK VEREHRT IN SEINEN SOLDATEN DIE TUGENDEN DES MUTES DER EHRE UND DER TREUE



Hauptmann IHLEFELD

Der Führer verlieh dem Hauptmann Herbert Ihlefeld, Gruppenkommandeur in einem Jagdgeschwader, anlässlich seines 101. Luftsieges, als neuntem Offizier der deutschen Wehrmacht, das EICHENLAUB MIT SCHWERTERN ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES



Oberleutnant SPÄTE

Der Führer verlieh dem Oberleutnant Wolfgang Späte, Staffelfkapitän in einem Jagdgeschwader, als 90. Soldaten der deutschen Wehrmacht, das EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES



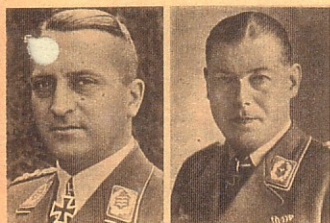
General d. Fl. BOGATSCH

General d. Fl. FÖRSTER

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

General der Flieger Bogatsch, General der Luftwaffe beim Oberkommando des Heeres, ist es u. a. zu danken, daß die dem Oberbefehlshaber des Heeres unterstehenden Flieger- und Flakartillerieverbände jederzeit den Anforderungen gerecht wurden, die an sie auch im Erdkampf gestellt werden. — General der Flieger Förster, Kommandierender General eines Fliegerkorps, hat sich durch zielbewußten und wohlüberlegten Kräfteinsatz in der Führung des ihm unterstellten Fliegerkorps und während der Kämpfe in der Sowjetunion hervorragende Verdienste erworben. — Oberst im Genst. Koller, Chef des Generalstabes einer Luftflotte, schuf durch seine wohlüberlegten Vorschläge und Anordnungen, die sich durch Kühnheit des Wagens auszeichneten, die Voraussetzungen für die Erfolge der Luftflotte im Feldzug gegen Frankreich und im Kampf gegen England. — Major Kuno Hoffmann, Kommandeur in einem Kampfgeschwader, versenkte mit seiner Gruppe im Südostsinsatz Mai 1941 insgesamt 257 000 BRT und beschädigte 276 000 BRT schwer, darunter einen Kreuzer und einen Zerstörer. — Hauptmann Krebs, Batteriechef in einem Flakregiment, zeigte an der Ostfront in zahlreichen schweren Kämpfen höchste Einsatzbereitschaft. Von einer schweren Verwundung noch nicht genesen, eilte er zu seiner Batterie zurück, an deren Spitze er erneut hervorragende Waffentaten bei der Abwehr feindlicher Angriffe vollbrachte. — Hauptmann Wittmer, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, erwarb sich im Kampf gegen England besondere Verdienste durch die Bekämpfung feindlicher Flugplätze und die Zerschlagung von Anlagen der Luftleistungsindustrie. Die von ihm und seiner Besatzung auch im Osten durchgeführten Tiefangriffe haben sich vielfach entscheidend für die Operationen der Erdtruppen ausgewirkt. — Hauptmann Petersen, Staffelfkapitän in einem Kampfgeschwader, führte in den Abwehrkämpfen auf der Krim zahlreiche Tiefangriffe auf feindliche Kolonnen und Nachschubstraßen durch und fügte dem Gegner so schwere Verluste zu, daß die eigene Abwehrfront entscheidend entlastet wurde. — Hauptmann Ihrig, Staffelfkapitän in einem Kampfgeschwader, gelang es u. a., in zweimaligem Nachtangriff ein bedeutendes Rüstungswerk bei London zu zerstören. Auf dem Flugplatz Pinsk hat er in sechs Tiefangriffen 60 Feindflugzeuge vernichtet. — Oberleutnant Kliem, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, vernichtete an der Ostfront u. a. in schneidigen Tiefangriffen zahlreiche Feindflugzeuge am Boden, Transportzüge und Eisenbahnanlagen. — Oberleutnant Schwegler, Staffelfkapitän in einem Kampfgeschwader, gelang es u. a., vor Kreta einen Zerstörer schwer zu beschädigen und im Schwarzen Meer einen Sowjetkreuzer durch Volltreffer zu zerstören. Außerdem hat er insgesamt 116 000 BRT versenkt bzw. schwer beschädigt. — Oberleutnant Schweickardt, Staffelfkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, hat im Ostfeldzug durch Vernichtung von Flugzeugen, Panzern, Marschkolonnen und Transportzügen den Sowjets großen Schaden zugefügt. — Oberleutnant Sattler, Flugzeugführer in einem Sturzkampfgeschwader, gelang es, auf der Halbinsel Krim starke feindliche Truppenansammlungen zu zersprengen und einen Panzerzug, 11 Flak- und Artilleriestellungen sowie 50 Fahrzeuge zu vernichten. — Oberleutnant Fritz Schulze, Staffelfkapitän in einem Zerstörerregiment, hat als Schlachtfieger auf dem nordafrikanischen Kriegsschauplatz unermüdlige Einsatzbereitschaft und kühnes Draufgängertum bewiesen. — Leutnant Bliesener, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, ist der Typ eines kühnen Draufgängers. Zweimal hinter den sowjetischen Linien abgeschossen, hat er sich mit seiner ganzen Besatzung zu den eigenen Linien wieder durchgeschlagen, um mit ungebrochener Willenskraft sofort wieder ins Flugzeug zu steigen. — Leutnant Omert, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, erzielte bisher 40 Luftsiege und zerstörte 18 Feindflugzeuge am Boden. — Leutnant Dickfeld, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, schoß in harten Luftkämpfen 47 Feindflugzeuge ab, zerstörte 8 sowjetische Flugzeuge am Boden, 11 Lokomotiven und 2 Panzer. — Feldwebel Roßmann, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat bisher in mehr als 250 Feindsätzen 42 feindliche Flugzeuge abgeschossen. — Gefreiter Huebner, Richtkanonier in einer Flakbatterie, schoß in Nordafrika in wenigen Minuten acht Panzer ab. Insgesamt hat er als Richtkanonier 21 Panzer vernichtet

