

HEFT 6 / BERLIN, 17. MÄRZ 1942

# Der Adler



PREIS **20 Pf.**  
incl. Steuer 22 Pfennig

HERAUSGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS

3 1  
Copy 28  
47

## Der Kommandant

Überlegene Ruhe und äußerste Konzentration sprechen aus dem Gesicht dieses Flugzeugführers, der zugleich als Kommandant für die ganze Besatzung verantwortlich ist.  
FM. Adm. Zerstörerbesitzer Spelling



Mit vereinten Kräften wird auf einem verschneiten Feldflughafen eine Transport-Ju von den Männern des Bodenpersonals zur freigelegten Startbahn gerollt. Seit Jahrzehnten war der Winter im Osten nicht so streng wie in diesem Jahre. Trotzdem blieb die Luftwaffe unentwegt am Feind und fügte ihm schwere Verluste zu.



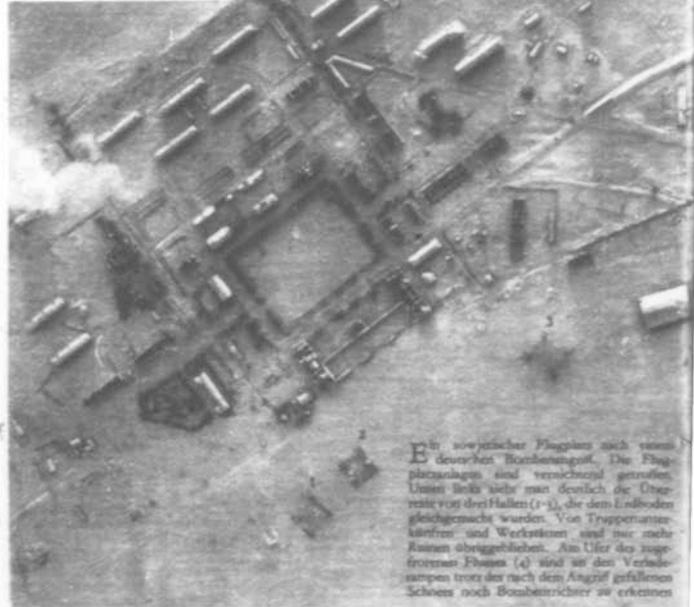
Flieger einmal hoch zu Roß. Sie sind im wahren Sinne des Wortes in allen Sätteln gereit. Offiziere der Luftwaffe reiten die Außenposten einer weit ausgedehnten Unterkunft im tief verschneiten Wald ab.



Ein einiger Schneesturm fegt über den Flugplatz. Aber der Befehl lautet: „Punkt 8 Uhr muß die Maschine stärker sein“ — also ran mit dem Vorwärmer! Inzwischen werden an der He 111 (Bild rechts) die letzten Vorbereitungen getroffen. Wenn es gegen den Feind geht, werden alle Witterungshindernisse rasch überwunden.

# Im Winter

Die deutsche Luftwaffe zer...



Ein sowjetischer Flugplatz nach einem deutschen Bombenangriff. Die Flugplatzanlagen sind vernichtet getroffen. Umsetzt sieht man deutlich die Überreste von drei Hallen (1-3), die dem Feind den gleichgemachten wurden. Von Transportmaschinen und Werkstätten sind nur mehr Ruinen übriggeblieben. Am Ufer des eingefrorenen Flusses (4) sind an den Verbleibenden trotz der nach dem Angriff gefallenen Schnees noch Bombenrichter zu erkennen.



# erkampf beftanden

schlug die Angriffspläne der Sowjets



Feuer! Die Flakartillerie hat in den Abwehrkämpfen am Ostern ausgereicherte Ergebnisse erzielt.



Durch den tiefen Schnee stapfen Flakartilleristen nach vorn, um — wie so oft — im Erdversatz einen Auftrag auszuführen. Unten: Das Ziel ist erreicht. Die Bolschewisten mühten das besetzte Dorf räumen. Mit Hilfe eines Schlittengespanns wird der Stellungswinkel zurückgenommen, da die Zugmaschinen in den tiefen Schneewehen steckenbleiben würden.



PK. Aufbruch zum Kampfschlachtfeld  
Quelle: 1916 15. März (Z. 16. 11.)  
Geyk (1916) 15. März (Z. 16. 11.)  
Ludwigs (11.)



... Mit MGs und Maschinepistolen feuernd, drängen die Fallschirmjäger weiter vor

# Den Sowjetpanzern im Crenick

Deutsche Fallschirmjäger im Erdkampf vor Leningrad

Von Kriegsberichterstatter Hans-Georg Schnitzer / PK Zeichnungen Kriegsberichterstatter W. Baitz

Der Fallschirmjäger ist auf Grund seiner besonderen Ausbildung darauf geschult, den Feind gerade dort zu überraschen, wo er sich am stärksten fühlt. Seine kämpferische Umsicht und sein entschlossenes Draufgängertum haben sich nun auch vor Leningrad wieder bewährt, wo Einheiten der Fallschirmtruppe zur Sammlung von Erfahrungen im Kampf gegen die Sowjet-Armee eingesetzt waren. An einem der heißesten umkämpften Abschnitte hat sich die erprobte Kampfgemeinschaft zwischen den Kämpfern des Heeres und den Sturmsoldaten der Luftwaffe in den Angriffswellen der sowjetischen Durchbruchdivisionen auf neue bewährt

PK Im Schutz dichten Nebels war es dem Feind eines Abends gelungen, unter Einsatz ungeheurer Menschenmassen die deutsche Hauptkampflinie zu durchbrechen. Kurz darauf setzte starkes Schneetreiben ein. Mit dem Gegenstoß mußte daher bis zum nächsten Morgen gewartet werden. Da damit zu rechnen war, daß der Gegner im Schutz der Nacht weitere Kräfte mit schweren Waffen in die Durchbruchsstelle werfen würde, um mit der Dämmerung noch tiefer in die deutschen Abwehrstellungen hineinzustoßen, wurden vom Bataillon gefechtsstark Reserven angefordert. Sie sind im Morgengrauen kaum 100 Meter durch lichte Unterholz vorgegangen, als ihnen das Feuer von Granatwerfern entgegen schlägt. Unheimlich dicht regnet es immer neue Erdtontänen vor ihnen hoch. Bald schlägt auch noch Artillerie dazwischen. Ein eisernes Sperrfeuer. Da brüllt einer durch das Getöse: „Vor uns schanzende Sowjets!“ Sie scheinen sich im Schutze ihres Feuervorhanges ziemlich sicher zu fühlen. Für die Fallschirmjäger heißt das: Bei denen werden wir wesentlich weniger Zunder kriegen als inmitten

des Granathagels — und sie stürmen sprunghaft durch die tanzenden Einschläge. Als sie auf 50 Meter heran sind, wird es den Schanzenden doch zu brenzlich, und sie stürzen zu ihren Waffen. Bevor sie jedoch ihre schweren Maschinengewehre, für die sie Deckungen auswerfen wollten, in Stellung gebracht haben, schlagen die Handgranaten der Fallschirmjäger in ihre Reihen. Nach kurzem Gefecht liegen fünf schwere MGs mit ihren Bedienungen vernichtet hinter den frisch aufgeworfenen Erdhaufen. Mit MGs und Maschinepistolen feuernd, drängen die Fallschirmjäger weiter vor — und stehen schon zwischen den Bunkern, die die durchbrechenden Sowjets am Vorabend den Deutschen weggenommen haben, als sie plötzlich von hinten beschossen werden. Viele der Sowjets, die sie beim Vorgehen regungslos am Boden liegen sahen, haben sich aus ihrer „Todesstarre“ erhoben und erneut in den Kampf eingegriffen. Jetzt kommt es

... Plötzlich öffnet sich die Klappe des Turms, und ein pelebrennter Kopf kommt zum Vorschein.



darauf an, die Sowjets in den Bunkern so schnell wie möglich zu erledigen, um in den Besitz der Deckungen zu kommen. Während wenige Mann den Feuerschutz nach hinten übernehmen, räumen die Vorwärtsgehenden Bunker für Bunker und Erdloch für Erdloch mit Handgranaten aus.

