

HEFT 18 / BERLIN, 17. OKTOBER 1939

# Der Adler



PREIS 20 Pf.  
frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEGEBEN UNTER  
MITWIRKUNG DES REICHS-  
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



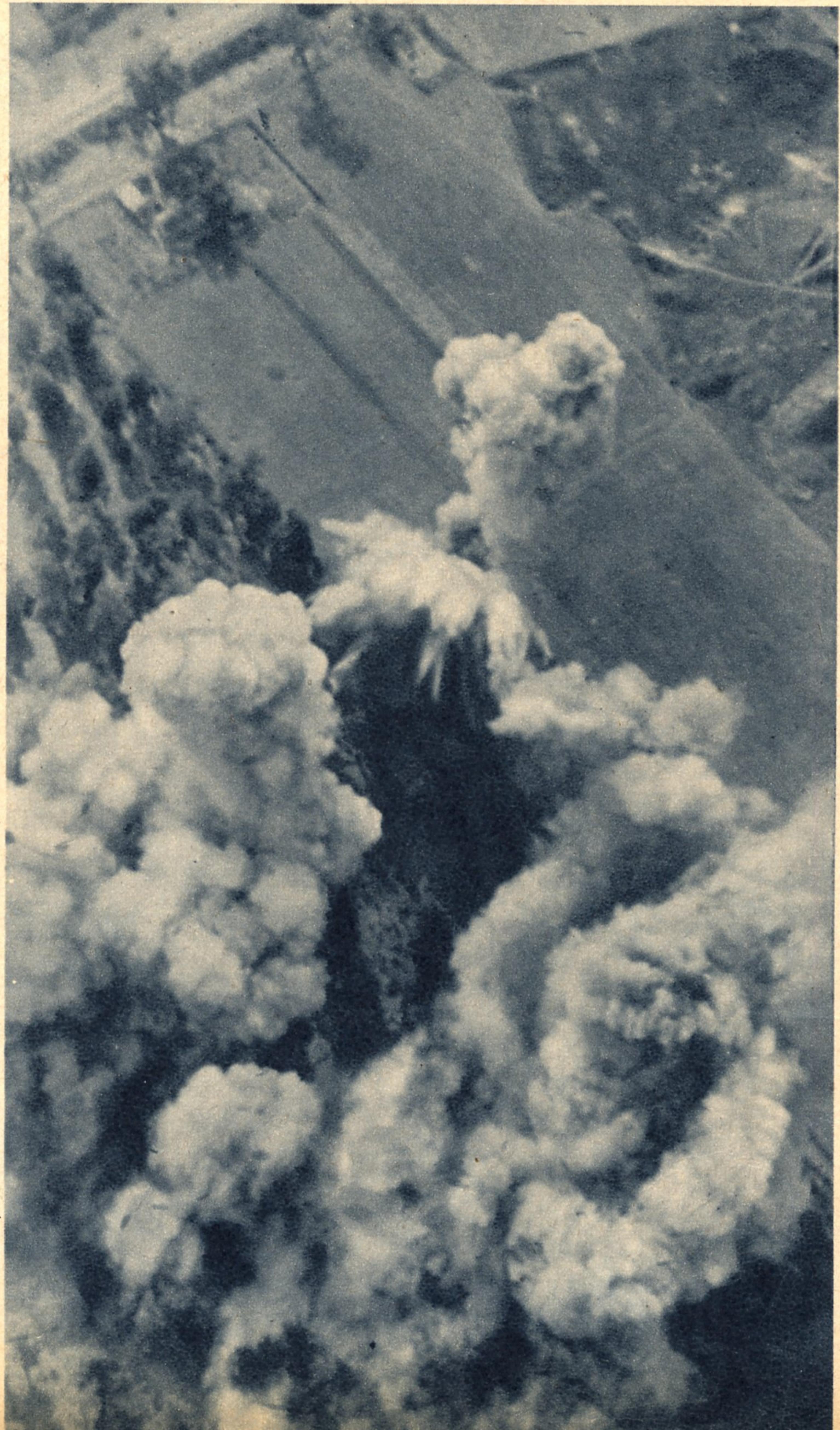
MG-Schütze in der Bugkanzel eines  
Kampfflugzeuges Zeichnung von Kaufmann

Kaufmann - Bla.

# Die letzten Bo

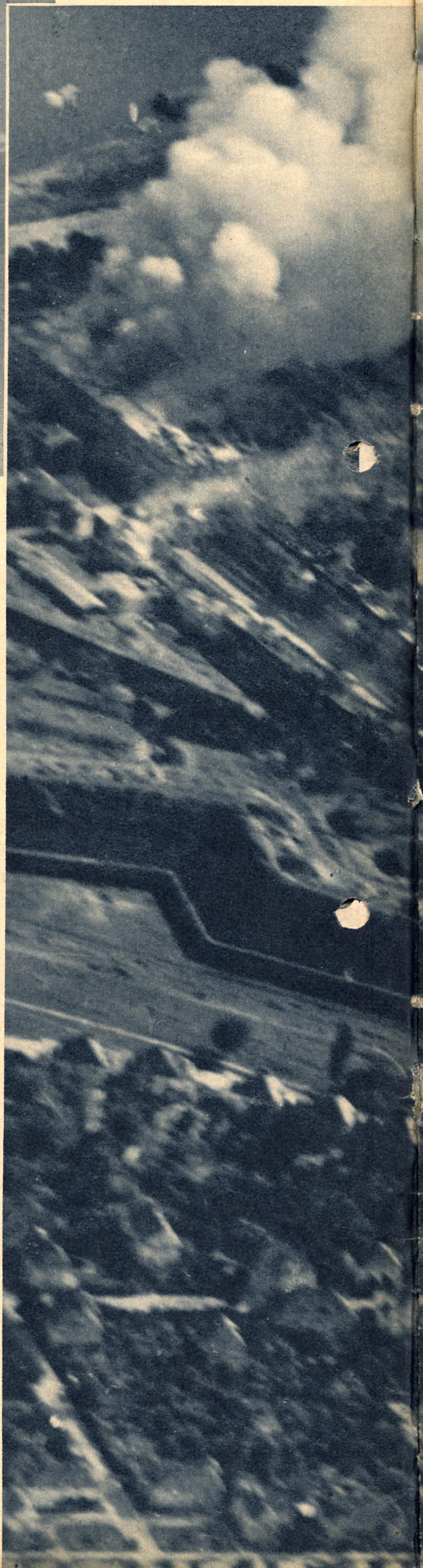


Die Sturzkampfketten, die auf Modlin angesezt sind, drücken nach unten durch die Wolken. In jagendem Flug haben sie eben die Piliza, deren Flußlauf in den Strahlen der untergehenden Sonne silbern aus der Landschaft emporleuchtet, hinter sich gelassen



Nach der bedingungslosen Kapitulation Warschau war der Zeitpunkt gekommen, auch den Widerstand der modernen Festung Modlin an der Mündung des Bugs in die Weichsel zu brechen. Wenn sich Modlin überhaupt solange halten können, so lag das nur daran, daß die deutsche Truppenführung zunächst wichtigere militärische Aufgaben in Angriff nahm und keinen Tropfen deutschen Soldatenblutes unnötig zu opfern bereit war. Die Aufgabe, reinen Tisch zu machen, fiel den „Stukas“ zu. Die Folge der Sturzkampfangriffe eines einzigen Tages war, daß der Festungskern vollkommen ausbrannte. Noch aber leisteten einige vorgeschobene Bunker Widerstand; auch sie mußten niedergekämpft werden. Wie sich später ergab, waren die polnischen Soldaten auf diesem vorgeschobenen Posten ohne Nachrichtenverbindung, wußten kaum etwas von dem schnellen deutschen Vordringen und nichts von dem Falle Warschau. Die Beschiebung der Festung und der letzten Bunker zeigen unsere Bilder. Nur selten sind Aufnahmen einschlagender Bomben in dieser Klarheit und Schärfe gemacht worden. Historischer Wert kommt den Bildern überdies dadurch zu, daß sie die letzten deutschen Bomben zeigen, die im polnischen Feldzug gefallen sind. Die Aufnahmen machten Kriegsbildberichter Wundshammer, der als Heckschütze eines Sturzkampfflugzeuges den Angriff auf die Bunker mitflog, und Kriegsbildberichter Platz.

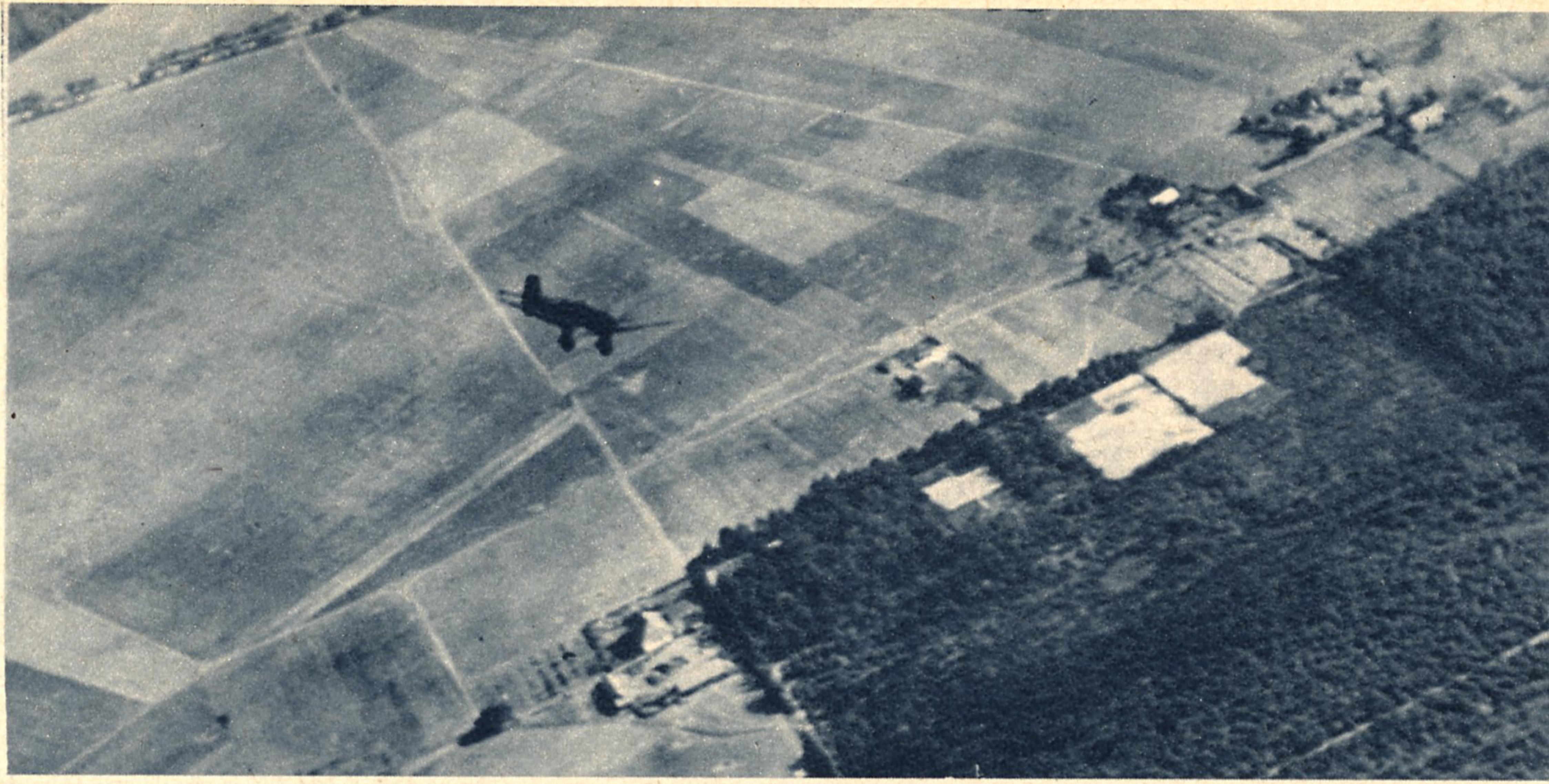
Zum Bilde links: Das Ziel ist erreicht. Auf den Bunkern sitzen die ersten Bomben. Rechts weiter oben im Bild eine weitere große Bunkeranlage. Auch sie wird an die Reihe kommen



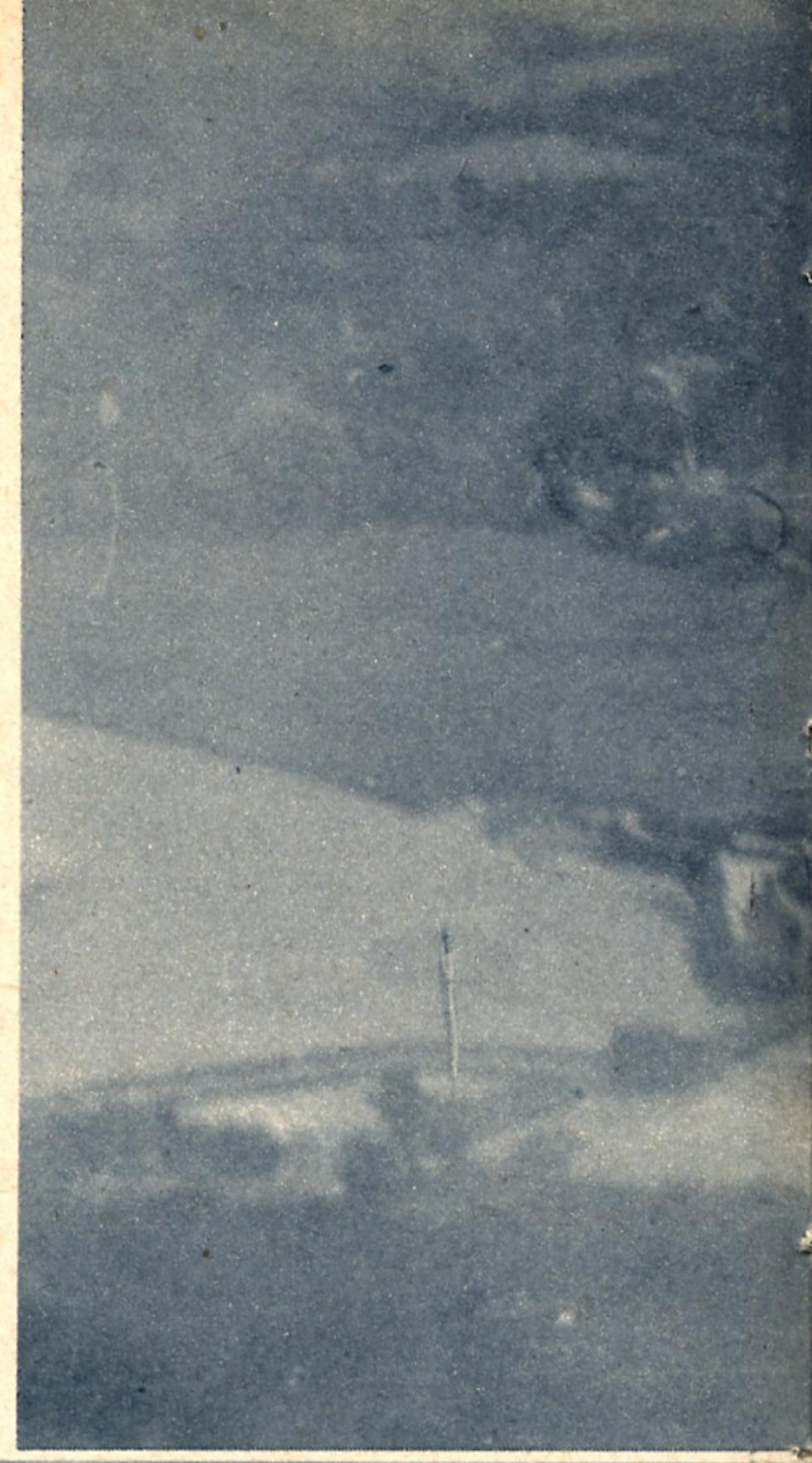
# Kampfhandlungen auf Festung Modlin



Eine der Festungsanlagen unter dem Angriff der Sturzkampfflieger. Man erkennt deutlich die Wälle der Festung, die die nördliche Spitze des großen polnischen Festungsdreiecks Modlin—Deblin—Brest-Litowsk bildete. Vielen deutschen Soldaten ist die Festung noch aus dem Kriege 1914—18 bekannt, wo sie den russischen Namen Nowogeorgiewsk trug



Ein Sturzkampfflieger hat zum Sturzflug angesetzt. Seine Aufgabe lautete, in Waldparzellen vor Modlin angelegte Bunker anzugreifen. Er hat sein Ziel entdeckt und stürzt in steilem Flug aus der Höhe darauf nieder. Gleich wird sich die 500-kg-Bombe lösen und ihr Werk tun



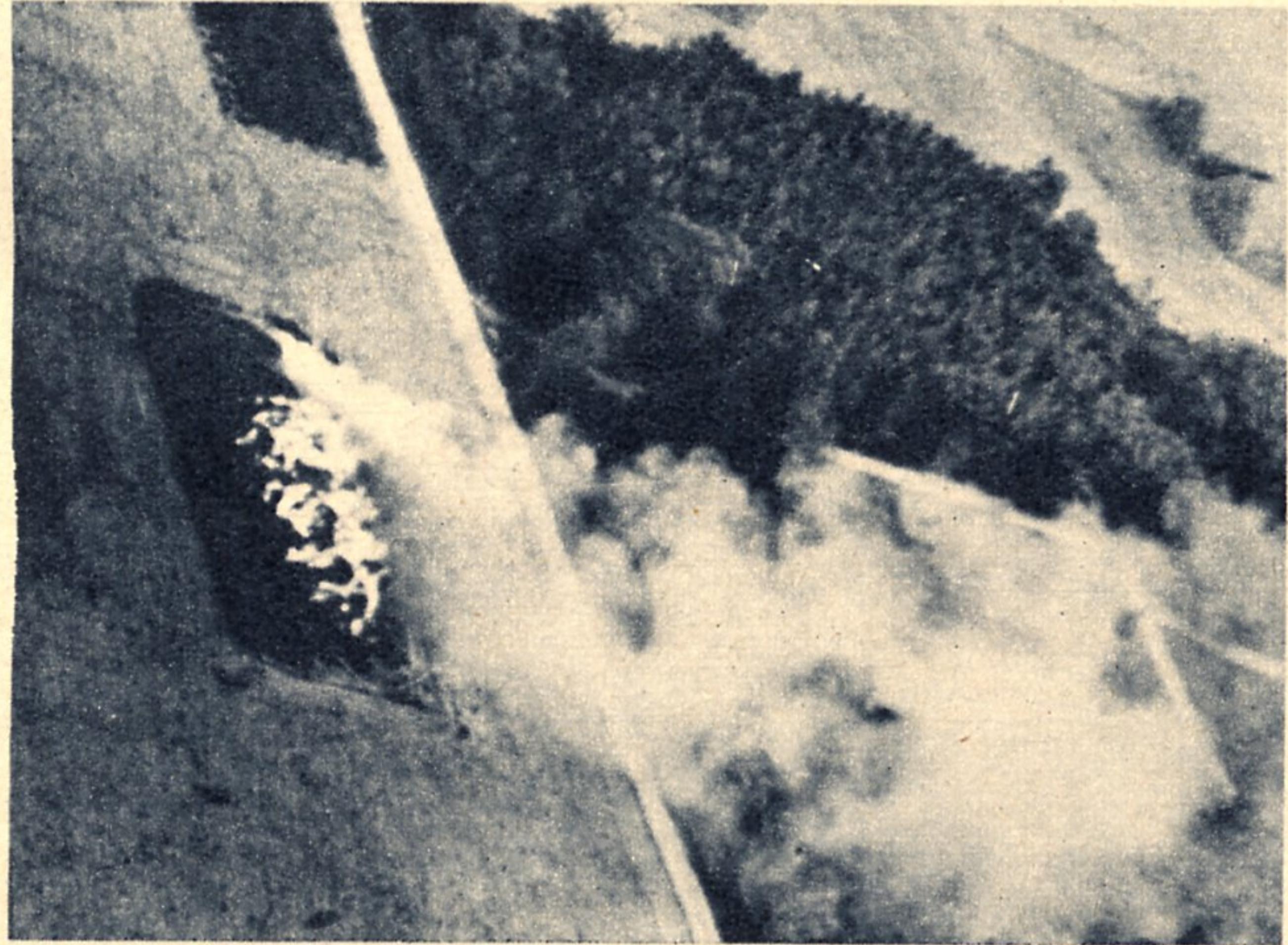
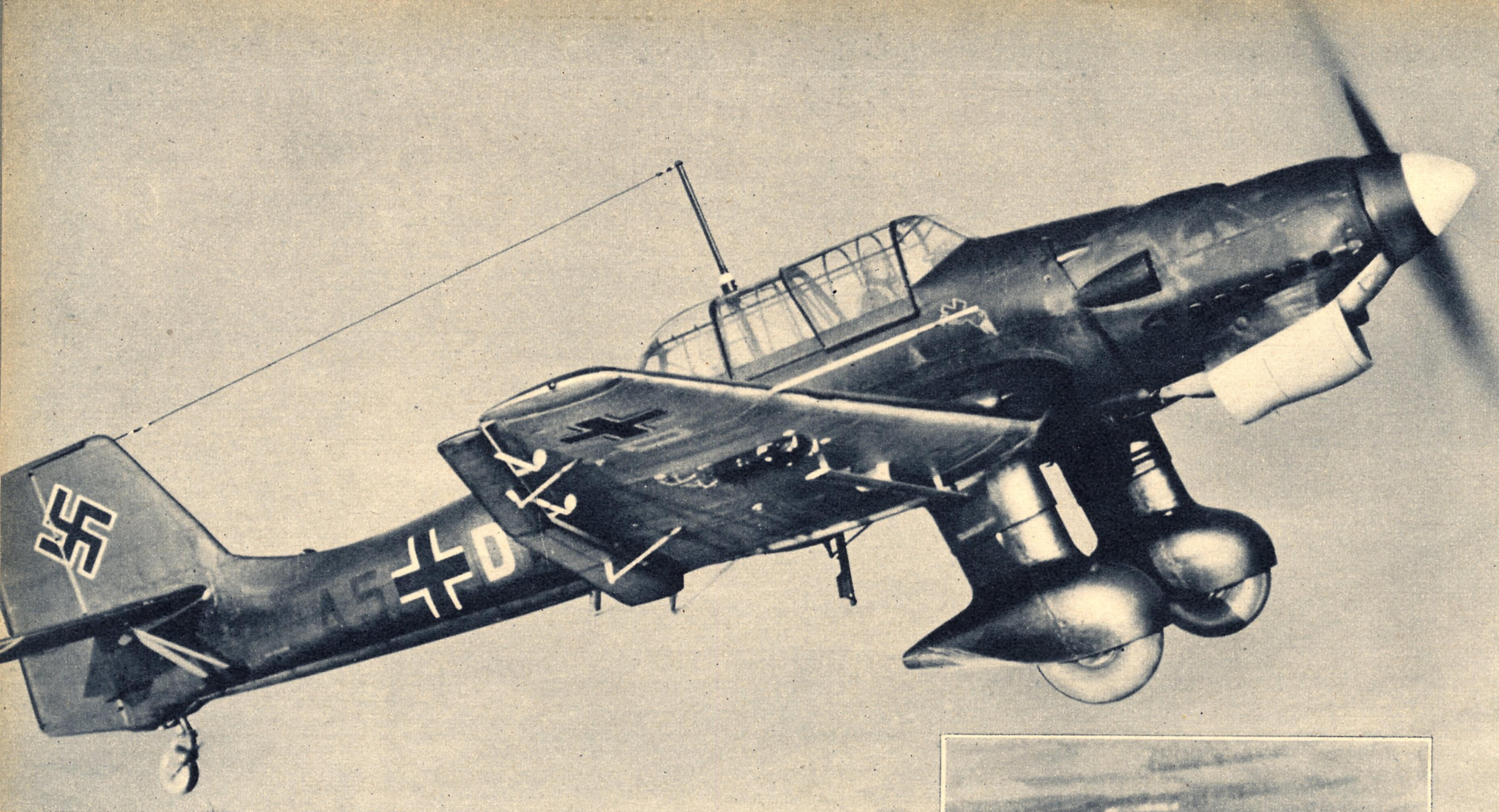


