

Der



# Adler

HEFT 1 / BERLIN, 6. JANUAR 1942

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

HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

3 1  
Copy 28  
47

## Neuen Zielen entgegen

Der Beobachter in der  
Kanzel einer Heinkel He 111.  
Nach den großen Erfolgen  
des Jahres 1941 ist die  
deutsche Luftwaffe gerüstet  
zu neuen Entwürfen — für  
den endgültigen Sieg  
FK Adh. Klopfer, Mag (10)



# RUHM UND SIEG

## DIE DEUTSCHE LUFTWAFFE IM KRIEGSJAHR 1941

VON GENERAL DER FLIEGER QUADE

### Der Luftkrieg gegen England

Bei Beginn des Jahres 1941 stand die deutsche Luftwaffe inmitten des Groß-einsatzes gegen England. Die englische Luftwaffe und die Lufttrüstungs-industrie waren bis zum Ende des Jahres 1940 Schwerpunktziele unserer Einsätze gewesen. Sie hatten den feindlichen Fliegerverbänden Verluste beigebracht, die etwa das Dreifache der Eigenverluste betragen. Die Lufttrüstungsindustrie war in ihrer Leistungsfähigkeit stark herabgesetzt, wie die immer lauter werdenden Rufe nach amerikanischer Hilfe einwandfrei bewiesen. Trotz zum Teil schwieriger Wetterlagen konnte die deutsche Luftwaffe infolge ihrer günstigen Ausgangsstellungen und relativ kurzen Anflugwegen auch in den ersten Monaten des Jahres 1941 ihre Angriffe mit unverminderter Wucht fortsetzen. Ihr Schwerpunkt wurde immer mehr auf die Kriegswirtschaft verlagert und auf das Ziel, mit dem der Feind am empfindlichsten getroffen wurde: die Versorgung Englands.

Alle Zufuhrwege zur Insel führen über See. Schon in Friedenszeiten war der Eng-land eigene Tonnageraum nicht genügend groß. Die Schifffahrt der halben Welt fuhr ja für englische Pfunde englische Güter. Nur ein Teil davon hatte bei Kriegsbeginn mit scharfem Druck dazu gebracht werden können, trotz des erhöhten Risikos in englischem Solde zu bleiben. Tonnage war knapp und kriegswichtig. Ihre Verringerung also für uns von besonderer Bedeutung. Die Herabminderung des dem Feinde nutzbaren Tonnageraumes wurde so ein Schwerpunktziel.

U-Boote und Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine bekämpften in enger Zusammenarbeit mit den Kampfverbänden der Luftwaffe die Geleitzüge, die im Seeraum um England ausgemacht wurden, und versenkten auch im zweiten Kriegs-jahr eine hohe Zahl von BRT Handelschiffraum.

Versenkungen sind die gründlichste und nachhaltigste Form der Tonnageminderung; aber nicht die einzig mögliche. Schon die Notwendigkeit der Bildung von Geleitzügen beschränkte die Ausnutzung der Tonnage. Warte- und Liegezeiten bei der Zusammenstellung sind unvermeidlich. Während der Fahrt, die meist mehrere Tage dauert, ist die Schnelligkeit des langsamsten Schiffes maßgebend für die Fortbewegung des ganzen Geleitzuges. Auch seine Auflösung vor der Küste der Insel bringt noch einmal Gefahrenmomente.

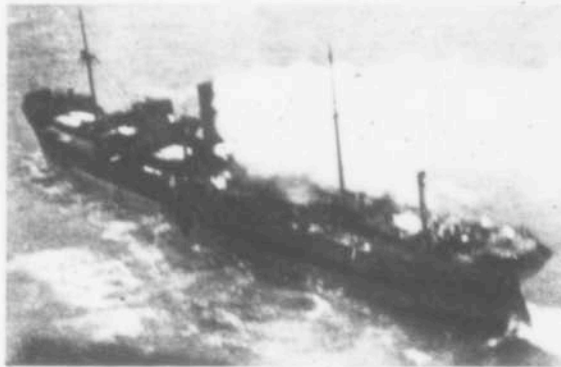
Gelang es außerdem, die Leistungsfähigkeit der Be- und Entladungseinrichtungen in den wichtigsten Ein- und Ausfahrhäfen herabzusetzen, so müßten weitere Ver-zögerungen und damit eine neue erhebliche Minderung in der Ausnutzung des Tonnageraumes eintreten. Das war eine Kampfaufgabe, die nur die Luftwaffe lösen konnte. Die das ganze Jahr 1941 andauernden Angriffe auf die britischen Häfen sind in allererster Linie ein Kampf gegen den Tonnageraum. Wie gründlich er geführt wurde, geht aus der Tatsache hervor, daß im Laufe der Zeit in den OKW-Berichten als Angriffsziele auch kleine und kleinste Häfen genannt wurden, die von der englischen Handelsflotte als Ausweichhäfen benutzt werden mußten. Zwangsläufig brachten die zahlreichen Großangriffe auf die wichtigsten Häfen weitere Erschwerungen für die Schifffahrt mit sich: Zerstörungen von Werften, Reparaturwerkstätten, Spezialfabriken für den Schiffbau, Kraftwerken, Lager- und Kühlhäusern, Eisenbahnen und Verkehrswegen. Die Vernichtung oder Beschädigung aller dieser Anlagen mußte aber immer wieder eine entscheidend wichtige Folge haben: Verzögerung in der Abfertigung der Handelsschiffe und damit Verringerung des Tonnageraumes. Daß bei diesen Angriffen auch vielfach in den Häfen Schiffsraum versenkt wurde und daß der bereits geladene Inhalt ganzer Geleitzüge ein Raub der Flammen wurde, ist selbstverständlich. Die Öffentlichkeit wird von diesen Angriffserfolgen der Luftwaffe wohl auch in Zukunft ebensowenig erfahren wie von den Schiffen, die der Verminderung der Seewege und Hafeneinfahrten durch die Luftwaffe zum Opfer fielen.

Der Kampf gegen die englische Handelschifffahrt sowie gegen seine Kriegswirtschaft hat im Jahre 1941 auch dann nicht nachgelassen, als der Kriegsschauplatz sich erweiterte und die deutsche Luftwaffe im Mittelmeerraum und über Nordafrika erschien und als die Lage auf dem Balkan das Eingreifen der deutschen Wehrmacht auch auf diesem Kriegsschauplatz notwendig machte. Er wurde auch während des Balkanfeldzuges mit kaum verminderter Wucht fortgesetzt. Erst mit der Verlegung des Schwerpunktes der gesamten deutschen Wehrmacht nach dem östlichen Kriegsschauplatz trat im Luftkrieg gegen die Insel eine gewisse Lockerung ein. Aufgehört hat er nie. Und der Seeraum um Großbritannien und die Zufahrtstrassen stehen nach wie vor in gleicher Stärke unter der Aufsicht und der Bedrohung durch die deutsche Luftwaffe und die Kriegsmarine.

### Die englische „Notstop-Offensive“

Sie hatte den Zweck, starke Teile der deutschen Flieger- und Flakartillerieverbände von der Hauptentscheidung im Osten abzuziehen. Daneben sollte sie durch un-ausgesetzte (nonstop!) Tag- und Nachtangriffe auf Deutschland und auf das besetzte Gebiet einen moralischen Druck auf die Bevölkerung ausüben. Endlich sollte sie wohl auch außenpolitisch wirken und einen sichtbaren Beweis der Hilfeleistung für den sowjetischen Verbündeten erbringen.

Das für England niederschmetternde Ergebnis dieser Luftoffensive ist bekannt. Die englische Luftwaffe hat sich nicht, wie es auf der Insel so hochtrabend ver-kündet wurde, „über Berlin mit den Sowjetfliegern die Hand gereicht“. In Tagen-



Über zwei Millionen BRT Handelschiffraum wurden im Jahre 1941 allein von der deutschen Luftwaffe auf den Meeresgrund geschickt, abgesehen von den Verlusten, die Englands Handelschifffahrt durch die systematische Vernichtung der Häfen erlitt. Hier ein Beispiel von vielen: Der 4164 BRT große Handelsdampfer „Royal Crown“, der einen Bombenvoll-treffer mittschiffs erlitt und kurz darauf sank. Darüber das Großkampfflugzeug Focke Wulf „Condor“, der gefährlichste Feind der britischen Schifffahrt auf den Weltmeeren





Deutsche Fallschirmjäger nehmen britische Truppen auf Kreta gefangen. Die Eroberung dieses britischen Bollwerks im Mittelmeer ist eine der kühnsten Operationen der Kriegsgeschichte, deren Erfolg dem Verbänden der deutschen Luftwaffe zu verdanken ist.

Pl. Adolf Koenigler, Buchheim (W.), Wagner (Alt), Zwilling, Aals, Puck, Wolf, Luftwaffe.

Unten: Deutsche Flakartillerie in Afrika. Roterkreuzträger Oberleutnant Schwabach lenkt das Schießen seiner schweren Batterie auf angegriffene britische Panzer.

teil — von Osten her sind so gut wie gar keine Einflüge erfolgt. Und der Engländer ist nach einigen ganz schweren Niederlagen äußerst vorsichtig geworden. Bei Tag ließ er sich über dem Reichsgebiet ohnehin nicht blicken. Wichtig ist es aber darauf hinzuweisen, daß nicht die Masse, sondern die Götter unserer zur Abwehr bereitgestellten Jagd- und Nachtjagd- und Flakartillerieverbände dieses Ergebnis erzielt haben.

Der Schwerpunkt des Einsatzes der Verbände der deutschen Luftwaffe lag seit dem 22. Juni 1941 nach dem Befehl des Führers und Oberbefehlshabers der Wehrmacht an der Ostfront. Dort sollte die Entscheidung fallen, die englische Nonstop-Offensive konnte daran nichts ändern.

#### Der Mittelmeerraum und Nordafrika

Durch das Mittelmeer geht der wichtigste Lebensnerv des Empire. Der Weg Gibraltar — Suez-Kanal — Aden ist die kürzeste Verbindung nach Indien. Der Umweg um Afrika ist rund 10.000 km länger. Das erfordert verlängerte Fahrtzeit und vermehrtes Risiko, hohen Mehrbedarf an Tonnage, die, wie oben ausgeführt, England in zunehmendem Maße fehlt.

Das Erscheinen deutscher Flugzeuge im Mittelmeerraum Seite an Seite mit unseren italienischen Bundesgenossen bedeutet daher eine erhöhte Bedrohung dieses für England lebenswichtigen Schifffahrtsweges. Alle Verluste, die seiner Kriegsmarine und seiner Handelschifffahrt hier zugefügt wurden, waren besonders schwer.

Die stark befestigte Insel Malta mit einem Kriegshafen und mehreren Flugplätzen dient in erster Linie dem Schutze dieses Wasserweges und bedroht außerdem den Seeweg von Südtalita zu den italienischen Häfen in Nordafrika. Ungezählte Luftangriffe auf La Valetta und die Flugplätze hielten die auf der Insel bereitgestellten Kräfte nieder.

Insich wurde letzten Endes die Grundlage geschaffen für die Einsatzmöglichkeit des deutschen Afrikakorps, das unter dem Befehl des Generalleutnants Rommel im Rahmen der italienischen Wehrmacht in kürzester Zeit die tief in die Cyrenaika eingerückten englischen Truppen bis zur Grenze Ägyptens zurückwarf.

Das deutsche Fliegerkorps unter General der Flieger Geisler hat diesen Siegeszug nachhaltig unterstützt und in vollem Umfang und in diesem Tempo überhaupt ermöglicht. Es gelang ihm nach kurzer Zeit, die englische Luftwaffe, die alle Vorteile — Erfahrung im Wüstenkrieg, Kenntnis des Landes und der Witterungsbedingungen, bessere und nähere Nachschubbasen — auf seiner Seite hatte, so weit auszuschalten, daß sie der auf der Erde angreifenden Truppe nicht mehr gefährlich werden konnte.

Unmittelbar nach Abschluß der Kämpfe nahm das deutsche Fliegerkorps seine schon im Januar begonnenen Angriffe gegen die englische Schifffahrt im Mittelmeer und besonders auch gegen das Gebiet des Suez-Kanals mit erhöhter Wucht und mit bestem Erfolg wieder auf. Die auch von englischer Seite zugegebene mehrfach gelungene längere Sperrung des Kanals stellt eine schwere Schädigung der englischen Schifffahrt dar — und damit einen stark erhöhten Verlust nutzbarer Tonnage. Sie ist als ein großer Erfolg des deutschen Fliegerkorps Geisler zu werten. Eine besondere operative Bedeutung aber hat seine Anwesenheit in Afrika bekommen durch die Entwicklung der Ereignisse auf der Balkanhalbinsel, die mit der Eroberung Kretas endeten.

