

HEFT 24 / BERLIN, 24. NOVEMBER 1942

Der

Adler

PREIS 20 Pf.

frei Haus 22 Pfennig

HERAUSGEgeben UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



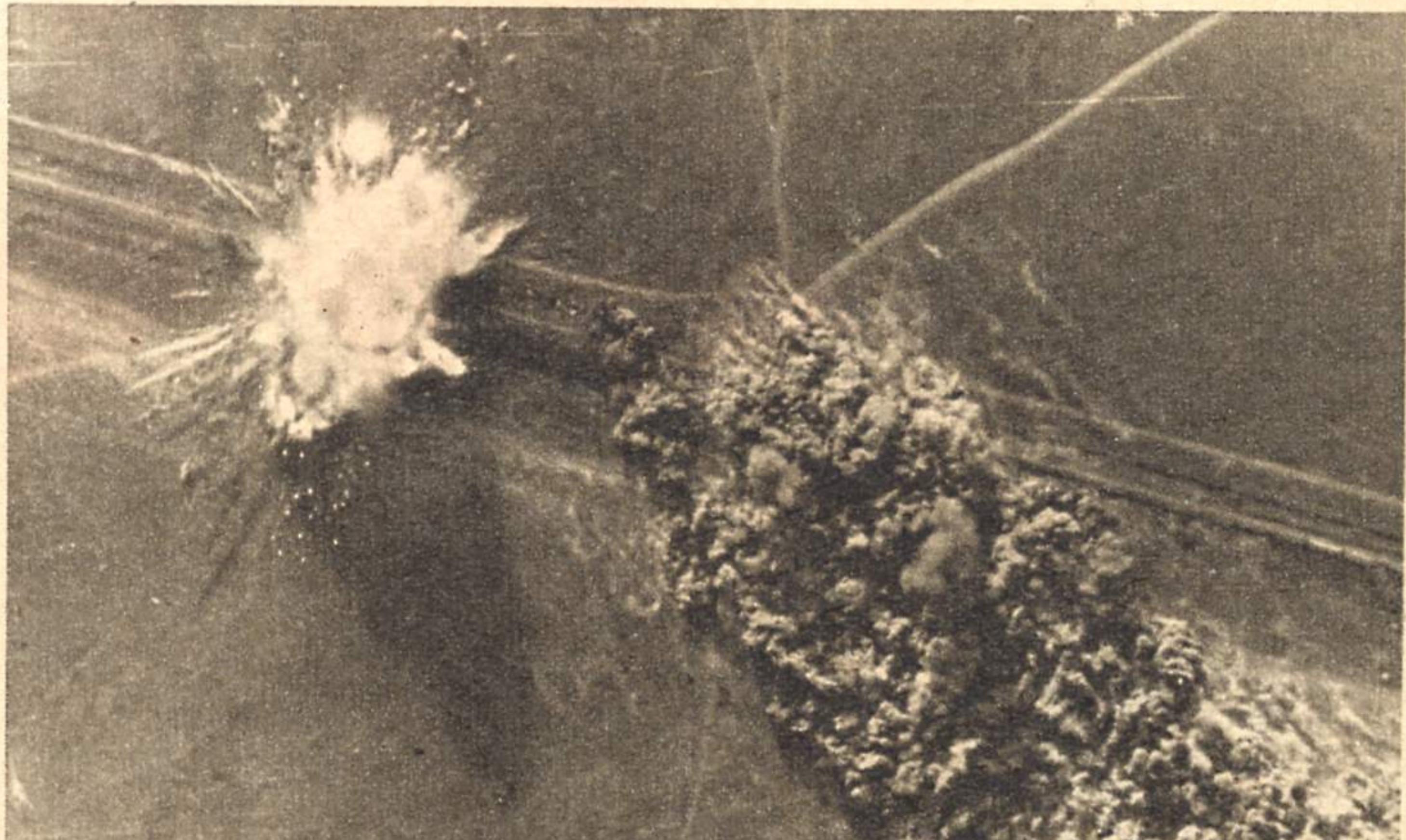
Im rollenden Angriff

Über den Hunderte von Metern hoch aufsteigenden Rauchwolken eines riesigen Ölbrandes fliegen Heinkel-Kampfflugzeuge He 111 Welle um Welle ihrem Ziel zu. Unablässig ist die deutsche Luftwaffe am Feind und unterstützt so wirksam die schweren Kämpfe der Erdtruppen. Aufnahme Luftwaffe

Zerstörter Nachschub

Rollende Angriffe auf Öltanks und Munitionszüge

Die rückwärtigen Bahn- und Nachschublinien für Stalingrad werden von der deutschen Luftwaffe ständig überwacht. Kampfflieger haben einen Munitionszug entdeckt und sofort angegriffen. Riesige Brandwolken steigen aus einem der getroffenen Waggons auf, während ein anderer Wagen eben mit greller Stichflamme explodiert.



Ein wichtiger Verschiebebahnhof der Sowjets, der wenige Tage nach einem Stuka-Angriff von unseren Truppen genommen wurde. An den Trümmern der ausgebrannten Wagons sieht man, wie dicht besetzt der Bahnhof war und wie vernichtend die deutschen Stukabomben getroffen haben.

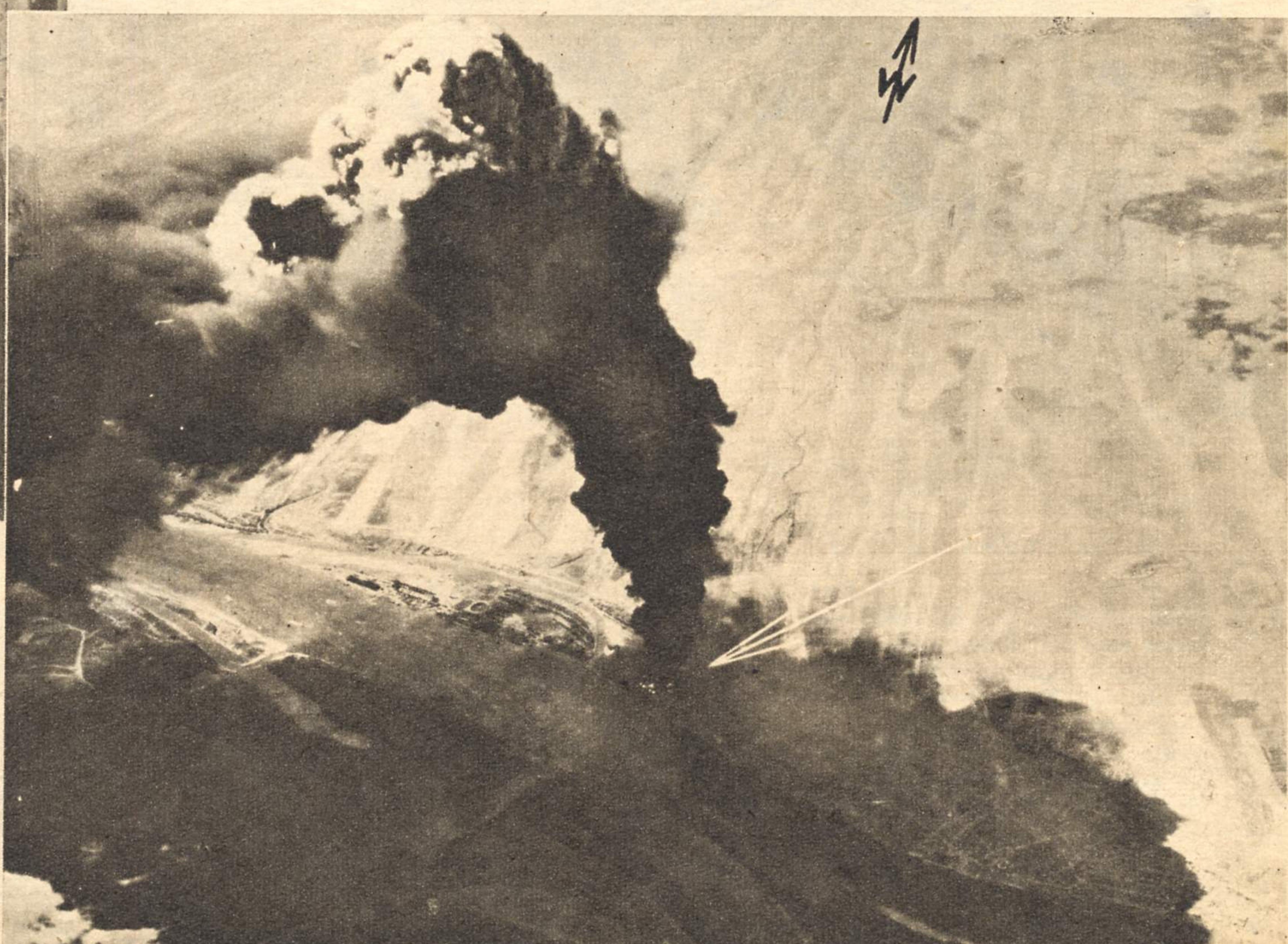


PK-Aufnahmen
Kriegsberichter Sperling,
Schürer (Sch 2), Niermann (Wb 1), Luftwaffe(2)

Mitten im ver-
sumpften Wald liegen die Reste einer
sowjetischen Kurier-
maschine. Sie war von
Grenadiere unter
Feuer genommen und
mit Infanteriewaffen
zum Abschuß ge-
bracht worden



Astrachan, die Großstadt an der Wolgamündung, deren Bedeutung früher hauptsächlich in der Verwertung des Fischreichtums von Wolga und Kaspimeer, insbesondere in der Kaviarproduktion, begründet war, ist mit der Verlagerung des Öltransports auf die Wolga immer stärker als Ölhafen in den Vordergrund getreten. Zahlreiche Tankanlagen nehmen das „flüssige Gold“ aus den Kaukasusgebieten auf, um es in die wolgaufwärts fahrenden Tanker zu pumpen. Gegen diese Öltanks richten sich heftige Angriffe deutscher Kampfflugzeuge. Unsere Aufnahmen, die drei Tage nach einem der Angriffe gemacht wurden, zeigen noch die über 1000 Meter hohe Rauchsäule, die aus den lodernden Bränden aufsteigt. Auf dem oberen Bild sehen wir unterhalb der großen Brandstelle dunkle Krater. Es sind ausgebrannte Silos, die früheren Angriffen zum Opfer fielen.





Flak auf Tragieren

Der unaufhaltsame Vormarsch in den Bergen des Kaukasus



Schnell sind die Zelte abgebrochen, und bald liegt die Bergwiese so still und einsam da wie vorher. Die Flakkolonne aber zieht weiter über Halden und Hochflächen. Zehn bis zwölf Stunden dauert täglich der Marsch (Bild unten)

Rechts: Wer es nicht weiß, wird es kaum erraten, daß diese Waffenstücke zu einem Flakgeschütz gehören. Stück für Stück wird auf dem Rücken der Pferde festgeschnallt

PK-Aufnahmen Kriegsberichter Rieder (Sch 8)

Unten: Drei Tage brauchen die Flakartilleristen bis zur Paßhöhe. Der Marsch ist oft hart und schwer. Die Bäche haben meist keine Brücken. Ein stehengebliebener Panjewagen ersetzt den fehlenden Steg

Der Gebirgskrieg erfordert es, daß Flakgeschütze auch auf den Pässen eingesetzt werden, die den Fahrzeugen nicht mehr zugänglich sind. Früh am Morgen, wenn die Nebel steigen, verladen die Kanoniere ihre zerlegten Geschütze auf Pferde, dann beginnt der Marsch in die Höhe



MUSSOLINI DER F

Ein Gespräch mit dem Duce im Palazzo Venezia

Der Minister für Volkskultur, Alessandro Pavolini, bringt mich zu dem unterhalb des Kapitolinischen Hügels gelegenen Palazzo Venezia. Neununddreißig Jahre alt, ist er wie die meisten italienischen Minister selbst Flieger, der sich auch bereits im Kriege bewährt und seiner Begeisterung für die Fliegerei in seinen Büchern „Desparata“ und „Scoparsa d'Angela“ Ausdruck verliehen hat. Durch und durch Dynamiker, manövriert Seine Exzellenz seinen Fiat bis an die Grenze des Erlaubten eilends durch die teils recht engen und winkligen Straßen Roms.