Durch dieses heisse Gefecht bricht plötzlich der Ruf „Feindlicher Panzer!“. Der Gefreite Franz F. hat ihn zuerst gesehen, wie er feuernd durch den Wald gerollt kam. Jetzt steht der Koloff am Rand einer Schneise und schaut mit scharfen Augen hinter den Schlitz eines lahrenden Ziel zu suchen. Franz, der 22jährige Schlosser aus Wiesbaden, beobachtet ihn mit prüfendem Blick. Er weiß, daß es ein schwerer Panzerwagen mit einer 7,6-cm-Kanone und drei MGs ist, den er da vor sich hat. Fast sechs Meter lang, über drei Meter breit und über zweieinhalb hoch. Wie ein vorstielches Raubtier steht er mit zitternden Raupenketten am Waldrand.

Plötzlich öffnet sich die Klappe des Turms, und ein peitzemuteter Kopf kommt zum Vorschein. Dann reckt sich der Bolschewist hoch und schießt mit einer Maschinenpistole um sich. Wie eine Wildkatze schiebt sich der Gefreite, flach an den Boden gesenkt, auf den ebenen Koloff zu — in der Linken seine Pistole, in der Rechten eine Handgranate. Mit der Pistole will er den Schützen am Turm erledigen und blitzschnell die Handgranate durch die Klappe ins Innere werfen, um die drei sitzenden Mann der Besatzung zu vernichten. Plötzlich fällt der Sowjet jedoch tödlich getroffen aus der Luke, noch ehe der Gefreite zum Sprung angesetzt hat. Er reißt sich hoch, springt auf den Panzer, greift

nach der Klappe — verringelt! In diesem Augenblick bricht eine Schützenskette feindlicher Infanteristen aus dem Wald. Da ruft sein Feldwebel, der sich mit einem MG in seine Nähe geworfen hat, „Ich übernehme den Feuerschutz!“ und beginnt, den Waldrand abzustreuen. Das müssen die Sowjets im Panzer bemerkt haben. Langsam dreht sich die Kuppel, schwenkt die Kanone mit drohendem Rohr auf den Feldwebel ein. „Verdammt!“ knirscht der Wiesbadener, springt vom Turm herab, wirft sich neben die Raupen, schiebt seine ausgestreckte Rechte zwischen den beiden MG-Läufen an der Vorderfront des Panzers hoch — und wirft die Handgranate mit kurzem Ruck in das Rohr der Kanone. Ein Knall, als sei die Granate im Wasser detoniert, und aus dem Turm quellender Pulverdampf beweisen, daß zumindest die Kanone außer Gefecht gesetzt ist. In dem Ungemüt am Waldrand muß jedoch ein unglaublich zähes Leben stecken. Wie ein angeschossenes Wild bäumt es sich mit klirrenden Ketten auf, während Feuerstoß auf Feuerstoß aus den MG-Läufen der Stirnwand des Panzerszuges bricht.

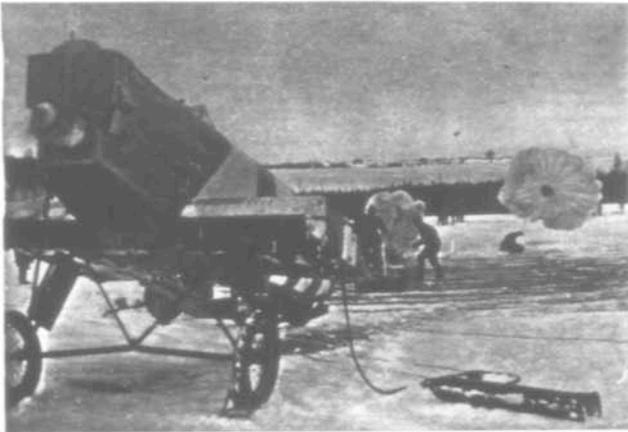
Der Gefreite gibt den Kampf nicht auf. Ohne die hinter den Bäumen liegenden Sowjets zu beachten, läuft er ein paar Meter zurück, wo er eine geballte Ladung hat liegen sehen, duckt sich zum Sprung, ergreift emporschnellend einen Haltgriff am Turm, stemmt einen Fuß gegen die Raupen, zieht sich hoch und legt die sprengstoffschwange Packung mitten auf den Turm. Dann springt er in höherem Bogen herab, sinkt bis zu den Füßen ein in zähem Morast, drückt sich mit zerrenden Sehnen an den Boden. Als er nach einem furchtbaren Schlag erwacht, ist der

Feldwebel an seiner Seite, reißt ihm den rechten Armel auf und verbindet sorgfältig eine Wunde. Öffnet die Bluse und stellt einen Streifschuß durch die Brieftasche fest. Das alles aber sieht der aus seiner Betäubung Erwachte nicht. Mit großen Augen blickt er auf die schwarze Rauchwolke am Waldrand, aus der ab und zu die helle Lübe emporzungeleider. Flammen hervorbricht. „Die Ladung hat die Turmklappe eingedrückt, und dann ist die Munition explodiert“, erläutert der Feldwebel. Dann muß er dem Gefreiten energisch verbieten, noch weiter mit vorzugehen. Mit einem Infanteristen, der mit einem Handschuß zurückkommt, macht er sich auf den Weg zum Verbandplatz.

Das Schneetreiben ist so dicht geworden, daß die Richtung nur mit Mühe festgestellt werden kann. Schon eine halbe Stunde sind die beiden durch die dichten Flocken getappt, als plötzlich auf sie geschossen wird. Lautlos bricht der Infanterist neben dem Gefreiten zusammen. Nun allein vor einem Rudel versprengter feindlicher Schützen, kriecht der Fallschirmjäger in einen nahen Bunker zwischen die Leeren von vier Sowjets, aus deren Mitte er eine Maschinenpistole hervorzieht. Mit schmerzenden Arm nimmt er die Waffe hoch und drückt ab — gottlob, sie schießt. Er sieht, wie der eine die Arme hochwirft und die anderen sich zurückziehen. Dann kriecht er wieder aus dem Bunker heraus und in entgegengesetzter Richtung davon, in der die Sowjets fortgetrieben sind.

Am Verbandplatz erzählt er, daß die durchgebrochenen Bolschewisten restlos vernichtet worden sind und die alte deutsche Linie wieder erreicht ist. Nicht ein einziger Panzer ist den Fallschirmjägern entgangen.