Aufn.: Kriegesbericht Horster, Röder, Röder, Schambortzky (Sch 4), Platzer (Art 1) Scherl-OKW (11)



Oberst KOLLER

Major HOFFMANN



Hauptmann KREBS

Hauptmann WITTMER



Hauptmann PETERSEN

Hauptmann IHRIG



Oberleutnant KLIEM

Oberleutnant SCHWEGLER



Oberleutn. SCHWEICKARDT

Oberleutnant SATTLER



Oberleutnant SCHULZE

Leutnant BLIESENER



Leutnant OMERT

Leutnant DICKFELD



Feldwebel ROßMANN

Gefreiter HUEBNER

Unser Jagdrevier - die Nacht

Erlebnisse beim Abwehrkampf gegen britische Bomber

Von Kriegsberichterstatter Jochen Grossmann

Immer wieder berichtet das OKW über die erfolgreiche Abwehr nächtlicher britischer Luftangriffe, an der Nachtjäger in steigendem Maße beteiligt sind. Diese junge Waffe ist in härtester Erprobung zu einem äußerst wirksamen Kampfinstrument entwickelt worden. Der Luftkrieg im Dunkel der Nacht stellt an die Flieger außergewöhnlich hohe Anforderungen, und mit Recht werden die Abschlüsse der Nachtjäger schwerer gewogen als sonst die Luftsiege. Unser Mitarbeiter, Kriegsberichterstatter Großmann, der viele Einsätze mit einem Nachtjägersverband geflogen ist, vermittelt in zwei aufeinanderfolgenden Berichten ein anschauliches Bild vom Einsatz deutscher Nachtjäger



Die Sterne flimmern nahe und in unüberschaubarer Zahl. Sie sind das einzige schwache und glitzrende Licht der mondlosen ruhigen Nacht. In der Ferne, in westlicher Richtung, blenden zwei, vier Scheinwerfer auf. Sie mahlen bedächtig und dann wieder in sprunghaftem Wedeln durcheinander. Es scheint, als ob die Arme sich für die Nacht gelenkig machen wollen. Wie durch einen Kurzschluß alle in einem Schlag zum Schweigen gebracht, verlöschen sie plötzlich ohne den verklingenden Übergang eines ausgehenden Lichtes, fallen sie jäh in sich zusammen ...

Wir fahren zum Gefechtsstand, zur Wetterbesprechung. In dem nüchternen Raum mit den vielen Karten an den Wänden versammeln sich die Besatzungen, schon in den Kombinationen und den Pelzstiefeln. Der Meteorologe spricht in wissenschaftlicher Gesetzmäßigkeit über das Wetter für diese Nacht. Dann gibt der Oberleutnant und Startleiter Aufstellung der Flugzeuge und Landebahn bekannt. In der unbewegten Gelassenheit, in der die Flugzeugführer und Bordfunken stehen und hören, erscheint alles selbstverständlich und klar. Es ergibt sich keine besondere Frage. Mit einem „Weidmannsheil!“ durch den Kommandeur sind wir entlassen.

Wir gehen ins Gebäude des Gefechtsstandes hinüber und machen uns dort fertig. Ich habe die Erlaubnis, mit dem Kommandeur zu fliegen. Er sitzt in der zweiten Welle. Das Telephon meldet die ersten Einflüge, sie nehmen Richtung auf unser Gebiet. Der Start der ersten Welle wird befohlen. Wenige Minuten später hört man sie mit lärmenden Motoren starten. Die Minuten schleichen.

Am Startplatz. Ein Knacken im Lautsprecher. Die heisere Stimme schlägt schnarrend in unsere halbblauen Gespräche: „Hauptmann St. Sitzbereitschaft! Oberleutnant D. Sitzbereitschaft! Leutnant L. Sitzbereitschaft! Feldwebel R. Sitzbereitschaft!“ Wir sind schon am Flugzeug. Man hilft mir in den Fallschirm. Ich klettere hoch und zwänge mich in den Sitz. Die Sauerstoffmaske pendelt an ihrem

weichen Gummischlauch. Ich habe keine Taschenlampe und taste nach dem Verbindungsstecker für die Kopfhörer. Der Kommandant vor mir probiert Hebel und Schalter. Man kann es nur hören. Es wird kein Wort gesprochen, weil es jetzt nichts mehr zu besprechen gibt. Die Geräusche tropfen schleppend in die Minuten vor dem Start.