Wir halten in einem baumbestandenen schattigen Hof des festungsartigen Palazzo Venezia, fahren in einem kleinen Fahrstuhl in die Hauptetage hoch, gehen durch einen langen Flur, kommen in das „Wartezimmer“, das reich mit Waffen aus der fünfhundertjährigen Geschichte des Palazzos geschmückt ist, durchschreiten einen kleineren und zwei größere Säle, bespannt mit dunkelroten, silberblauen und grauen edlen Stoffen, voll behangen mit Gemälden alter Meister wie Veronese und Mainardi und auch sonst ausgeschmückt mit allen möglichen kostbaren Bibelots, mit Madonnen und Heiligen; denn der Palazzo Venezia wurde von Päpsten errichtet. Der eine der Säle ist der Sitzungssaal des Großen Faschistischen Rates, der letzte gewissermaßen das „Vorzimmer“ zum Duce. Minister Pavolini wird zuerst hereingerufen, um das Bollettino (den Wehrmachtbericht) vorzulegen, das der Duce täglich als erster sieht und, wenn nötig, redigiert, ehe es im Rundfunk und in der Presse veröffentlicht wird.

Ein Klingelzeichen. Der Cavaliere läßt mich wissen, daß der Duce mich nun empfangen will. Eine hohe schwere Tür, eingefaßt von kunstvoll behauenen Steinen, tut sich auf. Vor dem Besucher liegt der mächtige, aus dem 15. Jahrhundert stammende Mappa-Mundi-Saal, in dem der Duce seit langen Jahren arbeitet. An der Tür bleibe ich einen Augenblick stehen und grüße — fast möchte ich schreiben — den in der Ferne sich hinter seinem Schreibtisch erhebenden Staatschef. Dann durchschreite ich unter der schmuckreichen Decke den langen Saal, der mit bunten Kacheln und Mosaiken ausgelegt ist. Der Boden ist recht glatt. Ich wußte es und zog deshalb Schuhe mit Gummisohlen an, um nicht etwa unsicher zu gehen (zumal mir das ausdrücklich von anderen Besuchern angeraten wurde). Es ist ein verhältnismäßig weiter Weg, von der Tür bis zum Schreibtisch, der außer dem Sessel für den Duce selbst sowie dem Besuchersessel (sogenannte Savonarola-Sessel) das einzige Möbel in diesem großen Raum darstellt. Man geht wie durch eine

Landschaft. Der Duce — man spürt es deutlich — beobachtet einen inzwischen, sichtlich zieht er sofort Rückschlüsse auf Charakter und Wesen des Besuchers, wenn er ihn bei diesem Gang beobachtet.

Vor seinem vier Meter langen Renaissance-Schreibtisch, auf dem trotz vieler Akten eine mustergültige Ordnung herrscht, grüßt er noch einmal, was der Duce erwidert, worauf er sofort auf deutsch, das er genau so vorzüglich beherrscht wie Französisch und Englisch, fragt: „Wie geht es?“ Die durch diese gewiß nur rhetorisch gemeinte Frage geschaffene vertrauliche Atmosphäre bleibt bis zum Schluß der Audienz. Und nicht wie bei anderen hohen Persönlichkeiten ist man beim Duce in einer eisigen offiziellen Atmosphäre, sondern es besteht sofort ein inniger Kontakt. Man folgert schnell daraus, daß eigentlich alle die Bilder, die in der Welt von ihm verbreitet sind, nicht ganz sein wahres Wesen treffen. Der jetzt Neunundfünfzigjährige ist nicht nur dieser Mann aus Stahl und Beton, unerbittlich, unerschütterlich, unzerbrechlich — er ist vor allem ein Mensch mit einem großen Herzen, eine edle Natur voller Humanität, Güte und Demut vor der Allmacht des Himmels. An allen seinen Gesten sieht man das, aus allen seinen Fragen und Antworten hört man das heraus.

Der Duce ist im Gespräch von Mann zu Mann so natürlich, wie man nur sein kann. Er fragt nach persönlichen Dingen, tritt mit seinem Gast an eins der dreiteiligen gewaltigen, mit Steinbänken versehenen Fenster, von denen das eine auf jenen kleinen Balkon führt, von dem aus er bei besonderen Anlässen seine kurzen, prägnanten Reden hält, und wir sprechen zuerst von seinem vor einem Jahr den Fliegertod gestorbenen Lieblingssohn Bruno, den ich während des Griechenlandfeldzuges in Grottaglie kennengelernt habe. Und wir kommen schließlich zu einem seiner Lieblingsthemen, der Fliegerei.

Schon als ganz junger Journalist hat der Duce geschrieben: „Das Wort, das unserem Zeitalter einen nicht zu verwechselnden Charakter verleiht, heißt: Bewegung!“ Zugleich hat er schon in seiner Frühzeit empfunden, daß diese „Bewegung“ in unserem Jahrhundert durch den Flug seinen symbolischen Ausdruck erhält. Und so ergab es sich naturgemäß, daß mit der Geschichte der italienischen Luftfahrt bald aufs allerengste der Name Benito Mussolini verknüpft war, der zum Schöpfer der heute gemeinsam mit der von Hermann Göring geschaffenen ruhmreichen deutschen Luftwaffe um den Sieg ringenden Regia Aeronautica wurde. Bereits 1909 hat Mussolini in

der von Cesare Battisti herausgegebenen Zeitung „Il Popolo“ leidenschaftlich für das Flugwesen geworben. Als Blériot als erster den Aermelkanal überflog, schrieb er: „Bei Bekanntgabe dieser neuen Errungenschaft lateinischen Mutes und lateinischen Genies sind wir ungeheuer begeistert gewesen. Selbst die Propheten der Unbeweglichkeit, Pessimisten und Skeptiker schlossen sich unserer Freude an. Die große Masse, die für die Tragweite des Versuchs kein Verständnis hat und nur angesichts der Wirklichkeit nachgibt, die faule Masse, die die langen Vorbereitungen und unsterblichen Taten derer, die Neues erfinden, Tollheit nennen, senkt bewundernd das Haupt. Und die alte Frage wird wiederholt: Wer hätte das gedacht?“ An anderer Stelle seines Aufsatzes fährt er fort: „Aus Träumen entsteht der Gedanke, die göttliche Utopie, Mutter der Wahrheit.“ Im ersten Weltkrieg hatte die italienische Luftfahrt durch Asse wie Francesco Barraca eine Reihe rühmlicher Taten zu verzeichnen. Aber letzten Endes stieß sie auf die gleichen Widerstände wie die deutsche Flugwaffe, die sich vor und nach 1914 infolge engstirniger, unbefruchteter Berufener nur schwer entwickeln konnte. Nach dem ersten Weltkrieg schließt die italienische Luftfahrt ein. Aber Mussolini prophezeite bereits 1918: „Faschismus wird das italienische Flugwesen retten!“ Und 1921 bei der sogenannten „Flieger-Erhebung“: „Alle diejenigen, die dem Problem des Flugwesens nur technischen und finanziellen Wert beimessen, begehen von dem Moment an einen schweren und wesentlichen Irrtum, indem sie seine geistige und folglich politische Bedeutung erkennen. Die große Entwicklung des Flugwesens hält fast in allen Ländern gleichen Schritt und hält sich in direkter Verbindung mit dem sich entwickelnden idealen Strom von Sympathie, den wir nationales Fliegerbewußtsein nennen werden. Folglich wird das Flugwesen in einem Lande, je nach dem Fliegerbewußtsein, ein kleines, großes oder unbedeutendes sein.“

Auf das von ihm geprägte Wort „Fliegerbewußtsein“ sprach ich den Duce an. Auch hat Mussolini schon vor



Mussolini bei der Besichtigung eines neuen Flugzeuges, das gerade in Dienst gestellt worden ist



Aufnahmen Archiv Italiaander (3), Scherl

IEGER

Von Rolf Italiaander

über zwanzig Jahren oft von einer „seelischen Aristokratie“ gesprochen, die der Fliegerei vorbehalten sei. In seinem korrekten Deutsch mit wundervoll gemeißelten Sätzen, die die Klarheit seines lateinischen Denkens prachtvoll dokumentierten, gab er eine Neudefinition dieser Begriffe: „Nicht alle können fliegen: viele fliegen aus Pflicht, andere aus Leidenschaft. Den einen werden die Flügel angestellt, die anderen sind mit Flügeln geboren. Diese stellen die eigentliche fliegerische Aristokratie dar. Und sie haben recht, wenn sie sich dessen auch bewußt sind!“

Trifft das für alle Völker zu? Der Duce sprach: „Nicht alle Völker sind vom Standpunkt ‚Flug‘ gleich begütert, obwohl der mechanische Fortschritt vieles ausgeglichen hat. Heute, mit den von der Technik erfundenen Maschinen, ist der Flug sehr erleichtert. Siehe die automatische Flugzeugführung! Im übrigen glaube ich, daß das italienische Volk die markantesten Eigenschaften zum Fliegen besitzt, und das hat es auch wiederholt im Frieden und Krieg bewiesen.“

Hinter allen Menschen, Dingen, Erscheinungen und Begebenheiten hat der Duce immer wieder die Ursachen ihres Werdens, Bestehens und Vergehens gesucht. Diese mirisch-philosophische Einstellung die er mit nicht vielen Menschen seiner Entwicklung und seiner historischen Bedeutung teilt, hat er in ungezählten Taten bewiesen, aber auch in zahlreichen Schriften und Reden. Es lag nahe, ihn auf das Verhältnis von Fliegerbewußtsein und Religiosität anzusprechen. Diese Fragestellung interessierte ihn lebhaft. Er trat ganz dicht an seinen Gast heran und sagte sichtlich begeistert. „Das ist eine interessante Frage, aber auch eine schwierige!“ Er schwieg eine Weile und dachte nach. Als er an einen seiner Aufsätze aus dem Jahre 1918 erinnert wurde, wo er geschrieben hatte: „Welcher Idiot würde es wagen, den Motoren ein Wesen göttlicher Herkunft abzusprechen?“ lächelte er zufrieden. Dann verglich er Motoren und Menschen: „Jawohl, auch Flugzeuge und Motoren haben eine Seele, oft sogar eine recht kapriziöse Seele.“ Zusammenfassend beantwortete er das Verhältnis zwischen den Fliegern und dem Göttlichen: „Es hängt von den Menschen selbst ab.“

Der Duce ist mit vielen Flugzeugtypen geflogen. Er hat ja auch unter anderem das Militärfliegerexamen abgelegt. Er kann nicht behaupten, daß er einen Typ besonders vorzieht, sondern bedient sich je nach den verschiedenen Zwecken, die seine Flüge haben, der einen oder der anderen Maschine. Bezeichnend für die Wesenheit seines Geistes sind auch die folgenden zwei Antworten. Als sein Besucher ihn etwas unvermittelt fragte, welche Leistungen der Flieger der Achsenmächte er während dieses Krieges besonders bewundere, antwortete er lapidar: „Der Krieg ist noch nicht zu Ende.“ Und als er gefragt wurde, welche italienischen Piloten er besonders bewundere, sprach er weise: „Alle!“