Schwarz sieht der „Windeisel“ gerade nicht aus, aber er erfüllt seine Aufgabe. Der Motor ist angelassen, die Fallschirmjäger werden, am Boden liegend, von den Ausbildern angeschrien!



Der „Start“ beginnt. Der Wind, unter gewöhnlichen Umständen würde man Sturm dazu sagen, fängt sich in den Schirmen. Die Männer werden gleichsam fortgeblasen!



# DER WINDESEL

## Fallschirmjäger lernen landen

Nicht nur der Absprung, auch der Augenblick der Landung erfordert vom Fallschirmjäger zielsichereres und entschlossenes Handeln. Nach dem Übersichlag auf dem Boden muß er seinen Körper fest in der Gewalt haben und selbst bei starkem Wind sofort aufstehen und den Schirm abfangen können. Um dieses wichtige Training zu vervollkommen, ist auf dem Übungsplatz ein ausgedientes Flugzeug aufgestellt, das bei laufendem Motor den nötigen Winddruck erzeugt. Die Soldaten nennen es den „Windeisel“. So werden auf eine einfache Weise die Bedingungen geschaffen, denen sich der Fallschirmjäger im Ernstfall gegenübersehen. Es bedarf auch hier großer Kraft und Geschicklichkeit, um aufzustehen, auf den Schirm zuzulaufen und ihn abzufangen. Das geschieht durch mehrere blitzschnelle Handgriffe, die gelernt sein wollen. Aber der „Windeisel“ steht nicht eher still, als bis, im wahren Sinne des Wortes, Meister vom Himmel fallen.



Einen Augenblick schleift der Fallschirmjäger auf dem Boden; aber dann dreht er sich mit kraftvoller Wendung nach rechts, gibt dem Schirm eine andere Richtung und richtet sich auf.

Aufnahmen  
Bruno Waacke (4)

Schon steht er auf seinen Füßen. Jetzt gilt es, den Schirm im Laufschrift so schnell wie möglich abzufangen. In wenigen Augenblicken ist der Fallschirmjäger einsatzbereit.



## Unglücksfälle, die glücklich verliefen

Von Dr. Fritz Flucke, Berlin

### Zusammenstoß in der Luft

An einem Novembervormittag des Jahres 1939 fliegen wir mit unserer Heisemaschine Kurs Nord-Nord-West. Vast dehnt sich das Mecklenburger Land. Tief hinter uns sieht gerade ein Flugplatz vorüber, als ein schwerer Stoß unser Flugzeug erschüttert. Im gleichen Augenblick sehe ich weiße Fetzen, ein helles Etwas huscht scherenhaft unter der breiten Fläche vorüber.

Die Unterhaltung in der Maschine verstummt. Eine unheimliche Spannung hat sich über bemächtigt. Für kurze Augenblicke erkenne ich, wie schräg hinter unserer Maschine ein Doppeldecker schwankend abschwabt. Seine rechte obere Tragfläche ist zur Hälfte weggerissen.

„Zusammenstoß!“ Das Wort zerreißt die Spannung. Noch donnern die Motoren ihr gleichförmiges Lied. Die Maschine liegt wie ein Brett in der Luft. Wir nehmen Gas weg und setzen zu einem sanften Gleitflug an. Beschädigungen am Flugzeug sind zwar nicht zu erkennen, aber irgend etwas stimmt nicht.

„Hat uns gerade noch gefehlt!“ meint der Bordfunker, um überhaupt etwas zu sagen. „Doch was mag mit dem gerammten Doppeldecker los sein?“

Unser Flugzeugführer sucht das Gelände ab, während wir in weitem Bogen über dem Flugplatz kreisen. Da, unter uns, auf dem Rollfeld hält sich ein dichter Menschenknäuel, und mitten drin steht der schwerbeschädigte Doppeldecker. Er ist glatt gelandet. Die Männer unten winken herauf. „Verdammt nochmal, hat der Schwein gehabt!“ Unsere Stimmung schlägt in tolle Ausgelassenheit um. An die Beschädigung unserer Kiste denkt in diesem Augenblick niemand — denn „so ne Ju hält schon eiren derben Puff aus!“

Wenige Minuten später rüllen wir neben den angeknackten Doppeldecker. Der Flugzeugführer des Unglücksvogels ist heil und munter zur Stelle. Nach seinem Bericht kam er vom Kunstflug zurück, hatte gerade zum Slip angesetzt und war so schräg von unten dicht neben dem Steuerbordmotor in unsere Fläche hineingerast.

Unser Ju 86 hat ein Loch von 1 1/2 m Länge in der Flächenstirnseite, aus dem wir eine Menge Holz und Leitwand herausholen. Der Stirnhilfsholm ist zerschmettert. Die Luftschraube des Steuerbordmotors hatte die obere Tragfläche und die Holmen des „Stieglitz“ glatt durchgeschlagen. Lediglich die Blattkanten der Ganzmetall-Verstellluftschraube sind angeschrammt! Wir setzen unseren Flug fort.

### Er fiel in sein eigenes Flugzeug

Am 24. Mai 1917 vormittags startet Oberleutnant Behria mit Vizefeldwebel Rosengard als Flugzeugführer zur Lichtbilderkundung. Nach etwa fünfzig Flugminuten hat die „Albatros C 5“ eine Höhe von 4500 m erreicht. Plötzlich kippt das Flugzeug mit einem Ruck vorn über und schiebt in engen Steilkurven in die Tiefe hinab. Der Luftdruck und das Trudeln des Flugzeugs sind so stark, daß der Beobachter gegen den Boden und die äußere Bordwand gedrückt wird. Ein Aufrichten ist — selbst unter Anwendung aller Kräfte — unmöglich.

„Als ich das Gefühl hatte, daß das Flugzeug wieder in der Waagerechten liegt“, heißt es in dem Originalbericht von Oberleutnant Behria, „versuche ich mich anzurichten, um an mein MG zu kommen. In diesem Augenblick sackt das Flugzeug unter mir weg. Ich selbst

schwebte wohl anderthalb Meter über dem Flugzeugrumpf frei im Raum mit der festen Überzeugung, daß ich nun ins Bodenlose stürzen müsse. Aber ich hatte dabei noch den Gedanken: Wenn du dich bloß wieder das Flugzeug erreichen könntest! Was nun weiter geschah, weiß ich nicht mehr genau. Das Flugzeug muß sich wieder gefangen haben, ich holte es im Sturz wieder ein und — weiches Glück

fiel mir mit dem menschlichen Schwerpunkt mitten auf die Oberfläche des Hümpfes, durchschlug sie und versank in die Tiefe des Hümpfes. Gott sei Dank hielt sein dünner Boden stand und gab mich nicht wieder dem unsicheren Element preis.