#### Der Balkanfeldzug

Drei Schwerpunktaufgaben hatte der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht der deutschen Luftwaffe hier zugewiesen: 1. die Zerschlagung der feindlichen Luftwaffe, 2. Angriff und Vernichtung der Verschwörerzentrale Belgrad in allen militärisch wichtigen Zielen, 3. die Unterstützung der kämpfenden Truppe des Heeres. Hier sollte auch seine Flucht erschwert, seine spätere Einschiffung wenn möglich verhindert werden.

Die Niederkämpfung der zahlenmäßig nicht sehr starken serbischen und griechischen Luftwaffen gelang in kurzer Zeit. Damit war dem angreifenden Heere die erste und wichtigste Hilfe zuteil geworden. In dem meist gebirgigen und straßenarmen Lande konnte eine richtig eingesetzte und energisch angreifende feindliche Luftwaffe unseren in engen Tälern kämpfenden und häufig an die Wege gebundenen Truppen ein gefährlicher Gegner werden.

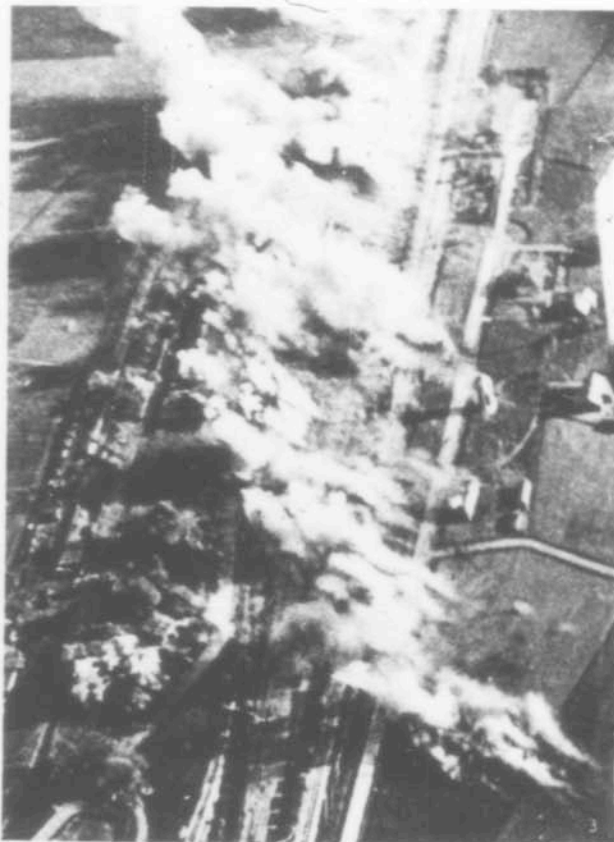
Belgrad wurde befehlsgemäß schon in den ersten vierundzwanzig Stunden schwer getroffen. Damit und mit den in den nächsten Tagen noch wiederholten Angriffen wurde die Hauptstadt des Landes, die Zentrale seines Nachrichten- und Nachschubwesens, der wichtigste Knotenpunkt seines ohnehin dünnen Eisenbahnnetzes, von vornherein völlig ausgeschaltet.

Die auf dem Balkan zur Unterstützung des Heeres bereitgestellten starken Verbände der Luftwaffe konnten überall den Angriffsfrenten vorwärtsheilen. Besonders war das der Fall bei der Durchbrechung der mit modernsten Mitteln ausgebauten und von einem zähen und tapferen Gegner verteidigten Metaxaslinie. Starke Stuka- und vor allen Dingen auch Flakartillerieverbände haben hier ganze Arbeit geleistet; der Durchbruch der Angriffsgruppe bis zum Ägäischen Meer zerstörte dann die Front und führte zur Kapitulation eines Teiles des Griechischen Heeres.

Fortsetzung auf Seite 13



Vielleicht die härteste Bewährungsprobe war für die deutsche Luftwaffe — ebenso wie für die Infanterie — der Kampf gegen die Sowjets auf einer mehrere tausend Kilometer langen Front vom Eismeer bis zum Schwarzen Meer. Das untere Luftbild zeigt einen Bahnhof des Feindes nach einem erfolgreichen Bombenangriff deutscher Kampfverbände.





Viele Hände und viele Gedanken regen sich in einem Kampfgeschwader unserer Luftwaffe, aber nur ein Wille besetzt die Männer: den Feind zu schlagen, wo sie ihn treffen. So gemütlich haben es die drei Oberwerkmeister der Staffeln der II. Gruppe des KG nicht immer, 1900 Maschinen haben sie bisher starkklar gemacht, da hat ihnen ein Gläschen wohl zu genügt!

Links: Der Gruppenkommandeur, Major K., ist mit schwer beschossener Maschine von seinem 120. Feindflug zurückgekehrt. Mit 42 Jahren hat der Artillerist des Weltkrieges erst fliegen gelernt, heute trägt er die Spangen zum I.K. I und II und die goldene Fortsetzungsstufe.



Der FA der Gruppe, der Offizier, der die Einsatzpläne reibchen Bundesheer Dienst genast. Hier ist er schon mehr als zwei Jahre Kampfflieger und hat bereits sich auf 112 Feindflügen, darunter sehr schweren Engländerstößen, aus-

# KAMPFGR



Der Stolz des 22-jährigen T.O. (Technischen Offiziers) ist es, möglichst viele Kampfflugzeuge starkklar melden zu können. Daß er neben seiner verantwortungsvollen Arbeit auch zugleich keinen Einsatz anläßt, dafür zeugen seine 104 Feindflüge.

Bild links: Das Fliegende Personal ist ungetrübter, die diese Männer haben auf vielen Feindflügen Mut, Umsicht und höchstes Können bewiesen.

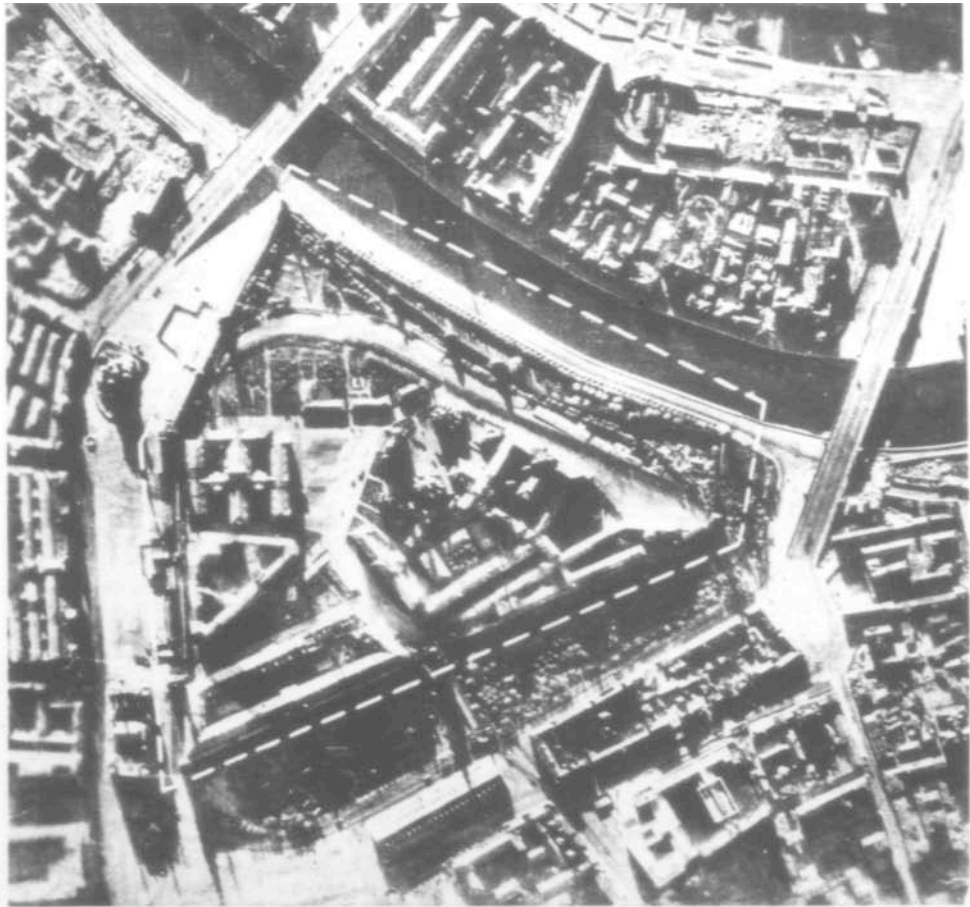


# Der Kreml

## Die Zwingburg der Sowjets

Diese Luftaufnahme, die unsere Aufklärer mit nach Hause gebracht haben, zeigt in klarster Schärfe die Einzelheiten des Kreml, aus dem sich die sowjetischen Gewalttäter längst vor den deutschen Luftangriffen ins Innere des Landes verzogen haben. Der Kreml war der ursprüngliche Stadtkern Moskaus, er ist in einer Länge von zwei Kilometer von einer 15 bis 20 Meter hohen Mauer umgeben, die von 19 Türmen gekrönt ist. Bis zum 18. Jahrhundert befand sich hier die Residenz der Zaren und der Patriarchen. Der Kreml, unmittelbar an den Ufern der Moskwa gelegen, ist eine Vereinigung von alten Palästen, Kirchen und Klöstern, von Amtsgebäuden und Kasernen. Obwohl dieses Luftbild vor den letzten größeren Angriffen auf Moskau aufgenommen wurde, zeigen die Gebäude und Anlagen links oben vom Kreml und auf der anderen Seite der Moskwa bereits erhebliche Spuren der deutschen Bombenangriffe.

Aufnahme: Luftwaffe (SdK)



# UPPE XY



Über die Gesundheit der Gruppe wacht der Oberarzt Dr. M., ein praktischer Arzt vom Bodensee. Obwohl nicht mehr dienstpflichtig, betreut der alte Sportflieger freiwillig die Frontkampfsgruppe. Unter seinen geschickten Händen ist jeder seiner Patienten in bester Obhut.

PK. Bildarchiv: Kriegerbericht: Gosag (SdK)



Links: Einer der ersten Warte, die über das Wohl und Wehe der einzelnen Maschinen wachen. Seine große Missionserfahrung erwacht er sich im Werkstatttag, dem er zwei Jahre lang angehört.



Fliegen macht bekanntlich besonders hungert. Kampfflieger müssen deshalb gut zu essen haben. Der Staffelloch sorgt für schmackhafte Kost. Seine Spezialität ist ein saftiger Braten — so die norweger Roboter dafür verbunden ist.



Hauptmann GÖLLOB

IN DANKBARER  
WÜRDIGUNG IHRES  
HELDENHAFTEN EINSATZES



Ober-H. GRAF v. KAGENECK

### IM KAMPF UM DIE ZUKUNFT UNSERES VOLKES

verlieb der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes dem Kommandeur einer Jagdgruppe, Hauptmann Göllob, anlässlich seines 80. Luftstages als 18 Soldaten der deutschen Wehrmacht, und dem Oberleutnant in einem Jagdgeschwader Graf v. Kageneck, anlässlich seines 64. Luftstages als 19 Soldaten der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes

## WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann Linke, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, hat als Einzelkämpfer und als vorbildlicher Führer seiner Gruppe hervorragende Erfolge erzielt. Die Vernichtung von über 200 Feindflugzeugen und einer großen Zahl von Panzerkampfwagen ist u. a. das bisherige Ergebnis seiner Gruppe. Als Einzelentzungen sind die Versenkung eines britischen U-Bootes, die Vernichtung von 30 sowjetischen Panzern und Lastkraftwagen usw. besonders hervorzuheben. — Hauptmann Freher v. Beust, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, erwarb sich durch zahlreiche Einsätze gegen englische Flugplätze und durch die Versenkung mehrerer feindlicher Handelschiffe besondere Verdienste. Auch im Ostinsatz zeichnete sich seine Gruppe hervorragend aus. Oberleutnant Skofczewski, Staffelführer in einem Kampfgeschwader, hat sich durch heldenmütige Tapferkeit und ungewöhnliche Erfolge hervorgetan. Im Kampf gegen England versenkte seine Staffel 92 000 BRT und beschädigte weitere 74 000 BRT feindlichen Handelschiffes. Auch auf dem östlichen Kriegsschauplatz sind seine Leistungen eine ununterbrochene Folge von persönlichen Waffentaten. — Oberleutnant Tönne, Staffelführer in einem Schnellkampfgeschwader, hat durch seine gewandte Führung und mittelloses Vorbild seine Staffel zu bedeutenden Erfolgen geführt. Im Ostkrieg zerstörte sein Verband gegen stärkere Abwehr nicht weniger als 118 Feindflugzeuge. — Oberfeldwebel Böhligen, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, versuchte im Kampf gegen England in erbitterten Luftkämpfen 21 Flugzeuge abzuschießen und einen Sperrballon zu vernichten. — Unteroffizier Melzer, Geschützführer in einem Flakregiment, ist aus eigener Initiative stets der vorderen Linie weit vorausgegangen und hat aus nächster, bedrohlicher Nähe mit seinem Geschütz 11 feindliche Panzerkampfwagen vernichtet. PK-Zeichnung Kriegsb. Komms. Abst. Schott-ORW (1)



Hauptmann LINKE



Hauptmann FREDERH v. BEUST



Oberleutnant SKOFCZEWSKI



Oberleutnant TÖNNE



Oberfeldwebel BÖHLIGEN



Unteroffizier MELZER

# SAMURAI-

## Kampf- und Todesmut des

Am 26. Mai 1904, während des russisch-japanischen Krieges, tobte eine heftige Schlacht um die Stadt Nan-Shang, die für den Fortgang der Eroberung von Port Arthur eine entscheidende Rolle spielte. Bei den ersten Angriffen hatten die Japaner große Verluste erlitten. Man sagt, daß damals an einem Tage die Munition für ein halbes Jahr verbraucht worden sei. In jeder Beziehung sah der Kampf für die Japaner aussichtslos aus, so daß der Armeestab zu der Überzeugung kam, den Rückzug anzutreten und den Angriff später von neuem zu beginnen. Der Armeestab unterbreitete den Rückzugsplan dem Armeeführer General Oku, der darauf sagte: „So steht die Sache?“ Dann schwieg er und bemerkte nach einer Weile: „Wißt ihr, was der Samurai-Geist ist?“ Als Antwort auf diese Frage des Generals folgte ein Generalangriff mit dem Entschluß, die ganze Armee für die Entscheidung zu opfern, und die Festung Nan-Shang fiel.