Es lag nahe, auch der deutschen Luftwaffe zu gedenken, der deutschen Flieger, die mit ihren italienischen Kameraden gegen die Vertreter der Mächte der alten Ordnung ruhmvoll kämpfen. Der Duce sprach: „Ich bin ein Bewunderer des deutschen Flugwesens und der hohen Eigenschaften seiner Flugzeugführer.“ Und mit Nachdruck setzte er dem hinzu: „Deutschland schuldet große Dankbarkeit seinem Reichsmarschall Hermann Göring.“ Wieder schwieg er jetzt einen Moment, und man fühlte, daß er mit seinem Gedächtnis in der Vergangenheit weilte; schließlich sagte er: „Erinnert man sich in Deutschland wohl noch dessen, daß die erste Abteilung der deutschen Luftwaffe in Italien vorbereitet wurde — damals als der Vertrag von Versailles den Deutschen das Fliegen verbot?“

Ob es daran lag, daß wir vom Fliegen gesprochen hatten, daß die Zeit „wie im Flug“ vergangen war? In seiner Großzügigkeit hatte der Duce keinen Zeitpunkt für das Ende dieses Empfangs festgelegt, aber der Takt gebot, seine kostbare Zeit keinesfalls länger in Anspruch zu nehmen. Noch einmal auf die ihm bekannten Pläne seines Gastes zurückkommend, sagte er:



Mit dem Wort „Flieger“ unterzeichnete der Duce das Bild, das er unserem Mitarbeiter nach der Unterredung widmete

„Das Flugzeug kennzeichnet deshalb eine neue Epoche in der Zivilisation der Menschheit, weil es den Flug des Menschen in die Himmelsräume verwirklicht und damit eine tausendjährige Sehnsucht erfüllt, die im Ikarus ihre mythologische Legende gefunden hat.“ Und er, der immer nur an das Morgen denkt und an das Übermorgen, und er, den das Gestern und Vorgestern nicht interessiert, schloß, indem er auf ein feuerrotes Flugzeugmodell, ein neues italienisches Baumuster, sah, das neben seinem Schreibtisch stand: „Ich kann nur

immer wieder sagen, daß die Entwicklung des Flugwesens in Zukunft gigantisch sein wird. Auf wenigen Gebieten, wie auf dem des Flugwesens, haben die Wissenschaft und die Technik schnelle und ungeahnte Fortschritte verwirklicht, und ganz in diesem Sinne werden sie sich weiter verwirklichen.“

Das Herz angefüllt mit Dankbarkeit für das mir bewiesene Vertrauen und bereichert um einen unauslöschlichen Eindruck — verneigte ich mich vor dem großen Manne, ehe ich den Mappa-Mundi-Saal verließ.

Als ich draußen im Vorzimmer im Beisein von Minister Pavolini und dem mit dem Ritterkreuz ausgezeichneten Marschall Cavallero, dem Chef des Königlich Italienischen Generalstabs, der im Anschluß an diese Audienz vom Staatschef empfangen werden sollte, sah, daß sich der Duce auf einem Bild als „Mussolini-Flieger“ unterschrieben hatte, betrachteten wir dies als den erneuten symbolischen Ausdruck dessen, daß er sich über allen seinen staatsmännischen Taten immer wieder stolz als Angehöriger der Fliegerei fühlt. Diese verdankt ihm ja auch die wertvollsten Inspirationen, in Sonderheit die italienische Fliegerei, die er zusammen mit seinem getreuen Gefolgsmann Italo Balbo, dem verewigten Freunde des Reichsmarschalls Hermann Göring, zu Größe und Ruhm entwickelt hat.

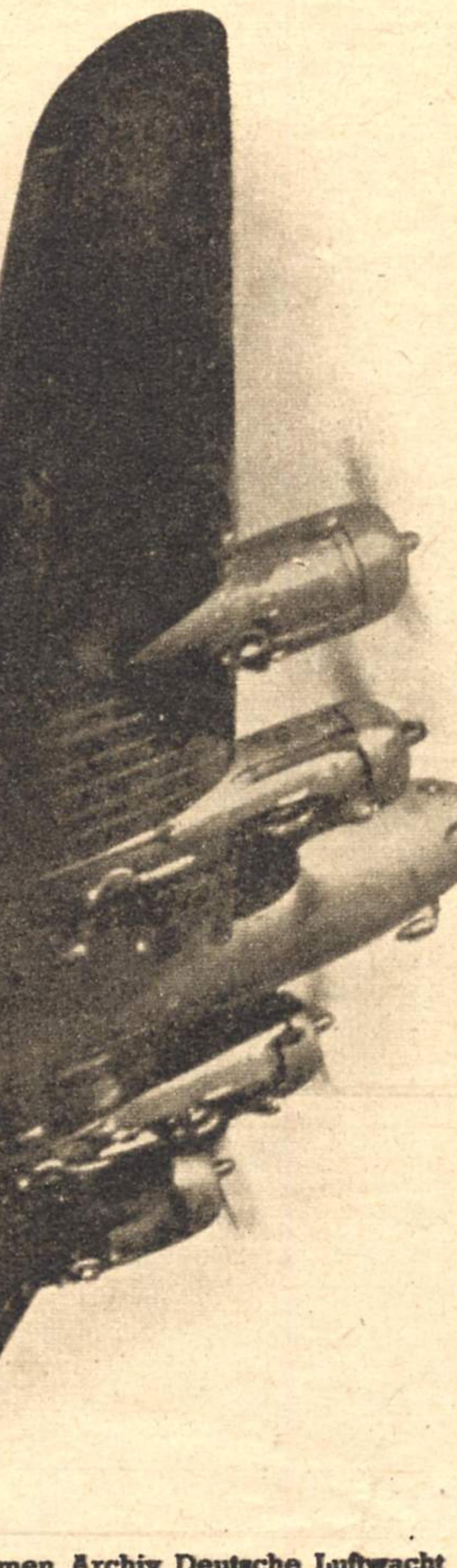
Eine Aufnahme aus dem Jahre 1931: Der Duce verläßt nach einem Flug, den er zusammen mit Italo Balbo ausgeführt hat, sein Flugzeug



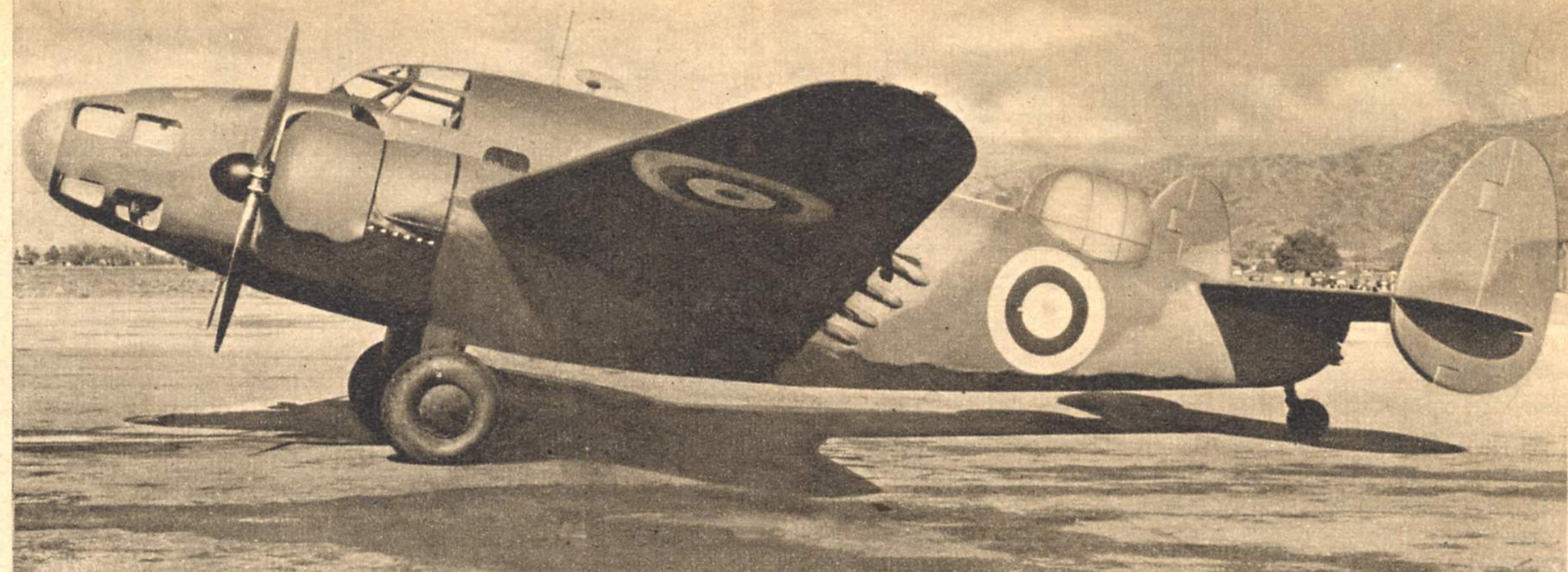
Die wichtigsten Baumuster der Britischen Luftwaffe

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß wir bereits in Nr. 21 und 22/1941 die folgenden bekannten Typen der britischen Luftwaffe in Bildberichten behandelt haben: Spitfire, Hurricane, Defiant, Beaufighter, Wellington, Blenheim, Whitley und Hampden

Unten: Kampfflugzeug Boeing „Fortress I“. Dieses viermotorige Kampfflugzeug, ein amerikanisches Baumuster mit einer Spannweite von 32 m, ist als Langstreckenbomber unter dem Namen „Fliegende Festung“ bekannt und von der britischen Propaganda mit reichlich viel Vorschublärmen bedacht worden. Die Besatzung besteht aus 7—9 Mann, die Motorleistung beträgt 4 x 900 PS. Fünf bewegliche MG sind die Bewaffnung. Die „Fortress I“ hat ein einfaches Seitenleitwerk. Für 6000 m Höhe wird eine Höchstgeschwindigkeit von 450 km-Std. angegeben



Aufnahmen Archiv Deutsche Luftwacht



Seeüberwachungs- und Kampfflugzeug Lockheed „Hudson“. Dieses Muster stammt aus Lieferungen der Vereinigten Staaten und ist in großer Zahl beim Küstenkommando der englischen Marineluftwaffe eingesetzt. Die Besatzung besteht aus vier Mann, die Bewaffnung aus zwei starren und einem beweglichen MG in einem Drehturm, der sehr nahe am Leitwerk angebracht ist. Höchste Bombenlast 1000 kg, Höchstgeschwindigkeit in 3000 m Höhe 375 km-Std., Marschgeschwindigkeit 260 km-Std.