Wir sind bereit und warten. Nicht lange, da kommt der Befehl: „Hauptmann St., sofort starten!“ Der Name aus dem knarrenden Lautsprecher ist kaum verklungen, als auch schon die eigenen Motoren im schützelnden Anspringen losschlagen. „Fertig?“ fragt der Kommandeur in den Hörer der Kopfhäube. Ich bin fertig. Die Klappe über mir ist geschlossen. Wie ein Schatten gleitet der 1. Wart vom Flugzeug und verschwindet in der Nacht. Ich schließe die Druckknöpfe am Kehlkopfmikrofon. Wir rollen holpernd an ... In dreitausend Meter Höhe durchfliegen wir im raschen Steigen eine rauchige Dunstschicht. Auch wenn wir nicht vor einer halben Stunde auf dem Gefechtsstand gesehen hätten, wo, wie, wann und womit der Feind einfliegt, so ist es jetzt, da wir uns über den Horizont erhoben haben, ganz offenbar: Die Nacht ist zum kriegerischen Leben erwacht. Zehn, zwanzig, fünfzig, sechzig — schließlich sind sie nicht mehr zu übersehen — Scheinwerferarme kreisen und fahren. Links und rechts unter uns haben die wedelnden Ruten zwei englische Flugzeuge gefangen und bleiben zäh an ihnen kleben. Aber die sind nicht für uns. Da kurven Kameraden, die vor uns starteten. Wir ziehen durch, in Richtung auf das dritte, noch suchende Büschel. Dort kommt der Feind, der uns gilt.

Auf der Erde, die noch nie so tief entrückt erschien in Dunkelheit und Weite wie zu dieser Stunde, brennt es an drei Stellen. Das sind die Trümmer zweier abgeschossener Bomber, die wie immer stundenlang brennen. An einer anderen Stelle haben die im Notwurf ungezielt geworfenen Bomben Brände hervorgerufen. Die Luft wird knapp. Es ist Zeit, die Atemmaske einzuklinken. Vor mir leuchtet ein kleines rotes Licht. Es bedeutet, daß alle Waffen durchgeladen sind. Der Kommandeur, dessen Kopfhäube ich dunkel gegen das wogende Gespinnst der Scheinwerfer vor uns sehe, sitzt etwas geduckt. Ich möchte jetzt sein Gesicht beobachten können. Es gibt Flugzeugführer, zu denen man großes Vertrauen hat; aber es gibt auch Männer, mit denen zu fliegen und zu kämpfen ein ganz persönlicher großer Wunsch ist, dessen endliche Erfüllung dann mehr als ein Feindflug von vielen ist.

Pötzlich bäumt sich das Flugzeug in jäh gerissener Steilkurve. „Da ist er!“ rufen wir gleichzeitig. Und da ist er wirklich. Seitlich unter uns haben die Scheinwerfer einen Gegner aufgefaßt. Der gilt uns! In ungeheurer Fahrt stoßen wir auf ihn hinab. Die dunstigen Strahlen lassen ihn nicht mehr los. Ein unheimliches, unwirkliches Glitzern legen sie um das in flachen Kurven schwingende Flugzeug, dem wir rasend näher kommen. Der Engländer drückt mit höchster Eile weg, um den markotischen Lichtstichen zu entkommen. Aber die Nadeln halten ihn wie in einer Zange. Es ist wirklich ein armseliger Anblick, zu sehen, wie er jetzt, da wir ihm so nahe gekommen sind, das Weite suchen will. Trotz seiner hohen Fahrt erscheint er langsam. Eine „Whitley“ ist es! Deutlich sind die beiden Motoren des engbrüstigen,

eckig wirkenden englischen Bombers zu erkennen. Das große Auge der bunten Kokarde an seinen Seiten leuchtet stumpf.

In diesen Minuten wird das Geschehen und Erlebnis raumlos und ohne Begrenzung. Die Sterne sind erloschen, die Feuer verblaßt, ja sogar die gleißenden Endpunkte der Scheinwerferbatterien, die blauen Stecknadelköpfe auf der Erde, sind weggewischt. Wir fliegen so ruhig, wie es der Flugzeugführer ist. Es ist merkwürdig, wie sich diese Ruhe nicht nur auf uns, sondern auch auf das seelenlose Stahlgefüge des Flugzeuges zu übertragen scheint. Mit gelassener Beharrlichkeit schiebt sich der Jäger näher und näher. Das Bild des Gegners ist zum dunklen Querschnitt vor dem unruhigen, wie in Falten wehenden Vorhang des staubigen Lichtes der Scheinwerfer geworden. Ein schwaches Funkeln liegt auf seiner Unterseite.

Die Schrecksekunde ist durch den Körper gefahren. Wir schießen, wir schießen! Zuerst die MGs, dann die Kanonen. In Leuchtpurgeschossen jagen sie uns voraus. Wir sind zu einem Feuerschlund geworden. Man kann in dem Gewirr der speienden Geschößbahnen nicht mehr unterscheiden, ob der Engländer zurückschießt. Die Kabine füllt sich mit beißendem Pulvergeruch. In Gedankenschnelle ist alles vorbei. Der Hauptmann reißt die Maschine nach rechts hoch. Nach dem heiseren Gebell der Waffen erscheint das hohe Gedröhn der Motoren wie das eintönige Rauschen des Regens nach dem Gewitter. Haben wir getroffen? Brennt er?

Ich werfe mich in der steilen Kehrtkurve herum und sehe die „Whitley“ mit ihren dicht am Rumpf liegenden Motoren immer noch geradeaus fliegen. Ein langer Streifen wie weißer Dampf, erleuchtet vom Licht der Arme, die das grünbraune Flugzeug in keiner Sekunde verloren, läßt im breiten Strahl von der rechten Tragfläche weg. Wir haben getroffen. Der rechte Motor zeigt eine starke Rauchfahne. Aber das Flugzeug brennt nicht, und manchmal kann man auch mit einem Motor nach Hause kommen. Wir setzen zum zweiten Angriff an ...