Der Kriegshafen Port Arthur war als eine unnehmbare Festung bekannt. Zur Niederkämpfung dieses Stützpunktes trat die japanische Wehrmacht sowohl vom Lande als auch von der Seeseite an. Wichtig war die Sperrung der Hafeneinfahrt, um der russischen Flotte die Ein- und Ausfahrt unmöglich zu machen. Am 20. Februar 1904 beschloß der Oberbefehlshaber der japanischen Marine die Sperrung des Hafens durch die Versenkung von fünf veralteten Transportschiffen. Diese Aktion erforderte den todesmütigen Einsatz der Besatzung. Zur Steuerung und Sprengung des einzelnen Schiffes waren je 10 bis 16 Mann nötig. Der Oberbefehlshaber Admiral Togo gab den Befehl, „Freiwillige zum Tode“ aus der Flotte zu sammeln. Sofort meldeten sich über 2000 Mann. Man brauchte aber nur 67 Mann. Die erste Aktion fand am 24. Februar statt, und die zweite folgte am 27. März. Bei der zweiten Aktion fiel Kapitän Hirose, der auch die erste Aktion mit einem Schiff erfolgreich durchgeführt hatte. Auch sein Schiff „Fuki Maru“ lief um zwei Uhr morgens in die Hafeneinfahrt ein. Als der Feind das Herannahen auf eige Entfernung von zwei Seemeilen bemerkte, wurden sie von den Festungen sofort heftig beschossen. Die „Fuki Maru“ steuerte unter dem Kugelregen des Feindes geschickt in die Mitte der Mündung und warf Anker. Kapitän Hirose gab dem Deckoffizier Sugino den Befehl, in den Maschinenraum zu steigen und die Sprengung vorzunehmen. Als die Besatzung das Boot klar machte und auf die Rückkehr Sugino wartete, traf ein feindliches Torpedo die Schiffsseite, und sofort begann die „Fuki Maru“ zu sinken. Kapitän Hirose sprang noch einmal an Bord des in die Tiefgehenden Schiffes und suchte nach dem Deckoffizier. Als das Wasser schon das obere Deck erreicht hatte, gab Kapitän Hirose die Suche auf und stieg wieder ins Boot. Im Kreuzspiel des Scheinwerfers und der donnernden Geschütze steuerte er durch die hohen Wellen. Im Hagel der feindlichen Geschosse fiel zuerst der zweite Maschinist Koike; dann bemerkte man, daß Kapitän Hirose nicht mehr auf seinem Kommandositz war. Man entdeckte nur noch den zerletzten Körper und die zerrissenen Uniformstücke des Kapitän.

Plötzlich erschien ein feindlicher Kreuzer in der Nähe. Die Besatzung war schon entlassen, mit dem bloßen Seitengewehr das feindliche Kriegsschiff zu entzweien. Doch der Kreuzer fuhr weiter. Das Boot wurde endlich am Morgen von einem japanischen Kriegsschiff aufgenommen. Kapitän Hirose gilt als Kriegsgotttheit und als Vorbild japanischen Soldatentums. Er hatte in einem Brief an seinen Bruder ein Gedicht geschrieben, das wie folgt lautet:

„Mit reinem Herzen diene ich dem Vaterlande.  
Niemals schrecke ich zurück vor dem Tode.  
Sollte ich mit dem Schiff mein Gebirn  
ins Gewässer des Port-Arthur versenken,  
dann werde ich siebenmal neu geboren sein,  
um dem Vaterlande zu dienen. Mein Entschluß  
ist fest, zu sterben.  
Überzeugt vom Gelingen, zum zweitenmal  
steige ich lächelnd auf das Schiff.“

Dieses Gedicht verkündet den Geist des japanischen Ritters, der mit dem Todesentschluß in den Kampf geht. Mit dem Wort „Siebenmal werde ich geboren sein, um dem Vaterlande zu dienen“ spricht Kapitän Hirose die innerste Überzeugung jedes japanischen Soldaten aus, daß er niemals ruhen werde, wenn ihm auch der irdische Tod beschieden ist, bis der Feind Japans und des Kaisers endgültig besiegt ist. In dieser Einstellung zum Tode liegt die Schlagkraft der japanischen Wehrmacht. Sie ist nicht von heute auf morgen geschult, auch nicht erst mit der modernen Wehrmacht neu entstanden, sondern sie lebt in der Tradition des japanischen Kampfes, der den Charakter des japanischen Volkes mitbestimmt. Das gilt nicht nur für den Soldaten, dem es nach der japanischen Auffassung selbstverständlich ist, mit dem Entschluß zum Tode in den Krieg zu ziehen. Während des russisch-japanischen Krieges kam es vor, daß eine verwitwete Mutter ihren einzigen Sohn in den Krieg schickte und ihrem Leben ein Ende machte, um ihr Kind zu verhindern, daß es ihretwegen sein Leben zu erhalten bestrebt sein könnte. Die japanische „Todesverachtung“ ist keine „Lebensverachtung“, wie man das irrtümlich meinen könnte; sie ist auch nicht irgendein tollkühner oder gar abenteuerlicher Leichtsinns, der das Leben nicht ernst nimmt, sondern sie ist innerlich gesehen eine technische und innerlich betrachtet eine ethische Frage. Technisch wirkt dieser Entschluß zum Tode derart, daß die Waffe bis zum äußersten angewandt werden kann, ja sie kann sogar zu „einer lebendigen Waffe“ werden, indem der Mensch sein Leben der Waffe schenkt, indem er als Verlängerung der Waffe wirkt. Diese Beziehung zwischen der Waffe und dem Krieger ist in Japan nicht erst durch die moderne Konstruktion der Waffe entstanden, sondern sie hat ihren Ursprung im altjapanischen Ritterkampf. Wenn zwei Ritter mit Schwertern sich gegenüber-



# Japans Heldengeist

japanischen Kriegers / Von Prof. Dr. Junyu Kitayama



Ein japanischer Fechtlehrer mit seinem Schüler beim Üben eines Griffes. Auch in dem in den besten Schichten des japanischen Volkes geübten Fechtspiel lebt die alte Tradition der Samurai fort.  
Foto: Morrison (L. Bild), Sammlung Handke

standen, war es die Regel der Fechtkunst, daß jeder in der ruhigen Haltung mit einem vorgestreckten Schwert hinter dem Schwert verschwand. Das bedeutete die höchste und geschickteste Haltung, die man mit seinem Schwert beim Kampf einnehmen kann. Der Feind sieht in solchem Augenblick nur das Schwert des anderen vor sich. Man sagt: „Der Mensch und die Waffe sind eins geworden.“ Das Schwert für einen Ritter war das Symbol seines Geistes. Mit dem Schwert durfte man nicht nur nicht spielen, sondern man durfte es nicht mal auf den Boden fallen lassen. Der Ritter trug sein Schwert immer bei sich; wenn er sich schlafen legte, lag das Schwert neben seinem Kopfkissen. Das, was das Schwert bedeutete, ist das Gewehr oder die jeweilige Waffe für den Soldaten von heute. Das Gewehr ist die Leihgabe des Tenno für den Soldaten. Der Soldat trägt und gebraucht die Waffe im Auftrag des Tenno. Zum Gebrauch des Schwertes wurde gesagt: „Die beste Taktik des Kampfes ist, den Feind zu schlagen, mit dem Entschluß, in demselben Augenblick auch selbst zu sterben. Laß den Feind die Haut seines Leibes schneiden, in demselben Augenblick schneide ihm in sein Fleisch. Laß den Feind dein Fleisch schneiden, so schneide ihm in seine Knochen.“ Dies war die seelische Voraussetzung zur technischen Ausführung des japanischen Ritterkampfes.

Dank einer derartigen Einstellung zum Kriegerdasein hat die japanische Fechtkunst eine bis an das Geheimnis streifende Kampftechnik entwickelt. Die Zeit hat sich vom Mittelalter ins Moderne gewandelt, und die Waffe hat ihren Träger gewechselt. Aber der Geist, mit dem die Waffe geführt wird, ist in Japan unverändert geblieben.

In dem japanischen Todesmut offenbart sich die Lebens- und Weltanschauung des japanischen Ritters, des japanischen Soldaten und des japanischen Volkes. „Verteidige deine Treue und Ehre mit dem Tode. Höre erst auf mit deinem Kampf, wenn du tot bist.“ Des Ritters Treue gehörte einst den Feudalherren. „Ein

Japaner fliegt vor dem Start zum Feindflug. In den modernen Sokolatenuniformen und den Pistolen tragen die Flieger in Japan das Herz der Männer getreu den Samurai-Idealen, die heute ebenso verpflichtend sind wie vor Jahrhunderten.

wahrhafter Ritter dient in seinem Leben nicht zwei Herren.“ Heute gilt die Treue des japanischen Volkes dem Tenno. Darum, wenn ein japanischer Soldat auf dem Schlachtfeld fällt, ruft er: „Tenno Heika Bansa.“ — Es lebe seine Majestät Tenno.“ Kein anderes Wort kommt aus dem Munde eines sterbenden Soldaten auf dem Kampffeld. „Das Volk sind Kinder des Tenno“, heißt die Definition des Verhältnisses zwischen dem Tenno und seinem Volk. Einst starben die Ritter für ihre Herren. Wenn der Herr unter dem Druck des Feindes sich durch den Harakiri — den ehrenhaften Selbstmord — der Unterwerfung entzog, starb oft eine Schar von Hunderten von Rittern mit ihm den Ehrentod. Die Treue zum Herrn und zum Kameraden bedeutete zugleich die Aufrechterhaltung der Ehre.

Das japanische Ehrgefühl ist nicht rein persönlich, es wird nicht durch die Taten und Erfolge des einzelnen bestimmt, sondern es gilt viel mehr. Es gilt unmittelbar dem Ansehen der ganzen Familie. Wenn ein Soldat im Kriege fällt, steigt die Ehre seiner Familie. Jede japanische Familie ist eine Kette von Ahnen, die im Familiennamen symbolisch weiterleben. Das Ansehen der Familie aber ist der heimliche Befehl des Ahnen, der einer stetigen moralischen Mahnung gleichkommt. Die Nichtachtung oder die Verletzung der Familienehre ist das größte Vergehen gegen die Ahnen. Durch die Ahnen sind die japanischen Familien seit über 2000 Jahren untereinander verbunden, und an ihrer Spitze steht die Familie des Tenno. Darum gilt die Ehre des Landes und des japanischen Volkes zugleich als die Ehre der einzelnen Familie und ihrer Mitglieder. In dieser innigen Bindung mit der Tenno-Familie und Verbundenheit der Familien untereinander lebt das japanische Volk. Das ist die Erklärung dafür, daß die Treue des japanischen Volkes zum Tenno unermüdlich ist, daß jeder Japaner gern für den Tenno sein Leben opfert.