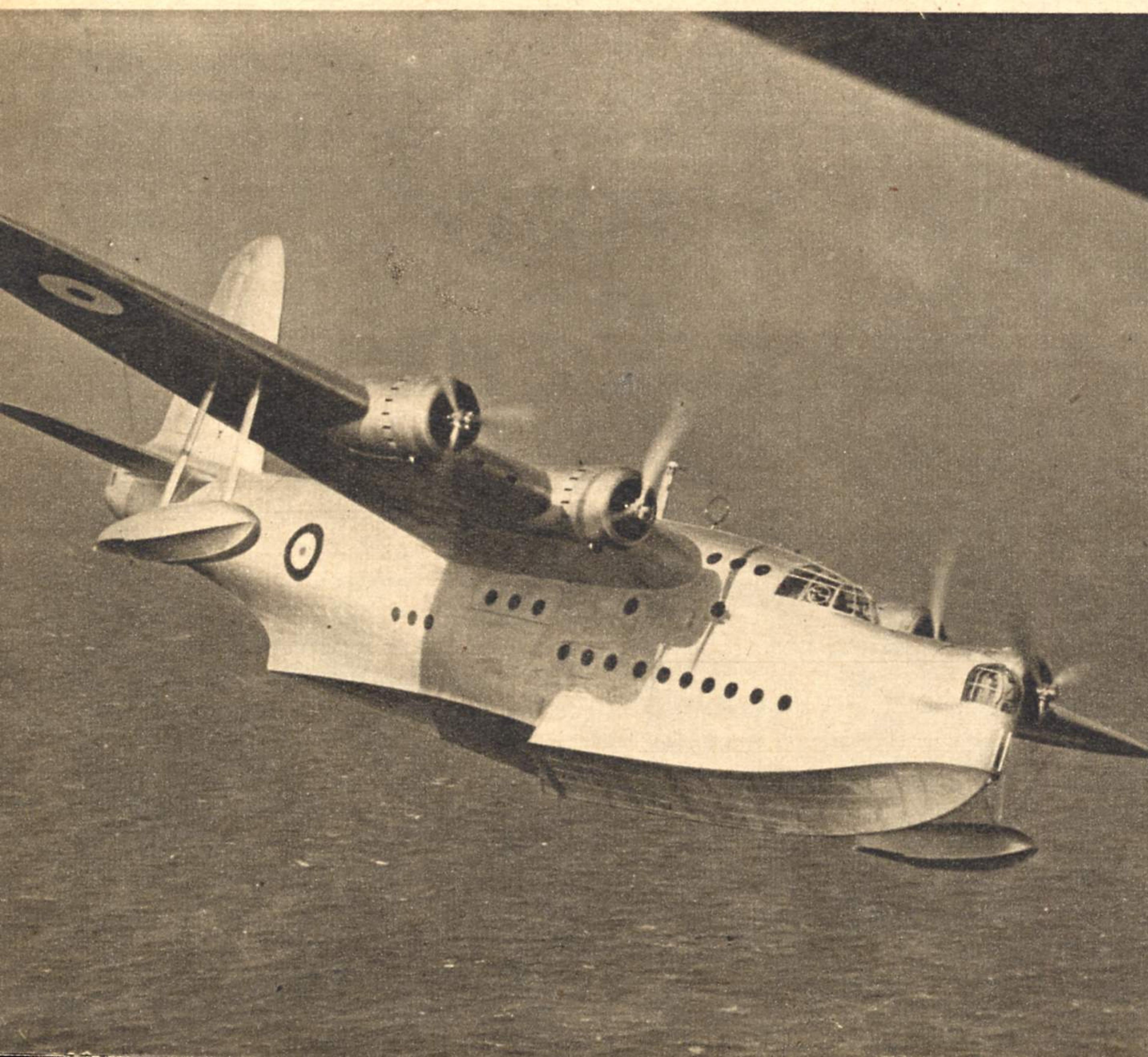
Westland „Lysander“. Hier handelt es sich um ein einmotoriges Aufklärungsflugzeug mit einer Marschgeschwindigkeit von 240 km-Std. und einer Höchstgeschwindigkeit von 370 km-Std. in 3000 m Höhe. Typisch für dieses Flugzeug sind die „Wespenflügel“ und das an Dackelbeine erinnernde Einbahnfahrwerk am Rumpf. Die Bewaffnung besteht aus zwei starren und einem beweglichen MG. Bombenlast bis 180 kg



Torpedo-, Kampf- und Aufklärungsflugzeug Bristol „Beaufort“. Es ist ein sogenanntes „Mehrzwecke“-Flugzeug, das für Fernaufklärung und für Torpedobombenwurf mit vier Mann Besatzung Verwendung findet. Bewaffnung: starres MG und ein bewegliches MG oder Doppel-MG in einem Drehturm. Die Bombenlast besteht entweder aus insgesamt 700 kg oder einem Torpedo gleichen Gewichts. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt in 3000 m Höhe etwa 480 km-Std., die Marschgeschwindigkeit in der gleichen Höhe 350 km-Std.




Torpedoflugzeug, auch Kampfflugzeug und Aufklärer Fairey „Swordfish“. Auch der Fairey-„Swordfish“ ist ein sogenanntes „Mehrzwecke“-Flugzeug. Er ist vor allem für den Einsatz von Flugzeugträgern aus bestimmt. Die Besatzung besteht bei der Verwendung als Aufklärer aus drei Mann, bei der Verwendung als Torpedoflugzeug aus zwei Mann. Ein starres MG für den Flugzeugführer und ein bewegliches MG für den Beobachter bilden die Verteidigungsbewaffnung. Ein Torpedo oder insgesamt 680 kg Bomben sind die größte Bombenlast. Beste Flugleistungen 220 km-Std. in 2000 m Höhe, 170 km-Std. Marschgeschwindigkeit



Links: Aufklärungsflugboot Short „Sunderland“. Dieses viermotorige Aufklärungsflugboot hat eine Besatzung von sechs bis acht Mann und dient vor allem als Fernaufklärer über weite Seeräume. Die Bewaffnung ist in vier beweglichen MG-Ständen angeordnet. Es können auch Bomben bis zu einem Gesamtgewicht von 400 kg mitgeführt werden. In 2000 m Höhe wird eine Höchstgeschwindigkeit von 340 km-Std. und eine Marschgeschwindigkeit von 285 km-Std. erreicht

Das Kampfflugzeug Heinkel He 111



Als im Jahre 1936 das neue Schnellverkehrsflugzeug der Heinkel-Werke, He 111, in den deutschen Luftverkehrsdienst eingestellt wurde, wies man mit Stolz darauf hin, daß diese deutsche Konstruktion als erstes Verkehrsflugzeug der Welt die Geschwindigkeitsgrenze von 400 km/h überschritten. Hatte die He 111 damit vom ersten Tage ihrer Verwendung als Verkehrsflugzeug an in den für die Luftfahrt interessierten Kreisen Aufsehen erregt, so wurde sie in allen Schichten des deutschen Volkes und nicht minder im Ausland als Kampfflugzeug mit ihrem Einsatz gegen Polen bekannt. Seit diesen Tagen hat sich die He 111 in allen Feldzügen als Kampfflugzeug für den Tag- und Nachteinsatz gleich hervorragend bewährt und wird heute genau so wie zu Beginn des großen Krieges wegen ihrer Zuverlässigkeit und Standhaftigkeit von den Besatzungen hoch geschätzt. Das von Professor Dr. Ernst Heinkel geschaffene Flugzeug ist in der Ganzmetallbauweise hergestellt und besitzt eine Glattblechhaut. Bei der Konstruktion des Rumpfes, der eine aerodynamisch besonders vorteilhafte Form erhielt, ist auf Geräumigkeit größter Wert gelegt worden. So ist denn auch die He 111 bis heute das Kampfflugzeug, das der Besatzung am meisten Platz bietet. In der allseits mit Glas verkleideten Kanzel, die gute Sicht ermöglicht, befinden sich die Plätze des Flugzeugführers und Beobachters; im vorderen Teil der Kanzel ist außerdem ein Liegepolster angebracht, von dem aus der Beobachter das Bombenabwurfergerät und außerdem das Kanzel-MG bedienen kann. Zwischen den Bombenschächten, die sich im mittleren Teil des Rumpfes zwischen den Tragflächen befinden, führt ein Gang nach hinten zum Funkersitz und Heckstand, der sogenannten Bodenwanne. Das Fahrwerk, zwei Einbeinfahrgestelle und das Spornrad, sind einziehbar. Die Triebwerke, zwei DB 601 Motoren zu je 1100 PS oder 2 Jumo 211 Motoren zu je 1000 PS, ragen aus den Tragflächen hervor. Die Spannweite beträgt 22,5 m, die Länge des Flugzeugs 16,4 m. Die He 111 hat gewöhnlich eine Besatzung von fünf Mann, Flugzeugführer, Beobachter, Funker, Mechaniker und Bordschütze.

Rumpfwerk

- 1 Rumpf
- 2 Kanzel
- 3 Spant
- 4 Flugzeugführersitz
- 5 Beobachtersitz
- 6 Liegepolster für den Bombenschützen
- 7 zurückziehbarer Windschutz für den MG-schützen
- 8 FT-Raum

Fahrwerk

- 9 Fahrgestell, eingezogen

Leitwerk

- 10 Höhenflosse
- 11 Höhenruder
- 12 Höhenhilfsruder
- 13 Seitenflosse

Triebwerkseinrichtung

- 27 Linker Motor
- 28 Rechter Motor
- 29 Motorträger

Triebwerkversorgungsanlage

- 30 Verstellbare VDM-Luftschraube
- 31 Kühler
- 32 Kraftstoffbehälter

Militärische Ausrüstung

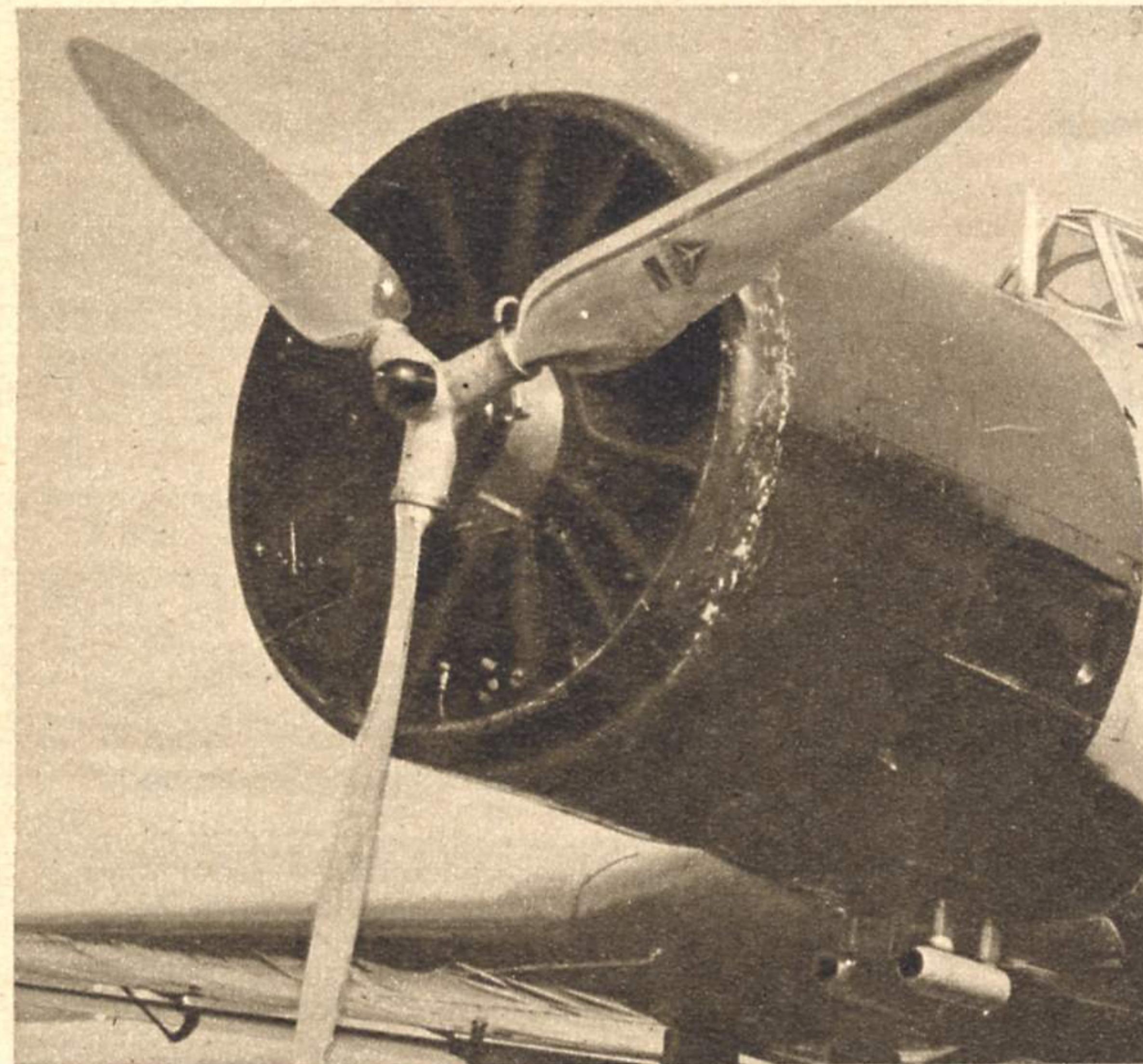
- 33 Kanzel-MG-Stand
- 34 Heckstand, MG auf Drehkranz
- 35 Bodenwanne mit beweglichem MG