Volltreffer eines Sturzkampfbombers: Ein Munitionslager der Festung ist in die Luft geflogen. Weithin hüllen die Rauchwolken die Landschaft, die durch den Zusammenfluß der Weichsel und des Bugs ihre charakteristische Prägung erhält, in Dunst. Die deutsche Luftwaffe hat mit überraschender Schnelligkeit ihren Schlag gegen den Kern der Festung geführt



Eine Bunkeranlage, die die Landstraße, einen wichtigen Zugangsweg zur Festung, völlig beherrschte, ist vernichtet; wir sehen ihre Trümmer unterhalb der baumbestandenen Straße. Ausgebrannte Gehöfte zeigen, daß sich der polnische Rückzug in gleicher Weise wie an allen Kampfstätten abgespielt hat: Rauchende Trümmer kennzeichnen den Rückzugs weg. Das Feld ist mit Schützenlöchern ganz besät

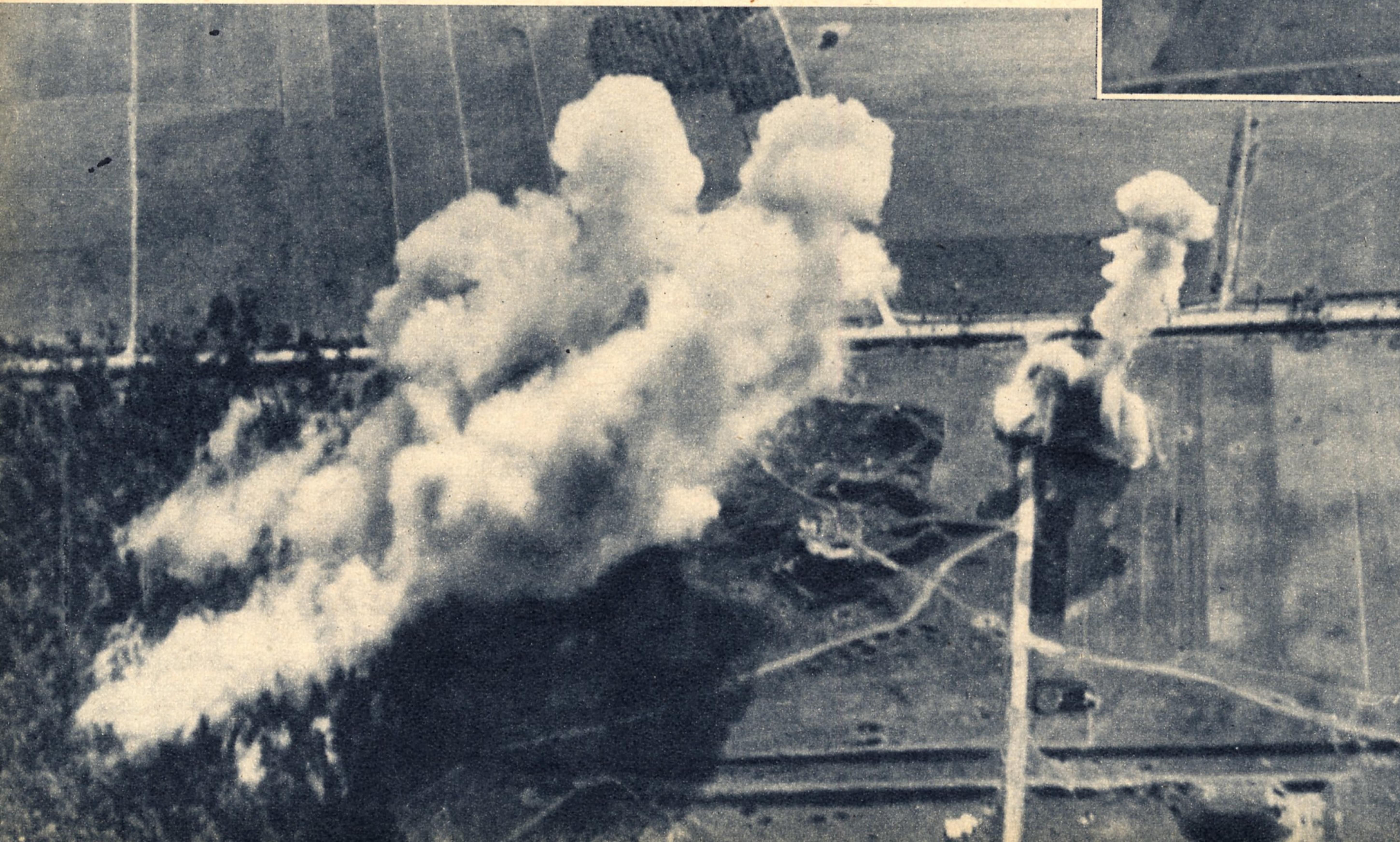
Das Bild links wirkt wie ein geschlossener Bericht über die einzelnen Entwicklungsstadien des Bombenwurfs. Rechts sehen wir den abziehenden Qualm einer Bombe, die vor vielleicht 15 Sekunden geworfen wurde. Der Bombeneinschlag links oben ist etwa drei Sekunden „alt“. Wie ein übernatürlich großer Blütenstrauch steht der Einschlag an der Straße vorn in der Landschaft; die Aufnahme wurde während der Explosion dieser Bombe gemacht. An dem riesigen Schatten kann man die Höhe der Explosionswolken ermessen



Der erste Angriff ist vorüber. Ein Teilbild aus seinem Wirkungsbereich: Das Festungswerk in einer Waldparzelle steht lichterloh in Flammen

Ein Sturzkampfflugzeug hat seine Bombenlast abgeladen und seinen Auftrag, die Niederkämpfung eines Bunkers, erfüllt. Zufrieden brausen Flugzeugführer und Heckschütze, bereit zu neuem Einsatz, nach Hause  
Aufnahmen PK-Wundhammer (8), Platzek (3)

Rechts: Noch sind nicht alle gestellten Aufgaben erledigt. Immer wieder setzen die Stukas zum Angriff an, immer wieder werfen sie ihre schweren Bomben auf die mit modernsten Mitteln ausgebauten Festungsanlagen



Die Stukas haben ganze Arbeit getan; die Bunker, aus denen ein Feuerhagel in die stürmende deutsche Infanterie prasseln sollte, sind erledigt. In riesigen Wolken verweht, vom Winde getrieben der Rauch, der Einschläge, und eine letzte Bombe schickt in der Explosion einen weißen Rauchpilz in den Himmel. Man darf aber nicht annehmen, daß der Angriff unserer Sturzkampfflieger nur eine Art Übungswerfen auf dem Bombenplatz war. Die polnische Flak wehrte sich zäh und feuerte bis zum letzten Augenblick aus allen Rohren

# "... des "Schwertes Spitze"

Der Sonderberichterstatter Josef Grabler, der an dem Einsatz der deutschen Luftflotte im Osten vom Anfang bis zum Ende teilgenommen hat und so zum unmittelbaren Zeugen des großen Geschehens wurde, gibt im folgenden einen Gesamtbericht über die Leistungen der deutschen Luftwaffe, die in Polen ihre Feuerprobe glänzend bestanden hat

Über den Einsatz der Luftwaffe in Polen ist in den letzten Wochen viel geschrieben worden, und das mit Recht. Denn sie hat die Operationen entscheidend beeinflusst, ohne ihre Hilfe wäre der stürmische Vormarsch des Heeres in diesem Tempo nicht möglich gewesen. Diese Feststellung beeinträchtigt die Leistungen der Erdtruppen keineswegs. Aber sie beweist, zu welch unerhörten Taten eine Armee fähig ist, wenn sie mit einer Luftwaffe wie der unsrigen zusammenwirkt.

Was aber in der Öffentlichkeit immer noch nicht genügend bekannt geworden ist, das ist die geradezu einzigartige Weise, in der die Luftwaffe vom Beginn des Feldzuges in die Initiative an sich gerissen und dem Feinde das Gesetz des Handelns diktirt hat.

In einer modernen Luftwaffe unterscheidet man zwei Arten von Luftstreitkräften, die operative Luftflotte und die dem Heer zugewandten Verbände. Die letzteren besorgen die sogenannte Nahauflärfung, die Erforschung im begrenzten Raum, die Feuerleitung der schweren Artillerie, die laufende Feststellung der jeweils erreichten vordersten Linie, sie stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Heeresteilen sicher und ähnliche Aufgaben.

Die operative Luftflotte dagegen ist zur selbständigen Führung des Luftkrieges berufen und wird von Anfang an unmittelbar auf die Erreichung des Kriegsziels angesehen. Hierunter fallen in erster Linie Bekämpfung und Vernichtung der feindlichen Luftstreitkräfte, dann der Angriff auf die Rüstungsindustrie, auf Bahnen und Brücken, auf Versorgungsbetriebe und dergleichen. Diese Aufgaben hat die operative deutsche Luftflotte schon in den ersten Tagen des Feldzuges gelöst. Sämtliche polnischen Flugplätze sind mit solchem Erfolg angegriffen worden, daß sie fast mit einem Schlag ausfielen. Die Hallen mit allen Flugzeugen, die auf den Rollfeldern aufgestellten Maschinen wurden meist im ersten Anlauf vernichtet, die Plätze selbst durch kreuz und quer über sie gelegte Bombenreihen für Start und Landung unbrauchbar gemacht.

Die polnische Flugzeug- und sonstige Rüstungsindustrie ging im Bombenfeuer unserer Kampfverbände in Flammen auf. Und dann waren die rückwärtigen Verbindungen des Feindes an der Reihe. Auch sie sind in wenigen Tagen zerschlagen worden. Planmäßig wurden die Verbände auf Bahnen und Brücken angesetzt, und

kleiner ist zurücksgekehrt, ohne die Erfüllung seines Kampfauftrages melden zu können.

Umunterbrochen waren die Fernaufklärer unterwegs, diese einsamen Kämpfer, die ohne den starken moralischen Rückhalt der Kampfgemeinschaft, den der geschlossene Verband gibt, allein in großer Höhe fliegend, das rückwärtige Feindgebiet bis zur russischen Grenze erkundeten. Ihre Meldungen gaben der Führung die Unterlagen für den Einsatz der Kampfverbände.

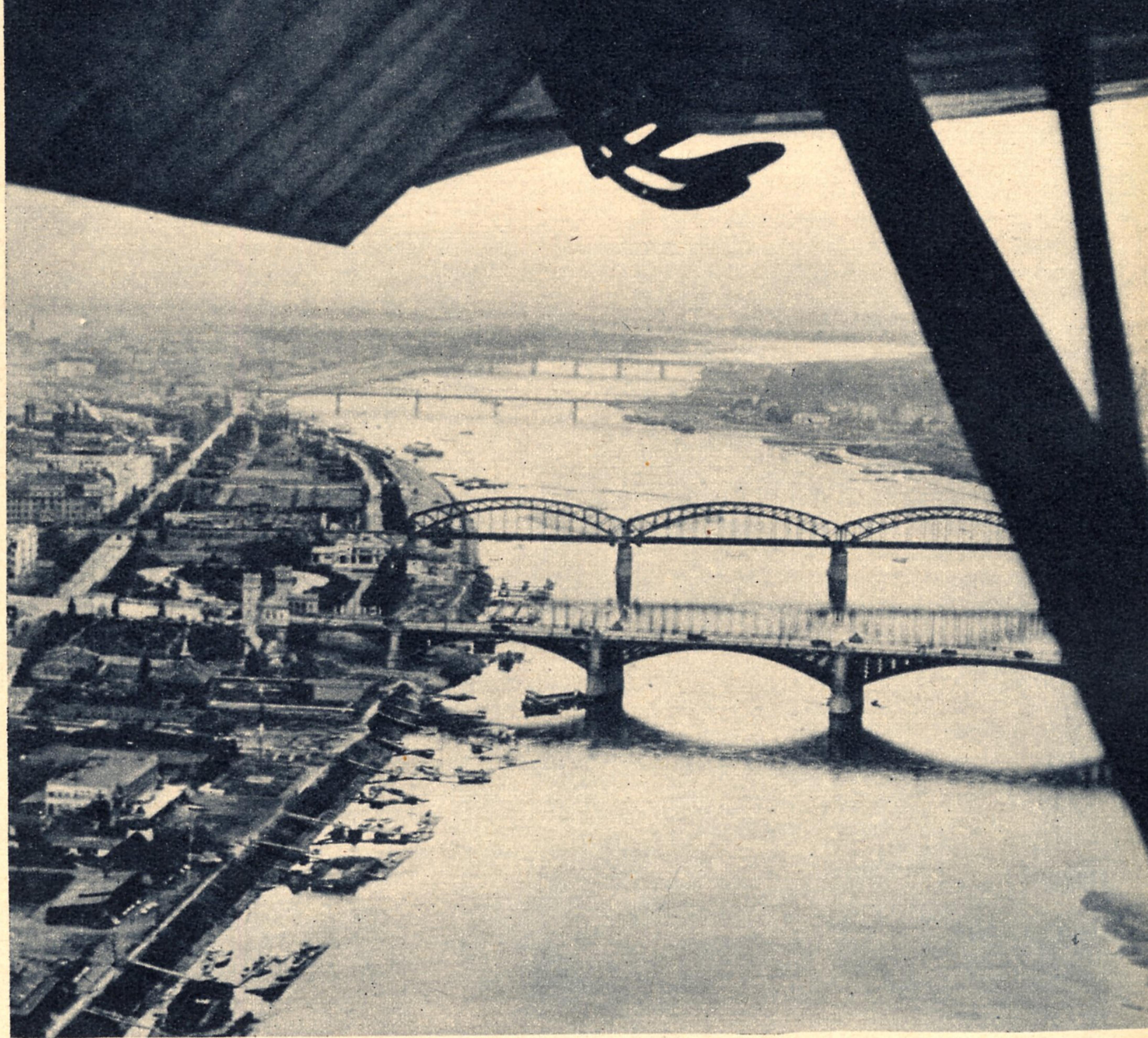
Diese Meldungen waren von solch umfassender Genauigkeit, daß der Führung nichts verborgen blieb, was beim Feinde vorging. Bild- und Augenerkundung brachten, begünstigt durch klares Wetter, ein lückenloses, laufend ergänztes Bild des Zustandes aller Flugplätze, Bahnen und Brücken, aller befestigten Stellungen sowie der Belegung von Straßen, Städten und Dörfern mit Truppen. Die deutsche Führung war ständig auf dem laufenden über jede Bewegung beim Feinde, und ohne Übertreibung kann gesagt werden, daß auf ihren Lagekarten auch nicht ein feindliches Bataillon fehlte.

Eine solch sorgfältige Aufklärertätigkeit mußte reiche Früchte tragen. Das ging so weit, daß die Rückzugsbewegungen der polnischen Armeen nicht von den eigenen, sondern von den deutschen Generälen geleitet wurden. Erwies es sich, um ein Beispiel zu nennen, als zweckmäßig, eine polnische Division 50 Kilometer weiter südlich einzukesseln und gefangen zu nehmen, dann wurde die in der Marschrichtung der Division liegende Weichsel- (oder Bug- oder San-)brücke durch unsere Kampfverbände zerstört und die Rückzugsbewegung damit in die von uns gewünschte Richtung auf einen anderen Flussübergang abgedreht. Hatte die Spitze der Division den Fluss erreicht, dann brach die Brücke unter dem Bombenhagel der deutschen Kampf- oder Sturzkampfflieger zusammen. Die letzte Rückzugsmöglichkeit war abgeschnitten, die Division in dem von der deutschen Heeresleitung gewünschten Raum umstellt und reif für die Kapitulation. Oft genug ließen wir die Polen Notbrücken bauen, um sie im Augenblick der Fertigstellung zu zerschlagen. Gleichermaßen spielte sich auf allen Bahnen Polens ab.

Wie weitgehend auch die Kampfflieger — im Rahmen ihrer Aufträge — die Art der Einwirkung auf den Feind bestimmten, beweist eine Episode aus den Angriffen auf

Blick auf die Weichselbrücken der Festung Warschau. Die Aufnahme wurde aus einer Fieseler-Storch am Tage gemacht, als der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht den Vorbeimarsch der siegreichen Truppen abnahm

Aufnahme Presse-Hoffmann



die militärischen Ziele Warschaus, die für viele sprechen mag. Eine Sturzkampfstaffel griff den Hauptbahnhof an, im Sturz entdeckte ein Flugzeugführer einen fahrenden Güterzug. Sollte er die Bombe auf den Zug setzen oder davor? Er warf sie vor die Lokomotive auf die Schienen. Der Zug konnte nicht mehr gebremst werden, stürzte in den Riesentrichter und bildete ein bis heute nicht besiegtes Hindernis für jeden Zugverkehr.

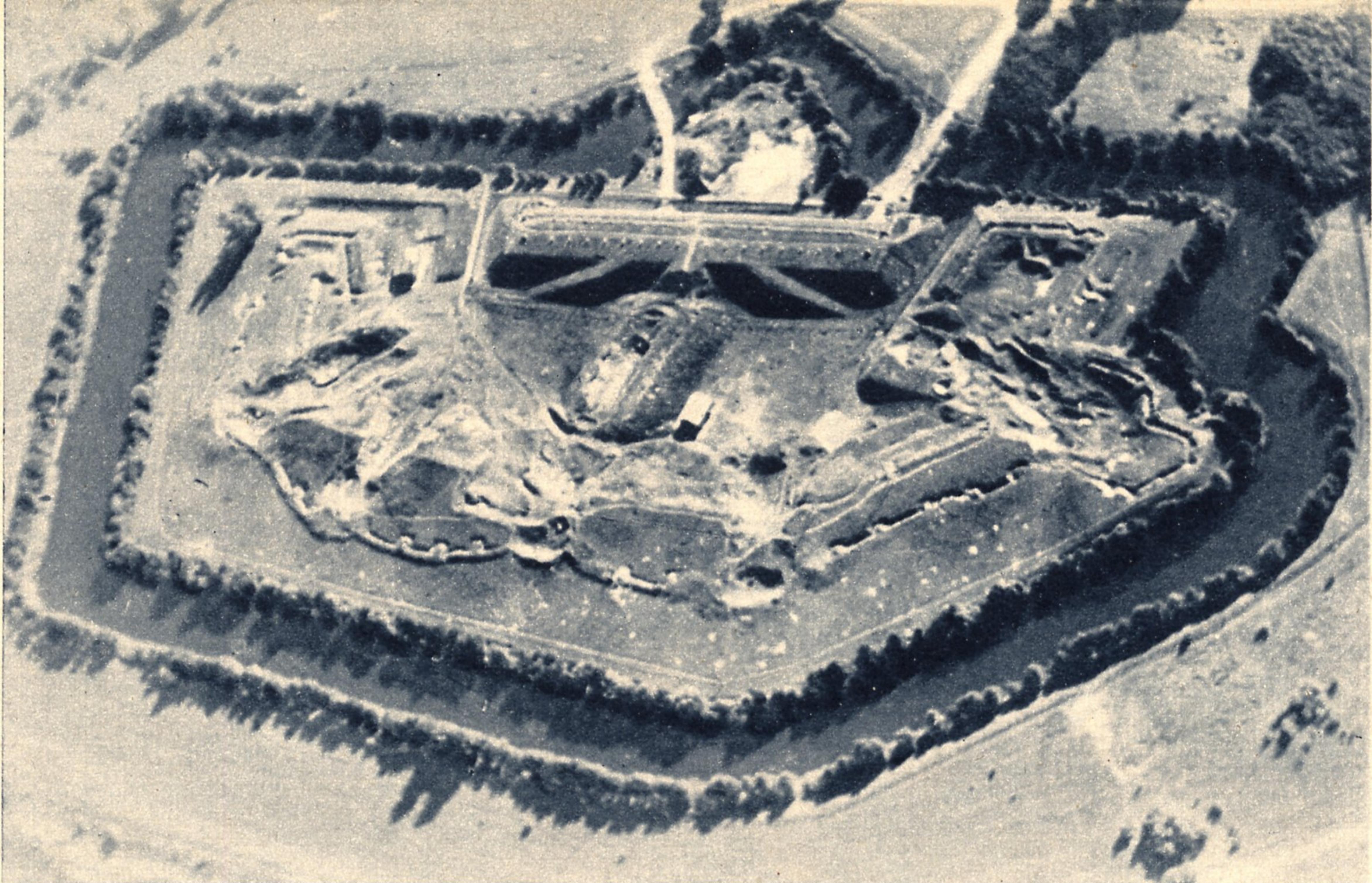
Höhepunkte im Einsatz der Luftwaffe waren die Tiefangriffe auf ostwärts flutende Straßenzügen. Mit dieser Tätigkeit waren unsere Luftflotten zur Hilfsflotte des Heeres geworden. Da die operative Luftwaffe schon nach wenigen Tagen keine Ziele mehr fand, wiesen sich ihre Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörerverbände mit Feuerfeier auf diese neue Aufgabe. Kampfgestimmt erwarteten sie auf ihren Feldflughäfen den Eingang der Aufklärermeldungen. Kam dann beispielsweise der Befehl: Kolonnen auf Straße Kutno—Lowicz—Skierowice angreifen!, dann stürzten sich die Geschwader nach kurzem Anflug auf die Straße, wiesen aus geringer Höhe im Reihenwurf ihre Bomben, flogen dann zu neuem Anlauf in Baumhöhe die schon in Panik versetzten Kolonnen entlang und feuerten aus allen Rohren in den Wirrwarr.