Genau von hinten nehmen wir ihn an. Längs seiner Rauchfahne ziehen wir uns näher, immer näher. Wieder schüttelt sich das eigene Flugzeug an den speienden Schländen unserer Waffen! Wieder sticht der Pulverschwefel in die Nase. Das bellende heisere Geknatter nimmt kein Ende. Von der eigenen Leuchtpur lassen wir uns näher und näher ziehen. Riesengroß steht das Flugzeug in lahmen Abwehrbewegungen vor uns. Wollen wir ihn etwa rammen? Da, in letzter Sekunde, fahren wir an ihm hoch. Ich glaube, daß wir im Hochreiben sein Leitwerk mit dem eigenen streifen müssen, so nahe sind wir an ihm.

Wir liegen in exzerziertmäßiger Steilkurve zum nächsten Angriff. Wo ist die „Whitley“? Die Scheinwerfer haben sie nicht mehr im Mittelpunkt. Der Engländer ist in die Nacht verschwunden. Wir suchen und suchen. Das feindliche Flugzeug bleibt verschwunden. Die Scheinwerfer fahren unruhig und wie verstört durcheinander. Es ist unmöglich, bei solchem genau gezielten Dauerfeuer ohne größeren Schaden zu entkommen. Wir bleiben in flacher, suchender Kurve. Plötzlich bricht am Boden ein beständiges Blitzen auf. Es dehnt sich aus zum Feuerschein der Explosion. Wir wissen, wo die „Whitley“ geblieben ist. In dieser



Kommt der Tommy heute nacht?

Für alle Fälle halten sich die Nachtjäger in ihren Kombinationen bereit, um jeden Augenblick dem Einsatzbefehl Folge leisten zu können

Sekunde ist sie am Boden zerschellt. Der Engländer hatte in der Luft nicht gebrannt. Vielleicht war der Flugzeugführer getroffen, vielleicht das Leitwerk zerschossen worden. Das Flugzeug aber muß senkrecht zur Erde gestürzt sein.

Das war der 25. Abschluß des Gruppenkommandeurs. Die Erde ist wieder zu Erde, der Sternenhimmel zum Sternenhimmel geworden. Im Kampf sind wir bis auf tausend Meter mit dem Feind heruntergegangen, jetzt steigen wir wieder. An vier Stellen des zu übersehenden Raumes liegen brennende Flugzeuge. Die Gruppe war an der Arbeit! Man kann diese Aufschlagbrände genau von anderen Feuern unterscheiden. In der Ferne schießt die Flakartillerie eine gewaltige Sperre in den Nachthimmel. Die Abwehr tobt in Leuchtschleiern und Granaten, in Lichtnetzen und Jägern. In fünftausend Meter Höhe sind die am Boden so imponierenden Scheinwerfer zu winzigen blaumilchmernden Pünktchen geworden. Und es ist beinahe unwahrscheinlich, daß das Licht jedes dieser Punkte in schnurgerader Bahn bis in unsere Höhe und weiter leuchtet.

Vor uns blenden sie wieder auf. Einer nach dem anderen, von allen Seiten, den hellen Punkt zu suchen, in dem sich ihr Spinnenkreuz treffen will. Da hat ihn der erste auch schon erfaßt. Die anderen stürzen sich nach, die Stangen stechen auf einen Punkt. Der Engländer liegt genau auf Gegenkurs, wir nähern uns schnell. Wir schwenken etwas heraus, um hinter ihn zu kommen. In dreihundert Meter Entfernung zieht er an uns vorbei. Wir liegen schon in der Kurve, um ihn zu holen. Drüben beim Engländer sieht man genau die rotglühenden Auspuffstützen an den Motoren. Es ist eine „Wellington“. Sie beginnt sich zu winden. Das schillernde Licht aus der Tiefe läßt sich nicht abschütteln, für

Wir sind schnell herum und wieder hinter ihm. Die Tragfläche brennt und auch der Motor! Springt doch ab jetzt da drüben, es ist höchste Zeit für euch! Aber keiner springt. Sind sie tot? Kommen sie nicht mehr heraus? Hat die Glut sie schon erstickt? Das Rot und Blau und Gelb im Auge der großen Kokarde an der Seite des Rumpfes beginnt aufzuleuchten im heißen Schein der fressenden Flammen. Wir fliegen keinen zweiten Angriff. Sekunden noch hält sich die „Wellington“, dann legt sie sich, immer schneller werdend, über die brennende Tragfläche und beginnt in trudelndem Sturz ihren letzten Flug. Ein Feuertropfen löst sich und fliegt der brennenden Maschine voraus, ein Motor vielleicht. Wir bleiben oben und warten auf den Aufschlag. Der Schein des in die Tiefe jagenden Feuervogels wird kleiner und heller und heller. Bis er aufblüht in der Flammenlache des Aufschlages am Boden. Rauch schweilt hinterher im schalen Licht der sinkenden Scheinwerferbahnen...