Das japanische Volk besitzt eine beispiellose Einigkeit und Entschlußkraft, wenn es gilt, das Land und seine Ehre zu verteidigen. Man kann das japanische Volk zum äußersten Entschluß zwingen, wenn man seine Ehre nicht achtet, die das Volk bereit ist, mit äußerstem Todesmut zu verteidigen. General Saigo sagte: „Mit dem Menschen, der weder auf das Leben noch auf das Geld, noch auf den Namen, noch auf den Rang Wert legt, ist schwer auszukommen. Aber keiner außer ihm ist in der Lage, durch alle Hindernisse hindurch die großen Werke des Staates zu schaffen.“ Das gilt auch vom japanischen Volk selbst. Weder wirtschaftlicher Druck noch politische Schachzüge noch materielles Übergewicht beim Feind können das japanische Volk hindern, das von ihm gesteckte Ziel zu erreichen, denn es gibt den Kampf nur auf, wenn es gestorben ist.“ Saigo sagte auch: „Ein Mann zieht es vor, wie ein Edelstein sich zerschlagen zu lassen, denn als ein Ziegelstein wohlhalten zu bleiben.“

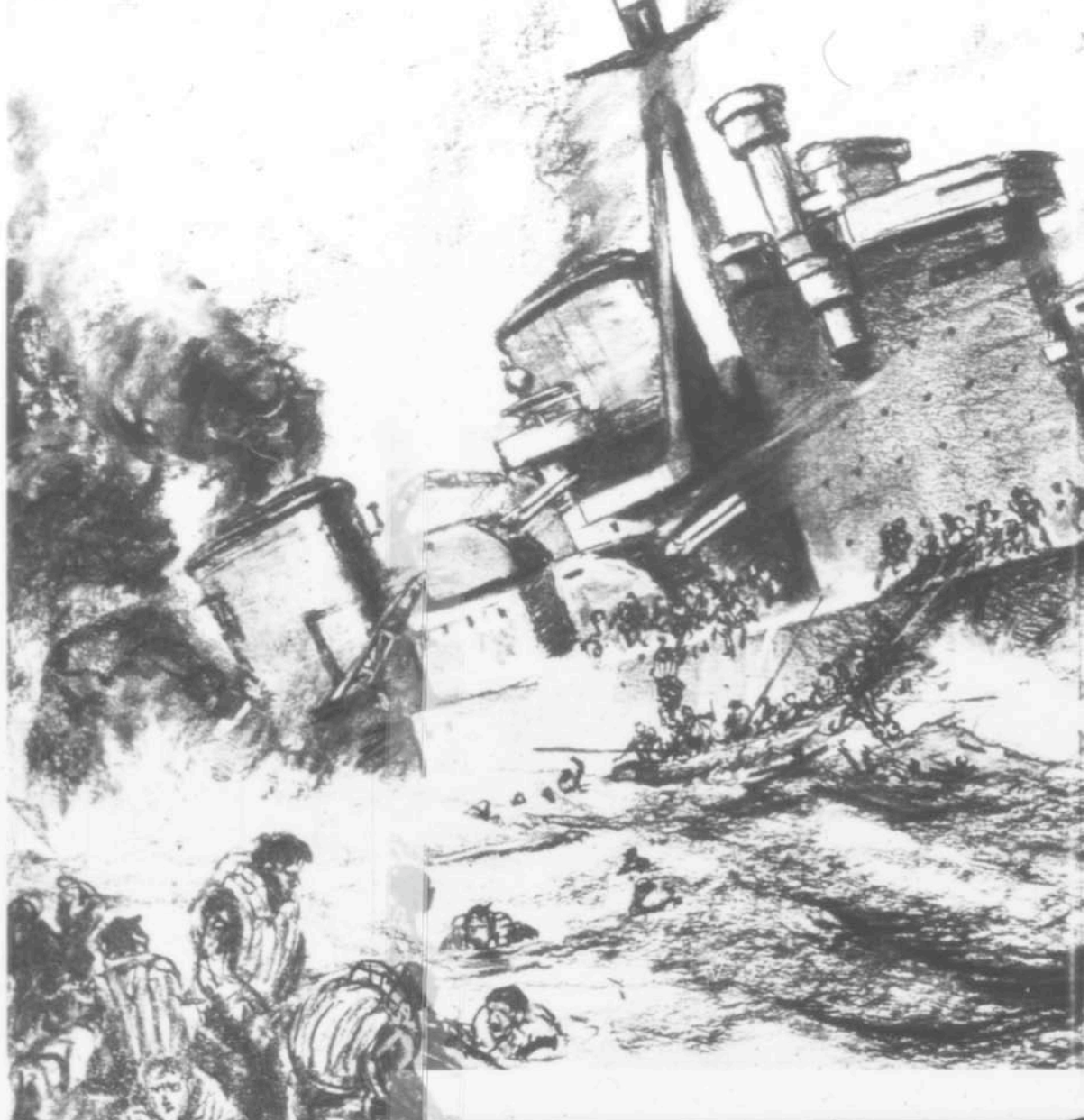
Treue zum Tenno und äußerste Kampftunseligkeit bis zum Tod waren die Hauptigenschaften des Samurai, sie sind als die geistigen Mächte Japans bis heute geblieben — sie sind der Schlüssel für die Haltung zu seinen Verbündeten und für die Taten der japanischen Wehrmacht, die wir in diesen Tagen mit Bewunderung erleben.



Samurai, ein „Zweischwertermann“, in den Diensten des Tenno. Es war das Vorrecht der Samurai, zwei Schwerter zu tragen. Nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1867.



# Japan schlägt zu





## Das Ende der „Prince of Wales“

Schon wenige Stunden nach dem Ausbruch des durch die plutokratischen Mächte in Ostasien vom Zaun gebrochenen Krieges haben die USA und Großbritannien erfahren müssen, mit welcher Härte Japan blitzschnell zuschlagen versteht. Die Seeschlacht von Hawaii, in der die Amerikaner das Gros ihrer Pazifik-Schlachtflotte verloren, die Versenkung der britischen Schlachtschiffe „Prince of Wales“ (deren Untergang unser Großbild zeigt) und „Repulse“ durch japanische Flugzeuge, die erfolgreichen Landungen auf den Philippinen und auf der Malaien-Halbinsel, die Luftangriffe auf Singapur, das „Gibraltar des Ostens“ (Bild rechts unten), die Besitznahme der Inselbastionen Guam und Wake im Stillen Ozean, der Fall Hongkongs und nicht zuletzt die zahlreichen Luftkämpfe im neuen ostasiatischen Kampfraum haben das Sonnenbanner Nippons überall siegreich über dem Sternenbanner und dem Union Jack emporsteigen sehen als Zeichen des Entscheidungsrings zwischen zwei Welten, wie der Führer diesen Krieg bezeichnet hat.

Zeichnung H. v. Meivry



# „Ziel aufgefasset!“

Flakartillerie vor Leningrad

Nach der durch den Winter bedingten Beendigung der Angriffsoperationen im Osten steht die deutsche Flakartillerie an allen Frontabschnitten wie immer auf der Wacht. So haben die Kanoniere auch vor Leningrad an den günstigsten Stellen ihre Posten besetzt, von denen aus jedes sich nähernde feindliche Flugzeug sofort zielicher unter Feuer genommen wird.



Links: „Ziel aufgefasset!“ Der E-Meffmann ist auf dem Posten. Schiel von weitem verfolgt er das näherkommende Flugzeug, mißt die sich vergrößernde Entfernung und ruft die Ergebnisse aus.



Links: Feuerbereit! Kaum ist das feindliche Flugzeug in den Bereich der Wirksamkeit getreten, so belien auch schon die Feuerstöße. Nur wenige Sekunden, dann ist für das leichte Geschütz der „Feuertanz“ vorbei.

PK-Aufstellungen  
Kriegsgewehr Post (Kb)  
Rechts: „Feuertanz!“ ruft der Geschützführer durch den Lärm des Kampfes und den Munition. Er ist verantwortlich für den Einsatz des Geschützes, und seine Umsicht und Entschlossenheit ist oft entscheidend für den Erfolg der Abwehr.



Der Flugmeldeposten am Richtungsweiser. Mit diesem, mit einer hervorragenden Optik ausgestatteten Instrument hat er schon frühzeitig den Feind erkannt und während des Kampfes verfolgt. Nun sieht er, wie der Gegner — zweifels getroffen — abdreht.

Ein unerhört harter, auf kurze Ausgeblicke zusammengeprägter Kampf, das ist das Wesen der leichten Flakartillerie in der Luftabwehr. Die Spuren des Kampfes noch in den Miemen, schauen K 1 bis K 4, die Männer der Geschützbedienung, dem Gegner nach.







Der große Tag des Geschwaders. Der Reichsmarschall schreibt in Begleitung des Geschwaderkommandeurs Oberst Galland die Front des Geschwaders ab.

## Der Reichsmarschall bei Oberst Galland

Auf einem Feldflughafen im Westen

Bei dem Besuch auf einem Feldflughafen im Westen wird dem Reichsmarschall von Oberst Galland sein Jagdflugzeug vom Baumuster Me 109 vorgeführt, mit dem der erfolgreiche Jagdflieger an der Kampffront bereits 91 Luftsiege errungen konnte.

PK-Aufnahme Kriegsbericht Nr. 26



Bewährte Jagdflieger werden von Reichsmarschall persönlich mit dem EK I ausgezeichnet. Links im Bild Oberst Galland. — Rechts: Der Reichsmarschall läßt sich von Oberst Galland Bericht über die letzten Einsätze erstatten.



# Der „Fliegende Drahtverhau“



es war  
einmal

Wie der freitragende  
Ganzmetall-Flügel entstand

Von Dr. Herbert Müllenbach

Menschenkind — und Sie des Lebens überdrüssig, oder was ist sonst mit Ihnen los, daß Sie mit einem Flugzeug ohne Verspannung fliegen wollen? Diese Frage wurde am Morgen des 12. September 1915 auf dem Flugplatz Döberitz bei Berlin an den damaligen Leutnant Mallingkrodt gerichtet, als er den ersten Eisenrücken von Professor Junkers ausprobieren wollte. Das Flugzeug, dem diese Worte nicht minder als seinem Piloten galten, besaß wie alle anderen damaligen Flugzeuge: Kämpf, Tragflächen, Motor, Fahrwerk, Leitwerk, war also eigentlich ein normales Flugzeug — und stach doch so sehr von ihnen ab, daß man es als „anormal“ und einen Flug mit ihm als „Himmelfahrtskommando“ bezeichnete. Kein Mensch wollte damit fliegen, und nur Leutnant Mallingkrodt hatte sich dazu bereit erklärt. Was aber war es, was gegen dieses Flugzeug, das immerhin ein ganz gefälliges Äußeres bot, vorlag?

Nun gegenüber seinen vielen Kollegen anderer Herkunft wies es einen gewaltigen Unterschied auf, der die Gemüter — nicht nur an jenem Morgen, sondern auch vorher und noch lange nachher — nicht zur Ruhe kommen ließ: an Stelle von dünnen und durch viele Spannarme und Spanndrähte zusammengehaltenen Tragflächen, wie die „Kollegen“ sie besaßen, hatte es dicke Tragflächen, die mit wuchtigen Ansätzen beiderseits des Rumpfes herauswuchsen und sich erst langsam gegen die Enden zu verjüngten. Dicke Tragflächen — das bedeutete glatten Irsinn, das war ja vollkommenes Hinwegsetzen über alle Erfahrungen über den Luftwiderstand! Das Tollste aber an dieser „Kiste“ war, daß die Tragflächen gar keine Verspannung hatten, die doch erfahrungsgemäß das A und O der ganzen

Flugzeugfestigkeit und —sicherheit bildete! Bei der erste Bö würden sie seitlich herunterklappen wie zwei Lappen! Außerdem war das ganze Flugzeug aus Eisen ein Hohn auf alle Gesetze des Leichtbaues! Ein Flug mit diesem „Blechese!“ wäre daher nicht nur bärer Unsinn, sondern geradezu Selbstmord! Was versteht auch schließlich ein wirklichkeitsfremder Professor aus Dessau, der wohl Badeöfen bauen kann, aber kein Flieger ist, vom Flugzeugbau?

Nein, da wußten es die Praktiker, die schon seit Jahren mit Flugzeugen umgingen, doch besser. Ein Flugzeug, das die Erdschwere überwinden wollte, mußte doch leicht sein und durfte der Luft möglichst wenig Widerstand bieten, was nur durch eine möglichst flächenhafte Ausbildung der Tragflächen zu erreichen war. Nur so, mit geringem Querschnitt, konnten sie die günstigste Wirkung haben. Und ausreichend fest und steif mußten diese Tragflächen auch sein. Man hatte es ja schonso oft erlebt, wie leicht so ein Flügel im scharfen Luftstrom zusammenklappen und „abmontieren“ konnte. Ausreichende Festigkeit und Steifheit ließ sich aber nur erreichen, wenn man die Flügel mit Hilfe von Spannarmen, Spanndrähten und Spannschlössern straffspannte. Nein — ein Flugzeug, das mit unverspannten Tragflächen sich den starken Luftkräften darbieten wollte, das war ein Witz, und ein Pilot, der sich dafür hergeben wollte, der war bestimmt von allen guten Geistern verlassen.