Betriebsausrüstung

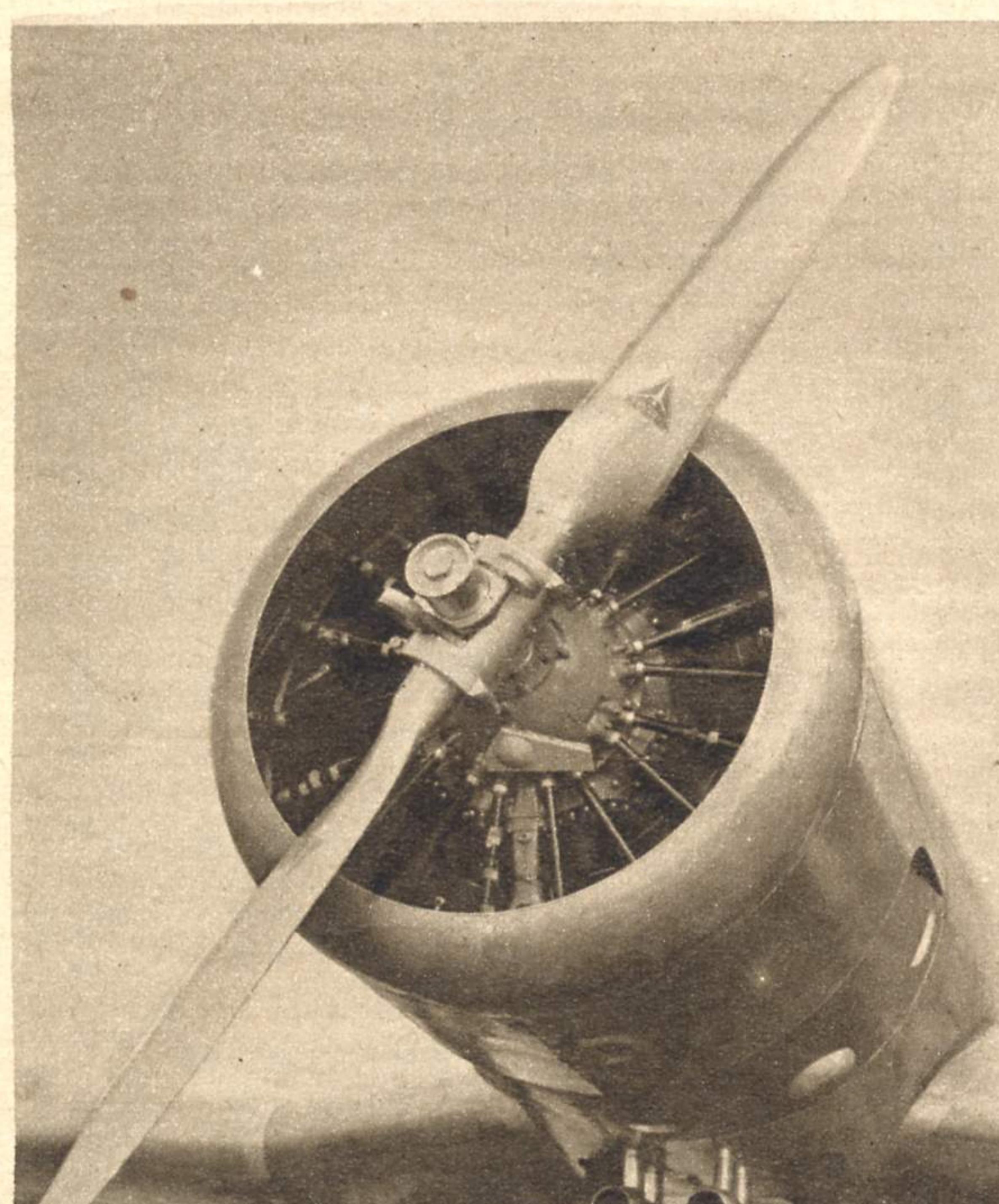
- 36 Bombenvisiereinrichtung
- 37 Bombenschächte
- 38 Flug- und Triebwerküberwachungsgerätetafel
- 39 Sauerstoff-Flaschen für die Höhen-Atmung
- 40 Antennenmast

Schneller, steiler und höher...

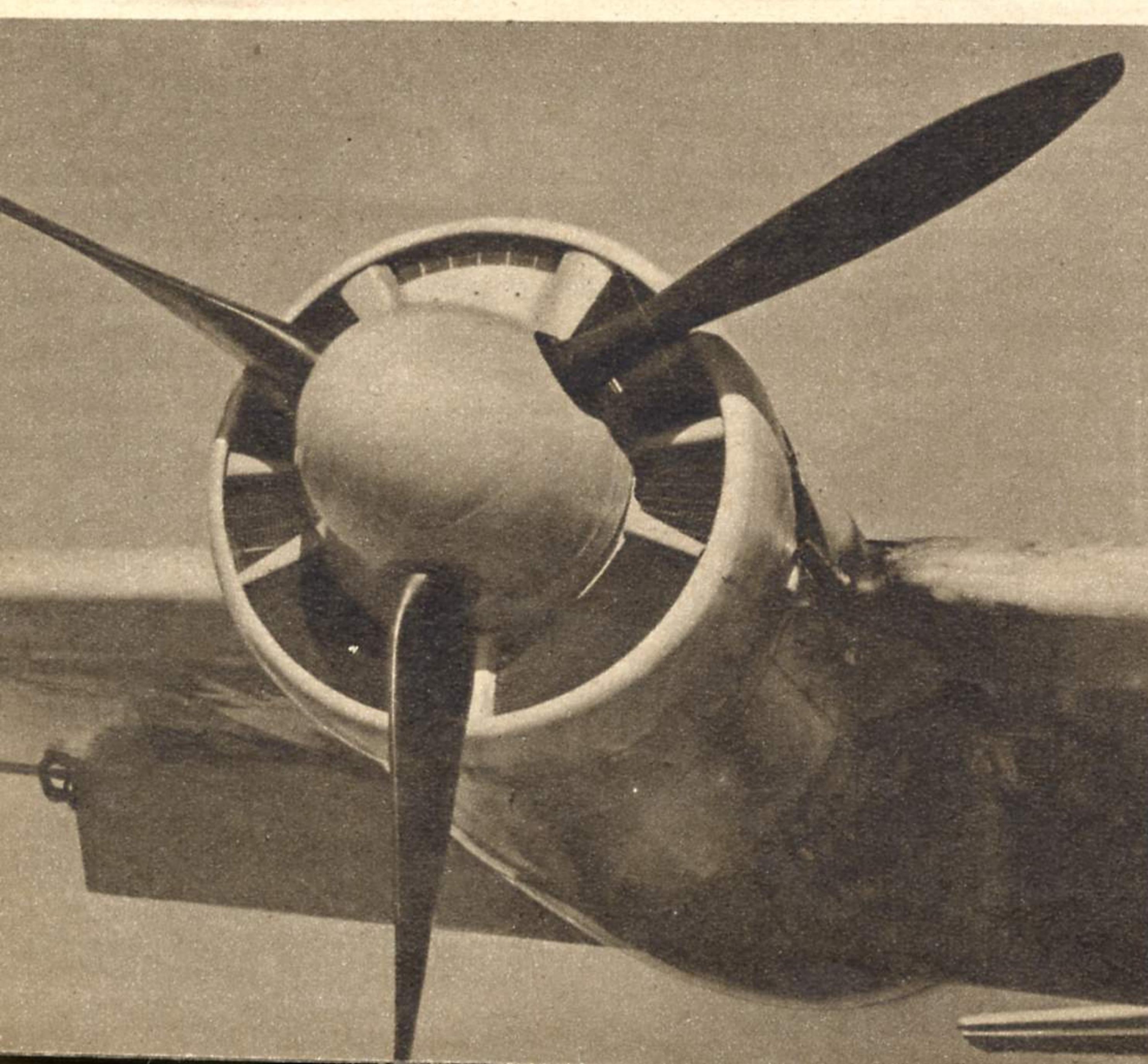
Was man von der Verstell-Luftschraube wissen muß / Von Wolfgang Wagner



Am Boden einstellbare Ganzmetall-Junkers-Einstellschraube, die sich am Motor des Verkehrsflugzeugs Ju 160 befindet



Hamilton-Schraube an einer Ju 160. Sie kann während des Fluges auf zwei Stellungen gebracht werden, und zwar auf Start- und auf Schnellflugstellung. Die Verstellung der Schraube erfolgt durch Öldruck vom Motor aus