Wir haben an solchen Tiefangriffen teilgenommen und später diese Rückzugsstraßen auf der Erde gesehen. Tiefeindruck von der vernichtenden Wirkung der Luftwaffe sahen wir ineinandergefahrene Fahrzeuge, gegen die Bäume geprallte Kraftwagen mit toten Fahrern. Und das nicht vereinzelt, sondern ununterbrochen auf Straßenlängen von Dutzenden von Kilometern. Und wenn etwas wie Mitleid aufkommen wollte, ein Bedauern etwa dieser von einer unfähigen Führung in den Tod getriebenen Soldaten, dann verschwand es schnell vor der Erinnerung an die unmenschlichen Greuelataten, die diese Toten und ihresgleichen an deutschen Menschen verübt hatten.

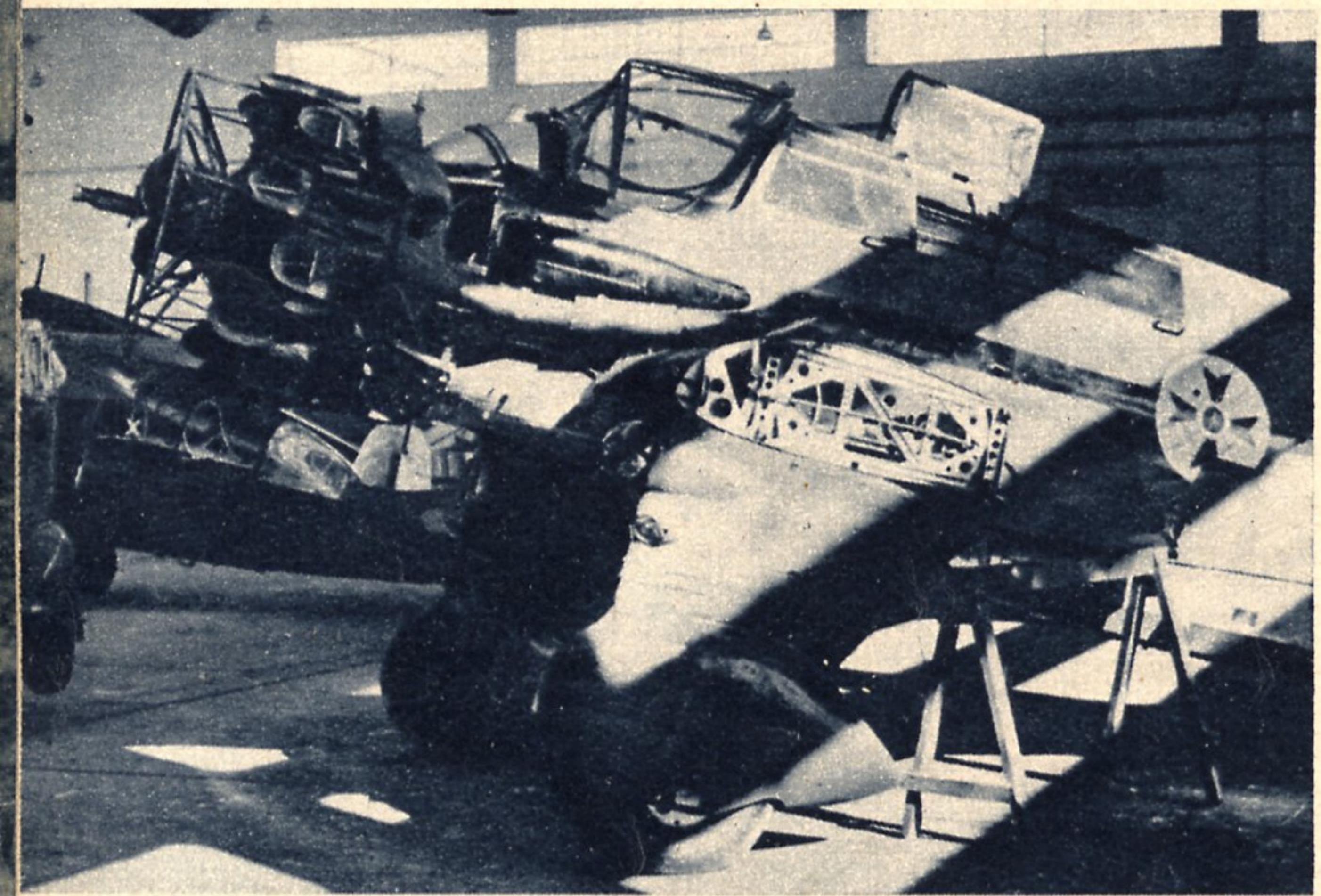
Unser Generalfeldmarschall hat einmal die Luftwaffe als des Schwertes Spitze bezeichnet. Die Spitze dieser Spitze aber sind ohne Zweifel die durch den polnischen Feldzug schnell volkstümlich gewordenen Stukas, die Sturzkampfflieger. Wo der Feind sich in ausgebauten Stellungen setzte, haben ihn Sturzkampfflugzeuge herausgeschossen. Bunker trachten unter ihren schweren Bomben zu-

sammen, und aus Gefangenenaussagen wissen wir, daß nichts so demoralisierend auf die Polen gewirkt hat wie die unheimlichen Bombeneinschläge der Stukas angriffe. Wir haben die Angriffe auf Warschau und Modlin gesehen, auf diese letzten Widerstandsnester einer geschlagenen Armee. Wie gefährliche Hornissen kreisten die Stukas hoch über den Zielen, um sich dann zum fast lotrechten Flug in die aufsteigenden Rauchwolken der Großbrände zu stürzen. Nicht eine Bombe ist aufs Geratewohl auf Warschau geschleudert worden, jede hatte ihr bestimmtes Ziel, und jede hat gesessen. Bot auch Warschau am 25. und 26. September, von der Erde aus gesehen, das Bild einer in ihrer Gesamtheit brennenden Stadt, so änderte sich das Bild sofort beim Überfliegen. Nun sah man, daß die riesigen Qualmwolken, die die ganze Stadt überlagerten und vor dem Winde nach Osten trieben, Einzelbränden entstammten, und diese Brände loderten in Gas- und Wasser- und Kraftwerken, in Bahnhöfen und Kasernen, in Industriewerken und Festungsanlagen.

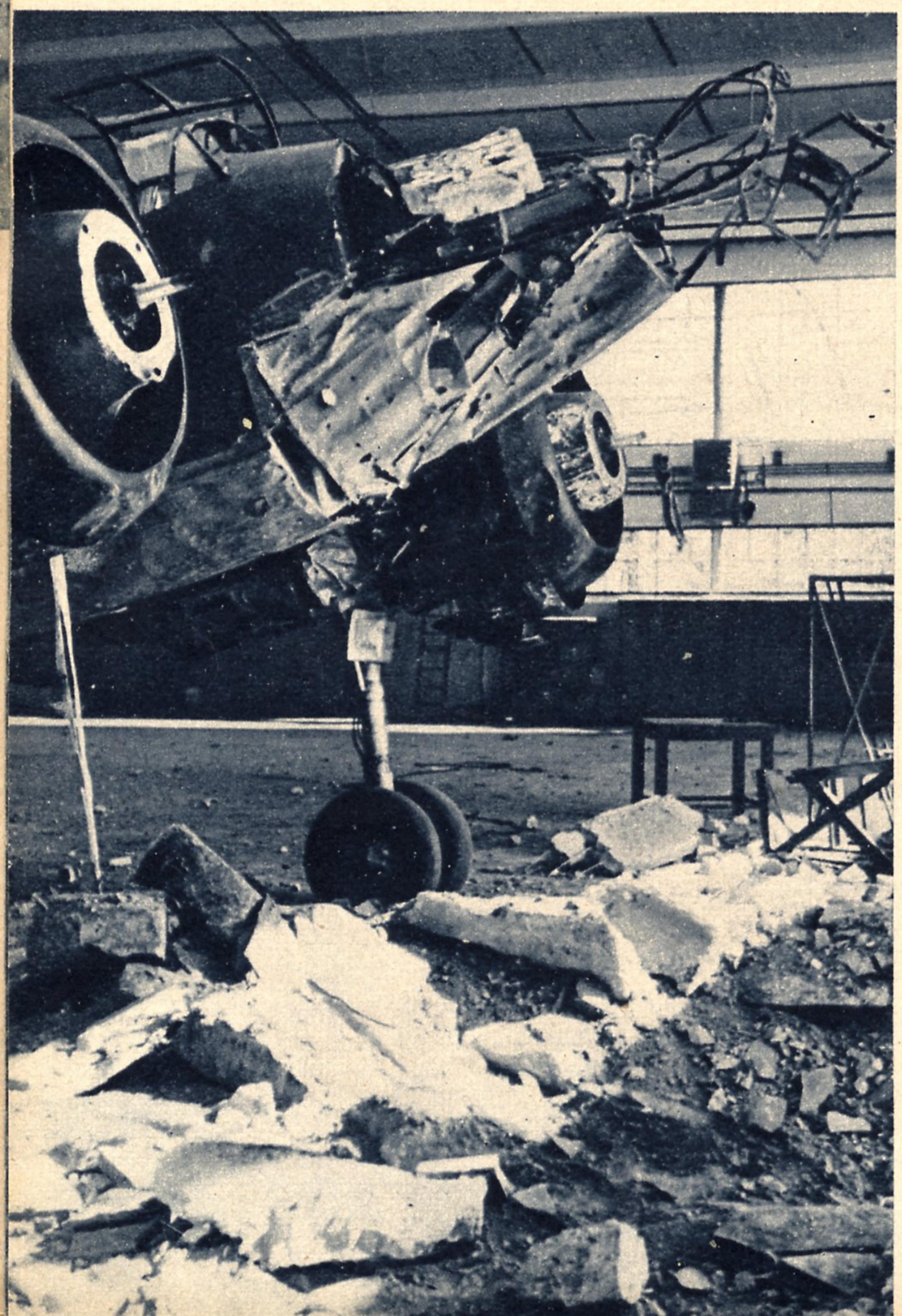
Verhältnismäßig wenig Arbeit fanden die Jäger. Die polnische Luftwaffe, schon in den ersten Tagen auf den Flughäfen ins Herz getroffen, stellte sich nur wenige Male zum Kampf. Die polnische Flak, anfangs mäßig, hat durch die Vielzahl der sich bietenden Ziele schnell zugelernt und ist gegen Ende des Feldzuges eine immerhin zu beachtende Waffe geworden. Dazu trug



Eines der Außenforts der Festung Warschau nach der Bombardierung durch deutsche Kampfflugzeuge  
Aufnahmen PK Wundshammer (1).



Vor Warschau fand man in einigen Flugzeughallen ganze Reihen fast flugfertiger polnischer Bomber. Der deutsche Angriff kam so überraschend und wuchtig, daß es in der völligen Verwirrung keinem Polen einfiel, die wertvollen Apparate dem deutschen Zugriff zu entziehen



allerdings viel bei, daß die Polen zum Schluß fast ihre gesamte Flakartillerie in Warschau und Modlin massiert hatten. Besonders die 4-cm-Flak scheint eine vorzügliche Waffe zu sein. Oft genug zischen ihre „Roten Mäuse“, die kleinen Leuchtspurgranaten, nahe vor unseren Bugkanzeln vorbei. Trotzdem haben wir auch hier wieder von Gefangenen erfahren, daß die Kanoniere oft verzweifelt waren, wenn die deutschen Flugzeuge selbst bei Volltreffern nicht herunterkommen wollten. Sie haben die Rechnung ohne die auch für uns überraschende Widerstandsfähigkeit der deutschen Flugzeuge gegen Beschädigungen gemacht.

Unsere Flakartillerie hatte gegen Luftgegner so gut wie nichts zu tun. Sie wurde infolgedessen in großem Umfang zum Erdkampf herangezogen, wozu sie durch die Rasanze ihrer Geschobahn besonders geeignet ist. Über jedes Lob erhaben waren die Leistungen der Luftnachrichtentruppe, die, wie immer still und wenig bemerkt, ihre Arbeit bis in die vordersten Linien vortrieb.

Die Luftwaffe hat ihre Feuertaufe in großer Form bestanden. Mag auch eine Anzahl unserer Besatzungen schon in Spanien gefämpft und Kriegserfahrungen gesammelt haben, für die Gesamtheit war der polnische Feldzug die erste große Bewährungsprobe. Man hat — es ist lange her — schon einmal die Meinung vertreten hören, der deutsche Soldat von heute sei nicht mehr der von 1914. Diesen Zweiflern hätten wir gewünscht, nur einen Tag auf einem Feldflughafen zuzubringen oder noch besser an einem Feindfluge teilzunehmen. Da war nichts von Unruhe oder Nervosität, sie sind in ihre Flugzeuge gestiegen nicht anders als zu Übungslügen, sie haben ihre Aufträge befehlsgemäß durchgeführt, auch wenn Flugzeugführer oder Beobachter oder Schütze schwer verwundet waren. Unbändig war der Drang nach vorn, an den Feind. Sie haben das nicht immer vermeidbare untätige Herumsitzen, das Warten auf den Einsatz, ebenso verflucht, wie die kurzen Schlechtwetterperioden. Und ein einziges Heldenepos sind die Berichte der vielen, die sich nach Notlandung durch die feindlichen Linien durchgeschlagen haben.

Einer darf in diesem Rückblick nicht vergessen werden: der „alte“ Weltkriegsflieger, der vor einem Vierteljahrhundert die Feuertaufe empfangen. Seite an Seite mit den Jungen haben viele

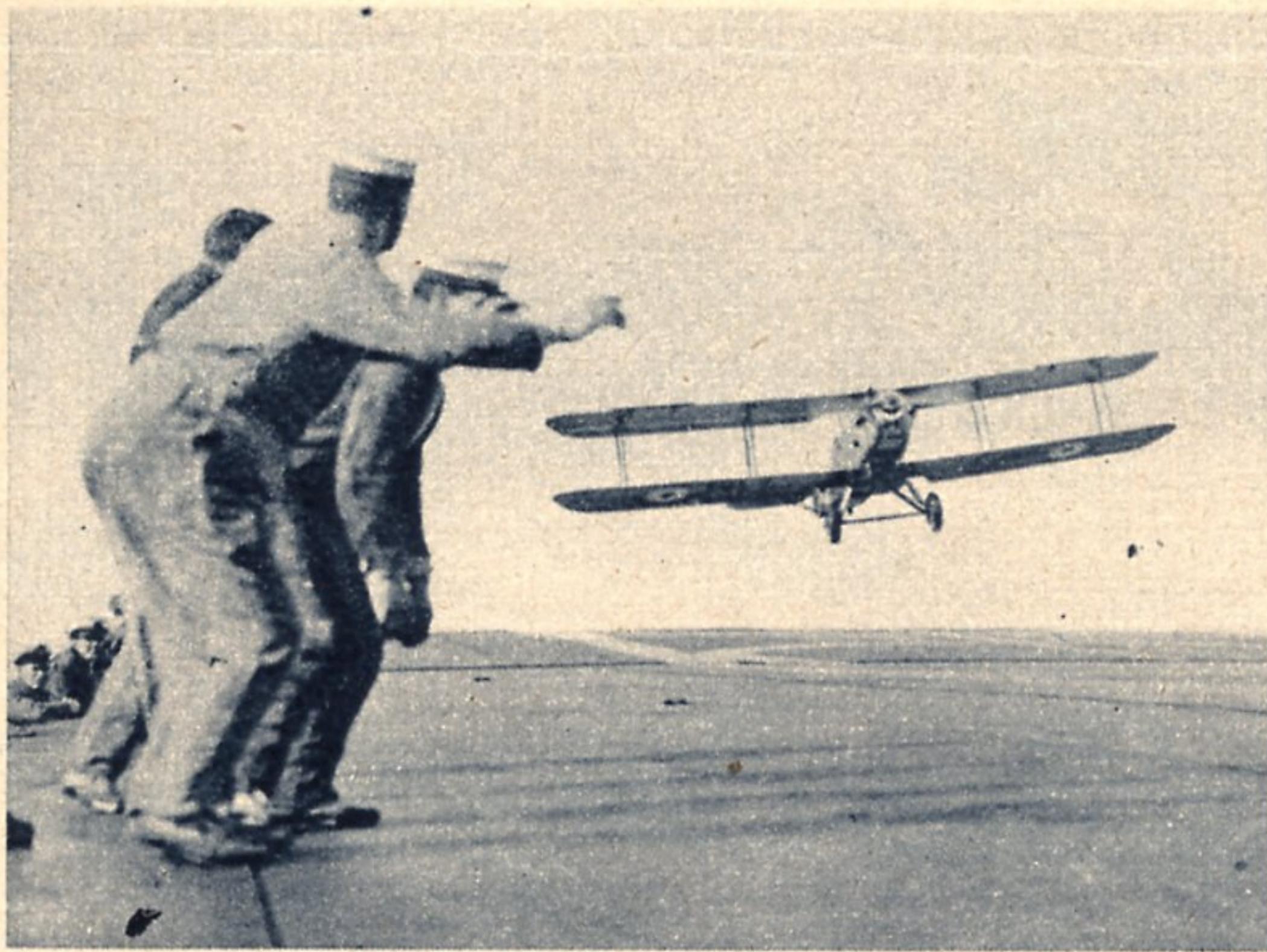
von ihnen in Polen gekämpft, an der Spitze ihrer Gruppen und Geschwader das MG bedienend wie ihr jüngster Fliegerschütze.

In tiefer Dankbarkeit senft die deutsche Luftwaffe die Fahnen vor den Gräbern ihrer gefallenen Helden. Es sind nicht viele, aber auch diese wenigen, die im Flakfeuer geblieben sind oder durch Erdbeschuß im Tieffluge, die in den Fallschirmen hängend von Soldaten ohne Ehre abgeschossen wurden, oder die Bedauernswerten, die nach der Notlandung von vertierten Bestien zu Tode gequält worden sind, die Kanoniere, die am Geschütz gefallen sind oder die Nachrichtenmänner, sie alle haben schmerzende Lücken hinterlassen. Sie haben das Höchste gegeben, was der Mann und Soldat dem Vaterlande geben kann. Über ihre Gräber hinweg fliegt die deutsche Luftwaffe, ewig sich verjüngend, neuen Zielen entgegen.



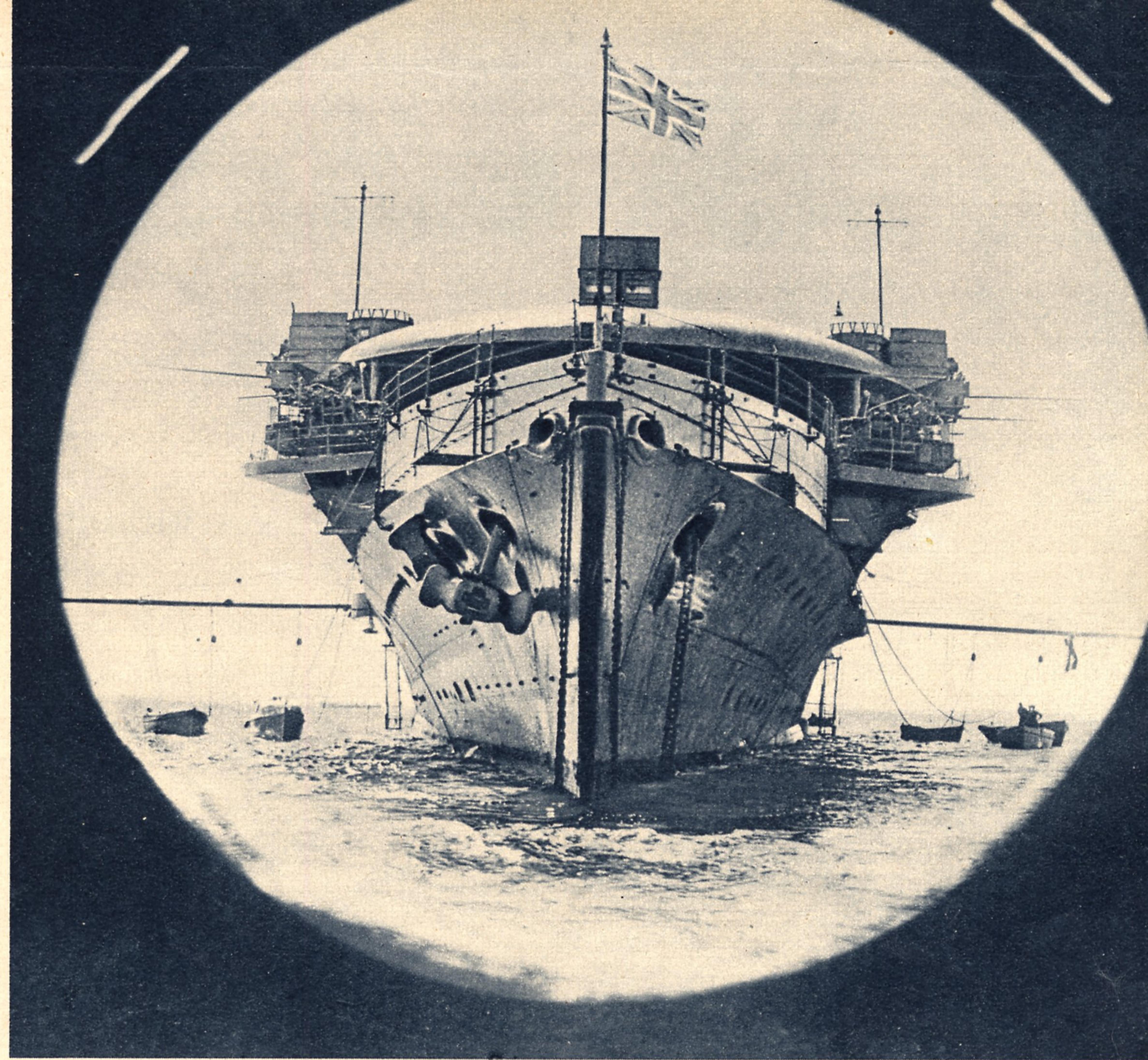
Zum Bilde links: Wo deutsche Bomben saßen, sieht es anders aus. Bei der Zerstörung des polnischen Flugplatzes Okocie sperrte ein Bombentreffer den Halleneingang, zerstörte die nahestehenden Maschinen und verhinderte die Herausschaffung der unversehrt gebliebenen Flugzeuge  
PK-Kilian Koll (2)