Der Flug fand statt. Sowohl Pilot als Flugzeug überlebten ihn. Das Flugzeug ohne Verspannung zeigte sogar gute Flugeigenschaften und hatte eigentlich damit die Zweifler von seiner Existenzberechtigung überzeugen müssen. Aber da Vorurteile und Abneigungen

sich bekanntlich nie von heute auf morgen austrotten lassen, hatte die neue Bauart noch einen heftigen jahrelangen Kampf zu bestehen, ehe sie sich durchsetzen konnte. Heute besitzen die Verkehrs- und Kampfflugzeuge aller Länder längst den Junkers-

Körper verschiedener Größe, aber gleichen Luftwiderstandes, an deren Professor Junkers seine grundlegenden Versuche machte

Das typische Beispiel eines „Fliegenden Drahtverhauens“. Die Spannarme und oft mehrere Dutzend Meter langer Spanndrähte hatten den Flügel in seiner Lage zu halten, leisteten dabei aber einen gewaltigen Luftwiderstand. Bild unten: End- und das war die Junkers J 1, das erste Flugzeug mit dem dicken, freitragenden Flügel aus Ganzmetall.

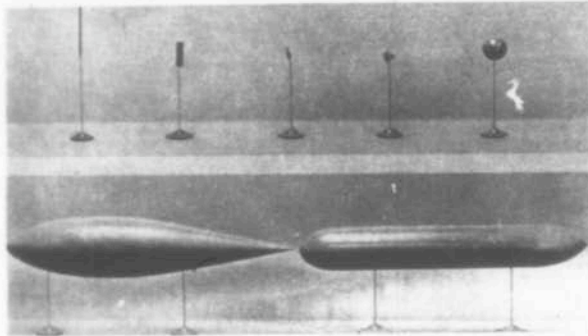


schen „freitragenden“ Flügel. Wie kam aber Junkers damals dazu, diese neue, vom Herkömmlichen abweichende Bauart, die für ihre Zeit so absurd galt, zu entwickeln? Seine Kritiker hatten in einem recht: er war kein Flieger, also für damalige Anschauungen kein Fachmann, er war ein Mann der These, ein Wissenschaftler und Forscher. Allerdings mit praktischer Logik und dem Blick für die zukünftigen Notwendigkeiten und die Entwicklung von morgen! Als einer der ersten Ingenieure hatte er das Flugzeugproblem von der wissenschaftlichen Seite her angepackt und war dabei zu der umwälzenden Erkenntnis gelangt, daß es ja nicht so sehr darauf ankommt, das Gewicht des Flugzeuges möglichst niedrig zu halten — wenn auch das wichtig ist —, sondern daß es viel notwendiger ist, für ein möglichst gutes Verhältnis zwischen den am Flugzeug wirksamen Auftriebskräften und den in Kauf zu nehmenden Widerstandskräften zu sorgen.

Diese lapidare Erkenntnis bedeutete nicht mehr und nicht weniger, als daß der Flügel durchaus ein gewisses Gewicht besitzen dürfe, wenn nur der durch ihn erzeugte Auftrieb den gleichzeitig durch ihn hervorgerufenen Widerstand größtmöglichst möglichst übertrüge und daher selbst möglichst groß sei. Das Gewicht des Flugzeuges wird ja durch den Motor nicht direkt gehoben, sondern durch den an den Tragflächen entstehenden Auftrieb, wobei die durch den Motor angetriebene Luftschraube den Widerstand des Flugzeuges zu überwinden hat. Maßgebend für Junkers war also der Bruch „Auftrieb : Widerstand“, bei dessen genügender Größe ein noch so großes Gewicht ohne weiteres durch den Flügel getragen werden konnte.

Um nun dieses Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand in dem gedachten Sinne möglichst günstig zu gestalten, mußte Junkers den Widerstand auf ein Minimum reduzieren. Hierfür hatte er eine geniale Idee, die er in einem Patent vom 1. Februar 1910 niederlegte: er wollte alle Widerstand erzeugenden Teile des Flugzeuges entweder ganz fortlassen oder, soweit sie unumgänglich sind, so umformen, daß ihr Widerstand auf einen kleinen Bruchteil des bisherigen herabgedrückt wird und sie zum Auftrieb beitragen, oder — darin liegt das Geniale seiner Idee — diese Teile innerhalb der Flügel unterbringen. Da aber die bisherigen dünnen stoffgespannten Flügel für eine derartige Bauart natürlich nicht in Frage kamen, mußten sie „dick“ gemacht werden.

Dabei tauchte eine sehr naheliegende Frage auf: Wird ein Flügel mit einem senkrecht zur Bewegungsrichtung dicken Querschnitt nicht selbst viel mehr Widerstand erzeugen, als durch den Fortfall der übrigen Widerstandskörper eingespart wird und so einen Strich durch

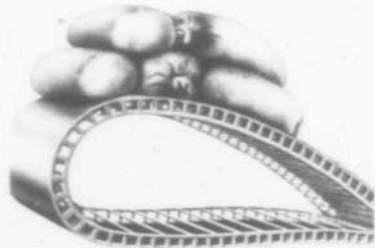




die ganze Rechnung machen? Es ist kennzeichnend für die Macht der Vorurteile in der Technik jener Zeit, daß bis dahin noch niemand sich mit dieser Frage beschäftigt hatte. Man nahm vielmehr rein gefühlsmäßig an, daß für den Widerstand eines Flügels allein der Querschnitt senkrecht zur Bewegungsrichtung maßgebend sei, und suchte diesen möglichst klein zu halten, ohne recht zu prüfen, ob ein dicker Flügel überhaupt merklich ungünstiger im Verhältnis von Auftrieb zu Widerstand würde und um wieviel. Wohl aber lagen Meßergebnisse an geometrischen Körpern wie Kugeln, Zylindern, Scheiben und Luftschiffkörpern vor, aus denen man ersehen konnte, daß bei gleichem Querschnitt der Widerstand außerordentlich verschieden ist.

Professor Junkers drehte nun den Spieß herum und ließ sich auf Grund dieser Messungen Körper gleichen Widerstandes, aber sehr verschiedener Größe machen. Der Größenunterschied dieser Körper war so auffällig, daß man auf den ersten Blick zu dem Schluß kommen mußte, daß nicht die Größe des Querschnittes, sondern die ganze Formgebung an sich ausschlaggebend sei. Diese Tatsache berechtigte ihn zu der Hoffnung, daß auch der dicke Flügel ohne allzu große Widerstandserhöhung ausführbar sei. Er baute sich daher einen eigenen Windkanal, in dem er Modelle von Flügeln und anderen Flugzeugteilen einem durch Gebläse erzeugten Luftstrom aussetzte und dabei Auftrieb und Widerstand maß. Dabei stellte es sich heraus, daß die zur Flugrichtung senkrechte Querschnittsfläche ruhig groß sein kann, wenn sich die anbläsende Luftströmung hinter derselben wieder schließen kann, ohne merklich verwirrt zu werden. Der dicke Flügel war also möglich, wenn er nach hinten harmonisch verjüngt wurde.

Mit dieser Entdeckung war Junkers einen wichtigen Schritt weitergekommen. Nachdem nun sein Flügel getrennt eine große Dicke besitzen durfte, konnte er die Wände des entstehenden Hohlkörpers ohne zu großen Gewichtsaufwand so eigenartig und fest bauen, daß eine Drahtverspannung überflüssig wurde und verschwinden konnte. Während beim Flügel mit Stoffbespannung die Stoffhaut lediglich zur äußeren Formgebung des Flügels diente — also keinerlei tragende Funktion besaß — machte Junkers die ja ohnehin notwendige Flügelhaut zum Aufnahmeargument für die auf den Flügel einwirkenden Luftkräfte. Er ging noch einen Schritt weiter und sagte sich: Wenn die Haut schon dicker gemacht wird und damit ganz von selbst eine höhere örtliche Festigkeit erhält, darf sie, ohne weitere Erhs-



Beim „dicken“, freitragenden Flügel von Professor Junkers nehmen die streifen und festes Außenwände alle Kräfte auf.  
Foto: Junkers-PM (2)

lung des Flügels, ruhig aus Metall ausgeführt werden, denn nur Metall besitzt die von einem Flugzeug zu fordernde Zuverlässigkeit.

So entstand der dicke, freitragende Flügel aus Ganzmetall, wie er inzwischen Allgemeingut des internationalen Flugzeugbaus geworden ist und ohne den ein schnellfliegendes Flugzeug heute undenkbar ist. Führende Flugzeugbauer des In- und Auslandes haben den Junkerschen freitragenden Flügel denn auch als die genialste Erfindung bezeichnet, die je im Flugzeugbau gemacht wurde. So hat das Flugzeug von 1915, das die Meinungen von damals so stark verwirrte und so sehr als „unmöglicher Außenseiter“ galt, eine glänzende Rehabilitierung erfahren. Heute hat es seinen Ehrenplatz im Deutschen Museum in München. Das Zeitalter der verspannten Flugzeuge, der „fliegenden Drahtverhaue“, wie man heute scherzhaft sagt, ist — abgesehen von einigen wenigen Sportflugzeugen — vorbei. Dem freitragenden Flügel von Professor Junkers dagegen gehört die Gegenwart und erst recht die Zukunft.

## „Ruhm und Sieg“

Fortsetzung von Seite 3

Endlich war es nur der Luftwaffe möglich, die Flucht eines großen Teiles des englischen Expeditionskorps zu verhindern. Mit den im Meer um Griechenland versenkten 75 Transportschiffen mit rund 400.000 BRT ging ein Teil der Flüchtlinge auf den Meeresgrund, der sich schon gerettet wähnte. Weitere 147 Schiffe mit rund 700.000 BRT wurden schwer beschädigt.

### Heldenepos Kreta

Der Besitz Kretas war für die Fortführung der Kämpfe im Mittelmeerraum von entscheidender Bedeutung. Vom Führer war die Eroberung auf dem Luftwege befohlen. Der Reichsmarschall leitete die Operation persönlich. Der Luftflotte IV unter Generaloberst Löhr war die taktische Vorbereitung übertragen. Ihre Besonderheit liegt darin, daß zur Vorbereitung und Durchführung fast ausschließlich Verbände der Luftwaffe eingesetzt wurden, neben den Kampf-, Jagd- und Aufklärungsverbänden des verstärkten Fliegerkorps des General der Flieger von Richthofen waren die auf der Erde kämpfenden Truppen Fallschirm- und Luftlandtruppen, sowie gleichfalls zum großen Teil mit Transportflugzeugen auf den Kampfplatz geschaffte Gebirgstruppen, die dem General der Flieger Student unterstanden.

Nur die Luftwaffe konnte auch die Operation vorbereiten. Sie schaffte Klarheit über die Lage auf Kreta, die Flugplätze, Befestigungsanlagen, Straßenverhältnisse, Ortschaftsbelegung — soweit das möglich war. Daneben mußten die Standorte und Bewegungen der englischen Flotteneinheiten im Mittelmeerraum überwacht werden, mit deren Eingreifen bei Angriffsbeginn mit Bestimmtheit zu rechnen war. Der am 20. Mai einsetzende Angriff war an den vorangegangenen Tagen vorbereitet und wurde am Angriffstage selbst durch verstärkten Einsatz des Fliegerkorps von Richthofen unterstützt. Es mußte die fehlende Artillerie ersetzen, den Verteidiger, und zwar besonders die feindliche Flakartillerie, niederhalten, den Luftraum freikämpfen.

Da es zunächst nur an einer Stelle, im Westteil der Insel, gelang, einen Flugplatz zu erobern, wurden Truppen und Material zunächst hierher nachgeschoben und der Angriff auf der Erde vorgetragen. Am 21. und 22. Mai erschienen, wie erwartet, starke Teile der englischen Kriegsmarine in der Agäs. Ihre restlose Vertreibung von dieser Nachschubbasis für die auf der Insel kämpfenden Truppen war Vorbedingung der Operation. Die Schlacht: Luftwaffe gegen Kriegsmarine wurde in 48 Stunden vom VIII. Fliegerkorps zu seinen Gunsten entschieden. Die englische Flotte mußte fluchtartig das Seegebiet östlich Kretas räumen. Damit war der Nachschubweg über die Agäs frei, die siegreiche Beendigung des Kampfes gesichert.