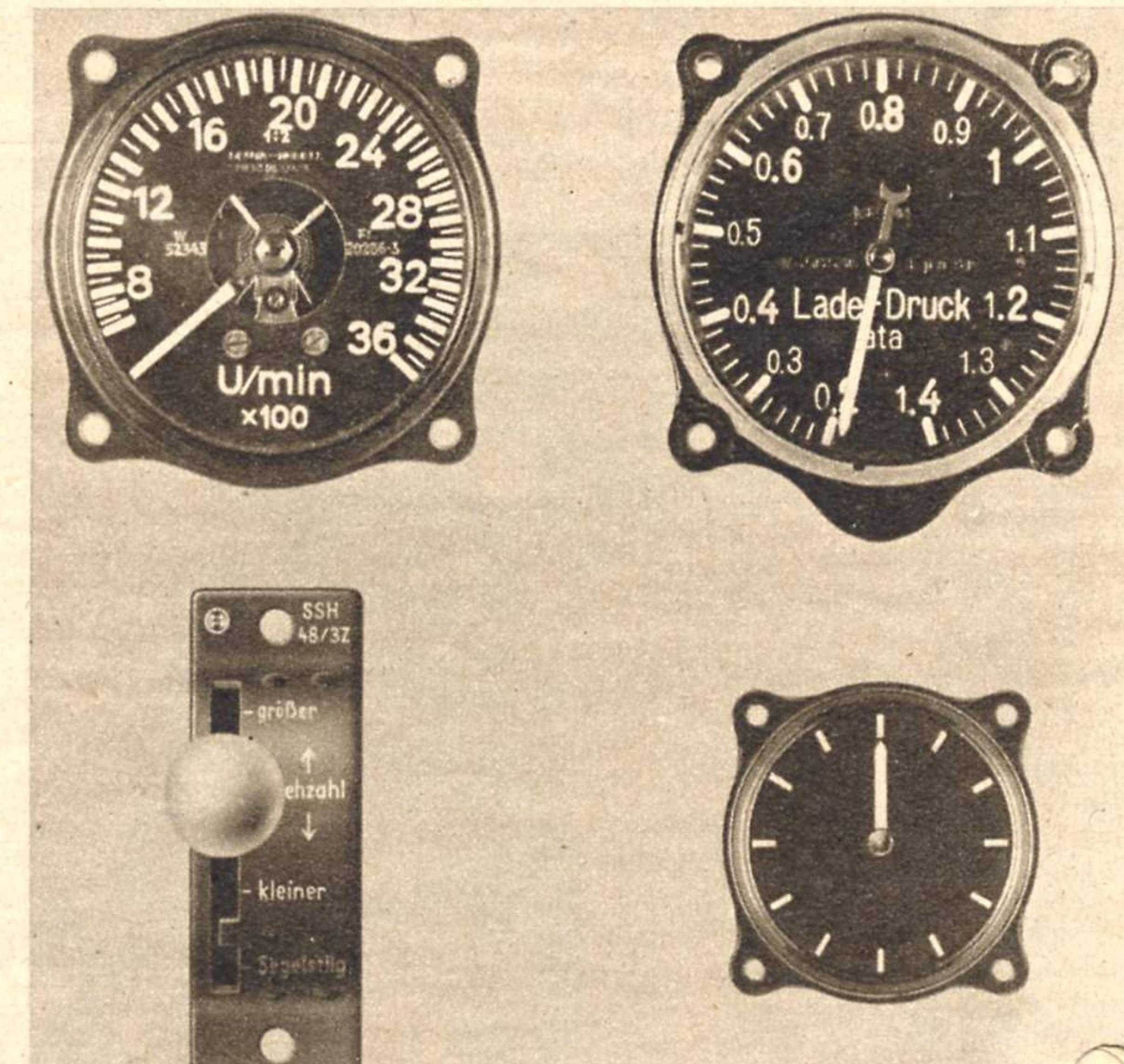
Vor wenigen Jahren noch wurde die Luftschraube vom Flugzeugführer wenig beachtet. Sie tat ihre Schuldigkeit immer, sobald der Motor lief. Der Flieger war daran gewöhnt, sich in sein Flugzeug zu setzen, Gas zu geben, um seine Maschine nach kurzem Anlauf vom Boden abzuheben. Die Sache änderte sich, als die Flugzeuge schneller wurden und der Geschwindigkeitsmesser auf 200, 300, 350 km/h Geschwindigkeit und mehr stieg. Der bisher so einfache Start wurde bei den Schnellflugzeugen ständig länger und ungemütlicher. Mit Vollgas rasten die Maschinen über den Platz, und kurz vor dem Ende des Rollfeldes konnte der Flugzeugführer sie oft gerade mit Mühe und Not vom Boden absetzen. Selbst nachdem das Fahrwerk eingezogen war, ließen die Steigleistungen noch viel zu wünschen übrig. Erst nach Beendigung des Steilfluges, wenn der Flieger seine gewünschte Höhe erreicht hatte und zum Horizontalflug überging, holte das Flugzeug, dessen Luftschraube jetzt unter günstigeren Bedingungen arbeitete, an Geschwindigkeit auf, wurde schneller und schneller, um schließlich mit 200 oder 300 km/h Geschwindigkeit seinem Ziele entgegenzueilen. Bald konnte man mit Flugzeugen, welche die 300-km/h-Grenze überschritten, nur noch aus besonders großen Flugplätzen heraus starten.

Woran lag das nun? Zur Erzielung höherer Geschwindigkeiten hatte man den Blättern der Luftschrauben einen größeren Einstellwinkel gegeben und damit die Steigung der Schraube vergrößert. Das Profil der Schraubenblätter der Schnellflugzeuge wurde jetzt bei geringer Fluggeschwindigkeit im Start steiler angeblasen. Der Flugmotor erreichte noch nicht seine volle Drehzahl und damit seine volle Leistung. Demzufolge blieb der Wirkungsgrad der Luftschraube unter seinem Höchstwert, und die Startleistungen fielen zurück. Eine gewisse Anpassungsfähigkeit für verschiedene Flugzeugmuster und Motoren zeigte die schon frühzeitig bei Junkers in Ganzmetallbauweise hergestellte Luftschraube, die sich am Boden einstellen ließ. Zu diesem Zweck waren die Blätter in der Nabe drehbar und wurden durch eine Klemmverschraubung auf einen bestimmten Blattwinkel eingestellt. Sollte ein Flugzeug über besonders gute Steigleistungen verfügen, so stellte man die Luftschraubenblätter am Boden auf kleine Steigung ein. Nun wurde das Profil der Schraubenblätter unter einem kleinen Anstellwinkel angeblasen. Die Strömung konnte nicht abreißen, der Motor gab bei höherer Drehzahl genügend Leistung ab, und der Wirkungsgrad der Schraube beim Start und Steigflug war gut. Das Flugzeug konnte ohne Schwierigkeiten von kleinen Flugplätzen aus starten. War dagegen bei einem Flugzeug hohe Geschwindigkeit die Hauptsache, und standen genügend große Flugplätze zur Verfügung, so brachte man die Blätter der Einstellschraube am Boden auf größere Steigung.

Auf diese Weise war es möglich, die Einstellschraube den Sonderheiten jedes Flugzeugtyps anzupassen und die verschiedensten Baumuster damit auszurüsten. Die Einführung der Einstellschraube aus Ganzmetall bedeutete deswegen einen großen Fortschritt in der Luftschraubenentwicklung. Die Metallbauweise erhöhte außerdem die Lebensdauer und die Widerstandsfähigkeit der Luftschraube gegen Hitze, Kälte und Feuchtigkeit.

Mit dieser Lösung kam man aber dem eigentlichen Kern des Problems nicht näher. Auch die Einstellschraube war nicht in der Lage, dem großen Geschwindigkeitssprung zwischen Start und Schnellflug zu folgen und ermöglichte entweder nur einen schnellen Start und gute Steigleistungen bei niedriger Geschwindigkeit im Reiseflug oder aber hohe Geschwindigkeit im Reiseflug bei schlechten Start- und Steigleistungen. Dennoch wiesen die Erfolge, die mit den

Links: Die vollautomatische Junkers VS-Schraube ist in Segelstellung gebracht. Sie befindet sich an einem Motor der Ju 88



Bedienung der elektrisch verstellbaren VDM-Schraube. Der Schalter links unten dient zum Verstellen der Luftschraubenblätter. Die Uhr rechts unten zeigt dem Flugzeugführer die Einstellung der Blätter schematisch an. Die Verstellung der Luftschraube erfolgt in Abhängigkeit von Drehzahl und Ladedruck

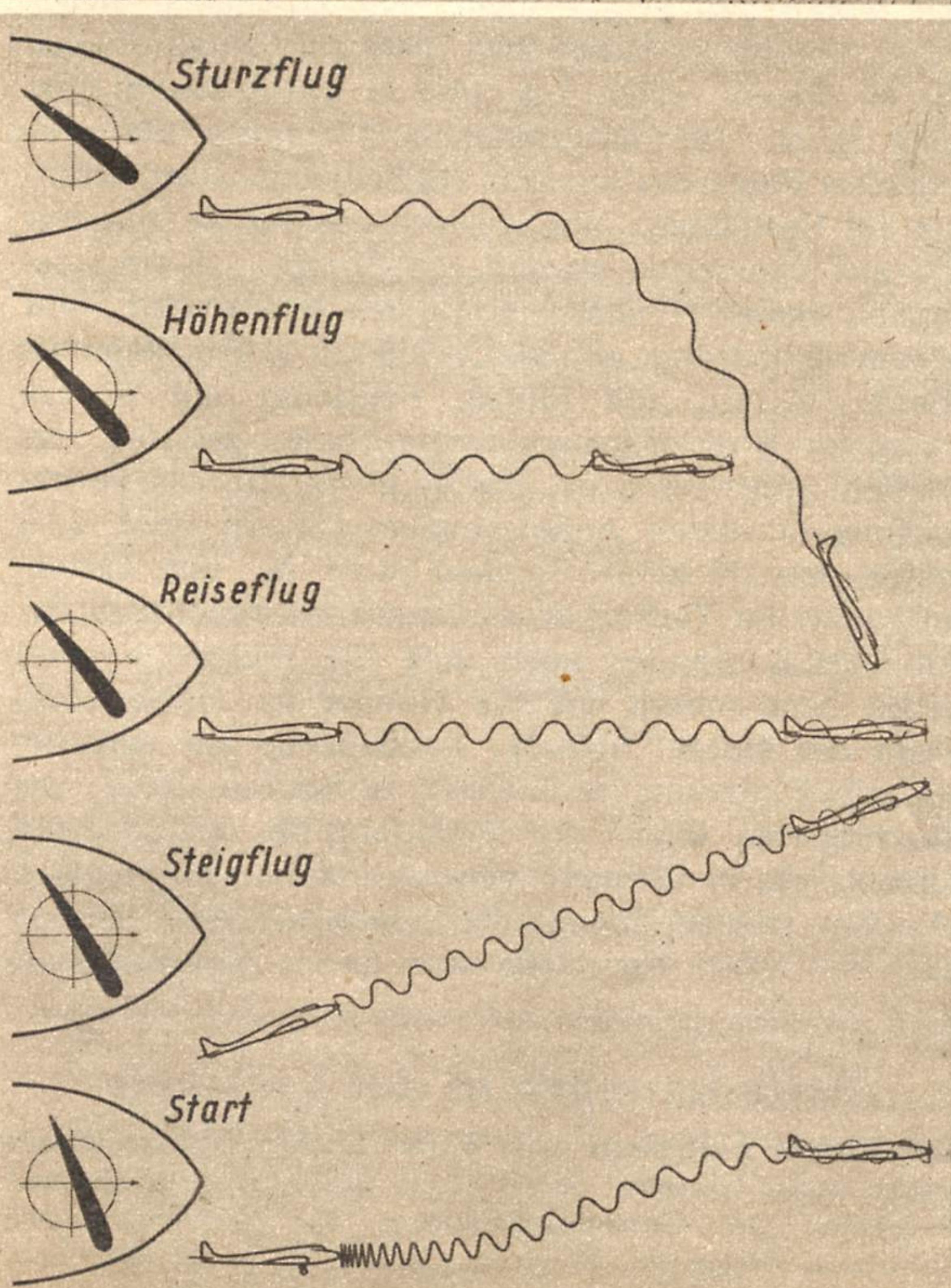
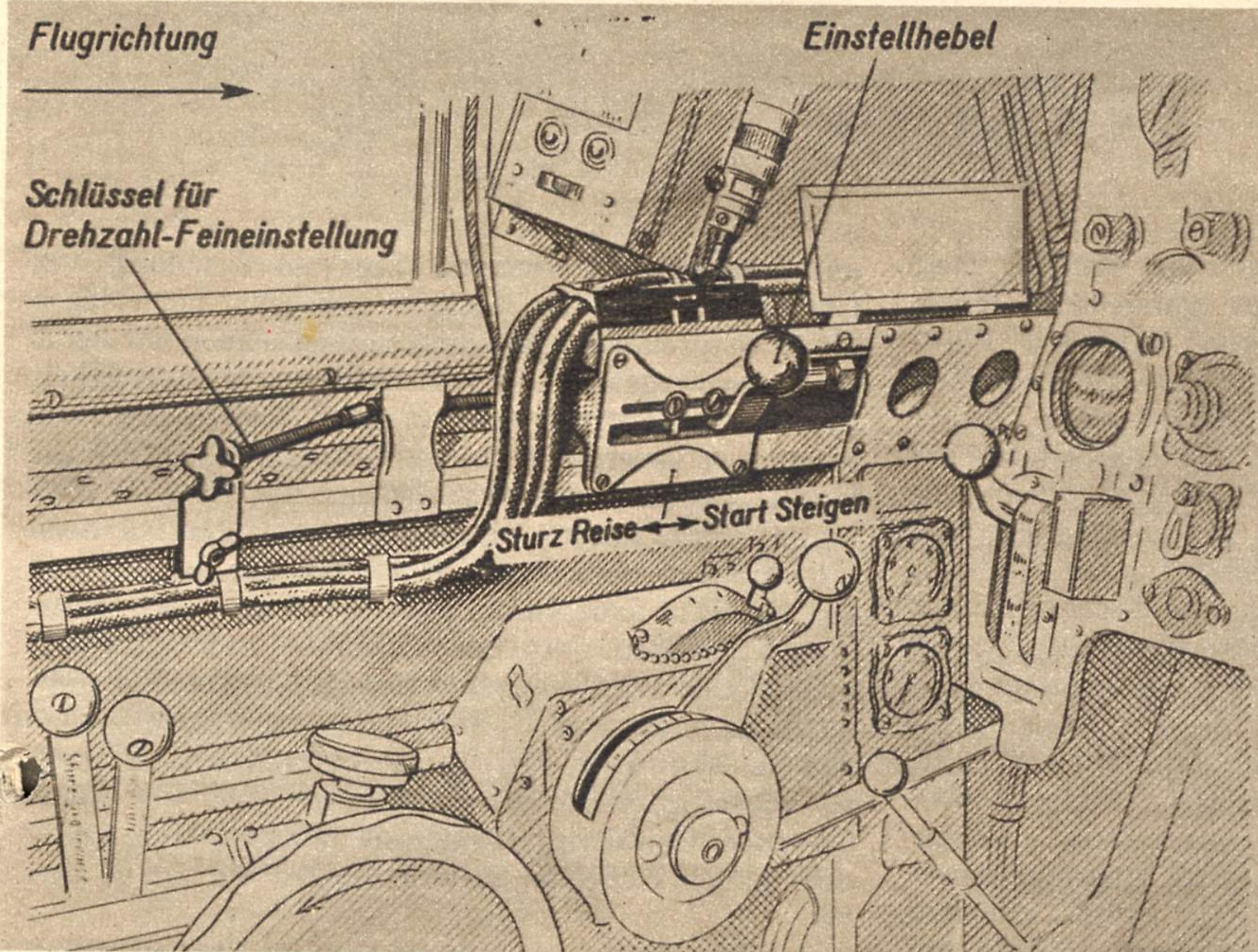
Einstellschrauben aus Metall erzielt wurden, den Weg in die Zukunft.