Ein Unteroffizier der Sturzkampfstaffel See, die mit starker Erfolg zur Bekämpfung der polnischen Befestigungen an der Danziger Bucht eingesetzt war, mit einem polnischen Stahlhelm, der zwischen den Trümmern einer von der Staffel vernichteten Batterie gefunden wurde  
Aufn. PK-Meidl-Scherl

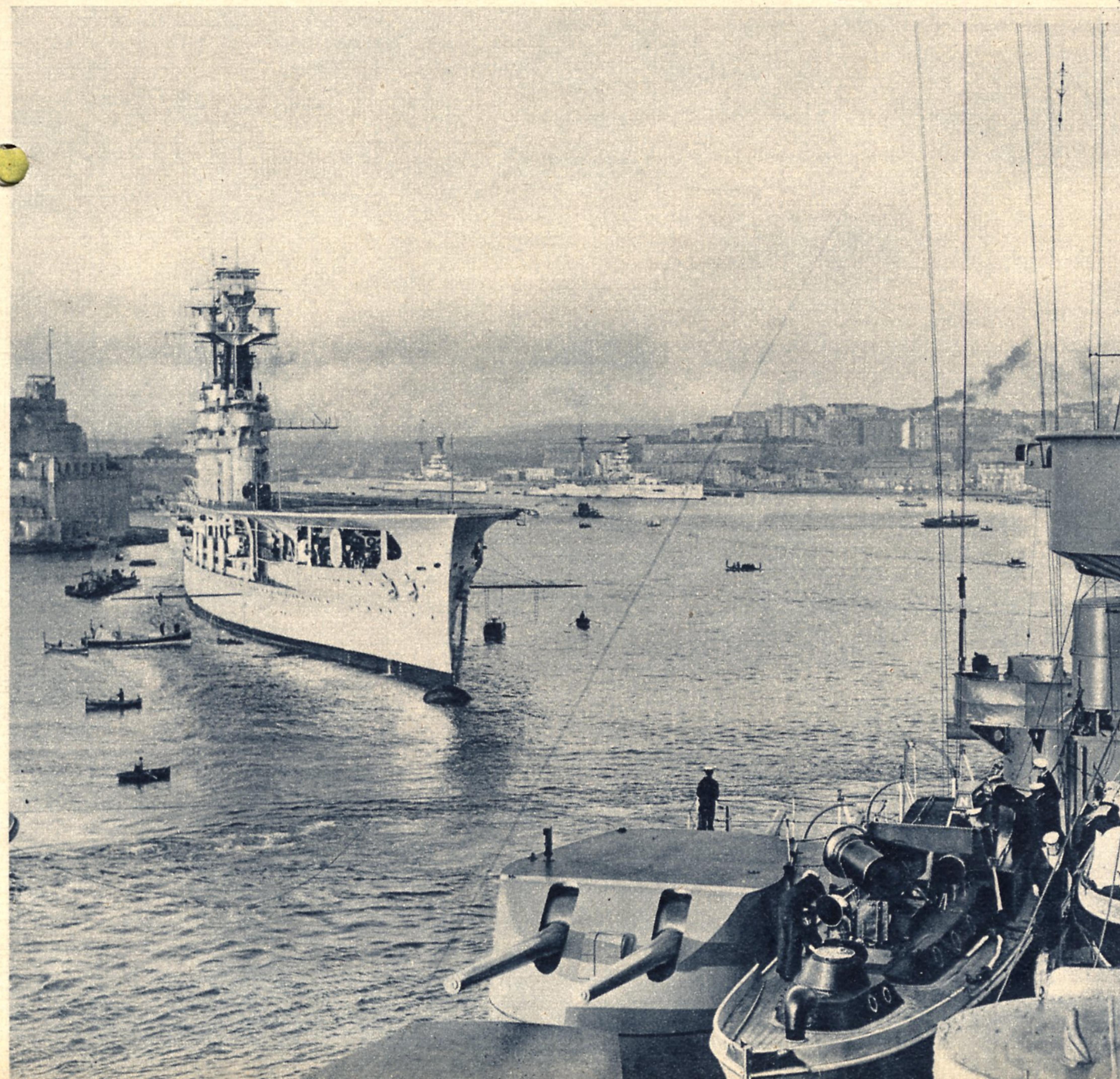


Landung eines Flugzeugs auf dem Deck des 22 450 Tonnen großen englischen Flugzeugträgers „Furious“. Das Landungsmanöver muß immer wieder geübt werden. Sprungbereit stehen die Hilfsmannschaften am Rande des Oberdecks

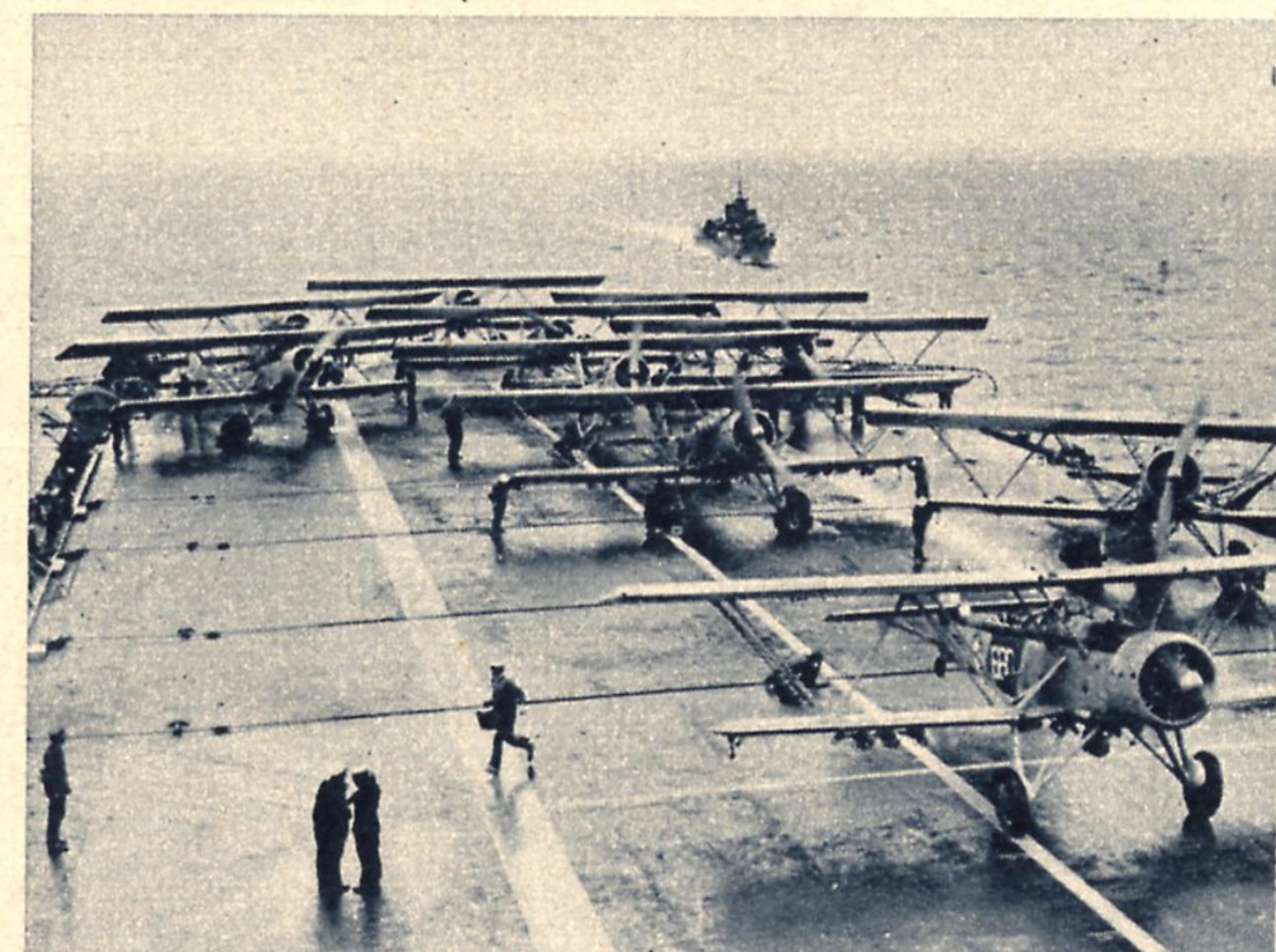
# Englands schwimmende Flughäfen



... sind keine unangreifbare Waffe. Das haben die Torpedierung des Flugzeugträgers „Courageous“ durch ein deutsches U-Boot und die Vernichtung eines weiteren Flugzeugträgers durch ein deutsches Kampfflugzeug, die wir in unserem Bildbericht „Ziel: Feindlicher Flugzeugträger“ schildern, bewiesen. Unser Bild oben rechts zeigt den Flugzeugträger „Furious“, aus der Luke eines Kriegsschiffes aufgenommen. Die „Furious“ hat Raum für 36 Flugzeuge.



Da das Deck für den Start und die Landung frei bleiben muß, werden die Flugzeuge in einem großen Fahrstuhl zu den Laderäumen befördert



Startbereite Flugzeuge an Deck. Die Seile, die quer über das Landedeck gespannt sind, dienen als Hemmvorrichtung für die landenden Flugzeuge. Diese Fangseile federn in Rollen und liegen so tief, daß sich nur der Sporn des Flugzeugs darin verfangen kann


Zum Bilde links: Flugzeugträger „Eagle“ im Hafen von Malta. Die „Eagle“, ein ehemaliges Schlachtschiff, ist 22 600 Tonnen groß, und faßt 21 Flugzeuge. Im Vordergrund das Schlachtschiff „Nelson“, eins der größten Schiffe der englischen Kriegsflotte

Aufnahmen Sammlung Seiler (2), Associated Press (2). Atlantic (1)

# ZIEL: Feindlicher Flugzeug

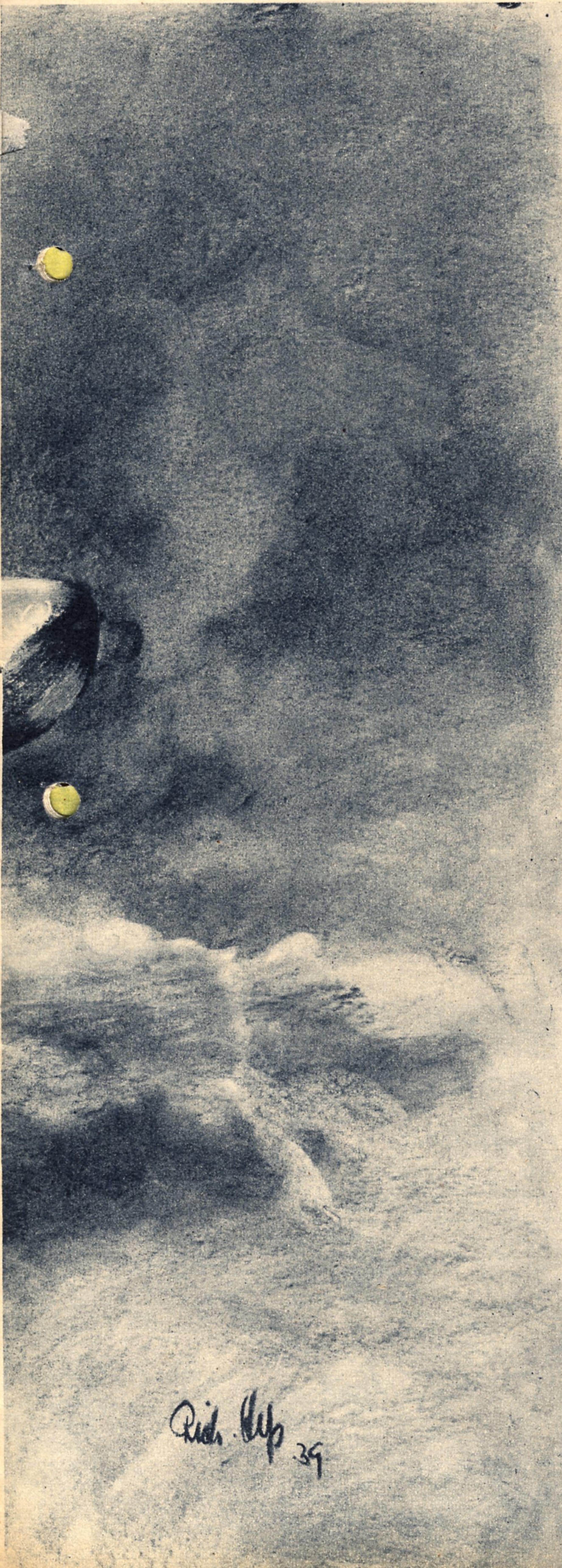
Deutsche Kampfflugzeuge bombardieren englischen

Sonderzeichnungen für den „Adler“ von Richard Heß. Text von W. Roßmann



# träger

## Flossenverband



Dem Beobachter stockt der Atem — englische Kriegsschiffe im Verbande auf Fahrt in der Nordsee! Die Hand fliegt zur Morsetaste, und funkentelegraphisch erhält der heimatliche Fliegerhorst die sensationelle Meldung: Ein Teil der englischen Seestreitkräfte gesichtet

In dem Wehrmachtsbericht vom 27. September hieß es: „Deutsche Luftstreitkräfte griffen gestern englische Seestreitkräfte — Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer und Zerstörer — in der mittleren Nordsee mit Erfolg an. Außer einem Flugzeugträger, der zerstört worden ist, wurden mehrere Treffer auf einem Schlachtschiff erzielt. Unsere Flugzeuge erlitten keine Verluste.“ Einen Tag später gab das Oberkommando der deutschen Wehrmacht, um Zweckmeldungen des englischen Rundfunks richtigzustellen, bekannt: „Eine 500-Kilogramm-Bombe fiel als Volltreffer auf den Flugzeugträger, und zwei 250-Kilogramm-Bombentreffer vor- und mittschiffs ein Schlachtschiff. Welche Wirkung durch diese schwersten aller Bomben erzielt wird, bedarf keiner weiteren Erläuterung.“ England war in seinem empfindlichsten Teil, in seiner Flotte, hart und schwer getroffen.

\*

So begann das Drama der Vernichtung: Hoch über der Nordsee flog ein deutscher Fernaufklärer seinen Kurs. Es war wie einer der zu Hunderten durchgeführten Flüge zu einer Zeit, da die deutsche Luftwaffe aus dem Nichts entstanden war und in unaufhörlicher Übung das Schwert scharf zu halten sich bemühte, das Hermann Göring geschmiedet hatte. Wie eine Spazierfahrt im tiefsten Frieden mutete dieser Nordseeflug die Besatzung des Fernaufklärers an: unübersehbar wogte tief unter den

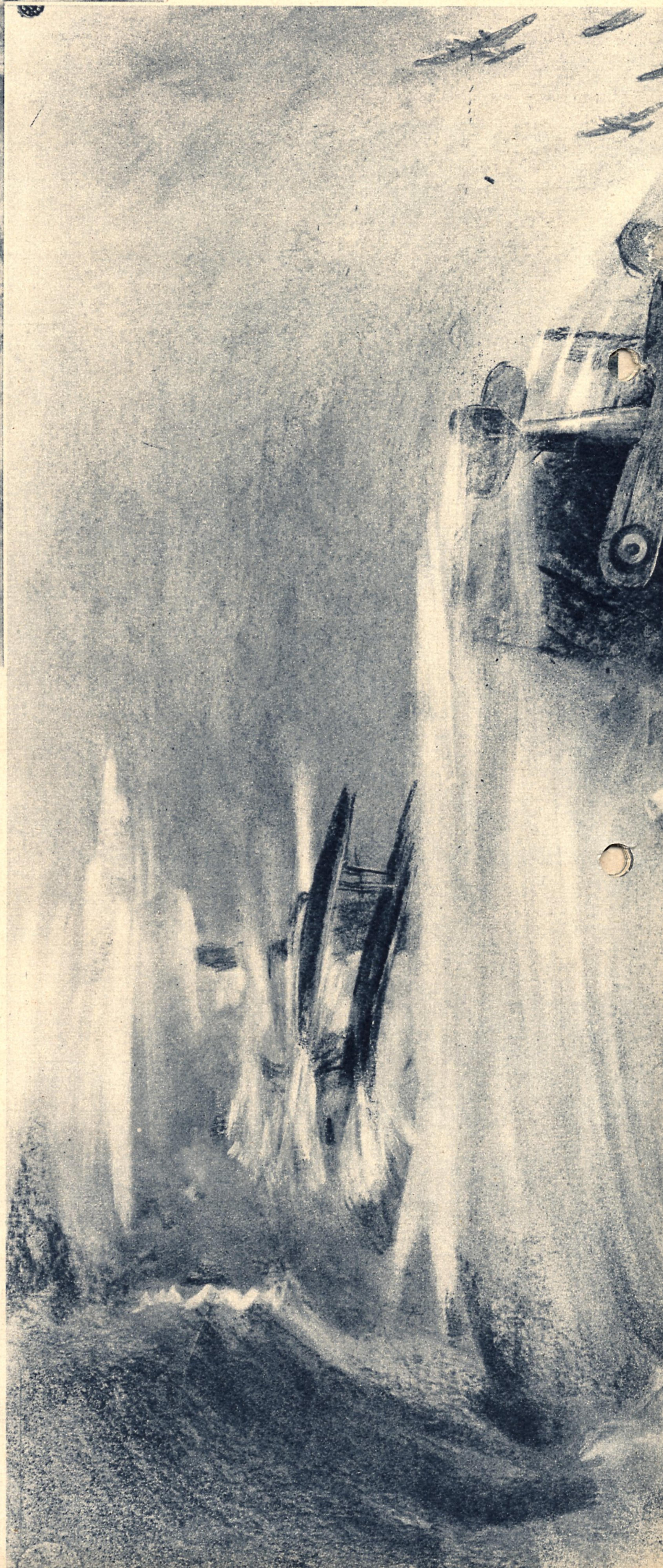
Fliegern das wallende Wolkenmeer, das keinen Blick auf die Wasser der See zuließ, so dicht aneinander geschlossen war Wolke an Wolke. Hoch über ihnen strahlte am blauenden Septemberhimmel die helle Sonne und warf den eilenden Schatten des Flugzeuges auf die Wolken.

Und doch war alles ganz anders — es war Krieg! Kein Spaziergang war es, keine überschäumende Lebensfreude hatte die Flieger zu diesem Flug veranlaßt: Krieg war da unten auf der Erde und auch auf der See, und ihr Amt war es, darüber zu wachen, daß kein feindliches Flugzeuggeschwader die schützende Wolkendecke etwa zum Flug nach Deutschlands Küsten oder gar nach deutschem Binnenland benutzte. Fernaufklärer flogen in eiserner Pflichterfüllung ihren Kurs — freien Herzens und offenen Blicks: ihnen sollte schon kein feindlicher Flieger entgehen!

Unterdessen hatte die Wolkendecke aufgerissen. Zwischen Felsen hindurch wurde, wenn auch für Sekunden bloß, die Nordsee sichtbar. Ab und zu tauchte ein Fischerboot oder auch ein kleiner Handelsdampfer auf, eine dicke Rauchwolke hinter sich herziehend. Aufmerksam ging der Blick des Beobachters aus dem Flugzeug nach unten. Erwartete er auch nichts Besonderes — der Beobachter eines deutschen Flugzeuges hat seine Augen überall, auch wenn er nichts erwartet. Plötzlich aber, ganz plötzlich saß er mit einem Ruck das Glas von den Augen, aber



vor und hinter den englischen Schiffen, rechts und links zwischen den Zerstörern, Kreuzern, Schlachtschiffen und Flugzeugträgern empor. Dann aber sijen die Bomben mitten im Ziel: Zwei 250-Kilogramm-Bomben explodieren vor- und mittschiffs auf einem der Schlachtschiffe — Planken und Aufbauten trachen zusammen, glühende Metallstücke fliegen durch die Luft, Menschen wirbeln durcheinander. Eine 500-Kilogramm-Bombe aber fällt mitten in einen Flugzeugträger: Es ist, als hätte ein Riese einen Faustschlag gegen ein Spielzeug geführt, himmelhoch brandet der schwarze Rauch empor, züngelnd breiten sich die Flammen über dem ganzen Schiff aus, und zerkrachend splittern Flugzeugteile in die aufgewühlte See — Volltreffer!



Mit sicheren Griffen ist die Fliegerkombination übergezogen, sind die Fallschirmsäume festgeschnallt, und nun rennen die Besatzungen, den Brustfallschirm noch in der Hand, an ihre Kampfflugzeuge. Die große Stunde, auf die alle lange gewartet haben, ist gekommen

nur, um es ebenso schnell wieder vor die Augen zu stoßen. Das ist doch nicht möglich! — so denkt er, und schon im gleichen Augenblick weiß er, daß es doch möglich, nein, daß es Tatsache ist: Da unten, tief unter ihm, zieht ein Teil der englischen Flotte dahin! Herrgott — englische Kriegsschiffe! Schon ist der Flugzeugführer verständigt. Eisern kurvt er nun um das kleine Wolkenloch, das allein den Blick nach unten, auf Englands Flotte, freigibt. Und schon zählt und notiert der Beobachter: Zerstörer und Kreuzer — Flugzeugträger — Schlachtschiffe! Und keine Bomben an Bord — Himmelherrgott, so eine Schweinerei! Da unten fährt ein Teil der „High Fleet“ — da unten — und hier oben fliegt ein deutscher Fernaußfläher ohne Bomben! Himmelherr . . . , aber ein FT-Gerät haben wir! Ein FT-Gerät, das dem heimatlichen Fliegerhorst die langersehnte Nachricht melden kann. Und schon tragen die Funkwellen die sensationelle Kunde durch den Äther in die Heimat — in den Rüstenfliegerhorst, wo die Kameraden der Kampfflugzeuge mit einem „Hurra“ in die startbereiten Maschinen springen.

Kette auf Kette starten die Kampfflugzeuge des Seefliegerhorstes, sammeln sich in der Luft und brausen los, die Verderben bringenden Bomben in den Bombenschächten und unter den Tragflächen und den Flugzeugrumpfen befestigt. Allerschwerste Kaliber

nehmen sie heute mit auf den Flug: 250- und 500-Kilogramm-Bomben, gilt es doch, den Stahl und Panzer der englischen Schiffe zu zerschlagen. Genauester Kompaßkurs wird geflogen, die Motoren laufen auf höchsten Touren. In etwa 500 Meter Höhe jagen die Kampfflugzeuge dahin, also noch unter der Wolkeendecke, um schon auf weite Entfernung ihr Ziel sichten zu können. Unbeirrt aber folgen die Maschinen dem Führerflugzeug, nehmen seine Befehle drahtlos entgegen. Und dann wissen es alle: der Feind ist gesichtet. Sofort geht der Flug hinauf in die Wolkeendecke und darüber bis in 3000 Meter Höhe. Dann aber stößt das Führerflugzeug hinab zum Angriff, während Staffel auf Staffel in tausendmal geübter Formation sich anschließt.