Im gleichen Augenblick kippt das Flugzeug wieder vornüber. Wir machten zum zweitenmal unsern Kurvenflug durch. Trotz allem fühlte ich mich in dieser Lage geborgen und hatte nur den einen Gedanken, schützende „Balken“ zu finden, die mich nicht wieder abschütten.“

„Während des Heimflugs hatte der Flugzeugführer meinen neuen Platz natürlich entdeckt und wunderte sich, wie und aus welchem Grund ich diesen sonderbaren Platzwechsel vorgenommen hatte. Erst die Aussprache nach der Landung klärte diesen rätselhaften Reifall. Dann erfahre ich zu meinem großen Erstaunen, daß dieser Kurvenflug ganz unfreiwillig eingeleitet worden war. Es muß so gewesen sein, daß wir in 4500 m Höhe in eine Luftleere gekommen sind, was das plötzliche Abtrudeln und Absacken verursacht haben mag. Ein tolles Erlebnis, das kaum glaubhaft erscheint, wäre nicht alles authentisch zu belegen.“



### Sieben Tage im Flugzeugwrack

Das Junkers-Flugzeug Ju 33 „ESA-D 2072“ startete am 10. September 1931 von Lissabon unter Führung der Flugkapitäne Rody, Johannsen und Fernando da Costa Veiga zum Flug über den Atlantik. Als die Azoren überflogen waren, verschlechterte sich das Wetter außerordentlich. Der Wind drehte mehr auf Norden, und das Flugzeug kam in Regen und Gewitter. Zwanzig Stunden Flug waren bereits bewältigt, da sprang aus der Zündkerze des sechsten Zylinders die Elektrode heraus. Bei jeder Explosion blitzte ein Feuerstrahl aus dem Motor. Um der Brandgefahr zu begegnen, wurde mit nur einem Magneten weitergefliegen und dadurch der sechste Zylinder stillgelegt. Nach etwa 35 1/2 Flugstunden mußte man nach den Standortbezeichnungen trotz starken Gegenwindes in der Nähe der Küste sein, als der Dampfer „Pennland“ gesichtet wurde, den Johannsen mehrmals umkreiste. Bald aber zeigte sich, daß der Kraftstoff zu Ende ging. Durch wiederholtes Krängen um sämtliche Achsen versuchte Johannsen, den letzten Tropfen Benzin herauszuholen, da unter Umständen einige Minuten längerer Flugdauer die Rettung des Flugzeugs bedeuten konnte; aber alles half nichts, die „Esa“ mußte aufs Wasser hinunter.

Die Wasserrung der Landmaschine vollzog sich bei etwa 10 Sek. im Wind und schwerer Lönung einwandfrei. Nach etwa fünf Minuten waren die Flächen fast völlig unter Wasser. Die schwere Dünung hob den Rumpf und die Flächen ungleichmäßig an, wobei die wassergefüllten Flächen nicht immer mit dem Rumpf gleiche Bewegungen machten; es traten daher sehr starke Durchbiegungen ein, die nach wenigen Minuten zum Abbrechen der Außenflächen führten. Die Flügelbrüche traten an beiden Seiten ungefähr da auf, wo die Kraftstofftanks aufhörten. Nach etwa zwanzig Minuten erreichte das Flugzeug die Trimmlage, die bis zur Bergung der Besatzung unverändert blieb.

Johannsen und Veiga berichten darüber: „Das Flugzeug trieb auf dem Wasser wie eine gut ausgetrimmte Segeljacht. Es war ohne große Schwierigkeiten mit dem Seitenruder gegen den Seegang zu halten. Unser ganzer Proviant bestand aus einem Päckchen Schokolade. Zum Trinken hatten wir neun Liter Wasser, die eigen-



lich für den Kühler bestimmt waren. Die Tage auf dem Wasser waren düster und grau, und immer wieder fiel ein eisiger, nadelfeiner Regen. Die Füße hatten wir in Schlingen gesteckt, um sie vor dem Wasser, das die Kabine beinahe in Meterhöhe bedeckte, zu schützen. Der dritte Tag brachte Sonne, und mit dem Wetter änderte sich auch unsere Stimmung. Der Optimismus hatte wieder die Oberhand gewonnen. Das Flugzeug war noch immer seetüchtig. Johannsen litt stark unter Hunger, und wir alle hatten Durst, einen qualenden, peinigen Durst. Jeder konnte nur täglich zwei Bissen Schokolade essen, und zum Trinken gab es nur einige Schluck Wasser. Wenn es regnete, saßen wir mit aufgesperrten Mäulern in der Kabine und trachteten das Wasser, das an den Wänden entlangrannte, aufzufangen. Am Morgen des sechsten Tages erblickte ich — als ich mich aus dem Fenster beugte — ein Schiff. Von neuen Kräften erfüllt und wie elektrisiert sprangen wir auf. Johannsen wurde von Rody und mir an den Beinen festgehalten, während er sich mit dem Oberkörper aus dem Flugzeug stemmte. Wir hatten an einem langen Rohr eine kleine Fahne befestigt, mit ihr winkte er verzweifelt. Allmählich wurden seine Bewegungen langsamer, und das fahrende Schiff kleiner. Es war weitergefahren, ohne uns zu bemerken.

An diesem Tage sprachen wir kein Wort mehr. Apathisch lagen wir auf unsern Plätzen. Die folgende Nacht war die schlimmste. Am Morgen verzehrten wir das allerletzte Rippen-Schokolade, und Johannsen ging, um die restlichen Tropfen Wasser aus dem Kühler zu holen. Plötzlich hörte ich die Stimme Rodys: „Ein Schiff! Ein Schiff!“ Da sprang ich auf, beugte mich aus dem Flugzeugrumpf und winkte, winkte, ich winkte noch mit meiner Fahne, als die „Belmoira“ längst neben unserm Wrack stand und eine Treppe heruntergelassen hatte, auf der wir hinaufspazieren konnten, hinauf in das herrliche, wiedergefundene Leben.

### Ein Bräutigam kam vom Himmel

Es war noch in der Anfangszeit des Luftverkehrs, man schrieb das Jahr 1925. Auf dem Flughafen Tempelhof werden in das Nacht-Postflugzeug, eine Junkers F 13, die letzten Postsäcke verladen. Flugzeugführer Schäfer hat bereits im Führersitz Platz genommen. Nochmals prüft er Motoren und Steuerung sorgfältig, denn er hat einen langen Nachtflug vor sich. Das Wetter ist unangenehm nähe. Tief hängen die dunklen Wolken am nächtlichen Himmel; das Licht der Scheinwerfer erhellt das Rollfeld. Das Postflugzeug startet.

Mit nördlichem Kurs fliegt die Maschine dicht unter der Wolkendecke durch die Nacht. Zwei Stunden mögen vergangen sein, als die F 13 wie von einer unsichtbaren Riesenfaut tiefer und tiefer gedrückt wird. Alle fliegerische Erfahrung nützt nichts. Der Motor läuft auf Vollgas, trotzdem verliert das Flugzeug bedenklich an Geschwindigkeit und sackt ständig tiefer ab. Da rast auch schon der Erdboden dem jäh abstürzenden Flugzeug mit unheimlicher Geschwindigkeit aus dem Dunkel entgegen. „Abfangen!“ — „Gas weg und Zündung raus!“ — Ein paar harte Stöße von der plötzlich harten Landung, dann rollt die F 13 polternd in der Dunkelheit aus.

Flugzeugführer Schäfer klettert aus dem Sitz, Eis splittert von den Flächen. Die Stirnkanten der Flächen sind mit einer dicken Eisschicht bedeckt. Vereisung! — ein Begriff, der beim damaligen Stand der Fliegerei in seinen gefährlichen Auswirkungen noch nicht klar erkannt wurde. Es ging aber gerade noch mal mit der unfreiwilligen Notlandung.