### Der Krieg gegen den Bolschewismus

Zwischen dem 22. und 28. Juni — in der ersten Angriffswoche — vernichtete die deutsche Luftwaffe 4107 Feindflugzeuge. Das erschien damals gewaltig, fast ungläublich. Bis zum Jahresende hat sich diese Zahl etwa vervierfacht; und immer noch erscheinen Sowjetflugzeuge über der Front. Diese Zahlen sind einer der vielen Beweise, welche Gefahr Deutschland und Europa vom Osten her drohte. Aber auch ein Beweis für die unbedingte Überlegenheit der deutschen Luftwaffe. Haben doch die Sowjetflugzeuge so gut wie gar keine Bomben im Reichsgebiet abgeworfen. Die Erfolge der deutschen Luftwaffe in den ersten Angriffswochen waren von besonderer Bedeutung. Anscheinend haben sie die feindliche Luftaufklärung weitgehend ausgeschaltet. Das Chaos, das nach der Vernichtungsschlacht bei Bialystock über die Sowjetarmeen hereingebrochen war, darf wohl zum großen Teil auf diese Tatsache zurückgeführt werden.

Neben dem auf dem östlichen Kriegsschauplatz immer wieder geführten Kampf um die Luftherrschaft treten im Sowjetkrieg etwa dieselben Aufgaben an die Luftwaffe heran, deren Lösung auch auf anderen Kriegsschauplätzen von ihr gefordert wurden: Unterstützung des Heeres bei der Durchbrechung der Grenzbesetzungen und weiterer befestigter Linien, Hilfeleistung bei den Spitzen angreifender Panzerdivisionen, Zermürbung eingekreister Feindarmeen, Abwehr starker Gegenangriffe. Nur die Ausmaße aller Kampfhandlungen sind hier gigantisch. Entsprechend sind die auf der Erde und in der Luft errungenen Erfolgsergebnisse. Bei den operativen Einsätzen tritt eine Zielfertigkeit besonders in den Vordergrund: die Bekämpfung des dem

Feindnachschub dienenden Eisenbahnnetzes, das in Sowjetstaaten ohnehin dünnmaschig und daher für die Führung von besonderer Bedeutung ist, zumal gute Straßen nach seltener sind. Die in ganz großem Umfang gelungenen Zerstörungen von Bahnknotenpunkten, offenen Strecken, fahrenden und haltenden Zügen haben zweifellos den gesamten sowjetischen Nachschubdienst schwer behindert. Die vielen Tag- und Nachtangriffe auf den zentralen Knotenpunkt des Bahnverkehrs im europäischen Sowjetreich, Moskau, sind gleichfalls zum großen Teil in diesem Sinne zu werten.

Daneben wurden aber auch in Moskau wie an vielen anderen Stellen kriegswichtige Industriewerke angegriffen. Vielfach handelte es sich um Werke, die der Instandsetzung und Herstellung von Kraft- und Panzerwagen dienen. Bei den ungeheuren Verlusten, welche die Sowjets gerade auch auf diesem Gebiet hatten, werden diese Angriffe einen besonders empfindlichen Einpaß der Kriegswirtschaft getroffen haben.

Es ist unmöglich, im Rahmen dieses Aufsatzes auf Einzelheiten aus diesem gewaltigen Ringen einzugehen. Aber auf zwei Formationen der deutschen Luftwaffe muß besonders hingewiesen werden, die unter schwierigen Verhältnissen arbeiteten und einen entscheidenden Anteil an den bisherigen Erfolgen haben. Die Luftaufklärung und die Lufttransportverbände. Die Luftaufklärung hat auf dem weiträumigen Kriegsschauplatz, der arm ist an guten Anhaltspunkten, wie Bahnen, Straßen, größeren Ortschaften und mit man gelhaften Kartenmaterial Hervorragendes geleistet. Allen die Feststellung des Verlaufs der russischen Front, die häufig mit starken Kräften Front nach Westen kämpfte, war für die höhere Truppenführung unendlich wichtig. Und die Fernaufklärung hat trotz fortwährender Bedrohung durch Feindjäger und Flakartillerie der Führung von Luftwaffe und Heer die notwendigen Unterlagen für die operative Führung bringen können. Endlich waren die Lufttransportverbände, die Nachschubtruppe, die immer durchkam, auch wenn die Straßen völlig verschlammt und die Bahnen noch nicht benutzbar waren. Sie brachten zu den entscheidenden Stellen das zur Kampfführung Notwendige heran: Nordafrika, der Balkan, Kreta und der Ostfeldzug brachten im Jahre 1941 der jungen deutschen Luftwaffe neue Siege und neuen Ruhm. Sie weiß aber, daß hinter diesen neuen Feinden der eine große Feind steht, der plutokratische Imperialismus: England und USA.

### Das neue Buch: Flakartillerie greift an

Im Auftrage des Oberkommandos der Wehrmacht herausgegeben von Major i. G. von Lange

Viele Bücher wurden geschrieben über den Kampf unserer Flieger, Panzermänner, U-Bootfahrer und unserer Infanteristen, ohne deren Sieg jeder militärische Erfolg doch nur Stückwerk bliebe. Sie stehen im Mittelpunkt der Wehrmachtberichte, auf sie sind die Blicke gerichtet. Im Schatten dieser bevorzugten Waffen kämpft in enger Kameradschaft mit ihnen verbunden, die Flakartillerie. Sie kämpft im Luftraum über Großdeutschland und den besetzten Gebieten, auf Schiffen und Booten, sie bricht die Bunker der Maginot- und Metaxaslinie, zerschmettert in Afrika am Halfayapaß 96 Britenpanzer, gewinnt Schlüsselburg und Orel, verteidigt Kreta, hält Wacht am Eismeer. Sie umschließt Waffen aller Kaliber: Schwere und leichte Geschütze, Eisenbahn- und Vierlingsgeschütze, Flakschwererwerfer und Sperrballone, Feuerleitgerät, Hirschgerät, Meß-, Funk- und Nebelgerät. Eine Waffengattung von ungläublicher Vielseitigkeit und höchster technischer Vollkommenheit. Mit wachsender Begeisterung erlebt der Leser die Bild- und Wortberichte, die unter dem Titel „Flakartillerie greift an“ (Adler-Bücherei des Scherl-Verlags) den Kampf dieser mächtigen und stolzen, schlechthin unversenkten Waffe der deutschen Wehrmacht schildern. Hier spricht der Soldat in seiner einfachen Sprache von seinem Fronterleben. Die zahlreichen hervorragenden Bilder sind Kriegsdokumente, die die Atmosphäre der Front eingetragenen haben und ausstrahlen. Ein kurzer Überblick über die Geschichte der Flakartillerie und eine knappe Zusammenfassung der besonderen Leistungen von 22 Ritterkreuzträgern der Flakartillerie ergänzen dieses auch ausstattungsmäßig vorbildliche Buch, das für den besonderen Preis von RM 1,- zu haben ist. Major von



**Betriebsassistenten und Betriebswirtschaftsingenieure sucht**  
**JUNKERS**  
**FLUGZEUG- UND -MOTORENWERKE A.-G.**  
**DESSAU, Hermann-Göring-Straße 141**

*van Enst*  
**LIKÖRE**

*Nicht immer  
 vorrätig  
 aber immer  
 hochwertig*



**LIKOR-DESTILLERIE VAN ENST & CO MAINZ**

Wertvolle Bücher für Flieger, Kraftfahr- u. Autotechniker sind alle, die es werden oder sich gerade zu bilden eifrig sind.

**Schweißerei** **DESSAU** (F 181) 20 04 13  
 Umfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Ausfertigung, einschließlich elektrischer Anlage, Anzeigergeräte, FI-Anlage sowie über Instandhaltung, Reparatur und Betriebsmaßnahmen. 2. erweiterte und verbesserte Auflage mit 920 Seiten, Umfang, mit über 730 Abbildungen und 12 teils mehrfarbigen Tafeln, einer Beilage „Deutsche Fliegensymbole“ sowie einer 12seitigen farbigen Broschüre. Beispiel für den Aufbau eines zweimotorigen Mehrzweckflugzeuges! **Gesamteinband mit farbigen Aufdruck RM 27,-**


**Thema** **DESSAU** (F 181) 20 04 13  
 Bau und Betrieb, Pflege und Instandsetzung sowie Fahrlehre und Wettbewerbe. Ein Hand- und Reparaturreisbuch. XX, 568 Seiten mit 536 Abbildungen, 4 mehrfarbigen Tafeln, einem Alphabet, Sachregister sowie einer beigestiegenen Broschüre „Tafelwerke zur Eingliederung von Kraftfahrzeugen“. Die Deutsche Schlosserschleife schreibt u. a. u. a. Besonders wertvoll dürfte auch der Abschnitt über Störungen am Kraftfahrzeug und ihre Behebung sein. **Gesamteinband RM 19,-**

**Automobiltchnisches Handbuch**  
 » Basieren (und 20 Facharbeiten!) Schwierigkeiten aller Art lassen sich überwinden, das Verständnis vom Fahrzeug, seiner Konstruktion, den Werk- und Kraftstoffen, Schmiermitteln usw. wächst, Sie werden sich - und feldkundig in allen Auto-Fragen belohnt. Ein ausgezeichnetes Nachschlagewerk mit 1279 Seiten, 1785 erklärenden Bildern und wertvollen Tabellen. Allerneueste Auflage! Sie werden großen Nutzen davon haben. **Gesamteinband RM 36,-**

**Die Grundlagen fachgerechter Kraftfahrzeug-Ausfertigung** von  
 Ober-Ingenieur Meyer-Siedel. Das einzig bestehende Werk ist von einem Praktiker für die praktische Werkstattarbeit ausgearbeitet. Durch zahlreiche Beispiele und Abbildungen gibt es wertvolle Hinweise, hilft Fehlerquellen finden und ist ein Nachschlagewerk ungemein wichtig. Durch Auswertung der erweiterten Kenntnisse merkt sich dies Werk rasch besitzt. 3 Gesamteinbände mit 628 Seiten, 655 Bildern, Tabellen und Sonderbeilagen **RM 32,-**  
 Lieferung Nachdrucke separat oder bequeme Monatsraten von M 2,-, bei den Werken 2 und 4 M 4,-. **Verlag FEHMUND & Co., Verke, gegründet 1889, Berlin SW 11 Adl.**

Bei solcher Arbeit kann nicht geschult werden - das wäre Pflichtlos! Ein Stückchen

**Honewacker**  
 ist das einzige Honewacker in der ganzen Welt, er kann verwendet werden, um Originalen zu kopieren. Sie können bei nachfolgenden Gelegenheiten auch eine Dove Honewacker-Broschüre erhalten!


**Agfa**

Ein Begriff für  
 photographische Wertarbeit

**Zuverlässige Helfer der Menschheit**

sind pharmazeutische Präparate, die schon seit Jahrzehnten zur Erhaltung der Gesundheit unschätzbare Dienste leisten. Sie erleichtern das Leben und schützen vor manchem Ungemach. Unsere Präparate haben in allen Teilen der Welt zahllosen Menschen geholfen.

**SANATOGEN • FORMAMINT • KALZAN**

Bauer & Cie. / Johann A. Wülfing / Berlin SW 68

**Nichts versäumt?**

Wenn Sie einst in vorgerückten Jahren sich sagen müssen, daß Sie nicht an Ihre alten Tage gedacht haben, wird es vielleicht zu spät sein. Für das Alter und die Familie muß man rechtzeitig sorgen. Je früher, desto vorteilhafter für Sie.

Ein 25-jähriger, der 2 Mark im Monat zurücklegt, erhält mit 65 Jahren rund 1000 Mark, für 20 Mark rund 10.000 Mark oder eine Pension. Stirbt er vor dem 65. Lebensjahre, so erhält die Familie das Kapital oder eine Pension - auch im Kriegssterbefall. Durch hohe Versicherungdividenden ergeben sich in Wirklichkeit noch günstigere Zahlen.

Die Gothaer besteht 114 Jahre! Sie beruht auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit - das ist ihre Stärke. Die Versicherten erhalten alle Überschüsse unverkürzt als Dividende.

**Jetzt** abschließen und als Druckdrückung Gothaer Lebensversicherungsbank a. G., Gotha, senden (1. Flg.). Diese Anfrage verpflichtet Sie zu nichts.

Senden Sie mit Ihrer Schrift „Gotha-Schutz“: Ich möchte monatlich RM zurücklegen.  
 Welche Summe kann ich damit versichern?