Dicht aneinander aufgeschlossen fährt der erfundene Teil der englischen Flotte in hohem Seegang seinen Kurs. Die Überraschung durch die deutschen Kampfflieger scheint völlig gelungen zu sein: Raum sind die englischen Schiffe gewahr geworden, daß deutsche Kampfflugzeuge über ihnen sind, als diese auch schon über sie hinwegstürmen und ihre Bomben fallen lassen. Ein Krachen und Bersten explodierenden Metalls hebt an und verwandelt die See in eine vorzeitlich anmutende Riesenfontäne. Haushoch spritzen die Wassersäulen


Das Ende eines stolzen Schiffs: Der Flugzeugträger, der noch eben zwischen explodierenden Bomben und turmhoch aufspringenden Wasserfontänen vorwärtsstampfte, ist von einer 500-kg-Bombe getroffen. Eine Flammensäule zuckt auf, und die ungeheure Gewalt der Explosion verwandelt ein technisches Wunderwerk in einen Trümmerhaufen

Alles spielt sich fast im Sekundentempo ab. Nicht einmal die Namen der getroffenen englischen Schiffe kann man ausmachen. Aber was bedeuten schon Namen? Der Erfolg steht einwandfrei fest — der Wehrmachtsbericht hat ihn bekanntgegeben, und keine englische Zweckmeldung kann an ihm herumdeuteln. Die deutschen Kampfflugzeuge aber kehren in ihren Fliegerhorst zurück — sie haben Englands Flotte bombardiert und durch die Tat bewiesen, daß auch sie durchaus angreifbar ist.

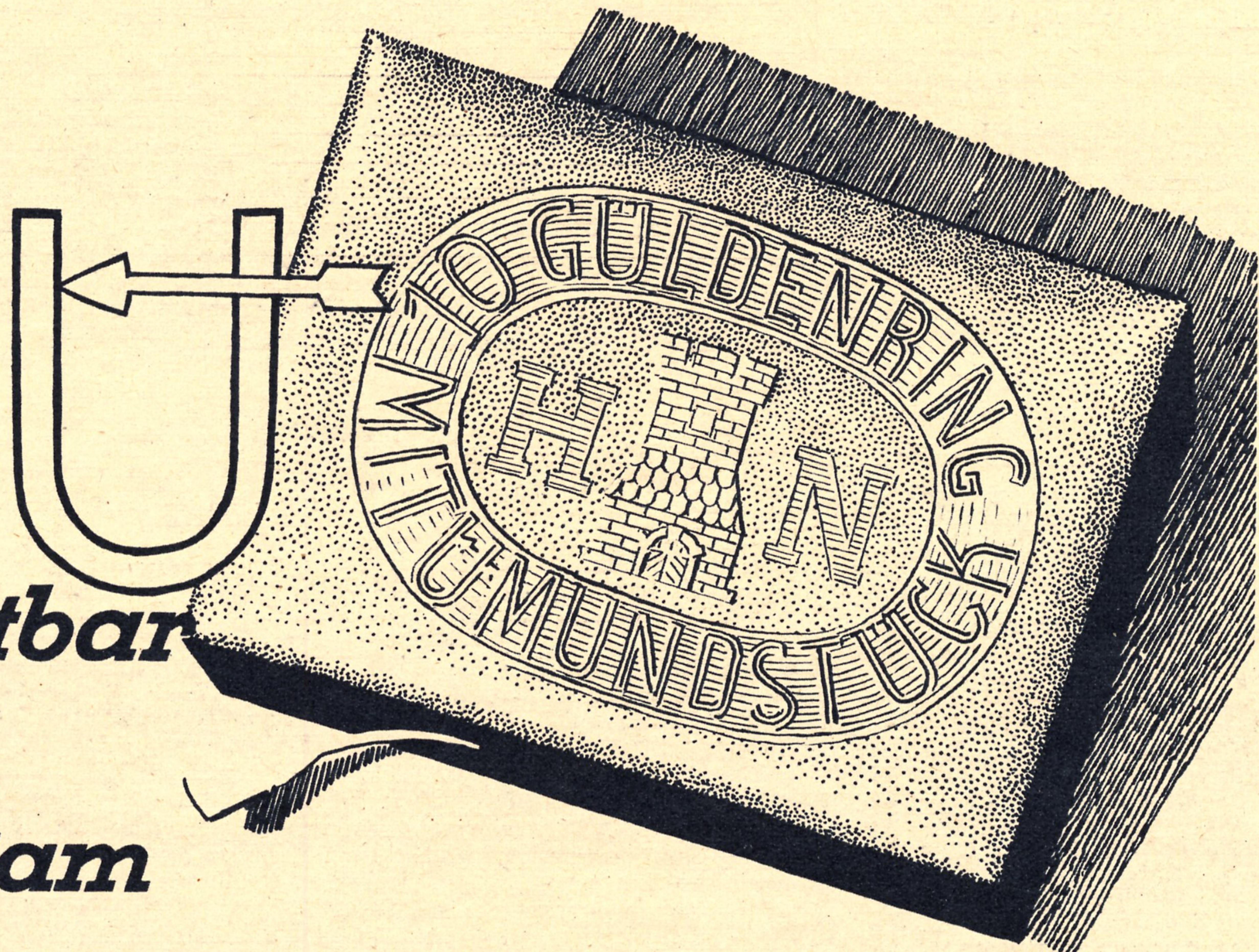
Denn das ist das Besondere dieses deutschen Luftangriffes auf englische Seestreitkräfte: Zum ersten Male ist in der Kriegsgeschichte ein Luftangriff auf einen manövrierenden englischen Flottenverband unternommen und mit Erfolg durchgeführt worden. Wenn

auch in der Theorie der vergangenen Jahre häufig diskutiert, so ist dieser Angriff in der Praxis erstmalig. Alle englischen Flottenüberlegungen gingen stets davon aus, daß Englands Flotte unangreifbar sei, daß sie allen Angriffen aus dem Wege gehen könne. Mit diesem Sicherheitsgefühl ist es vorbei! Die englische Flotte ist nicht mehr unangreifbar, das Gesetz des Handelns ist ihr genommen. Nicht nur die Stützpunkte der englischen Flotte sind luftempfindlich, auch die auf hoher See fahrenden Schiffe haben mit dem neuen Gegner, der Luftwaffe, zu rechnen. Die deutsche Luftwaffe darf sich rühmen, diesen Erfolg erzielt und die in einem großen Teil der Welt verbreitete Meinung von der Unbesiegbarkeit der englischen Flotte zerstört zu haben. Wie bereits die Tagespresse bekanntgab, hat General-

seldmarschall Göring an den Kampfflieger Gesreiten Franke, der den Volltreffer auf den englischen Flugzeugträger erzielte, folgendes Schreiben gerichtet: „Ich beglückwünsche Sie zu Ihrem mit Schneid geführten, von bestem Erfolg gekrönten Bombenangriff auf den britischen Flugzeugträger. Als Ihr Oberbefehlshaber der Luftwaffe befördere ich Sie aus Anlaß dieser großartigen Waffentat mit sofortiger Wirkung zum Leutnant. Wegen hervorragender Tapferkeit vor dem Feind verleihe ich Ihnen namens des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht das Eiserne Kreuz II. und I. Klasse.“ Der übrigen tapferen Besatzung des Kampfflugzeugs, Unteroffizier Hansen, Unteroffizier Bewermeyer und Flieger Blumenstein, wurde das Eiserne Kreuz II. Klasse verliehen.



**Unsichtbar  
aber  
wirksam**



Sie werden in der GÜLDENRING mit U-Mundstück alles das finden, was Sie bisher veranlasste, der Mundstück-Zigarette treu zu bleiben. Gleichzeitig aber werden Sie auch den Genuss haben, von dem der Raucher mundstückloser Zigaretten zu berichten weiß.

Probieren Sie bitte und urteilen Sie dann selbst! Achten Sie besonders auf das angenehme Lippengefühl, auf den Schutz, den das U-Mundstück gewährt und - nicht zuletzt - auf den zarten Tabakgeschmack, der wohl abgewogen durch das *unsichtbare* Mundstück dringt.

**DER i PUNKT**

mit Tinte auf das U-Mundstück gesetzt, verhält sich grundlegend anders als jener, den man zum Beispiel unterhalb des Zigaretten-Stempels anbringt. Opfern Sie eine Güldenring, wenn Sie die Wirkung des unsichtbaren Mundstücks nachprüfen wollen.

Haus Pfeuerburg

**GÜLDENRING 4PF.**

**jetzt auch mit U-Mundstück**

Julius Buckler

# Malaua!

## Der Schlachtrüf meiner Staffel

VOM DACHDECKERLEHRLING ZUM POUR-LE-MÉRITE-OFFIZIER

Der „Adler“ setzt hier den in der letzten Folge spannenden Erlebnisbericht des Pour-le-Mérite-Fliegers Julius Buckler fort. Buckler beschrieb, wie er nach seinen Lehr- und Wanderjahren als Dachdecker mit der 8. Kompanie des 117. Infanterieregiments in Mainz ins Feld rückte, verwundet wurde und seine erste Bekanntschaft mit der Luftwaffe machte.

### Der Probezug

Nach dreitägiger Windstille begann der Flugbetrieb. Es war ein ewiges Starten und Landen. Ich war so benommen davon, daß ich fast überhört hätte, als es hieß: „Buckler, los in die Maschine!“

Hilfreiche Hände stülpten mir einen schweren Helm auf den Kopf,wickelten mir einen Schal um den Hals und unterstützten mich beim Hineinklettern und Anschmallen. Wer da hinter mir am Steuer saß, wußte ich nicht. Die lustigen, etwas schadenfrohen Blicke der Umherstehenden ließen mich fühlen, daß ich selbst bei diesem Flug nur eine Attrappe war. Und auch ich selber kam mir in dieser schwerfälligen Vermummung höchst komisch und nutzlos vor. Da ich außer Windisch und dem Pförtner niemanden kannte, so hätte ich auch gar nicht, selbst wenn ich mich umblickte, feststellen können, wer das Steuer meiner Maschine bediente. Beim Hineinklettern hatte ich gerade nur noch gesehen, daß der hinter mir Sitzende keine Achselstücke hatte. Also, dachte ich in meiner Naivität, könnte es kein Leutnant sein — war es nicht höfig. Dann blieb mir Gottlob der Korkenzieher erspart!

Durch diesen Gedanken mutvoll gestimmt, nickte ich den Zurückbleibenden zu, dachte noch, wie schön es wäre, wenn meine Schulkameraden mich so sehen könnten, und dann raste das Flugzeug davon. Auf das Anwerfen des Propellers hatte ich in meiner Aufregung garnicht geachtet. Das Flugzeug holperig entseztlich, und der Motor knatterte fürchterlich. Mir wurde etwas ängstlich zumute. Vor allem entsetzte mich, daß Bäume und Häuser, die am Rande des Flugplatzes standen, es so rasend eilig hatten, hinter uns zurückzubleiben.

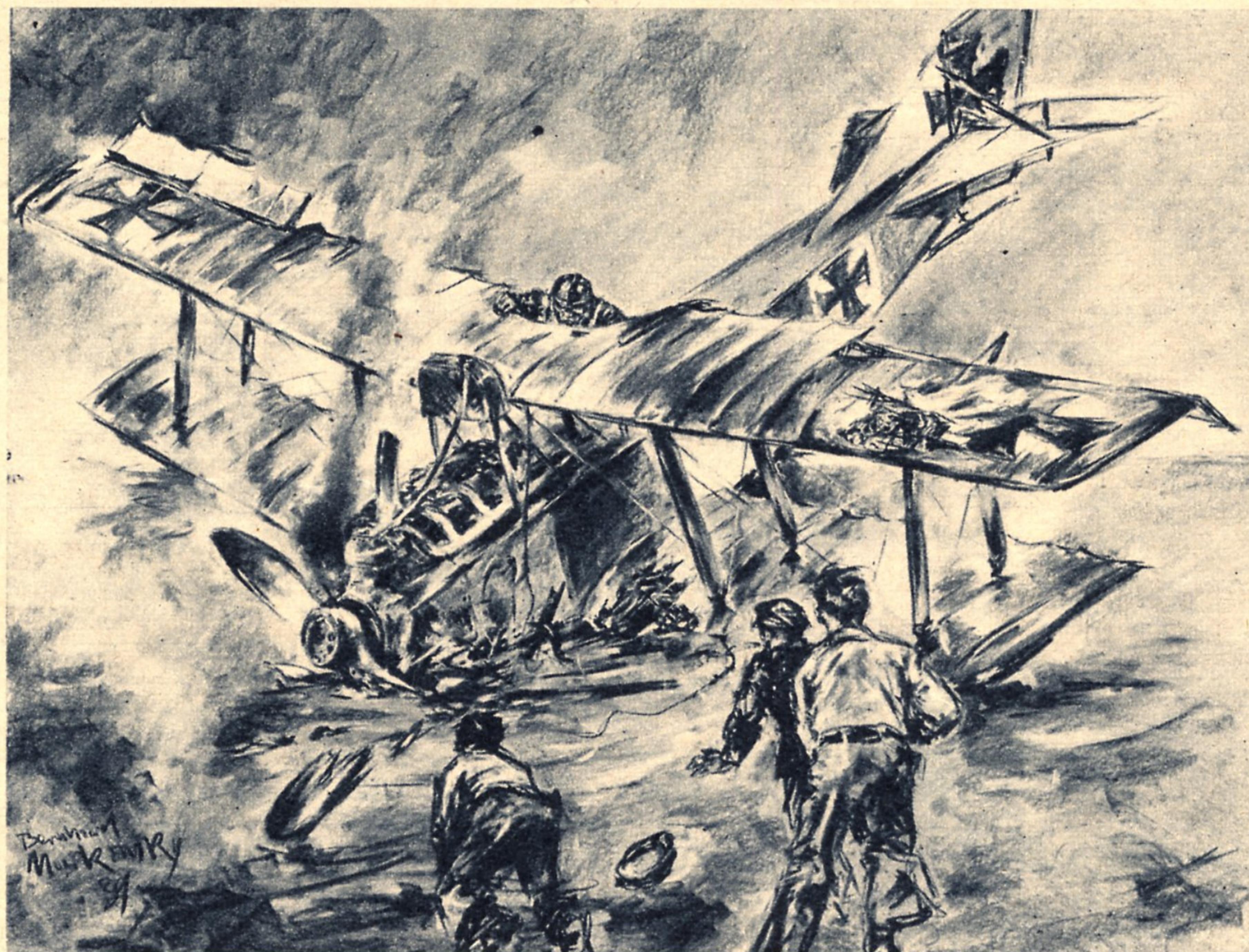
Doch kaum hatten wir uns vom Erdboden gelöst und etwas Höhe gewonnen, schien alles ruhiger zu werden, Bäume und Häuser wurden langsamer, die Entfernung größer. Auf einem Brett vor mir waren drei Uhren angebracht. Von meinem Pförtner hatte ich erfahren, daß die eine davon die Höhe anzeigen, und nun sah ich mit heimlichem Grausen, wie der Zeiger auf der einen Uhr von Zahl zu Zahl stieg: 500 — 1000 — 2000. Merkwürdig! Zweitausend Meter über der Erde, und doch spürte ich nicht das geringste Schwindelgefühl, wenn ich hinunterblickte! Daß ich schwindelfrei war, hatte mich mein Dachdeckerberuf gelehrt. Und ich war ordentlich stolz auf ihn, dem ich diese Schwindelfreiheit zu verdanken glaubte. Hatte ich doch keine Ahnung davon, daß auch andere Menschen beim Fliegen keine Schwindelgefühle empfinden. Diese Wahrnehmung bestärkte mich in diesem Augenblick darin, daß ich durch meinen Beruf offenbar ganz besonders zum Flieger geeignet sei. Freilich sollte diese Bestärkung nicht lange vorhalten! Ich wagte es, etwas den Kopf zu drehen. Schrecklich, dieses steinerne Gesicht hinter mir! Wenn es nun doch höfig war? — Gerade zeigte der Höhenmesser 2000 Meter, da hob sich steil der rechte Flügel ... es sauste in den Drähten, und es sauste

in meinem Kopf. Unwillkürlich schaute ich nach der steigenden Flügelspitze. Dabei wurde mir so seltsam zumute, daß ich schleunigst wieder starr vor mich hinblickte, und gleich verlor sich das seltsame Gefühl. Die Maschine ging schon wieder aus ihrer steilen Lage heraus und schien wieder geradeaus fliegen zu wollen. Ich frohlockte. Das also war der gefährliche Korkenzieher?! Nun, wenn es weiter ... Herrje!!! Da fing die Sache rechts herum an. Nun hob sich der linke Flügel steil in die Höhe. Diesmal unterließ ich es, nach oben zu schauen, machte die Augen zu und hielt mich fest. Gut, daß der hinter mir Sitzende nicht mein Gesicht sehen konnte, sonst hätte er vielleicht meinen können, ich hätte Angst.

Hatte ich Angst? Dann hatte ich mehr noch davor Angst — Angst zu haben, welche zu zeigen. Wenn der hinter mir Sitzende nun doch höfig war, dann kam jetzt todlicher der Sturzflug. Und dann wußte ich, daß es höfig war.

Raum hatte ich das gedacht, stellte sich das Flugzeug auf den Kopf und raste nach unten, wie es mir schien, gerade auf das Hallendach zu. Mit einem Ruck hob sich die Nase des Flugzeugs wieder. Es zog eine Schleife. Das Knattern des Motors verstummte, und ehe ich mich noch ganz wieder zurechtgefunden hatte, berührten die Räder den Boden.

Die Maschine schwankte. Mein Herz klopfte heftig. Aber die kleine Strecke, die mein Flugzeugführer benötigte, um die Maschine bis vor die Halle zu rollen, genügte, mich von diesem leichten Schrecken so weit erholen zu lassen, daß ich gesahrt austieg, nicht wankte, nach keinem Halt suchte und, als der Mann mit dem eisernen Gesicht vor mir stand und mich anschautete, ihm klar in die Augen blicken konnte. Und das war, ich wußte es wohl, der entscheidende Augenblick. Denn dieser Mann war wirklich Leutnant höfig, und ich hatte die Probe bestanden. Ein Blick sprach mich sozusagen zum Flugschüler frei. Nur gut, daß mein künftiger Lehrer mich nicht zehn Minuten später sah! Die Reaktion war gewaltig. Aber sie kam niemals wieder. Durch die paar Minuten Angstüberwinden und Michzusammennehmen hatte



Zeichnung von Bernhard Markowsky

ich mir den besten Fluglehrer verdient, den es geben konnte und dem ich, wenn ich es recht bedenke, die ganze große Umwandlung meines Lebens verdanke. Es war ein Kerl, der nur flog, und er flog wie ein Gott! Dieses Urteil kann ich mir heute nach fast fünfundzwanzigjähriger Fliegertätigkeit erlauben.

### Erster Alleinflug

Am folgenden Tag wurde ich zum erstenmal in ein Schulflugzeug gesteckt.

Es war ein windstiller Tag. Höfig hatte gerade einen Flug mir mit gemacht. Nachdem er ausgestiegen war, sagte er: „So, nun allein los!“ Ich glaube, ich habe mich versäumt wie ein Stück Papier. Wenn ich nur noch ein paar Minuten Zeit gehabt hätte, um mir noch einmal alles richtig zu überlegen. Aber Höfigs Befehle waren bereits befolgt. Keine Maschine war mehr in der Luft. Alle Propeller ruhten, nur der wenige lief. Der Motor setzte nicht einmal aus, so daß ich noch eine Galgenfrist gewonnen hätte. Nein, er hämmerte so lustig und einwandfrei, als ob er gar nicht erwarten könne, mich von seiner Zuverlässigkeit zu überzeugen. Also: Hebel hoch! Vollgas! Ab! Zum Teufel, was ist mit der Maschine los? Erst bricht sie nach rechts, dann nach links aus. Ist sie verrückt geworden?! Gas weg! Bums! Da steht sie schon Kopf. Ich hing oben im Gurt.

„Propeller und Fahrgestell hin“, meldete der Werkmeister dem Leutnant.

Als ich vor Höfig stand, stammelte ich kleinlaut, nun hätte wohl alles keinen Zweck mehr, ich würde wohl nie allein fliegen können. Er nahm von meinem Gestammel keine Notiz, sondern ließ eine andere Maschine startfertig machen.

„So, nun aber zusammengenommen!“

Ich griff zum Hebel.

„Verteuft noch mal!“ hörte ich Höfig noch sagen. Jawohl, verteuft noch mal — und zusammengekommen! Ich schnappte nach Luft, konzentrierte mich einen Augenblick und gab wieder Gas. Und als ob dies nun wirklich die einfachste Sache von der Welt sei, ließ die Maschine über den weichen Nasen, hob sich ab und war in der Luft

Ich flog, flog allein.

Dieser Gedanke war schön, war beglückend, leider nur etwas getrübt durch die Erinnerung an die geknickte Maschine, in der ich eben noch mit dem Kopf nach unten gehangen hatte.

Nur Ruhe, Bucklerchen, redete ich mir gut zu, was andere können, das kannst du auch!

Drei Kilometer geradeaus, dann kurz herum und wieder herunter. Genau wie bei den Schulflügen. Doch ehe ich mich versah, waren aus meinen drei Kilometern zehn geworden, und ich war zweihundert Meter hoch, als ich endlich das Seitensteuer betätigte. Zwölf volle Minuten war ich in der Luft. Es erschien mir unsäglich. Noch unsäglicher aber erschien mir, daß ich dann plötzlich wieder mit heilen Rädern auf dem Erdboden stand, hatte ich doch zuletzt alles nur ganz wie im Traum gemacht und eigentlich dabei nur immer an Höfig gedacht. Ich freute mich schon darauf, ihm die glatte Landung melden zu können. Da kam sein Befehl: „Gleich wieder starten!“ Und so folgten dem ersten Alleinflug am gleichen Tage noch drei weitere. Erst beim vierten Alleinflug war ich richtig davon überzeugt, daß ich nun wirklich allein fliegen und landen könne. Höfig und alle Kameraden beglückwünschten mich. Verwirrt und stolz ließ ich es über mich ergehen. Dann eilte ich in mein Quartier.