Eine Viertelstunde später landen wir. Ich kam dem Kommandeur als erster zu diesen beiden Nachtabschüssen gratulieren. Wir gehen in die Richtung, wo unsere Wagen stehen. In den Ohren klingt ein leises Rauschen, und die Zigarette schmeckt wunderbar. Zwei Stunden später fahren wir, nun im grellen Licht der frühen Sonne, noch einmal zum Flugzeug zurück. Wir zählen zwanzig Treffer, deren Einschläge hart an der Kabine vorbeilaufen. Wir haben im eigenen Abschnitt in dieser Nacht elf englische Flugzeuge zum Absturz gebracht. Darunter eine viermotorige „Halifax“, dessen einziger Überlebender, der Flugzeugführer, im Fallschirm absprang. Wir wollen noch mit ihm über diese Nacht sprechen. Aber zuerst müssen wir schlafen...

Am Nachmittag starte ich mit dem Kommandeur zu einem kurzen Flug über Land. Man weiß, wo die Trümmer der abgeschossenen Gegner liegen: auf freiem Feld, im Wald, ein Flugzeug hat im Aufschlag zwei Häuser umgelegt. Das schönste Wild hat ein Leutnant von der ersten Staffel zur Strecke gebracht. Die viermotorige „Halifax“ ist es, die verhältnismäßig unverehrt, weil sie nicht in Brand geriet, in einen Wald gefahren ist.

Wir landen auf dem Einsatzhafen der Staffel. Der Staffelführer meldet dem Kommandeur. Dann steigen wir in einen Wagen und fahren über ländliche Wege eine halbe Stunde durch flirrende Sonnenluft. Dann sind wir bei der Aufschlagstelle. In der kleinen Senkung eines hohen Laubwaldes liegt das Flugzeug. Ein Riesenschiff liegt da zerbrochen vor uns. Die Tragflächen sind zu beiden Seiten am Rumpf herausgerissen, sie liegen im Gewirr der verbogenen Spanten, der Fetzen der Bepannung, der gebrochenen Leitungen und zertrümmerten Motoren verstreut. Der Rumpf, zweimannshoch, mit den Kokarden und den englischen Aufschriften ist gut erhalten. Das Glas der Kanzel ist gesplittert, der Heckstand eingeschlagen, aber man kann trotzdem noch mit dem Vierlings-MG exerzieren. Wir klettern hinein. Der Engländer hat eine ungeheure Menge Munition geladen, das ist der erste Eindruck. Überall hängen und liegen die Patronengurte. Tabellen sind verstreut, die Funkgeräte blieben ziemlich unverehrt. Wir lassen alles, wie es ist. Das interessiert andere Stellen.

Der Staffelführer berichtet, daß die gesamte Besatzung bis auf einen Verletzten diese bäumesplitternde Bruchlandung gut überstanden hat. Ich denke an das Schicksal der vielen anderen, deren Leiber in den Explosionen zerfetzten, die zur Unkenntlichkeit verbrannten oder die — noch als gnädigstes Los — schon im ersten Augenblick die Geschossgarbe des Nachtjägers traf. Ich sah einen der Friedhöfe. Die vielen Holzkreuze über den langen Reihen der Gräber tragen



Am Tag darauf

Ritterkreuzträger Hauptmann Scrib, einer unserer erfolgreichsten Nachtjäger, unterhält sich nach heißem Nachtkampf mit einem Staffelm Kameraden, der bei einem Einsatz trotz Ausfall eines Motors zwei Gegner zur Strecke bringen konnte

meist nur eine Nummer, die Nummer, die auf der Blechmarke zu lesen war. Aber oft konnten sie unter den Ehrensalven der Gewehre nur noch namenlos als „unbekannter englischer Flieger“ beigeetzt werden.

Die Sonne sinkt. Wir fahren zurück zum Flugplatz. Der Name des Kommandeurs und Hauptmanns ist aus der Nachtjagd nicht mehr weggedenken. Er war es, der den ersten Nachtjagdsieg überhaupt erfocht, und er war auch der erste, der nach dem Abschluß von drei Gegnern in einem Nachtflug das Ritterkreuz erhielt. Das war damals. Heute hat seine Gruppe längst die Hundert voll.

Ein Schreiber bringt mir die beiden dicken Hefte mit den Abschlußberichten der Gruppe. Ich schlage die Seiten nach dem ersten und dem hundertsten Luftsjag der Nachtjagdgruppe um:

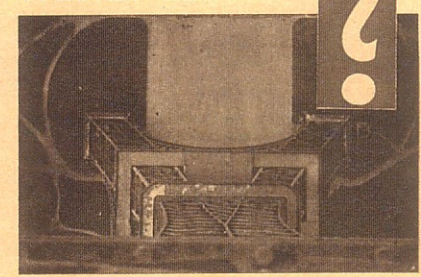
„Von meinem Warteplatz aus sah ich um 2.12 Uhr eine Leuchtbombe in etwa 2000 Meter Höhe. Scheinwerferfähigkeit war keine. Ich flog sofort auf die Leuchtbombe zu und sah nun plötzlich im Vollmondlicht wie ein Flugzeug etwa 30 Meter unter mir meinen Kurs kreuzte. Ich kurvte ein und setzte mich dahinter. Auf nächste Entfernung erkannte ich nun deutlich, daß es ein englisches Flugzeug war. Ich kam von hinten oben heran, konnte jedoch nur noch einen kurzen Feuerstoß abgeben, da der Gegner sehr langsam flog und ich sofort an dem Flugzeug war. Ich drehte hart nach rechts weg und setzte mich soweit seitlich ab, daß ich gemeinsam mit dem Bordfunker das Flugzeug im Auge behalten konnte. Eine Wirkung vom ersten Angriff war nicht zu beobachten. Das Flugzeug flog nach einer leichten Kurve Nordkurs am Kanal weiter. Ich flog nun das zweite Mal langsam von hinten an, schoß und mußte nun nach unten links wegdücken, da das Flugzeug sofort brannte und in steilem Flug brennend neben meiner rechten Fläche herunterkam.“