Ringsum kein Lichtschein zu sehen. Irgendwo in Dänemark steht einsam das Nacht-Postflugzeug. In der Morgendämmerung macht sich Flugzeugführer Schäfer auf den Weg, findet schließlich ein kleines Dorf, doch dort versteht niemand ein Wort Deutsch. Aber man weist ihn zu eigen in der Nähe gelegenen Gutshof, denn dort wohnt ein Mädchen, das Deutsch versteht. So war es auch. Von da an ging alles glatt.

Für Flugzeugführer Schäfer verlief dieser Unglücksfall in jeder Hinsicht glücklich, denn das dolmetschende Mädchen wurde bald darauf seine Frau.

### Maschine zertrümmert, Passagiere unverletzt

In der Zeit zwischen 1918 und 1925 gab es in Luftfahrtkreisen eine lebhaft erörterte Frage, nämlich „Holz- oder Metallflugzeug?“ die schließlich zugunsten des Metallflugzeugs entschieden wurde. Nur über das Problem „Hoch- oder Tiefdecker?“ gingen die Meinungen auseinander. Jeder Unglücksfall, der glücklich verlief, bewies, in welchem Maße das unter dem Fluggastraum durchgehende, stark verstreute Flügelmittelstück bei der Tiefdeckeranordnung Gefahr und Schaden für Fluggäste, Besatzung und Maschine verringerte. Ein damals viel besprochenen Unglücksfall ließ die Vorzüge der Tiefdeckerbauweise besonders deutlich werden.

Am 10. März 1926 war die Junkers F 13 B-LATA auf der Strecke Finnland-Schweden unterwegs. In der Nähe von Helsinki geriet die Maschine in aufsteigende Nebel. Mit den damaligen Instrumenten war ein längeres Blindfliegen nicht zu denken. Es gab keinen andern Ausweg, als sofort zu landen. Kein künstlicher Horizont zeigte die Lage des Flugzeugs an, das über den Flügel abrutschte und in schräger Lage nach unten durchstieß. Erst aus wenigen Metern Höhe konnte der Flugzeugführer den schneebedeckten Boden erkennen. Mit hoher Geschwindigkeit schlug die rechte Fläche auf das Eis. Durch den heftigen Anprall brach der gesamte Motorvorbau ab und wurde fortgeschleudert. Das Flugzeug selbst wirbelte nach rechts herum. Der Rumpf wurde hinter dem Fluggastraum geknickt, das Rumpfenende verdreht, Fahrgestell wie die rechte Fläche völlig zertrümmert und die linke Fläche stark beschädigt.

Ein ganz schwerer Bruch! Völlig unbeschädigt blieb nur der Fluggastraum, nicht einmal die Fensterscheiben waren zerbrochen. Fluggäste und Flugzeugführer erlitten nicht die geringste Verletzung.



Pilot landet mit zwei Flugzeugen

Ein ganz toller Zusammenstoß in der Luft ereignete sich im Jahr 1940 in Australien. Flugzeugführer Fuller überflug mit einer zweimotorigen „Anson“-Maschine in 900 m Höhe Brocklesby (Neuseland), als er mit einem andern Anson-Flugzeug gleichen Typs zusammenstieß. Beide Maschinen hatten denselben Kurs. Das oben fliegende Flugzeug sackte durch und verhedderte sich antrennbar mit der darunter fliegenden Maschine. Fuller nahm sofort Gas weg, während die Motoren der unten fliegenden Maschine einwandfrei weiterliefen. Der erwartete Absturz trat nicht ein. Vielmehr ließ sich der so unfreiwillig zustande gekommene Doppeldecker mit den Motoren der unteren Maschine und nach den Instrumenten der oberen Maschine einigermaßen annehmbar fliegen.

Nach dem ersten Schrecken veranlaßte Fuller seine Kameraden und die Besatzung des unten fliegenden Flugzeugs, mit dem Fallschirm abzuspringen. Dann brachte er mit einer Bauchlandung, bei der nur geringe zusätzliche Schäden entstanden, beide Flugzeuge sicher auf den Boden. Nach einem Rutsch von etwa 20 m kam diese unheimliche Kombination zum Stehen. Durch eisernen Ruhe und Zielsicherheit wurde aus einem im ersten Augenblick hoffnungslos erscheinenden Unglücksfall eine außerordentliche fliegerische Glanzleistung.

### Als Robinson im afrikanischen Busch

Das zweiseitige Postflugzeug der afrikanischen Luftverkehrs-Gesellschaft startet an einem Junitag des Jahres 1931 von Windhuk nach Grootfontain unter Führung des Captains Fry. Damit wird die Luftpostlinie nach dem Norden von Südwestafrika eröffnet. An Bord des Flugzeugs befindet sich nur noch Flugzeuginspektor Pfeiffer. Bei klarer Sicht fliegt die Maschine ihren geraden Kurs. Plötzlich stellt sich heraus, daß der Motor starken Ölverlust hat. Es bleibt nichts anderes übrig, als schnellstens einen geeigneten Notlandeplatz ausfindig zu machen. Denn eine sofortige Landung zwischen den Thermenhügeln und den einzelnen Baumgruppen ist einfach ausgeschlossen.

Nach kritischen Minuten findet der Flugzeugführer einen kleinen Geländeschnitt — zwischen Tsumeb und Grootfontain —, der wie ein verwuchertes Maisfeld aussieht, und landet glatt. Wie sich herausstellt, ist die Leitung zum Ölmanometer gebrochen. Mit einer Gummimuffe ist der Schaden schnell behoben. Das noch im Tank befindliche Öl erlaubt den Weiterflug. Der ist aber leichter beschlossen, als ausgeführt! Zwei Startversuche mißgücken in der Hitze der afrikanischen Mittagssonne. Da faßt Pfeiffer einen kühnen Entschluß: Er packt alle überflüssigen Koffer aus der Maschine und veranlaßt den Flugzeugführer, mit dem so erleichterten Flugzeug allein zu starten. Man trennt sich mit dem Versprechen, den in afrikanischer Wildnis zurückgelassenen Fluggast schnellstens abzuholen. Dann gelingt der Start. Tiefe Stille brüht über dem afrikanischen Busch. Die Stunden schleichen dahin. Von der ersehnten Maschine ist nichts zu hören und zu sehen. Die Einsamkeit wirkt erdrückend. Da tauchen hinter dem nächsten Busch zwei Neger auf. Pfeiffer gibt sich alle Mühe, die Männer heranzuholen. Er ist froh, wieder die Verbindung mit Menschen gefunden zu haben. Aber die schwarzen Burschen zeigen panischen Schrecken und verschwinden in der Wildnis.

Wieder vergehen Stunden bangen Wartens — wieder erscheint in der Ferne eine menschliche Gestalt: Endlich ein Weißer! Mit dem Jagdgewehr in der Hand schreitet er durch den Busch und wendet sich ständig nach allen Seiten sichernd um. Pfeiffer geht ihm entgegen. Eine Unterhaltung in deutscher Sprache kommt zustande. Die beiden Neger haben berichtet, daß sie einen Vogel im Busch hätten herabstürzen sehen, der dann wieder fortzögen sei. Für den Weißer war es klar, daß es sich hier nur um ein Flugzeug handeln konnte, denn nach dem Bericht der Neger war ja anzunehmen, daß einer der Flieger im afrikanischen Busch zurückblieb.