Als ich mich unterwegs umblickte und von weitem die anderen Maschinen starten und landen sah, konnte ich es mir schon kaum mehr vorstellen, daß ich selber fähig sein sollte, so etwas fertigzubringen. Ja, ich zweifelte daran, ob es mir jemals wieder gelingen würde.

### Der „innere Schweinehund“

Im Quartier angelangt, ließ ich aufgeregt im Zimmer umher und fragte mich ernstlich, ob ich überhaupt ein richtiger Flieger werden könne. Ich fing

an, an mir selber zu zweifeln. Warum? Hatte ich Angst?

Das war zum zweitenmal am gleichen Tage, daß ich mir diese Frage stellte. Warum hatte ich sie mir mit solcher Gründlichkeit niemals früher im Leben gestellt? Es hatte doch Gelegenheiten dazu genug gegeben! Wie war das, als ich auf der Rheinbrücke herumkletterte und den Halt verlor, als wir auf dem „Großen Sand“ mit unseren Schleuderwaffen zum Angriff vorgingen, als ich mit zwölf Jahren zum erstenmal auf einem hohen Dachgerüst stand — hatte ich da Angst gehabt? Und dann im Krieg, als ich von weitem den ersten Kanonendonner hörte, als wir zum ersten Sturmangriff antraten und das erste Trommelfeuer erlebten? Gewiß, bei alledem hatte ich Angst verspürt! — Was war denn Angst? Doch nur das ganz natürliche Gefühl jeder Kreatur von der Nähe und Größe der Gefahr. Vielleicht gab es Menschen, die kein Angstgefühl kannten. Aber das waren Ausnahmen, Phänomene. Alle anderen, mochten sie es zugeben oder nicht, waren dem Angstgefühl unterworfen wie allen übrigen natürlichen Gefühlen, wie dem Hunger- und Durstgefühl. Darauf kam es auch gar nicht an, ob man Angst hatte, und noch weniger, ob man dies eingestand oder nicht. Einzig und allein darauf kam es an, daß man die Angst überwand.

Warum nun, so grübelte ich, im Zimmer meines Quartiers mit heikem Kopf auf und ab remmend, war es mir in allen früheren Fällen gelungen, stets mit der Angst, gleichviel ob leicht oder schwer, fertig zu werden. Ich versuchte, mir diese Frage ehrlich zu beantworten, wie es denn überhaupt nur Sinn hat, seine Lebensgeschichte für andere niederschreiben, wenn man sich dabei bemüht, ganz ehrlich zu sein. Das ist man den anderen und sich selber schuldig, sonst läme ein Roman dabei heraus. Bei diesem Versuch, die ehrliche Antwort zu finden, machte ich eine wichtige Entdeckung — jedenfalls war sie wichtig für mich. In allen früheren Fällen war ich in den Augenblicken der Gefahr niemals allein gewesen. Da waren die Kameraden um mich gewesen, Schulkameraden oder Frontkameraden. Es kamen zu dem Ehrgefühl, das man in sich selbst trug und das einem gebot, kein Feigling zu sein, noch das Schamgefühl hinzu, das einen anspornte, sich vor den anderen nicht zu blamieren, sowie der Ehrgeiz, den anderen zu zeigen, daß man ein ganzer Kerl war. Außerdem taten die Kameraden das gleiche. Und schließlich blieb im Kriege gar keine Wahl. Es kam noch der äußere Zwang hinzu, mit der Angst fertig werden zu müssen. Ja, dieses Muß war dabei vielleicht die stärkste Kraft, die in vielen Fällen so stark war, daß sie das Angstgefühl schon im Reim erstüdte.

Aber hier, in meinem besonderen Fall, wo es sich darum handelte, ob ich Flieger werden sollte oder nicht, da war etwas grundsätzlich anders. Mußte ich denn Flieger werden? Niemand konnte mich dazu zwingen. Ich hätte mich frank melden, hätte mich dumm anstellen, hätte ganz offen erklären können, daß ich mich nicht dafür eigne. Dann hätte man mich gehen lassen, und ich wäre wieder zu meinem Regiment zurückversetzt oder anderswo verwandt worden. Das wäre keine so große Blamage gewesen, als daß man sie nicht durch Tüchtigkeit an anderer Stelle leicht wieder hätte ausgleichen können.

Und darin lag es! Darin lag meine Entdeckung! Ich entdeckte den „inneren Schweinehund“ in mir, von dem ich Höfig schon manchmal hatte sprechen hören, ohne mir dabei etwas Rechtes vorstellen zu können. Da ließ er nun mit mir im Quartier schon seit einer Stunde hin und her, und ich hatte ihn nicht gleich erkannt. Er hatte sich als „Zweifel“ getarnt, Zweifel, zu dem ich berechtigt, ja, geradezu verpflichtet schien. Aber nun sah ich ihn ganz deutlich in seiner ganzen jämmerlichen, windigen Gestalt. Und mit diesem windigen Burschen sollte ich nicht fertig werden?! Und ich wurde mit ihm fertig in dieser Stunde.

Aber es war nicht das letzte Mal in meinem Leben,

dass ich mich mit ihm herumschlagen mußte. Doch nun hatte ich ihn erkannt und wußte, daß ich ihn nimmer wieder erkennen würde, welche Gestalt er auch annähme. Von nun an war ich auf der Hut vor ihm, diesem Lumpen, der zu einem schlich, wenn man allein war, der einem einflüsterte, das eigene kleine Ich sei so wichtig, daß man sich der großen Verpflichtung, dem Ganzen zu dienen, entziehen und sich feige vor der größeren Verantwortung seinem Volk gegenüber drücken könne. Listig benutzte er die kleine Pause des Wählenkönnens, des Nichtmüssens, des Nichtgezwungenseins. Da mußte man ihm also das innere Muß gegenüberstellen. Das war die Waffe, mit der er zu besiegen war.

Von dieser Stunde an nahm ich bewußt den Kampf mit dem „inneren Schweinehund“ auf.

### Die feinere Lebensart

Fuhr der Zug nach Meß nicht über Mainz? Jawohl. Aber ohne Urlaub auszusteigen, das hätte ich nicht fertiggebracht. So fuhr ich als gründlich ausgebildeter Feldpilot, angetan mit der Extrauniform, die ich mir von meiner Fliegerzulage und den Schülerprämiens angeschafft hatte, durch meine Heimatstadt und grüßte Mutter und Schwestern nur im Geiste.

Auf einer Bahnstation vor Meß war längerer Aufenthalt. Hier merkte man schon die größere Nähe der Front. Man sah Soldaten, die in Dreck und Speck umhersaßen, so wie sie aus den Schützengräben gekommen waren. In meiner neuen Uniform, die förmlich nach Etappe roch, kam ich mir wie ein stinkfeiner Etappenhengst vor. Und statt, wie ich es mir vorgenommen hatte, in den Wartesaal 2. Klasse zu gehen und Braten zu essen, zog ich in meinem Abteil die abgetragene Dienstuniform an und bestellte mir Würstchen und Kartoffelsalat.

Am Nachmittag traf ich in Meß ein. Mit der Straßenbahn fuhr ich zum Flughafen nach Freskath hinaus. Ich stellte mich meinem neuen Kommandeur vor. Es war Oberleutnant von Schmidkahl. Jeder alte Flieger kennt diesen Namen und nennt ihn voll Verehrung. Dieser hervorragende Fliegeroffizier war gleich liebenswert als Vorgesetzter wie als Mensch. Vom ersten Augenblick an hatte ich den Eindruck, daß ich es nicht besser hätte treffen können. Er fragte mich nach meinem Zivilberuf. Als ich ihm sagte, daß ich von Beruf Dachdecker sei, nickte er nicht weniger freundlich und zustimmend, als wenn ich ihm gesagt hätte, daß ich ein Prinz von edlem Geblüt sei. Dann kam er sofort auf das Fliegerische zu sprechen, was ihm allein am Herzen lag, und warf mit LVG's, Aviatiks, AEG's, Albatrossen und Fokkern nur so herum, daß mir schwindelte. Von vielen dieser Typen hatte ich noch kein Sterbenswörtchen gehört. Er war so nachsichtig, mir meine Unwissenheit nicht vorzuwerfen, die er meinen erstaunten Augen ansehen mußte. Ja, er entschuldigte sich förmlich, als er mich mit den Worten verabschiedete: „Leider müssen Sie Ihr Quartier in einer Wellblechbaracke beziehen, da alle anderen Gebäude besetzt sind.“ Ihm zuliebe hätte ich mich auf einen Misthaufen gelegt.

Mein Quartier teilte ich mit einem gewissen Hübner, der aus Bremen stammte. Erinnern Sie sich noch, lieber Hübner, der Sie vielleicht zufällig diese Seiten lesen, sofern Sie noch am Leben sind, an einen Mann, der immer „die wo“ sagte? Der zum Beispiel sagte: „Die Leute, die wo nicht in Urlaub waren, vortreten!“ Dieser Mann war ich. Und mein Quartierkamerad war — Sprachlehrer. Wie müssen ihm die Ohren weh getan haben! Er machte mich taktvoll auf mein schlechtes Deutsch aufmerksam, indem er es als dialektische Eigenheit hessischer Prägung bezeichnete, und es dauerte keine sechs Wochen, da hatte ich mir diese sprachliche Unart abgewöhnt.

Hübner nahm sich nicht nur der Feinierung meiner Sprache, sondern auch meiner Umgangsformen an. An seinem Geburtstag durfte ich sein Guest bei Moitrier sein. Das war das feinste Restaurant in Meß, das allen Schlemiern bekannt ist. Dort gab

# Tabakkultur



Die Schatzkammer im mazedonischen Manipulationslager enthält die Bauernballen der neuen Ernte.

Doppelt fermentiert

ERNTEN 35 BIS 37 + MUSTERCIGARETTEN + MISCHUNGNUMMER R 6 o/M

Diese Cigaretten werden in den Fabrikationsanlagen unseres technischen Stammwerkes in Hamburg-Bahrenfeld nach eigenen, völlig neuen Methoden hergestellt. Der ungewöhnlich zarte und reine Charakter dieser Mischung beruht darauf, daß sämtliche Tabake zweimal fermentiert werden. Die Cigarette wird ausschließlich ohne Mundstück hergestellt. Die Hauptzutaten stammen aus folgenden Distrikten:

REEMTSMA

SORTIE

ROCK o/M

Akkissar, Sindirig, Eudemich, Samsun.  
Die Cigaretten sind Muster der doppelten Fermentation und neuer Fabrikationsmethoden, die zugrunde die Tabakqualität die Menschen bei der Herstellung auf das unvergleichbarste Maß heraufsetzen wollen.

H.F.&PH.F. REEMTSMA + CIGARETTENFABRIKEN + WERK HAMBURG

es Dinge, die ich nie gesehen, geschweige denn gegessen hatte: Austern, Trüffeln, Mörcheln, Krebschwänze, Omelette-Soufflé. Und mir wurde zum erstenmal klar, daß es noch etwas Besseres auf der Welt gab als Hülsenfrüchte, die ich als Infanterist und auch schon im Elternhaus leidenschaftlich gern gegessen hatte, zumal wenn es Speck dazu gab. Wie gern hätte ich Mutter und Schwestern von diesen Delikatessen etwas zukommen lassen, die zu Hause Brot und Marmelade aßen und diese feinen Dinge so wenig kannten wie ich bis zu dieser Stunde.

Hübner, Sie waren ein guter Kamerad, ein guter Sprachlehrer, ein guter Gastgeber, aber — ein schlechter Flieger. Wenigstens damals waren Sie das, und das war Ihr ewiger Kummer. Ist es anders geworden? Wie würde ich mich freuen, von Ihnen etwas zu hören!

#### "Blaue Maus"

Meine für mich so nützliche und angenehme Kameradschaft mit dem guten Hübner nahm leider ein rasches Ende. Daran war wieder meine tolle Fliegerei schuld. Ich flog auch hier Maschinen ein. Längst hatte ich mich daran gewöhnt, mich in jede Rüste zu setzen und „ohne Fracksaufen“ mit ihr davonzujagen. Noch mit jeder war ich fertig geworden. „So, Buckler, heute fliegen Sie mal die blaue Maus“, sagte eines Tages Oberleutnant von Schmitz zu mir. „Blaue Maus“, das hörte sich komisch an. Es war eine Aviatikmaschine.

Blaue Maus, an dich werde ich denken, solange ich lebe. Du warst das gelenkigste, quetschiligste, raffinierteste Nas von einem Flugzeug, das mir je vorkommen ist. Du warst etwas für Kenner. Du warst eine töstliche und gefährliche Spielerei. Dich mußte man liebhaben! Aber du schenktest deine Kunst nur dem, der sich dir ganz anvertraute, der sich dir ganz hingab und der dich ganz beherrschte — und im Zaum hielt. Wehe dem Armaten, der nicht verstand, mit dir umzugehen! Oh, wie gemein konntest du da sein, wie niederträchtig, wie tödlich, wie hinterhältig. Da warst du die getränte, unbarmherzige Diva. Eine Kanaille warst du da. Eine Teufelin, die den unglücklich Liebenden mit sich in die Hölle nahm. Wie manchen hast du auf dem Gewissen! Von mir hast du dich schinden und drangsalieren lassen. Ich konnte mit dir tun, was ich wollte. Du warst bei der Sache. Sei ehrlich, blaue Maus, war es nicht schön?! Noch heute bin ich entzückt von dir. Ich muß es arg mit dir getrieben haben. In meiner Eftase merkte ich es gar nicht. Aber wir haben miteinander wohl ein allzu tolles Liebespiel am Himmel gespielt, denn als ich mit dir wieder zur Erde und zur Vernunft kam — da wurde ich für immer von dir getrennt. Vielleicht befürchtete man, ich könne dir in meiner Naserei ein Leid antun, so wie es besessene Liebende geben soll, die erst im Tod das erlösende Glück finden.

Mit Oberleutnant von Schmitz hatte Hauptmann Keller meinem Flug zugesehen. Auch sein Name ist ruhmbedeckt längst in die Fluggeschichte eingegangen.

Seine mit großer Verwegenheit und Ausdauer durchgeführten Bombenflüge gegen England haben ihm den Beinamen „Eiserner Keller“ oder „Bombenkeller“ verschafft. Heute ist er General der Flieger in der neuen deutschen Luftwaffe.

„Unverschämt sind Sie geflogen!“ sagte Hauptmann Keller, als ich landete, so daß ich Schlimmes ahnte. „Sie kommen sofort mit mir zum Armeeflugpark.“ Er mußte die Sache mit Schmitz schon abgemacht haben, denn dieser stand mit seinen treuen Augen daneben und erhob keinerlei Einspruch. Also zum zweitenmal strafversetzt! Oder brauchte man beim Armeeflugplatz vielleicht einen Flieger, der sich etwas zutraute und der seine Freude daran hatte, es mit tödlichen Maschinen aufzunehmen? Nun, es würde sich bald herausstellen.

Zunächst einmal hieß es wieder: Packen! Ich nahm von Hübner, meinem Lehrmeister in der feineren Lebensart, Abschied.

Hauptmann Keller nahm mich gleich im Auto mit. Noch nie war ich in einem so schweren und schnellen Kraftwagen gefahren. Er raste über die Landstraße mit einer Geschwindigkeit, von der ich das Gefühl hatte, daß sie viel größer als die eines Flugzeuges in der Luft sei. Die Bäume flitzten so unheimlich schnell vorbei, daß ich dachte, jetzt braucht nur ein Rad loszugehen oder jetzt braucht nur ein Stein im Weg zu liegen, dann endet deine Fliegerlaufbahn im Chausseegraben, Bucklerchen. Trotz dieser pessimistischen Betrachtungen eines, der noch nicht viel im Leben Auto gefahren war, kamen wir wohlbehalten beim Armeeflugpark an.

Es war schon spät im Jahr, fast und regnerisch. Ich bekam ein vorzügliches Quartier. Und was mich, den „Strafversetzten“, in Erstaunen versetzte, ich durfte bei Tisch mit den Offizieren essen. Wie sehr kamen mir dabei deine Verbesserungen meiner Umgangsformen bis herab zur geschickten Handhabung von Messer und Gabel zugute, mein lieber Hübner!

Hauptmann Keller war ein Prachtmensch und eine echte Führernatur. Er brauchte seine Überlegenheit nicht durch künstliche Schranken zu sichern. Er gab sich natürlich und warmherzig. — Ganz entgegengesetzter Art war ein Offizierstellvertreter, der beim Armeeflugpark Einstieger und Chef pilot war und der auch mit bei Tisch saß, ein grober, vierzehntiger Kerl ohne Herz — auch ohne Herz für die Fliegerei. Ich merkte sofort, daß er mich nicht ausstehen konnte. Vielleicht fürchtete er die Konkurrenz. Mir war es gleichgültig.

Der Flugplatz war von anhaltenden Regengüssen überschwemmt. Darum starteten wir von einem kleinen hochgelegenen Platz in der Nähe. Eine Abteilung brauchte eines Tages dringend eine Maschine. Es stand eine zur Verfügung, die eben erst startfertig gemacht, aber noch nicht einmal eingeflogen war.

Hauptmann Keller ließ mich kommen.

„Getrauen Sie sich, die Maschine von hier oben weg zu starten?“

„Jawohl, Herr Hauptmann.“

Ich überlegte gar nicht, sprang in die Rüste, machte einen Probeflug und landete glatt wieder auf dem kleinen Hügelplatz.

Damit hatte ich für Hauptmann Keller, der vom Fliegen und von Flugzeugen wirklich etwas verstand, vermutlich endgültig meine „Frontreise“ bewiesen. Denn wenige Tage später gab er mich an eine Frontfliegerabteilung ab. Wem aber hatte ich mein Glück, endlich als Flieger an die Front zu kommen, im Grunde zu verdanken? Nur dir, „blaue Maus“!

#### Erste Frontflüge

Wieder wurde ich im Auto zu meiner neuen Wirkungsstätte gebracht. Wie hatten wir Flieger es darin doch gut! So ein armer Infanterist rumpelte tagelang, mit vielen anderen zusammengepfercht, mit der Eisenbahn herum, wenn es von einem Frontabschnitt zum anderen ging.

Mein neuer Kommandeur, Hauptmann Funk, empfing mich wie einen Kameraden und nahm mich sofort mit ins Kasino. Auch bei seiner Abteilung aßen die fliegenden Unteroffiziere gemeinsam mit den Offizieren. Ein herrliches Frühstück wurde aufgetragen. Zu dieser Stunde war im Kasino niemand außer uns anwesend, und Funk nahm mich gleich gründlich ins Gebet. Das war kein oberflächliches Gefrage. Ihm lag, um mich richtig einschätzen zu können, daran, zu wissen, wer ich war, was ich gelernt und was ich geleistet hatte.

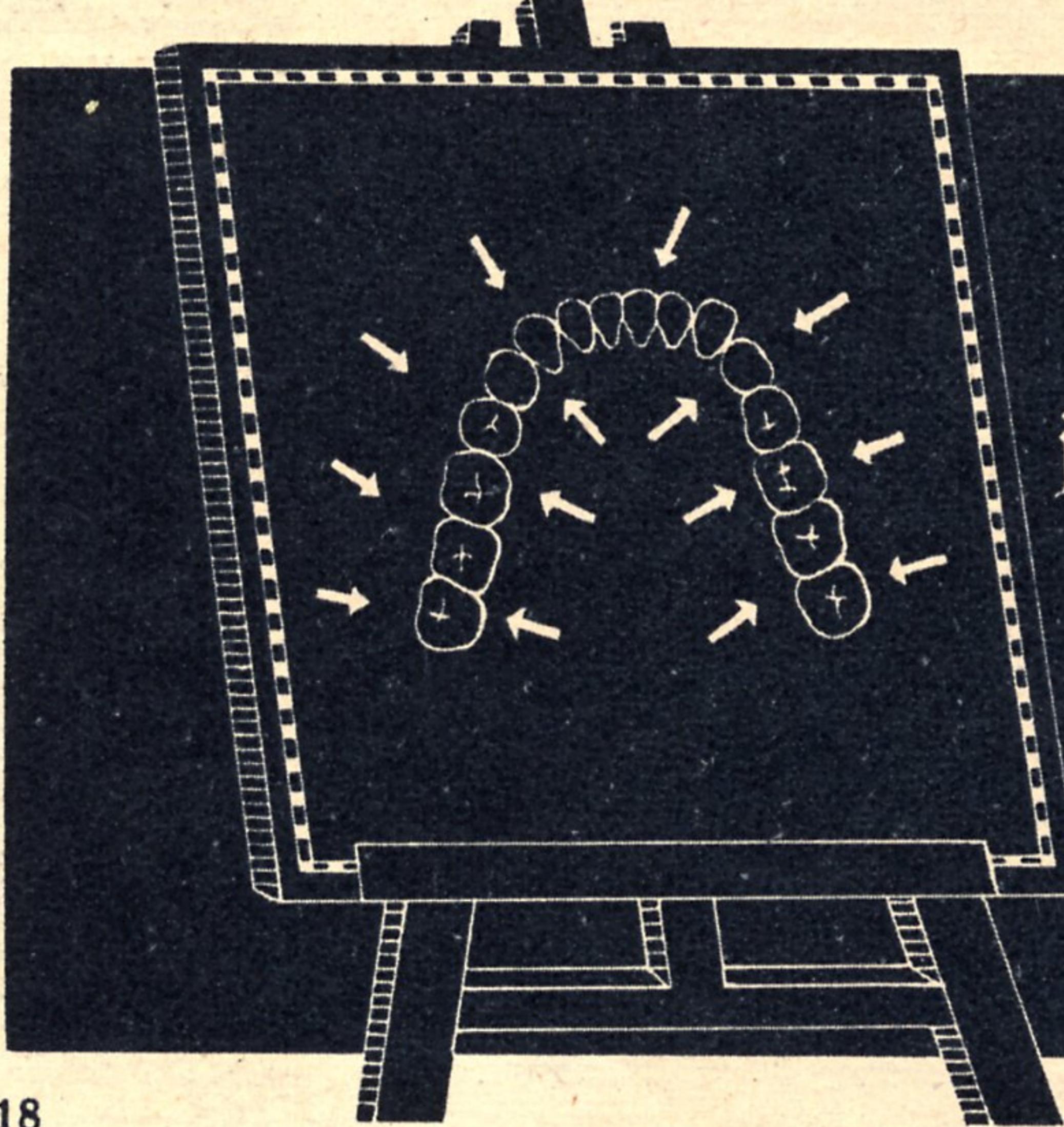
Wie stets war die erste Frage die Frage nach dem Zivilberuf. Und das war die einzige Frage, vor der ich eine gewisse Scheu hatte und die für mich zugleich zum heimlichen Prüfstein wurde für denjenigen, der sie an mich richtete. Ich schämte mich meines Berufes nicht. Wie hätte ich mich auch eines Berufes schämen können, der der Beruf meines Vaters war und in dessen Achtung vor diesem Beruf ich aufgewachsen war.