Das war der erste Gefechtsbericht, der je über einen Nachtjagdsieg geschrieben wurde. Als die Hundert erreicht war, hatte die Gruppe eine Fülle von Erfahrungen gesammelt, und ihr Kommandeur war einer der hervorragendsten Vertreter der Nachtjagd geworden, dessen Schüler heute der Wehrmachtbericht nennt. Der Gefechtsbericht zur Abschlußmeldung über den hundertsten Gegner, der eine viermotorige Short „Stirling“ war, durch Leutnant Sch. lautet: „Am ... startete ich um 21.07 Uhr ... Ich erkannte das Ziel um 22.14 Uhr in 2000 Meter Höhe. Ich griff das Flugzeug aus günstiger Angriffsposition an. Nach dem ersten Feuerstoß brannte ein linker Motor. Der Gegner versuchte daraufhin unter fortwährendem Drücken, Kurven und Ziehen zu entkommen, wurde aber von mir an dem brennenden Motor immer wieder erkannt. Nach etwa zwei Minuten flog ich den zweiten Angriff und traf einen Tank der linken Fläche, der gleich stark brannte. Kurze Zeit später stürzte das Flugzeug brennend ab. Den Aufschlag beobachtete ich um 22.17 Uhr ...“

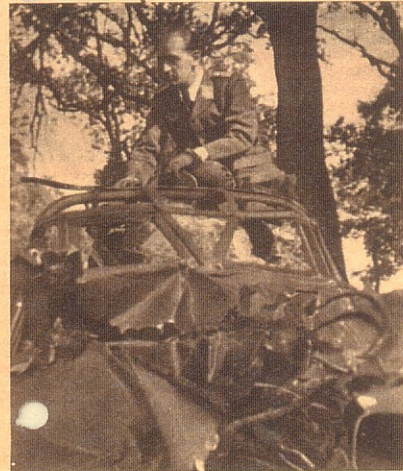
Im Kamin knistern die Schelte. Das Wetter kann keinen Engländer locken. Ein sturmhafter Wind und prasselnde Regenböen pfeifen über den Platz. Wir sitzen zusammen, und ich versuche von dem Oberleutnant, der jung und schmal in seinem tiefen Sessel sitzt, etwas über jenen zweiten Abschluß nach Ausfall des einen Motors zu erfahren. Auf seiner rechten Brust blinkt das Deutsche Kreuz in Gold, die zwanzig Abschüsse wird er bald voll haben. Ein Schüler des Kommandeurs in der Nachtjagd, versucht er auch dessen Schweigsamkeit nachzuahmen. Aber sein Vorsatz, nicht zu sprechen, verfliegt schnell in der lebhaften Erinnerung an jene Nacht des doppelten Luftsieges.

Schluß folgt

Was ist das



Blick von der Höhe des Hefelarms auf den Sockel des nachrichtlichen Bauwerks und einen Teil der Anhängen des Mastfeldes



Diese viermotorige „Halifax“ ist der Treffsicherheit unserer Nachtjäger zum Opfer gefallen. Es ist nicht mehr allzuviel von ihr übriggeblieben. Eingehend besichtigt der Sieger die Überreste

Sekunden sind wir selbst in dem klebenden Schein der blau blitzenden Smaragde mit dem verbrennenden, tödlichen Feuer. Jetzt kann er gut zielen mit seinen vier MGs in der Heckkanzel. Er weiß schon, daß wir ihn haben wollen.

Wir korrigieren ein wenig die Richtung. Auf den Meter genau sitzen wir in seiner Höhe. Langsam und sicher holen wir ihn. Die Wellington beginnt in dem Glitzern der Leuchtfäden, die sie selbst entflammte, wegzudrücken. Gleich werden wir schießen ... Da fliegt uns mit Kometsgeschwindigkeit ein feueriger Schweif entgegen, genau auf die Kabine, auf uns zu. Ich ziehe ruckartig den Kopf ein. Der Engländer schießt, was aus seinen MGs herausgeht! Er hat uns herankommen lassen, hat gewartet. Es gibt ein paar kurze, fremde Schläge im eigenen Flugzeug: Treffer! Er schießt ganz gut.

Der Hauptmann fliegt stur geradeaus. Ganz nahe wollen wir heran. Endlich hebt das eigene krächzende Bellen an. Der Hauptmann hat die Knöpfe gedrückt. Die Leuchtschleiern prallen gegeneinander. Aber wir schießen besser. Wir sind so nahe an ihm, daß der Feuerstoß der Kanonen und MGs nur kurz sein kann. Während wir jetzt zum zweiten Angriff im steilen Hochziehen von ihm lassen, werfe ich schon den Kopf herum. „Der Vogel brennt ja!“ schreie ich.



das bewährte Kalknährmittel - Tabletten und Pulver -

Perianer

wissen den hohen Wert der Peri-Güteezeugnisse zu schätzen, deshalb gehen sie sparsam mit ihnen um.

PERI
KOSMETIK

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS * FRANKFURT A.-M.

PH 142



HENSCHEL SCHLACHTFLUGZEUG

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.-G.



Agfa

immer ein Zeichen
für photographische
Wertarbeit

Zahnpflege ist
Gesundheitspflege!