Hier Name  Geburtsdatum   
 Beruf  Wohnort   
 Gasse  Straße   
 Kreis  u. No.  A 31

Der doppelschräg überhöhte Rasierapparat DRP. Rasiert sanft, leicht, angenehm

**FASAN**  
 SOLINGEN

VON RM 1,80 AN



Nur durch Fachgeschäfte zu beziehen  
 RUD. OSBERGHAUS SOLINGEN





# Kopferbrechen zum Zeitvertreib

## Die Karte als Detektiv

Ebenso wie ein Detektiv Verbrecher und verborgenes Diebesgut am Tageslicht bringt, ist auch ein Kartenblatt aus einem gewöhnlichen Spiel in der Lage, verborgene oder unbekannt Kartenblätter ausfindig zu machen. Während der Vorführende seinen Zuschauern diese Tatsache bekannt gibt, entnimmt er einem regulären Kartenspiel einige Karten und legt sie als kleines Päckchen verdeckt auf den Tisch. Es läßt dann aus dem Hest des Spiels von drei verschiedenen Zuschauern je eine Karte ziehen und genau ansehen. Dann werden die gezogenen Karten wieder ins Spiel gesteckt. Der Vorführende bietet nun einem Zuschauer, die Karten der Reihe nach vom Spiel, das mit dem Rücken nach oben gehalten wird, abzunehmen und sie in Reihen von je acht Karten verdeckt auf den Tisch zu legen. Wenn das geschieden ist, erklärt der Vorführende, daß er nun diese Karten nicht mehr anrühren werde.

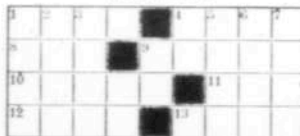
Er nimmt sodann die vorher aus dem Spiel herausgenommenen Karten, es sind acht Stück, in die Hand und legt sie verdeckt in einer Reihe auf den Tisch. Er erklärt dann: „In jedem Kartenspiel gibt es eine Detektivkarte, die unbekannt, in diesem Falle aber die drei gezogenen Karten herausfindet. Ich weiß nicht, welche Karte in unserem Spiel die Detektivkarte ist, ich weiß aber, daß es eine von den acht Karten ist, die ich hier auf den Tisch gelegt habe. Bitte, mein Herr, nennen sie eine Zahl zwischen eins und acht!“ Es wird z. B. fünf gesagt, und sofort zählt der Vorführende acht für sich liegenden Karten ab, indem er auf jede mit dem Finger tippt, und dreht die fünfte um. „Bitte, mein Herr, zählen Sie genauso, wie ich es eben getan habe, die übrigen 24 Karten ab und drehen Sie die siebente um!“ Es zeigt sich, daß es die erste der gezogenen Karten ist. Nun beginnt das Zählen wieder bei der rechts von der Lücke liegenden Karte (oder bei der achten Karte des Spiels), die siebente wird wieder herumgedreht, es ist die zweite gezogene Karte. In gleicher Weise wird die dritte gezogene Karte abgezählt. Der Vorführende schreibt dann die übrigen der von ihm ausgewählten Karten schichtbar „horizontal“ zusammen, vergißt aber nicht, wenigstens einige davon zu zeigen. Es ergibt sich, daß z. B. ein As, ein König, eine Zehn und eine Neun von ihm ausgewählt waren.

Der Vorführende konnte unmöglich wissen, welche Zahl genannt und welche Karte somit als Detektivkarte festgestellt wurde. Er konnte also auch nicht etwa die Karten in bestimmter Reihenfolge legen.

Die Erklärung dieses verblüffenden Kartenkunststücks ist recht einfach. Der Vorführende nimmt vorher die vier „Sieben“ und dazu vier beliebige Karten aus dem Spiel. Die vier „Sieben“ liegen auf dem Rücken des Päckchens, sie kommen also beim Auflegen der Karten als erste, zweite, dritte und vierte Karte zu liegen. Dann folgen die vier übrigen Karten als fünfte, sechste usw. Man richtet es nun so ein, daß stets eine Sieben ausgewählt wird. Wird eine Zahl von 1 bis 4 genannt, so fängt man links an zu zählen, wird dagegen eine Zahl von 5 bis 8 genannt, so beginnt man beim Zählen von rechts, also eigentlich bei der achten Karte. Das merken aber die Zuschauer nicht. Das Ziehen der drei Karten erfolgt ohne jede Beeinträchtigung. Beim Zurückstecken der Karten ins Spiel zählt man heimlich sechs Karten ab und öffnet bei der sechsten Karte das Päckchen, so daß die erste gezogene als siebente Karte zu liegen kommt. Dann zählt man wieder unbemerkt sechs Karten ab, so daß die zweite gezogene als 14. Karte ins Spiel kommt usw.

Man sollte die Vorführung möglichst nicht wiederholen. Läßt sich aber eine Wiederholung nicht vermeiden, so benutzt man das zweite Mal einen König (4) oder eine Dame (3) als „Detektivkarte“.

## Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1. etwas Furchterregendes, 4. Stadt an der Mündung des Don, 8. Wappentier, 9. Pionier der Luftfahrt, 10. Flugzeugtyp, 11. Sportgerät, 12. Bezeichnung, 13. Stadt in Thüringen.

b) von oben nach unten: 1. Nebenfluß der Mosel, 2. Stadt in Brasilien, 3. chemischer Grundstoff, 4. Größenmaß, 5. Erzählung, 6. deutscher Strom, 7. weiblicher Vorname, 9. Brettspiel.

## Silbentauschrästel

Diebet Kerker — Belgrad Nagel Feuer  
Jollari Bargeld Berlin Ranzten Sittich  
Nervi Pendel Gellert

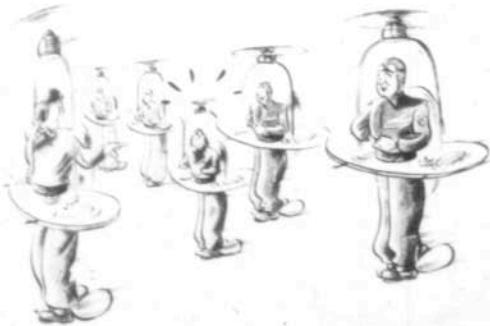
Bei den vorstehenden Wörtern ist je die letzte Silbe zu streichen und eine der nachfolgenden Silben voranzusetzen, so daß man Wörter anderer Bedeutung erhält.

an dü e eu gie i ja nach rie  
per til zent

Die Anfangsbuchstaben der neuen Wörter nehmen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Flugzeugtyp.