Bei Hauptmann Funk, das sah ich sogleich seinem Gesicht an, in dem es nicht verlegen oder mitleidig zuckte, stieß meine ehrliche Antwort auf keine spiekerhafte Bewertung.

„Mir ist ein Dachdecker, der gut fliegen kann, lieber als ein Gelehrter, der Angst vor dem Motorengeräusch hat“, sagte er, mir herzlich die Hand drückend. „Sie sind mir von meinem Freund Keller ganz besonders empfohlen worden. Nun lassen Sie sich Ihr Quartier zeigen. Überdies, Ihr Beobachter, der erst morgen kommt, ein Oberleutnant, ist in seinem Privatberuf Stiefelpuher gewesen, in Amerika drüber. Ein prachtvoller Kerl. Sie werden sich gut mit ihm verstehen.“ Das alles klang so, wie man unter Kameraden spricht, und ich nahm mir vor, mich dieser Kameradschaft würdig zu zeigen.

„Fast hätte ich das Wichtigste vergessen“, rief mir der Hauptmann noch nach, als ich zur Tür ging, „Ihre Maschine hat Nummer 7.“

Mein erster Weg war nicht zum Quartier, sondern zu meiner Maschine. Auf dem Flugplatz traf ich



Richtige Zahnpflege - das heißt die Zähne  
jeden Abend von allen Seiten gleich gründlich  
und gewissenhaft reinigen!

**Chlorodont**

zu meiner großen Freude einen alten Kameraden, der bei einer Abteilung war, die den Platz mit uns teilte. Er ließ es sich nicht nehmen, mich herumzuführen, mir die Maschinen zu zeigen und mich den neuen Kameraden vorzustellen.

Zum Mittagessen fand ich nicht mehr Zeit mich umzuleiden und stellte fest, daß auch alle anderen in ihrer Dienstuniform erschienen und man mich in der Etappe sehr falsch über die Gefangenheiten einer Feldfliegerabteilung unterrichtet hatte. Etwas in Verlegenheit geriet ich aber doch, als Hauptmann Funk mir bedeutete, rechts von ihm Platz zu nehmen.

Raum sah man, kam sofort eine sehr lebhafte Unterhaltung in Gang, die sich, was für mich besonders lehrreich war, fast ausschließlich um fliegerische Dinge drehte, um das Einschießen der Artillerie, um ein neues Funkgerät, um die Auswertung soeben aus dem Flugzeug gemachter photographischer Aufnahmen. Das alles waren für mich neue Gebiete. Ich hatte ja nichts weiter als Fliegen gelernt.

Die beiden Kameraden, die mit mir im gleichen Quartier, einem schönen, großen Zimmer mit blizzsauberen Feldbetten, untergebracht waren, legten sich zu einem Mittagschlafchen hin. Mich trieb es wieder hinaus zum Flugplatz. Mit meiner Maschine brauchte ich mich nicht weiter vertraut zu machen, ihren Typ kannte ich genau. Um so mehr interessierte mich die Platzfrage. Beim Abschreiten stellte ich fest, daß der Platz alles andere als gut war, sehr klein und von schlechter Bodenbeschaffenheit, mit ziemlichen Höhenunterschieden und vielen Gräben rundherum. Da hieß es höllisch aufpassen! Um ihn auszuprobieren, setzte ich mich in die Maschine und rollte darüber hinweg. Nach gutem Start schraubte ich mich tüchtig in die Höhe, um einen möglichst weiten Überblick zu gewinnen.

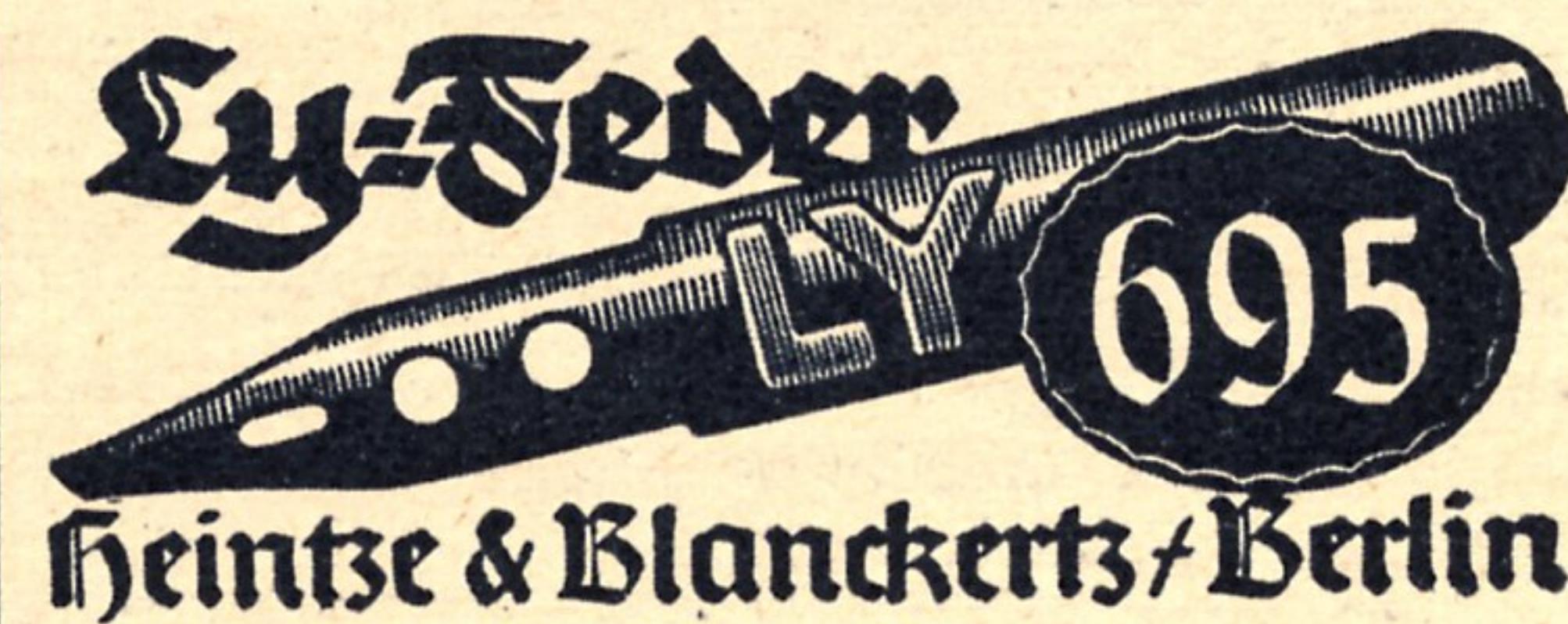
In 3000 Meter Höhe sah ich, nach Westen blickend,

wie die Sonne sich anschickte, rotglühend unterzugehen. Von so viel Schönheit war ich derart gefesselt, daß ich ganz vergaß, wo ich mich befand. Doch es sollte mir schnell zum Bewußtsein gebracht werden, daß ich hier an der Front war. Weiße und schwarze Wölkchen hingen plötzlich um mich her in der Luft, und dann trachte es in bedenklicher Nähe, so daß ich wie ein alter Römpfe rasch Gas wegnahm und tiefer tauchte. In meiner Unkenntnis der Frontverhältnisse und des Linienvorraufs und angelockt von dem herrlichen Bild der friedlich sinkenden Sonne, war ich viel zu weit nach Westen geslogen und befand mich über den feindlichen Gräben.

In der Landschaft unter mir fielen mir zwei scharf umrissene, trapezförmige Anlagen auf. Das konnten nur Forts sein. Ich ahnte nicht, daß es die Forts Baux und Douaumont waren, um die schon so viel Blut geflossen war und noch viel mehr fließen sollte.

Nach einer Stunde landete ich wieder. Aber da es, wenn auch schon dämmerig, immer noch hell genug war, stieg ich ein zweites Mal auf, um mir in niedriger Höhe den Weg zur Front und deren Verlauf in unserem Abschnitt einzuprägen. Das tat ich zugleich im Interesse meines künftigen Beobachters.

Wie ich so, scharf nach unten spähend, zum anderenmal vorfliege, nur darauf bedacht, nicht wieder mit den feindlichen Flak Bekanntschaft zu machen, lernte ich gleich noch eine zweite, nicht weniger große Gefahr kennen, die einem armen Fronthäschchen von Flieger drohte, das allein und nichts Böses ahnend spazierenflog. Tack-tack machte es neben mir, und während ich Gas wegnahm und die Maschine herumriß, sah ich gerade noch einen schattenhaften Gitterrumpf mit blauweißen Rokarden an mir vorbeiraufen. Welches Glück ich gehabt hatte, nicht gleich am ersten Tag abgeschossen



worden zu sein, merkte ich erst, als nach der Landung die Monteure mich nach der Herkunft der Löcher in meinen Tragflächen fragten. Ich zuckte die Achseln. „Weiß nicht!“ Die Monteure lachten. Sie wußten Bescheid. Sie kannten ihre Maschine genau. Außerdem war sie erst nagelneu aus der Fabrik gekommen. Am nächsten Morgen waren die Löcher sauber verklebt, ummantelt und mit Datum versehen.

#### „Rudno, mein Beobachter“

Spät am Abend dieses ersten Tages bei meiner neuen Abteilung, der Artilleriesfliegerabteilung 209, traf mein Beobachter ein. Er hieß von Rudno-Rudzinsky, wurde aber bald von allen nur Rudno genannt.

Als du eintratst, lieber Rudno, da blickten wir alle zu dir blondem Riesen auf. Mit deinen zwei Metern überragtest du jeden von uns, und deine Augen strahlten so viel Energie und Selbstbewußtsein aus, daß wir spürten, du würdest uns ein guter Kamerad und Mitkämpfer sein. Mir würdest du mehr, viel mehr, als ich dir jemals danken kann.

Nun liegst du seit mehr als zwanzig Jahren in der Stille und Tiefe des Ozeans. In mir aber lebst du, und an dich denke und zu dir spreche ich, während ich dies niederschreibe.

**Handlesen -  
so oder  
so!?**

Der eine träumt und liest gespannt  
in allen Linien seiner Hand.  
Er sieht ein Schloß, das er im Mond,  
vielleicht auch auf dem Mars bewohnt.

Der andere hingegen ist  
vernünftig und ein Realist:  
"Wenn mich dies Linienspiel nicht trügt,  
hier steht **III**. - und das genügt!"

Drum folgt dem Zeichen der Natur  
und trinkt Matheus Müller nur!

**Matheus Müller EXTRA**

ist Träger einer über hundert Jahre  
alten Tradition, und diese Tradition  
ist Beweis für die überragende  
Güte aller Sektion dieses  
Zeichens

Ladenpreis RM 4.50  
zuzüglich Kriegszuschlag 1.-

**Leitz**

# KLEINBILD- PROJEKTOREN

Für Projektionsentfernungen  
von 2 bis 40 Meter

ERNST LEITZ · WETZLAR

### An unsere Leser!

Veranlaßt durch zahlreiche Anfragen aus dem Leserkreis, haben wir geschmackvolle **SAMMELMAPPEN für den „ADLER“** geschaffen. Jetzt kann sich jeder durch einen einfachen Handgriff seine „Adler“-Hefte in eine solche Mappe selbst „einheften“. Sie ist aus blauem Kunstdleder, mit Silberprägung und faßt einen ganzen Jahrgang. Die Sammelmappen sind gegen Voreinsendung von RM 1,50 einschließlich Porto und Verpackung oder unter Nachnahme (30 Pfennig mehr) zu beziehen vom VERLAG SCHERL, Abt. Zeitschriften - Vertrieb, Berlin SW 68

### Achtung Aufnahme!



„Aber wo lassen wir jetzt schnell den Filmentwickeln und die Abzüge machen?“

Nichts einfacher als das: Ein Photoabonnement beim **PHOTOHAUS LEPPIN bestellen!** PHOTOHAUS LEPPIN ist ein vorbildlicher Betrieb, und Eure Photoarbeiten sind dort in guten Händen. Für Wehrmachtsangehörige verbilligte Preise. Also: Sofort ausführl. Druckschrift verlangen

**PHOTOHAUS LEPPIN**  
Berlin W 30, Motzstraße 68

Sammel-Nr. 254042



### CARL WALTER Englisch- Schnell und richtig!

Ein neues Sprachlehrbuch von verblüffender Einfachheit. In Frage und Antwort, durch nette Zeichnungen unterstützt, gibt dieser Lehrgang jedem die Möglichkeit, sich sehr schnell in die neue Sprache hineinzuleben.

2 Bändchen (Lehrbuch und Schlüssel) in schmiegensamen Kunstlederdecken

3,80 RM.

In allen Buchhandlungen  
Verlag Scherl Berlin

Du zogst mich in eine Ecke, bestelltest Wein, fragtest nicht, fingst an zu erzählen, und da saßen wir noch, als alle gegangen waren, und ich hatte von deinem Schicksal so viel erfahren, wie wenn du mir dein ganzes Leben gebeichtet hättest. Du wolltest kein Fremder für mich sein. Ich sollte nicht mit einem Herrn Jemand vielleicht morgen schon in den Tod fliegen müssen.

Obwohl wir die Letzen waren, die vom Kasino weggingen, waren wir am anderen Morgen die Ersten auf dem Flugplatz. Und so haben wir es immer gehalten. Unsere Pflicht ging allem vor. Wie mein Vater, warst du am strengsten gegen dich selbst. Darum blieb meiner Freundschaft zu dir auch immer die Achtung beigemischt. Wenn ich dir dann trotzdem viel Leid zugefügt und dir viel Kummer bereitet habe, so geschah das nur aus blinder Leidenschaft für etwas, was mich übermäßig anzog.

Bald nach unserem ersten Start „lokte“ der Motor. Trotzdem flogen wir weiter und kreuzten zwei Stunden lang an der Front herum. Als wir zurückkamen, wußten wir, daß wir uns in der Luft genau so gut verstanden wie beim Glas Wein. Wir waren beide nicht kleinlich, hatten beide einen Schuß Leichtsinn, denn selbstverständlich hätten wir nicht mit kochendem Motor fliegen dürfen.

In den ersten Tagen erhielten wir kleine Orientierungsaufträge. Wir — du erhieltest sie. Ausgeführt haben wir sie beide. Wir mußten feindliche Batteriestellungen erkunden, Truppenbewegungen hinter der feindlichen Front feststellen, den Verlauf bestimmter Grabenabschnitte skizzieren. Daneben fanden wir noch Zeit, auf eigene Faust zu photographieren. Bald fand man, daß unsere Erkundungen, Skizzen und Aufnahmen gleich treffsicher waren. Wenn es auch leichter und gefahrloser war, Schrägaufnahmen zu machen, unser Ehrgeiz war, die feindlichen Gräben und Stellungen so senkrecht wie nur möglich aufzunehmen. Dazu mußte man freilich unmittelbar über den Feind wegfliegen. Und das ging selten ohne heftige Beschleierung ab.

Nach kurzer Zeit wurden wir auch zum Einschießen der Artillerie herangezogen. Das vollzog sich damals, in der Zeit von Januar bis zum November 1918, noch in sehr primitiver Form. Der Beobachter konnte zwar nach unten funkeln, hatte aber nach oben keinen Empfang. Die Verständigung mit dem einschießenden Flugzeug geschah durch Auslegen von Tüchern, deren verschiedene Lage dem Beobachter anzeigen, daß seine Funkzeichen verstanden worden waren, die Batterie feuerbereit war oder nicht.

Hatte die Batterie ihre Feuerbereitschaft kundgetan, forderte der Beobachter „Schuß“ an, und das Beobachtungsflugzeug flog in Richtung auf das Ziel vor, der Beobachter meldete der Batterie die Lage der beobachteten Schüsse und kehrte wieder zu ihr zurück. War das Ziel „eingegabelt“, forderte der Beobachter „Wirkungsfeuer“ an. Dann feuerte die Batterie, was sie konnte. Das gleichmäßige Hin- und Herfliegen verriet, was da oben gespielt wurde. Und meistens beeilten sich schnelle Bösewichter, dieses Spiel zu stören. Dann war es das klügste, „abzuholen“. Denn unsere schweren „Rähne“ waren den leichten Jagdfalken natürlich an Wendigkeit und Schnelligkeit weit unterlegen.

In diese Kriegszeit fiel ein Ereignis, das mein fliegerisches Leben auf das stärkste beeinflußte und in eine Richtung trieb, die mir bisher fremd war und die von nun an mit magnetischer Gewalt mich anzog. Ich muß das besonders betonen, weil sonst gewisse Disziplinlosigkeiten, die ich mir zuschulden kommen ließ, bei meiner sonstigen strengen Dienstauffassung gar nicht verständlich wären.

Zu unserer Nachbarabteilung waren zwei Jagdsieger gekommen. Sie flogen für unsere damaligen Begriffe ungeheuer schnelle und wendige Maschinen, Fokkerflugzeuge. Beide waren schneidige Kerle, richtige Draufgänger. Sie hießen Heiter und Hochmut. Als ich sie zum erstenmal wie Blitzzüge an einem Bummelzug an mir vorübersaßen sah, war mir mein schwerer Kahn leid. All mein Sinnen und Trachten war von diesem Augenblick darauf gerichtet, auch einmal in einem solchen Teufelsflugzeug zu sitzen. Ich war wie einer, der bisher nur Akergäule gekannt hatte und zum erstenmal ein Vollblut sah. Die Wirkung, die das Auftauchen der beiden Jagdsieger auf mich ausübte, war für meinen guten Rudno geradezu verhängnisvoll.

Wir waren mit dem Einschießen fertig. Du wintest zufrieden: nach Hause! Da gehörte ich zum erstenmal deinem Befehl nicht. Ich stellte den Albatros auf den Kopf und jagte hinunter, daß die Drähte unheimlich flangen und du wie wahnsinnig zu fluchen anfingst. Ich konnte, ich wollte dir nicht einmal verraten, was los war, aus Angst, zu spät zu kommen oder von dir zurückgehalten zu werden, wollte dich regelrecht mit unserem ersten Abschuß überraschen.

In Korkenziehern ging es tiefer und tiefer, und nun stürzte ich im Steilflug auf mein, auf unser Opfer, einen Farman, zu. Doch ehe ich noch zum Schuß gekommen war, mußte ich meine Maschine herumreißen, wollte ich nicht mit einem Fokker zusammenstoßen, der plötzlich, wie aus dem Nichts heraus, sich zwischen mich und dem Farman warf und diesen vor meiner Nase abschoß. Zu unserem Glück! Denn ich hätte ihn wahrscheinlich gerammt.

Wütend auf den Fokkerflieder, der mich um meine Beute gebracht hatte, flog ich mit dir, der hinter mir tobte, nach Hause. Zu unserer Überraschung landete der Fokker wenige Sekunden später neben uns auf dem Platz. Wir traten neugierig auf ihn zu. Heraus stieg ein junger Offizier. Aus dem Halskragen seiner Lederjacke hing ein blaues Kreuz, der Pour le Mérite. Lächelnd stellte er sich vor: „Boelke“. Wir begleiteten ihn zum Kasino. Für kurze Zeit nur war er unser Gast.

Aber der Eindruck, den Boelke auf mich machte, war so tief, daß er als lebendige Kraft noch heute in mir fortwirkt. Von Boelke ging ein fast feierlicher Ernst aus, und eine große innere Vornehmheit sprach aus jeder seiner Bewegungen. Man spürte deutlich das hohe Pflichtbewußtsein, das ihn erfüllte.

F O R T S E T Z U N G F O L G T

# Vor dreißig Jahren

Hans Grade erflog den ersten deutschen Fliegerpreis

15. April 1908: Der Mannheimer Großindustrielle Dr. Karl Lanz, der die damalige Rückständigkeit des deutschen Flugwesens gegenüber dem Ausland erkannte, stiftete 40000 Mark für einen „Lanz-Preis der Lüfte“, der nur von solchen deutschen Fliegern gewonnen werden konnte, die ein von einem Deutschen konstruiertes und in allen Teilen in Deutschland hergestelltes Flugzeug flogen. Aber erst anderthalb Jahre später — am 30. Oktober 1909 — wurde der Preis, der in Deutschland so vollständig geworden ist wie kein anderer Preis nachher, gewonnen: Hans Grade, der erste Praktiker des deutschen Motorflugs, erfüllte die Bedingungen der Ausschreibung mit einem Flug, der nicht so sehr durch die erreichte Leistung als vielmehr durch die Tatsache bemerkenswert war, daß damit die deutsche

Flugzeugindustrie zum ersten Male aus eigener Kraft eine flugfähige Maschine herausgebracht und diese ihre Leistungsfähigkeit bewiesen hatte.

„Eine Gleichung mit zwei Unbekannten“ nennt Hans Grade, ohne den die Geschichte der deutschen Fliegerei einfach undenkbar ist, seine ersten Flugversuche, die er vor etwas mehr als dreißig Jahren mit seinem selbstgebauten Flugzeug ausführte. Und so war es in der Tat: Man wußte damals weder, ob die Maschine auch wirklich fliegen werde, noch wußte der Pilot, wie er fliegen sollte. Grade hatte keine Vorgänger, die ihm das Fliegen beibringen konnten, er hatte aber auch keinerlei Erfahrung, die er beim Bau seines Flugzeuges verwerten konnte. Alles mußte er sich selbst erkämpfen: das Flugzeug und den Motor

und dann noch das Fliegen selbst. Schon in frühester Jugend war Hans Grade in den Bauteilkreis der Technik und der fliegerischen Bestrebungen geraten. Aus ansäuglichen Spielereien wurde bald Ernst: Nach seinen Studien gründete er eine Motorenfabrik, und in Magdeburg, wo er als Einjährig-Freiwilliger bei den Pionieren diente, baute er auch sein erstes Flugzeug — jenen berühmten Dreidecker, mit dem er am 28. Oktober 1908 in der Bahrenwalder Heide bei Magdeburg sich für wenige Sekunden über die Erde erhob. Der erste deutsche Motorflug war gelungen!