Viele Krankheiten rühren von schadhafte Zähnen her. Schon darum ist ihre regelmäßige Pflege so wichtig... mit einer wirklich guten Zahnpasta, mit Solidox! Solidox bekämpft den häßlichen Zahnstein!

SOLIDOX ZAHN-
PASTA

Zahn
stein
bekämpfend

schon 2.
Rheila
mehrmals täglich



bannen bei Regen und feucht-unfreundlichem Wetter die Erkältungsgefahr und den Husten

Inhalt ca. 350r

In Apoth. u. Drog. nur Original-Pack. zu RM 0,50 u. 0,90



Die Post ist da! Hoffentlich ist in jedem Päckchen auch eine Dose

Hanewacker

Dieser rauchlose Tabak schmeckt doch so gut und den Durst hilft er außerdem stillen! Das ist besonders bei großen Anstrengungen wichtig. Denken Sie deshalb immer daran: Auch ihr Soldat hat Hanewacker gern!



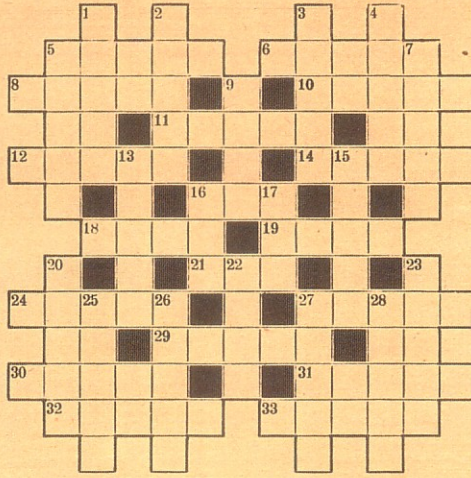
Kopferzerbrechen zum Zeitvertreib

Kreuzwörter

Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 5 Längenmaß, 6 Vorstufe des Schmetterlings, 8 germanischer Gott, 10 Körperorgan, 11 heftige Sehnsucht, 12 Gefährt, 14 Naturscheinung, 16 fremdländischer Vogel, 18 Gefährtin des Mannes, 19 Gebiet, 21 Gemeinschaft, 24 deutscher Geschichtsschreiber, 27 Sinnbild des Ackersegens, 29 Weltreligion, 30 Dasein, 31 Muschel-erzeugnis, 32 deutscher Tondichter, 33 Teil des Klaviers;

b) von oben nach unten: 1 Name russischer Zaren, 2 Turnübung, 3 Gesellschaftstanz, 4 Fettschicht, 5 Nutzenwendung, 7 Stadt in Ungarn, 9 Nebenfluß der Mosel, 13 schwedischer Gründer eines russischen Reiches, 15 Teil des Baumes, 16 Stadt im E. zgebirge, 17 Getränk, 20 Ruhestatt, 22 wichtiger Rohstoff, 23 verschwiegenes Haßgefühl, 25 Naturscheinung, 26 Sportboot, 27 Hängelampe, 28 römischer Dichter.

54 681



Der König am Rande

Schachaufgabe von L. Relistab



In der abgebildeten Stellung (Weiß: Kf5, Tc1, Te1, Ba3, d2, f6, g3, h2; Schwarz: Kh5, Tb8, Tc8, Ba4, b3, c5, d5, f7, g5, h6) scheint es auf den ersten Blick so, als ob es gegen die vorgedickten schwarzen Freibauern kein Rettungsmittel mehr gäbe. Die eingekerkerte Stellung des schwarzen Königs am Brettrand versetzt den Weißen jedoch in die Lage, nicht nur den Verlust der Partie abzuwenden, sondern sogar auf ungewöhnliche Weise ein Matt in spätestens sechs Zügen zu erzwingen. Wodurch?

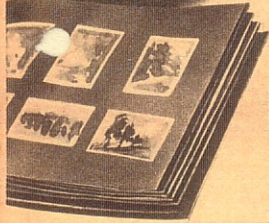
Auflösungen

Silbenrätsel: Ein Keil, den alle Menschen haasen, der muß 22 Holz, 23 Groß, 25 Noh, 26 Kuhn, 27 Ampel, 28 Horaz.
Silbenrätsel: Ein Keil, den alle Menschen haasen, der muß 22 Holz, 23 Groß, 25 Noh, 26 Kuhn, 27 Ampel, 28 Horaz.
Kreuzwörter: 1 Darg, 12 Karte, 14 Okan, 16 Ann, 18 Frau, 19 Land, 21 Berg, 24 Karte, 27 Kuhn, 29 Lahn, 30 Lehn, 31 Speck, 32 Lager, 33 Felder; — b) 1 Peter, 2 Wende, 3 Tahn, 4 Speck, 5 Moral, 6 Kuhn, 7 Kuhn, 8 Noh, 9 Lahn, 10 Land, 11 Berg, 12 Karte, 14 Okan, 16 Ann, 18 Frau, 19 Land, 21 Berg, 24 Karte, 27 Kuhn, 29 Lahn, 30 Lehn, 31 Speck, 32 Lager, 33 Felder.
Auflösungen: 1 Pflanze, 2 strategisch günstig gelegenes Land, 3 Erdöl, 4 Lehrgang, 5 Ergebnis guter Haushaltführung, 6 Kunstzeitalter, 7 Fett, 8 Stadt in Westfalen, 9 Frucht, 10 Gegensatz zum künstlich Geschaffenen, 11 geschichtlicher Zeitabschnitt, 12 Ländereinteilungsbegriff, 13 altrömischer Schriftsteller, 14 Teil der Haut, 15 russischer Feldherr und Staatsmann zur Zeit Peters des Großen, 16 Tondichtung Beethovens, 17 strafende Gerechtigkeit, 18 sagenhafte Königin von Assyrien, 19 Landstraße, 20 japanischer Brauch, 21 chemischer Vorgang.