## Auflösungen aus Heft 26

Kreuzworträtsel: a) 1. Amos, 4. Luft, 7. Ibis, 8. Aal, 10. Loh, 12. Lohse, 14. Bunt, 15. Langer, 16. Eder, 17. Loh, 20. Ase, 21. Ase, 22. V. 1. 24. Kibel, 25. I. 26. 1. 1. 27. 1. 28. 1. 29. 1. 30. 1. 31. 1. 32. 1. 33. 1. 34. 1. 35. 1. 36. 1. 37. 1. 38. 1. 39. 1. 40. 1. 41. 1. 42. 1. 43. 1. 44. 1. 45. 1. 46. 1. 47. 1. 48. 1. 49. 1. 50. 1. 51. 1. 52. 1. 53. 1. 54. 1. 55. 1. 56. 1. 57. 1. 58. 1. 59. 1. 60. 1. 61. 1. 62. 1. 63. 1. 64. 1. 65. 1. 66. 1. 67. 1. 68. 1. 69. 1. 70. 1. 71. 1. 72. 1. 73. 1. 74. 1. 75. 1. 76. 1. 77. 1. 78. 1. 79. 1. 80. 1. 81. 1. 82. 1. 83. 1. 84. 1. 85. 1. 86. 1. 87. 1. 88. 1. 89. 1. 90. 1. 91. 1. 92. 1. 93. 1. 94. 1. 95. 1. 96. 1. 97. 1. 98. 1. 99. 1. 100. 1. 101. 1. 102. 1. 103. 1. 104. 1. 105. 1. 106. 1. 107. 1. 108. 1. 109. 1. 110. 1. 111. 1. 112. 1. 113. 1. 114. 1. 115. 1. 116. 1. 117. 1. 118. 1. 119. 1. 120. 1. 121. 1. 122. 1. 123. 1. 124. 1. 125. 1. 126. 1. 127. 1. 128. 1. 129. 1. 130. 1. 131. 1. 132. 1. 133. 1. 134. 1. 135. 1. 136. 1. 137. 1. 138. 1. 139. 1. 140. 1. 141. 1. 142. 1. 143. 1. 144. 1. 145. 1. 146. 1. 147. 1. 148. 1. 149. 1. 150. 1. 151. 1. 152. 1. 153. 1. 154. 1. 155. 1. 156. 1. 157. 1. 158. 1. 159. 1. 160. 1. 161. 1. 162. 1. 163. 1. 164. 1. 165. 1. 166. 1. 167. 1. 168. 1. 169. 1. 170. 1. 171. 1. 172. 1. 173. 1. 174. 1. 175. 1. 176. 1. 177. 1. 178. 1. 179. 1. 180. 1. 181. 1. 182. 1. 183. 1. 184. 1. 185. 1. 186. 1. 187. 1. 188. 1. 189. 1. 190. 1. 191. 1. 192. 1. 193. 1. 194. 1. 195. 1. 196. 1. 197. 1. 198. 1. 199. 1. 200. 1. 201. 1. 202. 1. 203. 1. 204. 1. 205. 1. 206. 1. 207. 1. 208. 1. 209. 1. 210. 1. 211. 1. 212. 1. 213. 1. 214. 1. 215. 1. 216. 1. 217. 1. 218. 1. 219. 1. 220. 1. 221. 1. 222. 1. 223. 1. 224. 1. 225. 1. 226. 1. 227. 1. 228. 1. 229. 1. 230. 1. 231. 1. 232. 1. 233. 1. 234. 1. 235. 1. 236. 1. 237. 1. 238. 1. 239. 1. 240. 1. 241. 1. 242. 1. 243. 1. 244. 1. 245. 1. 246. 1. 247. 1. 248. 1. 249. 1. 250. 1. 251. 1. 252. 1. 253. 1. 254. 1. 255. 1. 256. 1. 257. 1. 258. 1. 259. 1. 260. 1. 261. 1. 262. 1. 263. 1. 264. 1. 265. 1. 266. 1. 267. 1. 268. 1. 269. 1. 270. 1. 271. 1. 272. 1. 273. 1. 274. 1. 275. 1. 276. 1. 277. 1. 278. 1. 279. 1. 280. 1. 281. 1. 282. 1. 283. 1. 284. 1. 285. 1. 286. 1. 287. 1. 288. 1. 289. 1. 290. 1. 291. 1. 292. 1. 293. 1. 294. 1. 295. 1. 296. 1. 297. 1. 298. 1. 299. 1. 300. 1. 301. 1. 302. 1. 303. 1. 304. 1. 305. 1. 306. 1. 307. 1. 308. 1. 309. 1. 310. 1. 311. 1. 312. 1. 313. 1. 314. 1. 315. 1. 316. 1. 317. 1. 318. 1. 319. 1. 320. 1. 321. 1. 322. 1. 323. 1. 324. 1. 325. 1. 326. 1. 327. 1. 328. 1. 329. 1. 330. 1. 331. 1. 332. 1. 333. 1. 334. 1. 335. 1. 336. 1. 337. 1. 338. 1. 339. 1. 340. 1. 341. 1. 342. 1. 343. 1. 344. 1. 345. 1. 346. 1. 347. 1. 348. 1. 349. 1. 350. 1. 351. 1. 352. 1. 353. 1. 354. 1. 355. 1. 356. 1. 357. 1. 358. 1. 359. 1. 360. 1. 361. 1. 362. 1. 363. 1. 364. 1. 365. 1. 366. 1. 367. 1. 368. 1. 369. 1. 370. 1. 371. 1. 372. 1. 373. 1. 374. 1. 375. 1. 376. 1. 377. 1. 378. 1. 379. 1. 380. 1. 381. 1. 382. 1. 383. 1. 384. 1. 385. 1. 386. 1. 387. 1. 388. 1. 389. 1. 390. 1. 391. 1. 392. 1. 393. 1. 394. 1. 395. 1. 396. 1. 397. 1. 398. 1. 399. 1. 400. 1. 401. 1. 402. 1. 403. 1. 404. 1. 405. 1. 406. 1. 407. 1. 408. 1. 409. 1. 410. 1. 411. 1. 412. 1. 413. 1. 414. 1. 415. 1. 416. 1. 417. 1. 418. 1. 419. 1. 420. 1. 421. 1. 422. 1. 423. 1. 424. 1. 425. 1. 426. 1. 427. 1. 428. 1. 429. 1. 430. 1. 431. 1. 432. 1. 433. 1. 434. 1. 435. 1. 436. 1. 437. 1. 438. 1. 439. 1. 440. 1. 441. 1. 442. 1. 443. 1. 444. 1. 445. 1. 446. 1. 447. 1. 448. 1. 449. 1. 450. 1. 451. 1. 452. 1. 453. 1. 454. 1. 455. 1. 456. 1. 457. 1. 458. 1. 459. 1. 460. 1. 461. 1. 462. 1. 463. 1. 464. 1. 465. 1. 466. 1. 467. 1. 468. 1. 469. 1. 470. 1. 471. 1. 472. 1. 473. 1. 474. 1. 475. 1. 476. 1. 477. 1. 478. 1. 479. 1. 480. 1. 481. 1. 482. 1. 483. 1. 484. 1. 485. 1. 486. 1. 487. 1. 488. 1. 489. 1. 490. 1. 491. 1. 492. 1. 493. 1. 494. 1. 495. 1. 496. 1. 497. 1. 498. 1. 499. 1. 500. 1. 501. 1. 502. 1. 503. 1. 504. 1. 505. 1. 506. 1. 507. 1. 508. 1. 509. 1. 510. 1. 511. 1. 512. 1. 513. 1. 514. 1. 515. 1. 516. 1. 517. 1. 518. 1. 519. 1. 520. 1. 521. 1. 522. 1. 523. 1. 524. 1. 525. 1. 526. 1. 527. 1. 528. 1. 529. 1. 530. 1. 531. 1. 532. 1. 533. 1. 534. 1. 535. 1. 536. 1. 537. 1. 538. 1. 539. 1. 540. 1. 541. 1. 542. 1. 543. 1. 544. 1. 545. 1. 546. 1. 547. 1. 548. 1. 549. 1. 550. 1. 551. 1. 552. 1. 553. 1. 554. 1. 555. 1. 556. 1. 557. 1. 558. 1. 559. 1. 560. 1. 561. 1. 562. 1. 563. 1. 564. 1. 565. 1. 566. 1. 567. 1. 568. 1. 569. 1. 570. 1. 571. 1. 572. 1. 573. 1. 574. 1. 575. 1. 576. 1. 577. 1. 578. 1. 579. 1. 580. 1. 581. 1. 582. 1. 583. 1. 584. 1. 585. 1. 586. 1. 587. 1. 588. 1. 589. 1. 590. 1. 591. 1. 592. 1. 593. 1. 594. 1. 595. 1. 596. 1. 597. 1. 598. 1. 599. 1. 600. 1. 601. 1. 602. 1. 603. 1. 604. 1. 605. 1. 606. 1. 607. 1. 608. 1. 609. 1. 610. 1. 611. 1. 612. 1. 613. 1. 614. 1. 615. 1. 616. 1. 617. 1. 618. 1. 619. 1. 620. 1. 621. 1. 622. 1. 623. 1. 624. 1. 625. 1. 626. 1. 627. 1. 628. 1. 629. 1. 630. 1. 631. 1. 632. 1. 633. 1. 634. 1. 635. 1. 636. 1. 637. 1. 638. 1. 639. 1. 640. 1. 641. 1. 642. 1. 643. 1. 644. 1. 645. 1. 646. 1. 647. 1. 648. 1. 649. 1. 650. 1. 651. 1. 652. 1. 653. 1. 654. 1. 655. 1. 656. 1. 657. 1. 658. 1. 659. 1. 660. 1. 661. 1. 662. 1. 663. 1. 664. 1. 665. 1. 666. 1. 667. 1. 668. 1. 669. 1. 670. 1. 671. 1. 672. 1. 673. 1. 674. 1. 675. 1. 676. 1. 677. 1. 678. 1. 679. 1. 680. 1. 681. 1. 682. 1. 683. 1. 684. 1. 685. 1. 686. 1. 687. 1. 688. 1. 689. 1. 690. 1. 691. 1. 692. 1. 693. 1. 694. 1. 695. 1. 696. 1. 697. 1. 698. 1. 699. 1. 700. 1. 701. 1. 702. 1. 703. 1. 704. 1. 705. 1. 706. 1. 707. 1. 708. 1. 709. 1. 710. 1. 711. 1. 712. 1. 713. 1. 714. 1. 715. 1. 716. 1. 717. 1. 718. 1. 719. 1. 720. 1. 721. 1. 722. 1. 723. 1. 724. 1. 725. 1. 726. 1. 727. 1. 728. 1. 729. 1. 730. 1. 731. 1. 732. 1. 733. 1. 734. 1. 735. 1. 736. 1. 737. 1. 738. 1. 739. 1. 740. 1. 741. 1. 742. 1. 743. 1. 744. 1. 745. 1. 746. 1. 747. 1. 748. 1. 749. 1. 750. 1. 751. 1. 752. 1. 753. 1. 754. 1. 755. 1. 756. 1. 757. 1. 758. 1. 759. 1. 760. 1. 761. 1. 762. 1. 763. 1. 764. 1. 765. 1. 766. 1. 767. 1. 768. 1. 769. 1. 770. 1. 771. 1. 772. 1. 773. 1. 774. 1. 775. 1. 776. 1. 777. 1. 778. 1. 779. 1. 780. 1. 781. 1. 782. 1. 783. 1. 784. 1. 785. 1. 786. 1. 787. 1. 788. 1. 789. 1. 790. 1. 791. 1. 792. 1. 793. 1. 794. 1. 795. 1. 796. 1. 797. 1. 798. 1. 799. 1. 800. 1. 801. 1. 802. 1. 803. 1. 804. 1. 805. 1. 806. 1. 807. 1. 808. 1. 809. 1. 810. 1. 811. 1. 812. 1. 813. 1. 814. 1. 815. 1. 816. 1. 817. 1. 818. 1. 819. 1. 820. 1. 821. 1. 822. 1. 823. 1. 824. 1. 825. 1. 826. 1. 827. 1. 828. 1. 829. 1. 830. 1. 831. 1. 832. 1. 833. 1. 834. 1. 835. 1. 836. 1. 837. 1. 838. 1. 839. 1. 840. 1. 841. 1. 842. 1. 843. 1. 844. 1. 845. 1. 846. 1. 847. 1. 848. 1. 849. 1. 850. 1. 851. 1. 852. 1. 853. 1. 854. 1. 855. 1. 856. 1. 857. 1. 858. 1. 859. 1. 860. 1. 861. 1. 862. 1. 863. 1. 864. 1. 865. 1. 866. 1. 867. 1. 868. 1. 869. 1. 870. 1. 871. 1. 872. 1. 873. 1. 874. 1. 875. 1. 876. 1. 877. 1. 878. 1. 879. 1. 880. 1. 881. 1. 882. 1. 883. 1. 884. 1. 885. 1. 886. 1. 887. 1. 888. 1. 889. 1. 890. 1. 891. 1. 892. 1. 893. 1. 894. 1. 895. 1. 896. 1. 897. 1. 898. 1. 899. 1. 900. 1. 901. 1. 902. 1. 903. 1. 904. 1. 905. 1. 906. 1. 907. 1. 908. 1. 909. 1. 910. 1. 911. 1. 912. 1. 913. 1. 914. 1. 915. 1. 916. 1. 917. 1. 918. 1. 919. 1. 920. 1. 921. 1. 922. 1. 923. 1. 924. 1. 925. 1. 926. 1. 927. 1. 928. 1. 929. 1. 930. 1. 931. 1. 932. 1. 933. 1. 934. 1. 935. 1. 936. 1. 937. 1. 938. 1. 939. 1. 940. 1. 941. 1. 942. 1. 943. 1. 944. 1. 945. 1. 946. 1. 947. 1. 948. 1. 949. 1. 950. 1. 951. 1. 952. 1. 953. 1. 954. 1. 955. 1. 956. 1. 957. 1. 958. 1. 959. 1. 960. 1. 961. 1. 962. 1. 963. 1. 964. 1. 965. 1. 966. 1. 967. 1. 968. 1. 969. 1. 970. 1. 971. 1. 972. 1. 973. 1. 974. 1. 975. 1. 976. 1. 977. 1. 978. 1. 979. 1. 980. 1. 981. 1. 982. 1. 983. 1. 984. 1. 985. 1. 986. 1. 987. 1. 988. 1. 989. 1. 990. 1. 991. 1. 992. 1. 993. 1. 994. 1. 995. 1. 996. 1. 997. 1. 998. 1. 999. 1. 1000. 1. 1001. 1. 1002. 1. 1003. 1. 1004. 1. 1005. 1. 1006. 1. 1007. 1. 1008. 1. 1009. 1. 1010. 1. 1011. 1. 1012. 1. 1013. 1. 1014. 1. 1015. 1. 1016. 1. 1017. 1. 1018. 1. 1019. 1. 1020. 1. 1021. 1. 1022. 1. 1023. 1. 1024. 1. 1025. 1. 1026. 1. 1027. 1. 1028. 1. 1029. 1. 1030. 1. 1031. 1. 1032. 1. 1033. 1. 1034. 1. 1035. 1. 1036. 1. 1037. 1. 1038. 1. 1039. 1. 1040. 1. 1041. 1. 1042. 1. 1043. 1. 1044. 1. 1045. 1. 1046. 1. 1047. 1. 1048. 1. 1049. 1. 1050. 1. 1051. 1. 1052. 1. 1053. 1. 1054. 1. 1055. 1. 1056. 1. 1057. 1. 1058. 1. 1059. 1. 1060. 1. 1061. 1. 1062. 1. 1063. 1. 1064. 1. 1065. 1. 1066. 1. 1067. 1. 1068. 1. 1069. 1. 1070. 1. 1071. 1. 1072. 1. 1073. 1. 1074. 1. 1075. 1. 1076. 1. 1077. 1. 1078. 1. 1079. 1. 1080. 1. 1081. 1. 1082. 1. 1083. 1. 1084. 1. 1085. 1. 1086. 1. 1087. 1. 1088. 1. 1089. 1. 1090. 1. 1091. 1. 1092. 1. 1093. 1. 1094. 1. 1095. 1. 1096. 1. 1097. 1. 1098. 1. 1099. 1. 1100. 1. 1101. 1. 1102. 1. 1103. 1. 1104. 1. 1105. 1. 1106. 1. 1107. 1. 1108. 1. 1109. 1. 1110. 1. 1111. 1. 1112. 1. 1113. 1. 1114. 1. 1115. 1. 1116. 1. 1117. 1. 1118. 1. 1119. 1. 1120. 1. 1121. 1. 1122. 1. 1123. 1. 1124. 1. 1125. 1. 1126. 1. 1127. 1. 1128. 1. 1129. 1. 1130. 1. 1131. 1. 1132. 1. 1133. 1. 1134. 1. 1135. 1. 1136. 1. 1137. 1. 1138. 1. 1139. 1. 1140. 1. 1141. 1. 1142. 1. 1143. 1. 1144. 1. 1145. 1. 1146. 1. 1147. 1. 1148. 1. 1149. 1. 1150. 1. 1151. 1. 1152. 1. 1153. 1. 1154. 1. 1155. 1. 1156. 1. 1157. 1. 1158. 1. 1159. 1. 1160. 1. 1161. 1. 1162. 1. 1163. 1. 1164. 1. 1165. 1. 1166. 1. 1167. 1. 1168. 1. 1169. 1. 1170. 1. 1171. 1. 1172. 1. 1173. 1. 1174. 1. 1175. 1. 1176. 1. 1177. 1. 1178. 1. 1179. 1. 1180. 1. 1181. 1. 1182. 1. 1183. 1. 1184. 1. 1185. 1. 1186. 1. 1187. 1. 1188. 1. 1189. 1. 1190. 1. 1191. 1. 1192. 1. 1193. 1. 1194. 1. 1195. 1. 1196. 1. 1197. 1. 1198. 1. 1199. 1. 1200. 1. 1201. 1. 1202. 1. 1203. 1. 1204. 1. 1205. 1. 1206. 1. 1207. 1. 1208. 1. 1209. 1. 12



„Wer vermasselt denn da wieder die ganze Richtung?“ — „Flieger Schwehn, Herr Unterprofizier. Der kann aber nichts dafür, er hatte Fehlzündung!“



Sonntagsausflug:  
„Siehst Erika — ich habe gleich gesagt, daß wir das Gleichgewicht verlieren, deine Freundin ist eben zu schwer!“



Der Mann im Mond: „Doberwetter — jetzt hat man nicht mal hier oben mehr Ruhe!“

Links: Fernruf aus dem Äther: „Sternflug von der Venus über die Milchstraße zu den Zwillingen geglückt... Sitzen aber jetzt beim Wassermann fest... haben keinen Treibstoff mehr...“

*Kleine Vorschau auf das Jahr 1999*

Fliegerische Traumereien  
GEZEICHNET VON  
Helmuth Maenner



Links: „... und die beiden süßen Engel habe ich aus der Troposphäre mitgebracht!“



Rechts: Die Eisenbahn ist überlebt, man sieht nur noch Gleisezüge in der Luft