Bald war Hans Grade die populärste Gestalt der jungen deutschen Fliegerei. Schon am 25. September 1909 versuchte er mit einem neuen Flugzeug, einem verspannten Eindecker — demselben, mit dem er auch heute noch an Flugtagen fliegt! —, den „Lanz-Preis der Lüfte“ zu erringen. Der erste Versuch mißlang: Während des Fluges splitterte der Propeller, und Grade mußte in einem Kiefernwaldchen landen. Raum aber war das Flugzeug wiederhergestellt, da ging's von neuem los. Diesmal

**Feinste deutsche LODEN-Mäntel** für Herren, Damen u. Kinder. Herren-Garbadine-Übergangs- und Sport-Mäntel sowie **ULSTER ANZÜGE**. Anzugstoffe. Zahlungserleichterung. **Lodenhaus Nürnberg**, Berlin C2/41 Spandauerstr. 19

**Nur RM 2.85 monatl.**

**Heldenfanten**  
Bücher von deutschem Geist und deutscher Tapferkeit

Richthofen: Der rote Kampfflieger Plüschow: Die Abenteuer des Fliegers v. Tsingtau / Schoen: Die Hölle von Gallipoli / Schoen: Auf Vorposten für Deutschland / Röck: Die Festung im Gletscher / Valentiner: U 38, Wikingerfahrten eines deutschen U-Bootes / Schoen: Auf Kaperkurs / Schoen: Kreuzerkrieg führen! Fürbringer: Alarm!! Tauchen! Wehr: Tannenberg — Diese 10 Ganzleinen-Bände in Kassette mit 2482 Seiten Text u. 214 Bildern kosten zusammen nur RM 28.50. Ich liefer die 10 Bücher ohne Preisaufschlag geg. Monatsraten von RM 2.85. Die erste Rate ist zahlbar bei Lieferung. Erfüllungs-ort ist Dortmund. Buchhandlung F. Erdmann, Dortmund 47, Gutenbergstr. 35. Postschlüssel 307

**Grauer Star**  
u. s. operationslose Behandlung Auskunftsstellen  
A. Kuschel Hagen I. W 16



21 Tasten 8 Bässe 20,- an  
25 " 12 " 33,-  
25 " 24 " 45,- M.

30 Tasten 24 Bässe 65,- an  
34 " 48 " 81,-  
34 " 80 " 88,-  
41 " 120 " 120,-

Bunter Katalog umsonst!

Täglich Dankeskarten!

Alle Musikinstrumente so

preiswert in großer Auswahl!

**Hess Nacht.**

Klingenthal-Sa. 307

Garantie

10 Knopftasten

4 Bässe

DRP  
609166

SCHUTZMARKE

**ROTBART**  
**KLINGEN**

Gut rasiert -  
gut gelaunt!

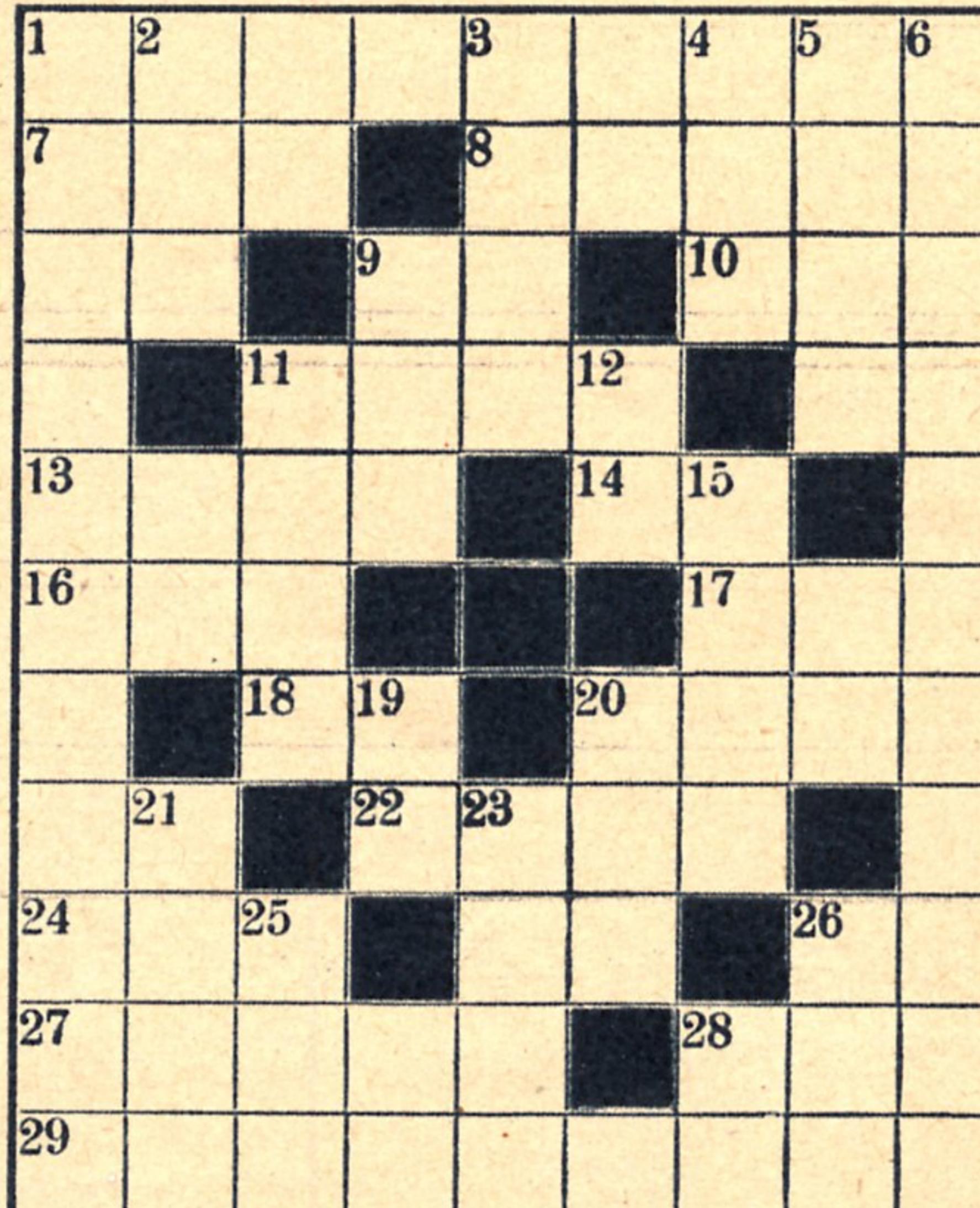
hatte er Erfolg: Mit einem ganz aus deutschem Material gebauten Flugzeug erfüllte er die schwierigen Bedingungen des Preises und gewann die 40000 Mark, die ihn in die Lage versetzten, in Bork in der Mark Brandenburg eine wirkliche Flugzeugfabrik zu gründen, von der aus die deutsche Flugzeugindustrie ihren Ausgang nahm. Bald schloß er der Fabrik eine Flugschule an, die aus der ganzen Welt besucht wurde und an der Grade 350 Flieger ausgebildet hat.

Hans Grade ist ein Mann vom Schlag der alten deutschen Meister, ein Stück lebendigster Fluggeschichte. Aus eigenem tätigen Erleben über sieht er die ersten Anfänge der deutschen Fliegerei bis zu ihrer heutigen glanzvollen Vollendung. Mit Dankbarkeit und Verehrung gedenkt die gesamte Luftfahrt Deutschlands des nun schon Sechzigjährigen, der der einfache und bescheidene Mensch geblieben ist, der er immer war. Wenn auch die Zukunft der Jugend gehört — die Erfahrungen der Alten können wir nicht missen, geben sie doch erst der drängenden Jugend Halt und Leitung.

W. Roßmann

# Denken - Raten - Lösen

## Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter  
a) von links nach rechts: 1 kleines Säugetier, 7 Teil des Magneten, 8 Auserlesenes, 10 nordische Göttin, 11 Behälter, 13 Gewebe, 14 asiatisches Gewässer, 16 Sportgerät, 17 Dichtung, 18 Maßeinheit, 20 vorderasiatische Hafenstadt, 22 Schriftstück, 24 Brennstoff, 27 Jöggling, 28 Herrschertitel, 29 tiefliegendes Land;  
b) von oben nach unten: 1 norwegische Besitzung, 2 amerikanischer Schriftsteller, 3 griechischer Philosoph, 4 alte Bezeichnung eines Tonstückes, 5 nordamerikanischer Bundesstaat, 6 Stadt in der südlichen Mark Brandenburg, 9 Bosheit, 11 Blasinstrument, 12 Brettspiel, 15 Nebenfluss der Saale, 19 ägyptischer Gott,

20 griechische Göttin, 21 Sundainsel, 23 Futterpflanze, 25 Gewässer, 26 Nebenfluss der Weichsel.  
47575

## Silbenrätsel

a — an — bee — blau — cha — dent — des — draht — du — e — en — er — fek — ga — ger — gon — hau — i — i — in — in la — le — le — ling — mä — me — na — nen — ni — nung — on — on — per — re — rith — so — stra — su — ten — ti — ti — tik — ver — wam — wig — zel — zi

Aus vorstehenden 48 Silben sind 14 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Wort von Goethe ergeben (h ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter:  
1 gesundheitliche Maßnahme, 2 Zweig der Mathematik, 3 evangelischer Geistlicher, 4 Indianerhütte, 5 nordische Gottheit, 6 baumbewohnende Eidechse, 7 italienischer Maler um 1500, 8 General Wallensteins, 9 schlange Antilope, 10 Amtseinsetzung, 11 Waldfrucht, 12 Wurzpflanze, 13 Hindernis im Feldkrieg, 14 Käferlarve.  
49883

## Buchstabenmischung

Die Wörter unter A und B sind derart zu verschmelzen, daß man je Wörter der unter C angegebenen Bedeutung erhält. Die Anfangsbuchstaben der richtig gefundenen Wörter nennen eine luftsportliche Leistung.  
49661

A	B	C
1 Inka	— Bett	= Gesamtheit der Minister
2 Ei	— Luke	= kleiner Karpfenfisch
3 Lena	— Widder	= Berggrünen am Rhein
4 Stock	— Bein	= Zeichen des Tierkreises
5 Hulda	— Nest	= Gattin des Arminius
6 Tor	— Faun	= römische Göttin
7 Schill	— Tuff	= Verkehrsmittel
8 Buch	— Rum	= völlige Wandlung
9 Main	— Rega	= Verkörperung Deutschlands

# Segmentan Hautschutz bei Sonne - Wind - Wetter - Kälte!

Tub. - .54 Dos. - 42 u. - .75, Flasch. - .85 u. 1.35

erhöhter Schutz durch: Ultra-Segmentan. (i.Tuben - .85).

### England will uns ausrotten!

Seit Jahrhundert läßt der Brite andere Völker für seine Interessen bluten: Die aufsehenreiche Neuerscheinung „Bibel, Scheckbuch und Kanonen“ enthüllt die Zusammenhänge um den Kampf für unser Recht. M. 5,80 u. Spesen geg. Nachn. durch Buchhandl. KARL P. GEUTER, STUTTGART - 51

Billige Briefmarken zur Auswahl sendet Hugo Siegert gegründet 1893 Altona/Elbe, Alsenplatz 6

Ferngläser  
Leichtmetall-Robra  
6x24 mm 55- 8x24 RM 59-  
JOSEF RODENSTOCK  
NACHF. OPTIKER AUGUST WOLFF GMBH  
Berlin W8. Leipziger Str. 101-102  
München, Bayerstrasse 3

Teppiche  
nur Markenware  
Läufer  
12 Monatsraten  
Muster frei  
Breidenbach  
KÖLN 131 Brückenstr.

Das neue überragende  
KARTENWERK  
im Großformat 30 x 42 cm  
mit den neuesten Grenzen  
Meyers Großer Hausatlas

Ungewöhnlich, Reichhaltigkeit, 213 mehrfarbige Haupt- und Nebenkarten. Register mit über 100 000 geographischen Eigenenamen. Große Maßstäbe, Großraumkarten, Reisegebiete. Interessante Sonderkarten (Wirtschaft, Kolonien usw.), auch technisch eine kartograph. Höchstleistung. Preis RM 17,50, in Monatsraten von RM 2,- an zahlbar. Erste Rate bei Lieferung. Erfüllungsort Leipzig. Lieferung durch Buchhandlung Carl Heinz Finkenberg, Buch- u. Verlagshaus „Zur Engelburg“/Leipzig €1,5 Reudnitzer Str. 1-7.

Kine

## EXAKTA

die vielseitige einäugige Spiegelreflex-Kamera für Kine-Normalfilm 24/36 mm  
Schlitzverschluß von 1/1000 bis 12 Sek. / Selbstauslöser / Auswechselbare Objektive bis 1:1,9  
Das Schwestermodell, die STANDARD-EXAKTA, verwendet Rollfilm I. Formate 4/6,5 cm. Prospekt gratis!

Jaguar  
KAMERAWERK  
STEINBERGENBERG

Dresden-Striesen 545

## Louis Gramens

Kohlen-Groß- und Einzelhandlung

BERLIN - SPANDAU

Spandauer Burgwall 23 / Fernruf 372143

Koks • Steinkohlen • Briketts

für Hausbrand, Gewerbe und Industrie



Ein reizvolles Buch, das von einem Zivilisten erzählt, der auszog, ein Soldat zu werden. 70 schmiede und lustige Zeichnungen ergänzen das Buch vortrefflich. Kartonierte 3 RM

In allen Buchhandlungen · Verlag Scherl, Berlin

OTTO SROKA

## Denkwürdigkeiten eines Reservegefreiten

### Flug-u.Schiffs-Modellbau

Baupläne, Werkstoffe, Kat. gratis.  
J. BRENDL Limburgerhof 7 Pfalz

### Röhrmöbel VERSAND

für die Wohnung:  
Schränke  
Betten  
Buffets  
Tische  
Stühle usw.

f. Gefolgschaftsräume:  
Personalschränke  
Tische  
Bänke usw.

für Heer u. Lazarett:  
Schränke  
Betten  
Schemel usw.

Bar oder Ehestandscheine. Bei Nichtfallen Rücknahme.

Prospekte gratis

### FRANK'S ROHMÖBEL-VERSAND

Berlin, Rosenthaler Str. 55



General der Flieger Grauert



General der Flieger Kitzinger

## Es wurden befördert

mit Wirkung vom 1. Oktober zu **Generalen der Flieger**: die Generalleutnante Ritzinger, Grauert, Wimmer;

zum **General der Flakartillerie**: der Generalleutnant Weise;

zu **Generalleutnanten**: die Generalmajore Mohr, Dankelmann, Schmidt;

zum **Generalmajor**: der Oberst Menzel;

zu **Obersten**: der charakt. Oberst Osterkamp, der Oberstleutnant des Generalstabes Dipl.-Ing. Schimpf; die Oberstleutnante: Creuzburg, Lohmann, Rüters, Jund, Stein-dorf, Berger-Eickstedt, von Massow, Frommherz, Brakert, Leon, Henke, Hamel, Hörmann von Hörbach, Werner, Langemeyer, Koeppen, Graf, Alimitsch, Zimmerl, Riedl, Schöbiß, Steidler;

mit Wirkung vom 22. September zu **Generalmajoren**: die Obersten des Generalstabes Speidel, von Seidel;

zum **Oberst**: der Oberstleutnant des Generalstabes Hoffmann v. Waldau

**General der Flieger Ritzinger**  
trat 1904 in ein Pionierbataillon ein. 1914 rückte er als Kompanieführer ins Feld. 1927 Major, wurde er 1934 zum Oberst befördert und als Luftzeugmeister ins Reichsluftfahrtministerium versetzt. 1936 wurde er Generalmajor, 1938 Generalleutnant und Kommandeur der Luftverteidigungszone West.

### General der Flieger Grauert

trat 1909 bei einem Feldartillerie-Regiment ein und rückte 1914 ins Feld. Seit 1915 gehörte er der Fliegertruppe an. 1929 als Major ins Reichswehrministerium versetzt, wurde er 1932 Oberstleutnant und 1933 im Reichsluftfahrtministerium Kommandeur der Waffenschulen. Seine Beförderung zum Oberst erfolgte 1934, zum Generalmajor 1936 und zum Generalleutnant 1938.

### General der Flieger Wimmer

trat 1909 in ein Infanterieregiment ein und gehörte bereits seit 1914 der Fliegertruppe an. 1927 wurde er als Hauptmann ins Reichswehrministerium versetzt, 1929 Major, 1932 Oberstleutnant. 1933 kam er als Amtschef ins Reichsluftfahrtministerium, wurde 1934 Oberst, 1936 Generalmajor und 1938 Generalleutnant. 1939 erfolgte seine Ernennung zum Kommandierenden General der Luftwaffe in Ostpreußen.

### General der Flakartillerie Weise

trat 1904 in ein Feldartillerie-Regiment ein und rückte 1914 als Batteriechef ins Feld. 1927 als Major ins Reichswehrministerium versetzt, wurde er 1934 Oberst und Chef des Stabes der Inspektion der Luftsichertruppen. Seine Versetzung ins Reichsluftfahrtministerium erfolgte 1935. 1936 wurde er zum Generalmajor und 1938 zum Generalleutnant befördert.

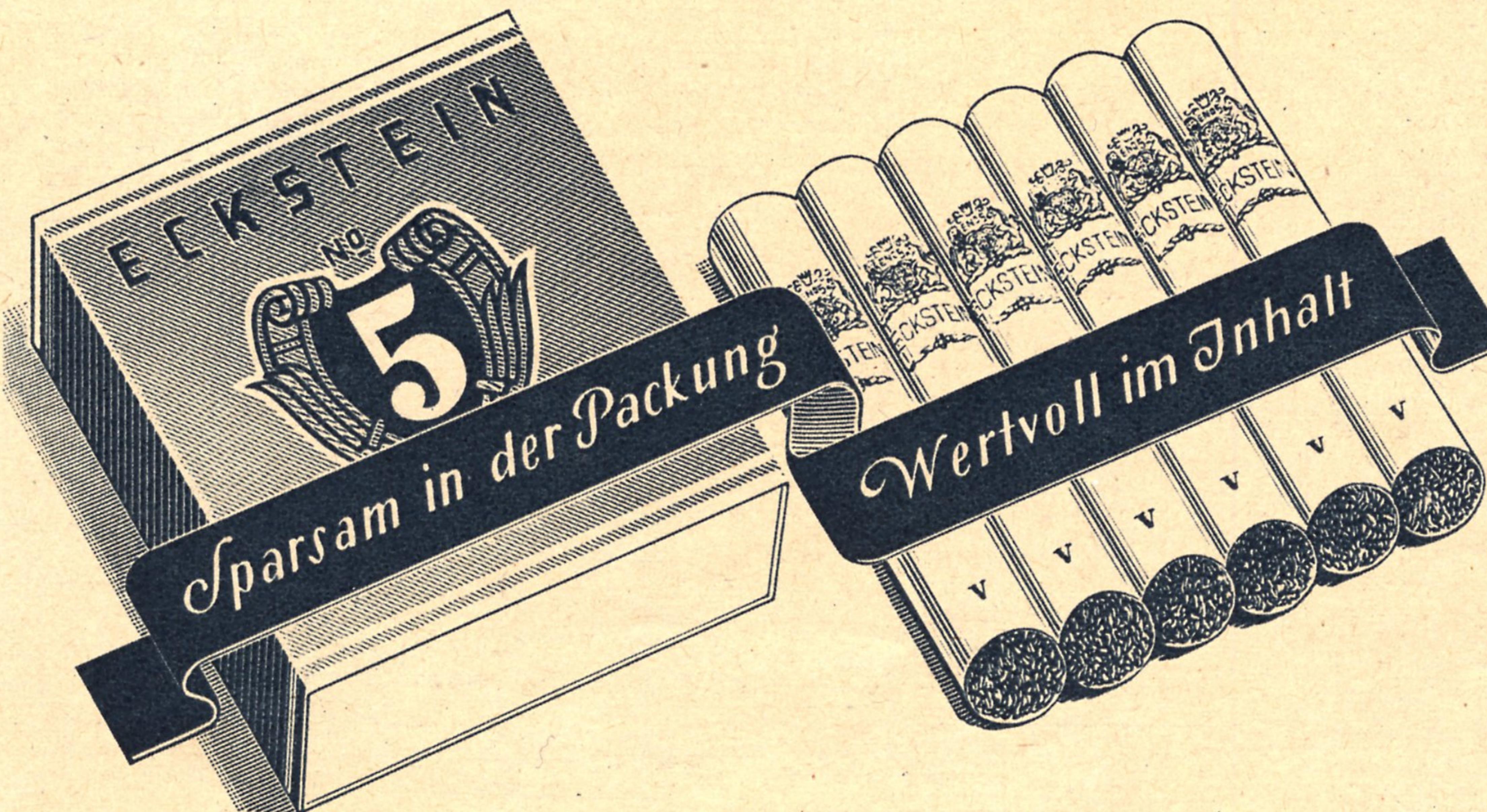


General der Flieger Wimmer



General der Flakartillerie Weise

Aufn. Conrad (2) Ernst Schneider (1) Barterle (1)



Die sparsame ECKSTEIN-Packung erfüllt jeden sachlichen Zweck, vornehmlich den der Frischhaltung. Aber sie erreicht diesen Zweck mit den geringstmöglichen Kosten, so daß mehr für den Tabak übrig bleibt - und darauf kommt es an!

# Eckstein

3½ Pf.



Nach der Übergabe der Festung Modlin: Polnische Truppen sammeln sich zur Waffenabgabe in einem Kasernenhof. Im Vordergrund ein Denkmal der polnischen Panzerwaffe. Sonst hat man nicht allzuviel von ihr gehört

Aufn. Atlantic



Die neuesten Zeitungen sind da. Sie gehören neben den Zigaretten zu den begehrtesten Liebesgaben aus der Heimat. Die Luftwaffe hat für ihre Verbände einen eigenen Zeitungsflugzeugdienst eingerichtet, der auch das Landheer mitversorgt

Aufn. Scherl-Bilderdienst



Der Führer ist auf dem Warschauer Flugplatz eingetroffen. Soldaten der Luftwaffe erweisen dem obersten Befehlshaber der Wehrmacht beim Verlassen des Flugzeugs die Ehrenbezeugung

Zum Bilde links: Der Vorbeimarsch der Truppenteile, die die Festung Warschau niederrangen, an dem Führer in einer Warschauer Hauptstraße. Auch die Soldaten, die nicht an dem Vorbeimarsch beteiligt waren, suchten sich an den Fenstern und auf den Dächern der nahe liegenden Häuser Zuschauerplätze, um Zeugen dieser stolzen Stunde zu sein

Zum Bilde rechts: In Erwartung des Führers. Generaloberst Milch, der die Spangen zum E. K. I und II trägt, und Generaloberst von Reichenau, den das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes schmückt, haben sich auf dem Warschauer Flugplatz zum Empfang des Führers eingefunden

Aufn. Presse-Hoffmann (3)