„Wie lange wollten Sie denn eigentlich hier sitzenbleiben und warten? Haben Sie denn noch keinen Löwen gesehen?“ Diese Frage kann Pfeiffer mit gutem Recht verneinen. „Dann haben Sie ja Glück gehabt. Hier wimmelt es sonst von Löwenrudeln. Vielleicht sind die Bestien durch das Motorengeräusch vergrämt, aber heute abend hätten Sie eine gefährliche Raubtierschau hier erleben, aber kaum überleben können!“

Angesichts dieser Raubtiergefahr arbeitete sich vorhin der Farmer auch so vorsichtig durch den Busch heran. Auch auf dem Rückmarsch mit dem Gepäck zu dem alten Auto des Farmers muß gut aufgepaßt werden. Dann ist schließlich alle Not überstanden. In welcher Lage sich der waffenlose Pfeiffer befand, mitten im Busch zwischen Rudeln von Löwen, das wird ihm erst so recht klar, als er drei lange Tage im Farmhaus warten muß, bis das Flugzeug ihn endlich abholte. Im Busch hätte er diese drei Tage kaum überlebt!



# LN auf vorgeschobenem Posten

In einer Holzkate hat sich auf einem vorgeschobenen Feldflugplatz im Osten eine Luftnachrichten-Betriebskompanie eingerichtet. Praktisch und einfach haben sich die Soldaten hier ihre Vermittlungsstelle geschaffen. Alles mußte auf Panjeschlitten an den abgelegenen Flugplatz gebracht werden



„Hier Vermittlung Fesseln.“ Für die Weiterleitung von Befehlen ist die Funkbetriebsstelle von entscheidender Bedeutung



Radfahren im Zimmer? Nein, bei diesem „Trennmobil“ handelt es sich um einen Trecksattel, durch den sich die Männer der LN-Betriebskompanie den Brennstoff für die Funkbetriebsstelle selber erzeugen. Ein Aggregat konnte nicht herangebracht werden

PK Kolbathen: Kriegsbatterien Ost (W)

Links: Die Kameraden von der Funkbetriebsstelle stehen in dauerndem Funkverkehr mit den fliegenden Besatzungen über dem ihnen zugewiesenen Kampfabchnitt



Bei der strengen Kälte an der Ostfront haben die Fahrer mit ihren Wagen manchmal Kummer. Dem Motor ist trotz sorgfältiger Pflege nicht ein „Seiler“ zu entlocken

In derartigen Fällen ist das „1-PS-Einheitsfahrzeug“ für motorisierte Truppen immer noch das zweckmäßigste Beförderungsmittel. Die Soldaten der LN-Betriebskompanie stehen auch als Lenker der Panjeschlitten ihren Mann



## WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Oberleutnant Bisping und Oberleutnant Noell haben seit Beginn des Krieges als Beobachter und Flugzeugführer eines Aufklärungsflygers auf allen Kriegsschauplätzen in enger kameradschaftlicher Verbundenheit hervorragende Aufklärungsergebnisse erlangt, die von entscheidender Bedeutung für die erfolgreiche Durchführung aller Feldzüge waren. Der rückhaltlosen Anerkennung, die diese tapfere und einsatzbereite Flugzeugbesatzung der Fernaufklärer stets gefunden hat, wurde durch die gleichzeitige Verleihung des Ritterkreuzes an Flugzeugführer und Beobachter ein besonders ehrender Ausdruck verliehen. — Oberleutnant Fahlbusch, Batterieführer in einem Flakartillerieregiment, hat vor allem in den Kämpfen um Romm durch seinen heldenmütigen Einsatz als stellvertretender Abteilungscommandeur kampfscheidende Waffentaten vollbracht. Bei dem Vorstoß auf Tula wurde er in vorderster Linie schwer verwundet. — Oberleutnant Karbe, Staffelführer in einem Kampffliegerschwader, steht nach hervorragenden Leistungen im Luftkrieg gegen England in seiner Gruppe an erster Stelle. Bei der Umlaufungsaktion von Kiew vernichtete er in einem Tiefangriff sieben Eisenbahnzüge. — Oberleutnant Schibau, Batterieführer in einem Flakartillerieregiment, zeichnete sich im Ostfeldzug vor allem beim Halten eines strategisch wichtigen Brückenkopfes durch hervorragende Tapferkeit aus. In den harten achtägigen Kämpfen um diesen Brückenkopf schloß die Batterie dank der hervorragenden Führung ihres Batteriechefs 21 Panzer ab. — Oberleutnant Lau, in einem Sturzkampffliegerschwader, gelang es im Balkanfeldzug, sich durch eine unerhörte kühne Landung unweit der serbischen Stellung unmittelbaren Einblick in die Feindlinie zu verschaffen, wodurch es seiner Gruppe möglich war, starke feindliche Kräfte zu vernichten bzw. zur Kapitulation zu zwingen. — Oberleutnant Meckel, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, schloß 21 Gegner in schweren Luftkämpfen ab, während seine Staffel 51 Flugzeuge der Feinde in Luftkämpfen vernichtete. — Die von Oberleutnant Rossmann, Batterieführer in einem Flakartillerieregiment, geführte Batterie hat insgesamt 15 Flugzeuge abgeschossen, 41 Panzer, 16 Geschütze, 81 MG-Nester und 51 Lastkraftwagen vernichtet sowie vier feindliche Kompanien aufgegeben und vier Bunker kampfunfähig geschossen. — Oberleutnant Thierfelder, Staffelführer in einem Jagdgeschwader, errang u. a. in harten Kämpfen 14 Luftsiege, zerstörte 41 feindliche Flugzeuge am Boden und vernichtete im Tiefangriff 9 Eisenbahnzüge. — Oberleutnant Schenck, Staffelführer in einem Kampffliegerschwader, hat neben der Vernichtung feindlicher Flugzeuge am Boden 9 Abschüsse aufzuweisen. Unter seinen zahlreichsten kühnen Flügen ist vor allem die Abwehr eines Flankenstoßes feindlicher Panzerdivisionen hervorzuheben, den er mit seiner Staffel trotz massiertem Abwehrfeuer in todesmütigem Einsatz verteidigte. — Oberfeldwebel Heller, Flugzeugführer in einem Zerstörergeschwader, nahm in Afrika einen Luftkampf mit 14 feindlichen Jägern auf. Innerhalb weniger Minuten gelang ihm der Abschluß von drei Jägern und das vollkommene Zersprengen des feindlichen Verbandes. Oberfeldwebel Stechmann, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat in Luftsiegen erlangt und in zahlreichen harten Luftkämpfen höchste Einsatzbereitschaft gezeigt.