Die Einstellschraube mußte zur Vielstellschraube weiterentwickelt werden, so daß der Flugzeugführer den Blättern beim Start, Steig- oder Schnellflug stets die richtige Einstellung geben konnte. Das war eins der bedeutendsten Ziele in der Luftschraubenentwicklung. Kostspielige Versuche waren notwendig, um dieses Problem zu lösen. In der damaligen Zeit höchster wirtschaftlicher Not standen den Werken aber kaum Geldmittel zur Verfügung, um die Entwicklung schnell vorwärtszutreiben, wie es notwendig gewesen wäre. Als nach der nationalen Revolution in kürzester Zeit der Gedanke einer Verstellschraube verwirklicht werden sollte, waren zwar die Geldmittel vorhanden, aber es war keine Zeit für lange Versuche zu verlieren. Man baute deswegen zuerst die inzwischen in USA bewährte Hamilton-Luftschraube als Zwischenlösung in Lizenz. Diese Schraube besaß eine Start- und eine Schnellflugstellung und konnte vom Flugzeugführersitz aus durch einen Hahn betätigt werden, wobei das Drucköl des Motors die Blätter auf kleiner Steigung hielt, die für Start und Steigen bestimmt war. Wurde die Luftschraube durch Verstellen eines Dreiegehahnes vom Drucköl entlastet, so zogen an den Luftschraubenblättern angebrachte Fliehgewichte die Luftschraube für den Reise- und Schnellflug auf große Steigung. Diese Lösung entsprach zwar bei Ausfall eines Triebwerkes bei mehrmotorigen Flugzeugen noch nicht allen Wünschen, brachte aber eine bedeutende Verbesserung der Flugleistungen schneller Flugzeuge mit sich. Von unschätzbarem Wert war die Möglichkeit, durch die Verstellung der Schraubenblätter gleichzeitig auch die Drehzahl des Motors regeln zu können. Man flog jetzt während des Startes mit günstigem Luftschraubenwirkungsgrad bei hoher Drehzahl und voller Motorleistung.

Inzwischen wurde von VDM in Deutschland eine Vielfachverstellschraube entworfen und herausgebracht, die vom Flugzeugführer während des Fluges durch einen kleinen Elektromotor über ein Zahnradgetriebe in jede gewünschte Stellung gebracht werden konnte. Als Ergebnis dieser neuen Luftschraube gingen 1937 die Me 109 und die Do 17 in Zürich auf dem internationalen Flugmeeting als überlegene Sieger gegen schärfste ausländische Konkurrenz hervor. Die bekannten deutschen Motoren Jumo 210, DB 600 und die VDM-Schraube gaben den deutschen Flugzeugen einen großen Vorsprung, den das Ausland sobald nicht mehr einholen konnte. Die Vielstellschraube ermöglichte es dem Jäger, große Höhen aufzusuchen und hier hohe Geschwindigkeiten zu erreichen. Für zweimotorige Schnell- und Kampf-

flugzeuge war sie gleichfalls von unschätzbarem Wert. Versagte bei einem solchen Flugzeug einmal ein Motor — sei es durch Beschußwirkung oder durch sonstige Einflüsse —, so wurde das beschädigte Triebwerk bisher durch die Windmühlenwirkung der Luftschaube weiter durchgedreht, was zu gefährlichen Zerstörungen am Motor führen konnte. Außerdem wurde dadurch hoher Luftwiderstand erzeugt, so daß der andere noch laufende Motor mit Vollgas betrieben werden mußte, was leicht zu einer Überlastung desselben führte. Durch Verdrehen der Blätter der Vielstellschraube auf die Stellung geringsten Widerstandes, kurz „Segelstellung“ genannt, war man nun in der Lage, das beschädigte Triebwerk stillzusetzen, was eine bedeutende Verminderung des Luftwiderstandes zur Folge hatte. Der noch laufende Motor konnte gedrosselt werden, und heute können unsere mehrmotorigen Kampfflugzeuge bei Aussetzen eines Triebwerkes noch viele hundert Kilometer mit einem Motor fliegen und ihren Heimathafen sicher und wohlbehalten erreichen. Die Vielstellschraube besitzt jedoch in fliegerischer Hinsicht einige Nachteile. Das Verstellen der Luftschaubenblätter, deren Stellung stets ein günstiges Verhältnis zur Leistung des Motors und zur Geschwindigkeit des Flugzeuges haben muß, erfordert viel technisches Verständnis vom Flugzeugführer. Besonders im Luftkampf bei Feindflügen ist seine Aufmerksamkeit so beansprucht, daß er Drehzahl und Leistung des Flugmotors nicht dauernd beobachten und regulieren kann. Um diese Schwierigkeit zu überbrücken, entwickelten die Junkers-Werke eine vollautomatische Verstellluftschraube, bei der der Flugzeugführer nur noch einen kleinen Hebel auf die Marke Start, Steig- oder Schnellflug bringt. Eine hydraulische Automatik steuert bei dieser Schraube ohne jedes Zutun der Besatzung die Luftschaubenblätter auf die richtige Steigung, je nachdem, ob das Flugzeug steigt, sich im Reiseflug oder im Luftkampf befindet.

Allerdings muß jeder Flugzeugführer in der Lage sein, eine Vielstellschraube ohne Automatik im Fluge von Hand aus zu bedienen, was voraussetzt, daß er sich über die Wirkungsweise der Verstellluftschraube völlig im klaren ist. Heute ist ein großer Teil der Flugzeuge der Luftwaffe mit vollautomatischen Junkers-VS-Schrauben ausgerüstet, die die Flugzeugführer wesentlich entlasten. Durch die Automatik wird außerdem eine Überlastung des Triebwerkes durch Überdrehzahlen ausgeschlossen, weil der Motor immer mit vorgeschriebener Drehzahl läuft, ganz gleich, ob das Flugzeug sich im Sturz-, Steig- oder Horizontalflug befindet. Hierach ist eine weitgehende Schonung der Motoren erzielt worden, was zu einer wesentlichen Herabsetzung der Überholungszeiten führte. Die vollautomatische Verstellschraube ist demnach ein wichtiger Baustein zur Hebung der Schlagkraft unserer Luftwaffe.



Einstellhebel für die vollautomatische Verstellschraube Bauart Junkers-VS-5. Der Flugzeugführer bringt den Hebel auf Start, Steigen, Reise- oder Sturzflug. Die Automatik verstellt die Luftschaubenblätter als dann ohne jedes Zutun des Flugzeugführers so, daß die Drehzahl gleichbleibt

Aufnahmen:
Junkers FM (6)

Links: Die Einstellung der Luftschaubenblätter beim Start, Steigflug, Reiseflug, Höhenflug und Sturzflug eines modernen Kampfflugzeugs

ES IST DER DEUTSCHEN BRAUCH, DASS SIE DEM FEIND REDLICH UNTER DIE AUGEN ZIEHEN, DENSELBEN MÄNNLICH UND NICHT MEUCHLINGS ÜBERWINDEN

KÄISER HEINRICH II.



In dankbarer Würdigung ihres heldenhaften Einsatzes im Kampf für die Zukunft unseres Volkes verlieh der Führer dem Oberleutnant Günther Rall, in einem Jagdgeschwader, als 134. Soldaten, dem Oberfeldwebel Max Stotz, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, anlässlich seines 100. Luftsieges als 137. Soldaten, dem Hauptmann Heinrich Schweickhardt, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, als 138. Soldaten, dem Hauptmann Wolfgang Schenck, Flugzeugführer in einem Zerstörergeschwader, als 139. Soldaten, und dem Oberfeldwebel Josef Zwerneemann, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, anlässlich seines 101. Luftsieges als 141. Soldaten der deutschen Wehrmacht das EICHENLAUB ZUM RITTERKREUZ DES EISERNEN KREUZES



Oberleutnant BARKHORN Oberleutnant BORNSCHEIN Oberleutnant NEMECK Leutnant HEMMER

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Oberleutnant Gerhard Barkhorn, Staffelkapitän in einem Jagdgeschwader, ist ein durch großes fliegerisches Können und vorbildliche Einsatzbereitschaft ausgezeichneter Jagdfighter, der 59 Luftsiege errungen hat. — Oberleutnant Walter Bornschein, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, gehört zu den alten, besonders bewährten Flugzeugführern seines Geschwaders. U. a. warf er im Englandschlacht seine Bomben in zahlreichen Tag- und Nachtangriffen auf Flugplätze, Industriewerke, Dockanlagen und zeichnete sich bei Tiefangriffen auf Schiffe und Geleitzüge aus. — Oberleutnant Ludwig Nemecek, Beobachter in einer Fernaufklärer-Staffel, und Leutnant Hermann Hemmer, Flugzeugführer in einer Fernaufklärer-Staffel, bilden eine Gemeinschaft, die in engster kameradschaftlicher Verbundenheit Hervorragendes in der Durchführung der ihr übertragenen Kampfaufgaben gegen England leistete. In 39 Fällen

englischen Jägern angegriffen und in schwerste Luftkämpfe verwickelt, gelang es ihr, sechs Flugzeuge sowie zwei Sperrballone abzuschaffen. — Die bedeutendste Waffentat des Leutnants Konrad Hennemann, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, ist die Versenkung des amerikanischen Schweren Kreuzers, der den im Eismeer durch die deutsche Luftwaffe und U-Boote vernichteten Großgeleitzug begleitete, am 4. Juli 1942. Von diesem Einsatz ist der tapfere Leutnant nicht zurückgekehrt. — Leutnant Walter Nowotny, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, ist ein schneidiger Jagdfighter, der in 86 Luftkämpfen mit den Sowjets Sieger blieb. — Oberfeldwebel Hans Schleef, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, gelang es in über 200 Feindflügen, 41 Flugzeuge abzuschaffen. — Oberfeldwebel Heinrich Klöpper, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat in harten Luftkämpfen 65 feindliche Flugzeuge abgeschossen.