Silbenrätsel

al — an — bee — ce — chaus — der — dort — e
 en — er — erd — ex — gau — ha — i —
 in — ka — ki — kow — kur — la — li — lin — luft
 me — men — mi — mis — mis — mund — na —
 nais — naph — ne — nis — no — on — pi — plo
 ra — ra — re — re — reich — ri — ro — san —
 schi — se — see — sel — si — sis — spar — sus —
 ter — tha — tum — tur — us — vi — zi
 Aus vorstehenden 63 Silben sind 21 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Goethe ergeben.

FOTOS



klebt man heutzutage fleckenlos und sauber in sein Album mit dem säurefreien, wasserfesten und farblosen Spezialleim von höchster Klebkraft

UHU

DER ALLESKLEBER
 FARBLLOS + WASSERFEST



TOGAL IN ALLER WELT

Togal

Tabletten

bei

Rheuma
 Gicht
 Neuralgien
 Erkältungs-
 krankheiten

Togal-Werk
 München 8

Wir denken immergern daran

J. G. MOUSON & CO. FRANKFURT AM MAIN
 Seit 1798 im Besitze der Familie Mouson

PHOTO·KINO
 Tradition und Fortschritt
 FILM·PHOTO
 finden ihre Verkörperung
 PHOTO·KINO
 in den Erzeugnissen der
 FILM·PHOTO
 ZEISS IKON AG. DRESDEN
 ZEISS IKON

Links: „Was die Leute immer vom Landen reden — mir macht das überhaupt keine Schwierigkeiten!“

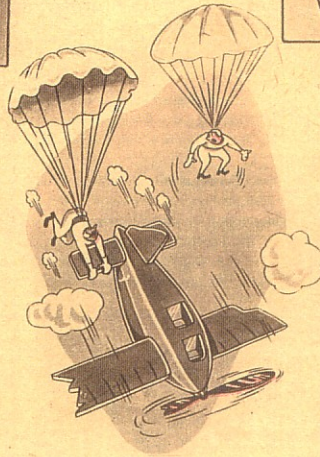
Rechts: „Eins steht jedenfalls fest: So schnell ist noch kein Acker gepflügt worden!“

Zeichnungen: Karl Nebel (6), Ludwig Siegl (Bavaria 1)

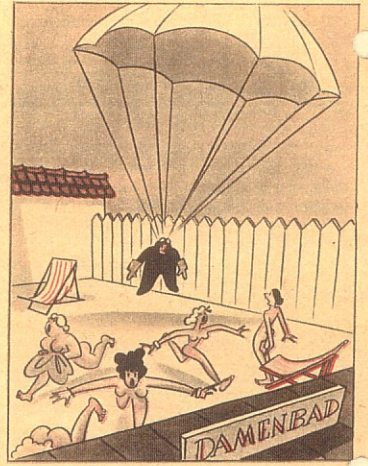
Unten: „Los, greif zu — vielleicht können wir die Kiste auch noch retten!“



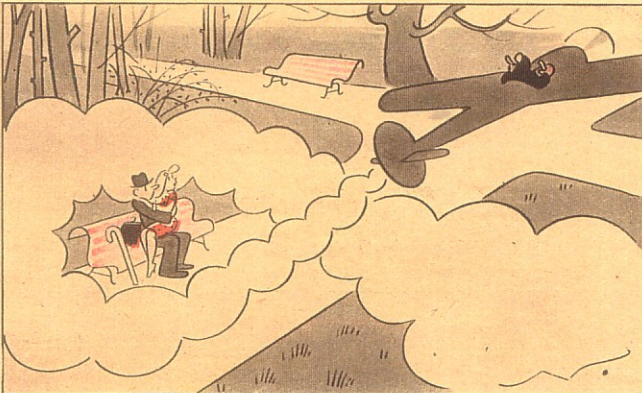
„Meine Pfeife lasse ich auch im Regen nicht ausgehen!“



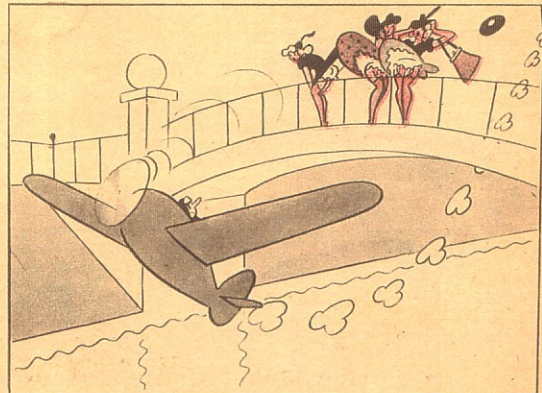
Total verrückt



„Und stellt euch vor, ich bemühe mich, aus tausend Meter Höhe einen Höflichkeitsbesuch zu machen — und dann ist es den Damen noch nicht einmal recht!“



„Öffentliche Zärtlichkeiten kann ich nun mal nicht leiden!“



„Ich sage immer — wenn einer mit seinem Propeller nichts anzufangen weiß, verdient er gar keinen!“

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 4 Rpf monatlich einschließl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 23 99 74

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