Acht. Scherl-OKW (24), Kriegshistorischer Sporting (15), Bildwerk (Buch 1), Privatdruck (1)



Oberleutnant FAHLBUSCH



Oberleutnant KARBE



Oberleutnant SCHIBAU



Oberleutnant LAU



Oberleutnant MECKEL



Oberleutnant ROSSMANN



Oberleutnant THIERFELDER



Oberleutnant SCHENCK



Oberfeldwebel HELLER



Oberfeldwebel STECHMANN

## Die kleine Adler-Fibel

Das Luftschiff fuhr per Bahn

Am 22. Februar 1942 starb in Berlin August von Parseval. Neben seinen wissenschaftlichen Arbeiten ist er vor allem durch sein Luftschiff nach dem starren System und einen Drachenballon bekannt geworden, der als Fesselballon im Weltkrieg zum Kriegsgesetz der deutschen Heere wurde. Aus dem arbeitsreichen Leben des Luftfahrtpioniers geben wir ein paar Anekdoten, die seinen Humor und seine unverwundliche Tapferkeit beleuchten. Im Jahre 1909 tauchte im Publikum die Frage auf, ob Parseval mit seinem starren Luftschiff überhaupt Fahrten von einigen Stunden Dauer gelangen würden. Denn der Graf Zeppelin mit seinem „starren Prinzip“ hatte schon mehrere größere Fahrten unternommen. „Klopfenden Herzens stand ich vor unserer Halle in Bitterfeld“, erzählte Parseval, „und hielt stumme Zwiesprache mit dem Wettergott“. Das waren kritische Stunden. Als sich das Wetter trotz wochenlangen Wartens nicht bessern wollte, ließen wir kurz entschlossen das Gas ab und fuhren mit der Hülle unseres Luftschiffes per Eisenbahn nach Frankfurt. Das war eine Notmaßnahme, die sich allerdings Zeppelin mit seinem starren System nicht leisten konnte. Doch in Frankfurt war uns dann das Glück hold.“ (Parsevals zweimotoriges Luftschiff gewann den Kaiserpreis.)



A. v. Parseval

Nachdem August v. Parseval ohne Mühe mit seinem Luftschiff den Grafen Zeppelin geschlagen hatte, wurden viele Starts in Frankfurt selbst vorgenommen. Dabei ereignete sich ein eigenartiger Zwischenfall. Ein Frankfurter Primaner ließ bei dem Start die Halteseile nicht rechtzeitig los, stieg mit auf und pendelte in einer Höhe von hundert Meter zwischen Himmel und Erde. „Wir landeten mit äußerster Vorsicht“, berichtete Parseval später lachend. „Der vordere Teil des Schiffes schlug mit der Gondel heftig auf die Erde auf, aber der junge Mann wurde gerettet und war der Held des Tages.“

### Geflügelte Riesen und Zwerge

Auch unter den Flugzeugen gibt es Riesen und Zwerge. Aber wie im menschlichen Dasein, so ist auch im fliegenden der Lebensweg solcher ausgefallenen Exemplare nicht immer mit Rosen besät. Die deutsche Flugtechnik hat sich daher mit Zwergeflugzeugen nie und mit Riesenflugzeugen nur soweit beschäftigt, wie es eine gesunde Entwicklung forderte. Die weiteste unter den fliegenden Zwerggestalten war der englische Parnall-Plex II-Eindecker, der eine Flügelspannweite von ganzen fünfzehn Meter hatte. Der gesamte Tragflächeninhalt dieses Kolibri unter den Flugzeugen betrug 5,4 Quadratmeter. Aus dem Höhenleistung der Focke-Wulf Condor mit 20,6 Quadratmeter Inhalt hatte man also rund vier dieser Liliputaner schneiden können. Gegenstück im Vergleich hierzu sind die Abmessungen des größten Flugzeugs der Welt, des amerikanischen Riesensiegers Boeing B-19, der 64 Meter Spannweite hat. Der Flügel dieses Großflugzeuges stellt für den Liliputaner der Luft den ganzen Flugplatz dar. Derartige Riesenbauten sind jedoch im allgemeinen nur „Versuchskammschiffe“, deren zahlreiche unvermeidliche Mängel den Weg für lebensfähigere Neukonstruktionen weisen sollen. England und Amerika bauten das kleinste und das — bisher — größte Flugzeug. Wie Deutschen sind beide Länder, Eisenpatronen, die besten Flugzeuge der Welt zu haben. G. M.

### Eine Transportflieger-Spange

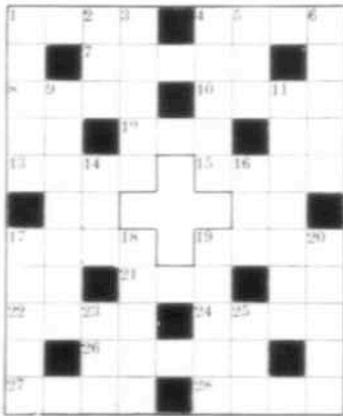


In den deutschen Luftwaffe ist ein besonderes Abzeichen für Transportflieger geschaffen worden, das in Spangelform gehalten ist und dem Anfang des Jahres 1941 gestifteten Abzeichen für Aufklärer, Jäger und Kampfflieger ähnelt.

Aufnahme Press-Hilfsamt

# Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

## Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter von links nach rechts: 1 Landschaft in Arabien, 4 Nahrungsmittel, 7 Verwandter, 8 Bekräftigungswort, 10 leichter Stoff, 12 feierliches Versprechen, 13 Metall, 15 Dichtung, 17 Kalziumverbindung, 19 Kohleprodukt, 21 Gebiet in den Alpen, 22 anatomischer Begriff, 24 Helfer der Kranken, 26 Körperorgan, 27 gitterartig durchbrochener Stoff, 28 Werkzeug.

b) von oben nach unten: 1 Vogel, 2 Witterungserscheinung, 3 Roman von Freytag, 4 nachsichtige Beurteilung, 5 Laufvogel, 6 Blume, 9 Stadt in Italien, 11 Stadt in Italien, 14 Gewässer in Afrika, 16 amerikanischer Schriftsteller, 17 akustische Erscheinung, 18 Gerichtshof, 19 päpstliches Diadem, 20 kleine Trappeneinheit, 23 Nebenfluß des Neckars, 25 Hirschtier.

### Der geistreiche Spatz

Auf einem Baum saß eine Anzahl Spatzen. Ein Kuckuck flog vorbei und sagte: „Na, ihr Hundert!“

Worauf der Spatz antwortete: „Wenn wir noch einmal so viel, noch ein halb mal so viel, noch ein viertel mal so viel und du, o Kuckuck wärest, dann wären wir Hundert!“ Wieviel Spatzen saßen auf dem Baum? 1418

### Verschieberätsel

Pneumatik — Unterseeboot — Luftherrschaft — Antwortnote — Suedoströmung — Roggenmehl — Eisbaer — Anteilnahme

Vorstehende Wörter sind untereinander zu schreiben und seitlich derart zu verschieben, daß zwei senkrechte Reihen je ein europäisches Land zeigen. 14115

### Auflösung aus Heft 5

**Kreuzworträtsel:** Siegen ohne Gefahr ist Nögen ohne Ruhm. — 1—2 Spindel, 2—3 Lila, 3—5 Eile, 4—6 Lessing, 6—7 Gasthof, 7—8 Fein, 8—10 Schokolade, 9—11 Nuss, 11—12 Ries, 12—13 Schuh, 12—14 Hornhaut, 14—16 Tube, 15—17 Befehl, 17—19 Lage, 18—20 Gemme.  
**Wortband:** 1—2 Saffian, 3—4 Pflücken, 5—6 Ideal, 7—8 Lederer, 9—10 Alibi, 11—12 Kallium, 13—14 Theorie, 15—16 Mauer, 17—18 Fellein.  
**Streichholzrätsel:** Zehn Streichhölzer bilden fünf Kreuze dadurch, daß man Nr. 5 auf Nr. 2, Nr. 7 auf Nr. 10, Nr. 3 auf 8 und 6 auf 4 legt.  
**Kopfwechsellrätsel:** Frosch, Auge, Nock, Zorn, Kiebel, Regel, Dackel, Iltis, Vase, Irtis, Schme, Iller, Ober-Nigger. — Panzerdivision.  
**Schüttelrätsel:** Dürr-Dürr.

### Auflösungen aus Heft 6

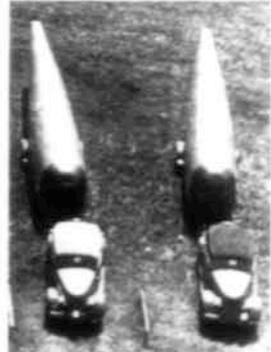
**Kreuzworträtsel:** 1—2 Nadel, 3—4 Kette, 5—6 Kette, 7—8 Kette, 9—10 Kette, 11—12 Kette, 13—14 Kette, 15—16 Kette, 17—18 Kette, 19—20 Kette, 21—22 Kette, 23—24 Kette, 25—26 Kette, 27—28 Kette, 29—30 Kette, 31—32 Kette, 33—34 Kette, 35—36 Kette, 37—38 Kette, 39—40 Kette, 41—42 Kette, 43—44 Kette, 45—46 Kette, 47—48 Kette, 49—50 Kette, 51—52 Kette, 53—54 Kette, 55—56 Kette, 57—58 Kette, 59—60 Kette, 61—62 Kette, 63—64 Kette, 65—66 Kette, 67—68 Kette, 69—70 Kette, 71—72 Kette, 73—74 Kette, 75—76 Kette, 77—78 Kette, 79—80 Kette, 81—82 Kette, 83—84 Kette, 85—86 Kette, 87—88 Kette, 89—90 Kette, 91—92 Kette, 93—94 Kette, 95—96 Kette, 97—98 Kette, 99—100 Kette.

## Silbeneinsetzrätsel

Be — res, Vor — berg, Wa — der, Te — ran, Ma — horn, Ka — te, Vor — schlag, Er — nis, Ben — si, Sau — teig, Ko — a

In jedes der vorstehenden Wortbruchstücke ist je eine Silbe einzusetzen, so daß dreisilbige sinnvolle Wörter entstehen. Bei richtiger Lösung hennen die Anfangsbuchstaben der eingesetzten Silben, fortlaufend gelesen, einen Angehörigen der Luftwaffe. 14118

Was ist das



Das nächste Heft bringt die Auflösung



Alzu schwer war die Beantwortung unserer letzten Frage nicht. Unser Bildbeschreiber hat einen Fälschermäuger nur von einem anderen Blickpunkt als sonst gesehen. Autor: H. Schäfer 18

## Aber eisern...



sagt Metallarbeiter Wilhelm K... aus Essen.

„Klar - wir müssen jetzt gewaltig ran, die Arbeit türmt sich. Dafür verdiene ich aber auch ein schönes Stück Geld. Jetzt wird eisern gespart. Wenn erst der Krieg vorbei ist, dann will ich auch draußen meinen Garten haben. Das ist viel besser, als jetzt alles mögliche unnütze Zeug zu kaufen.“

### Fünf einzigartige Vorteile:

1. Wer eisern spart, zahlt weniger Steuern und Sozialbeiträge.
2. Die Höhe des Krankengeldes berechnet sich trotzdem nach dem vollen Lohnbetrag.
3. Der Spärbetrag wird zum Höchstsaatz versichert.
4. Das Sparguthaben ist unpfändbar.
5. Das Sparguthaben wird in Notfällen, bei der Geburt eines Kindes und bei der Verheiratung einer Sparerin, auf Antrag sofort ausbezahlt.

Haben Sie hier eine Erklärung schon abgelesen?

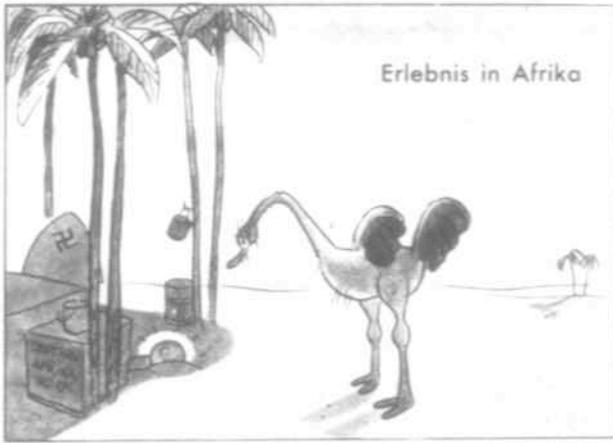
Spare eisern jetzt im Krieg, kaufen kannst Du nach dem Sieg!

Das ist PELLE, den man rief als Kartoffel-Detektiv!

Im Kartoffelreich herrscht Grimm:  
 „So etwas ist wirklich schlimm!“,  
 Hört man überall die Rede.  
 „Statt, daß heute von uns jede Knolle ihren Zweck erfüllt,  
 Nährwert gibt und Hunger stillt,  
 Werden wir oft falsch behandelt,  
 Und verschwendet und verschandelt!  
 Nein — so geht es nun nicht mehr:  
 Hier muß Meister PELLE her,  
 Um als Detektiv zu spä'h'n,  
 Wo wir nutzlos untergehn!“



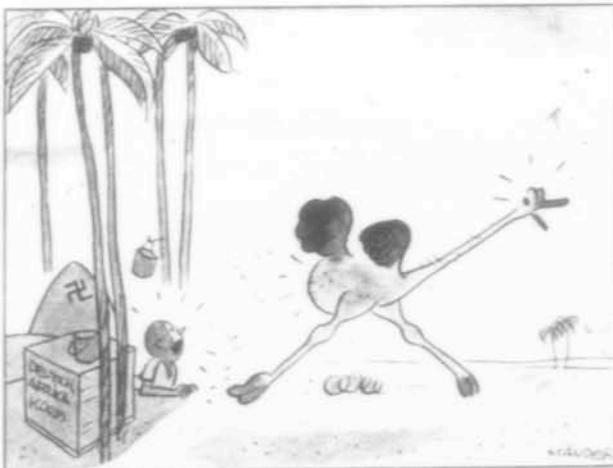
PELLE wird nun hier berichten.  
 Leute — lernt aus den Geschichten!



Natur



Das werden wir gleich behuten!



Links: „Pui, Deibel, schmeckt der Schnaps heute eckelhaft!“ — „Hm, merkwürdig — und dabei habe ich doch nur einen ganz kleinen Schuß Leuna-Geizschütz hineingeran!“

Rechts: „... ick vareh' nich, wie man so schwindelfrei sein kann!“



Der Meisterspringer: „Seppel, dov' Fallschirm?“ — „Brauch' ich nicht.“

# So ist's richtig!



Die „Blitzschneekehrmaschine“, eine praktische Erfindung unserer Flieger im hohen Norden.

Zeichnungen: Meuder (11), Bertha (11), Craig (11), Nilsson (11)



Der ADLER erscheint wöchentlich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließlich 3 bzw. 5 Rpf Postgebühren, hierzu 1 bzw. 2 Rpf Zustellgebühren.  
Hauptverleger Dr. Georg Bode, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Bode, Berlin-Dahlem. Postfach 11, Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher: — 4 No. — Anzeigenteil 17 43 11 — Fernrufcenter 17 37 81. Pustschuck-Klo, Berlin 22 98 74

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