PK-Aufn. Kriegsberichter Röder (Sch 2), Jütt (Sch 1), Reimers (Sch 1), Strobel (Sch 1), Wanderer (Sch 1), Privataufn. (2), Scherl-OKW (5)



Wir Zerstörer

Erlebnisse an allen Fronten

Von Hauptmann Johannes Kiel

I



Ritterkreuzträger Hauptmann Johannes Kiel, der Verfasser unserer Artikelserie, hat sich vor allem an der Ostfront als Schlachtflieger hervorragend ausgezeichnet.

PK-Aufn. Kriegsberichter Schmetzenbart (Sch)

Man frage doch den Mann, der seine Kenntnisse von den Dingen dieses Krieges aus Zeitungen und Zeitschriften, Funkberichten, Wochenschauen und Gesprächen bezieht, nach den Typen von Kampfflugzeugen, und er wird aufzählen: Stukas — Jagdflugzeuge — Kampfflugzeuge. Aber vom Zerstörer hat er kaum etwas gehört. Er behauptet, das müsse eine von den ganz neuen Erfindungen sein, wahrscheinlich streng geheim.

Aber nein, die Zerstörer waren schon im Polenkrieg tätig und haben sich auf allen Kriegsschauplätzen so gründlich bemerkbar gemacht, daß es schwerlich gelingen dürfte, sie nachträglich geheimzuhalten. Ihr Auftreten war immer ebenso geräuschvoll wie nachhaltig in der Wirkung. Die Betroffenen kennen die deutschen Zerstörer sehr wohl. Aber auch der Mann, der in der Heimat die Ereignisse des Krieges verfolgt, dürfte, wenn ihm auch die Bezeichnung „Zerstörer“ verborgen blieb, doch indirekt, d. h. durch die Ergebnisse, die Bekanntheit dieser Waffe gemacht haben, die ihm hier vorgestellt werden soll. Waren nicht in den ersten Tagen des Feldzuges gegen die Sowjetunion die Zahlen der am Boden vernichteten feindlichen Flugzeuge mehr als erstaunlich? Dies unter anderem war das Werk der Zerstörer. Oder Kreta? Vielleicht erinnert sich der geneigte Leser noch? Tieffliegangriffe, Überraschung des Gegners auf dem Flugplatz am Boden, ja, das ist eine der besonderen Aufgaben der Zerstörerflugzeuge.

Im übrigen aber sind „wir Zerstörer“ durchaus nicht nur für besondere Aufgaben; sonst wären wir als „Spezialisten“ in der Heimat ebenso geläufig wie die Stukas. Wir sind vielmehr „Mädchen für alles“; jawohl, dies ist der richtige Ausdruck. Und die Alleskönnner und Allesmacher haben sich von jeher und auf jedem Gebiet mit dem Schicksal des Veilchens vertraut machen müssen, das im Verborgenen blüht.

Wie Zerstörer werfen beispielsweise Bomben, wir sind also Kampfflugzeuge. Aber unsere Maschine ist die schnelle und wendige Me 110. Und da wir schwer bewaffnet sind — mit starr eingebauten Kanonen und Maschinengewehren —, brauchen wir keinen Geleitschutz, denn wir sind selbst in der Lage, uns in Luftkämpfe mit feindlichen Jägern einzulassen. Wir sind also im Nebenberuf Jagdflugzeuge. Unsere Hauptaufgabe ist, wie gesagt, der Tiefangriff; wir werfen unsere Bomben im Sturzflug und sozusagen als Einleitung ab. In der Wochenschau vorgeführt, würde uns der Zuschauer bei diesem Zweig unserer vielseitigen Tätigkeit unfehlbar mit Stukas verwechseln. Aber während die Stukas nach dem Bombenwurf wieder hochziehen, bleiben wir unten, denn nun beginnt erst unsere eigentliche Tätigkeit, zu deren Ausübung wir uns so schwer bewaffnet haben. Unten am Boden, in rasendem Tiefflug greifen wir jedes Ziel an, das sich uns bietet, am liebsten ahnungslose feindliche Flugplätze, auf denen die startbereiten Maschinen in Paradeaufstellung stehen, dann aber auch Kolonnen, Bereitstellungen feindlicher Reserven im Hinterland einer Schlacht, Artilleriestellungen, anrollende Panzerzüge und was eben da unten noch kreucht und fleucht. Wo wir hinhauen — das haben wir bewiesen —, da wächst nachher kein Gras mehr. Wir sind schnell und gründlich, etwa so wie anno dazumal, als der Krieg noch gemütlicher war, Zietens Husaren aus dem Busch. Nebenbei gesagt, da wir meist gegen wichtige und wehrhafte Ziele des Feindes eingesetzt werden, kriegen wir auch besonders viel Zunder entgegen. Der Zerstörer-

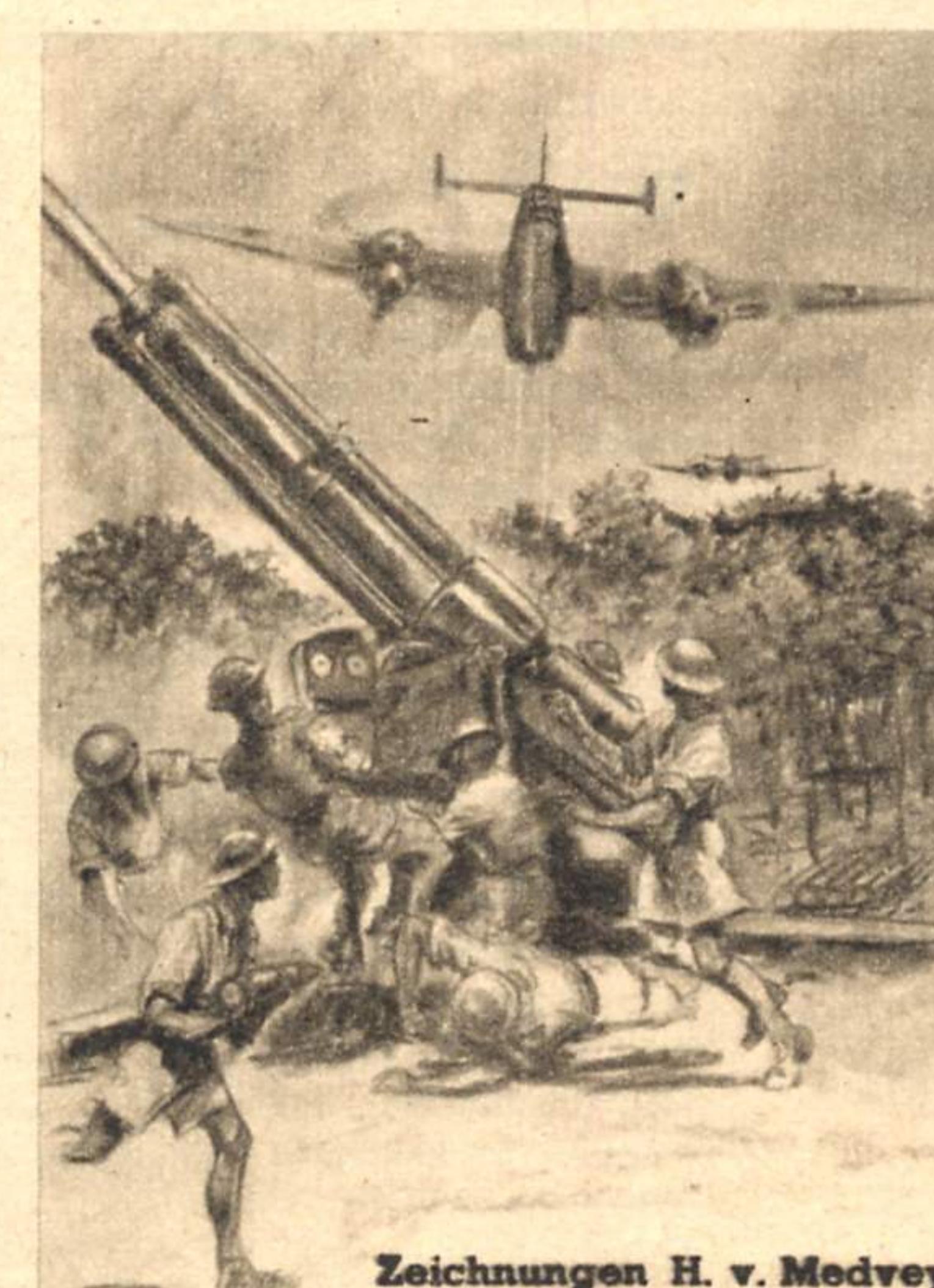
flieger muß also ein Kerl mit guten Nerven sein. Die Besatzung eines Zerstörers besteht aus dem

Flugzeugführer und einem Funker, das ist alles. Die Aufgaben sind so eingeteilt: Dem Flugzeugführer liegt neben der Steuerung der Maschine das Auslösen der Bomben und die Bedienung der starr eingebauten Bordwaffen ob, der Funker wirkt neben seiner Funkerei als Beobachter; in erster Linie muß er von hinten angreifende feindliche Jagdflieger erkennen und mit seinen beweglichen Waffen abwehren.

Der Leser hat mehr davon, wenn wir ihm einiges von unseren Erlebnissen und Abenteuern im Lauf dieses Krieges erzählen. Hat man wohl darüber nachgedacht, wie es damals beim Einsatz gegen Kreta unseren tapferen Fallschirmjägern überhaupt möglich war, zu landen? Man muß sich das einmal ernsthaft vorstellen: Kreta war ein einziges Rattenest von britischen Flakstellungen. Wir Zerstörer haben das Unternehmen gegen Kreta zunächst eingeleitet. In rollendem Einsatz flogen wir Tag um Tag hinüber und bearbeiteten die Flakstellungen mit unseren „Eröffnungsbomben“, dann aber vor allem im Tiefflug mit unseren schweren Bordwaffen. Und dann begleiteten wir unsere Fallschirmjäger nach der Insel hinüber, und was ihnen aus der Luft oder von unten an den Kragen wollte, darauf stürzten wir uns wie die Habichte. Kreuz und quer sausten wir über die Insel dahin. Wir haben rücksichtslos niedergemacht, was sich da unten nur regte, Flak, Artilleriestellungen, Zeltlager, Panzer, MG-

Nester. In der amerikanischen Presse erhielten wir damals unfreiwillig eine sehr gute Zensur. Ein amerikanischer Journalist, der die Kämpfe auf Kreta mitmachend wollte — er hatte es sich anders vorgestellt, und es gelang ihm noch rechtzeitig, nach Ägypten zu entkommen —, berichtete später, die Bomben-

würfe der deutschen Stukas seien, nachdem man sich daran gewöhnt hätte, noch einigermaßen zu ertragen gewesen, aber ganz entsetzlich seien die Tiefangriffe der Zerstörer gewesen, vor denen es kaum noch Schutz gab. Sein Leben habe er nur den dichten Ölbaumhainen auf der Insel zu verdanken. Dort habe in diesen Tagen einer neben dem andern platt an die Erde gedrückt gelegen; keiner habe auch nur eine Zigarette anzuzünden gewagt aus Furcht, die Zerstörer, die da wie ein Hornissenschwarm in der Luft umherbrausten, könnten das Versteck entdecken und unter Feuer nehmen. Aber gegen den Einsatz in der Sowjetunion war ja dieses enge Kreta nur ein kleines Manöver. Man hatte



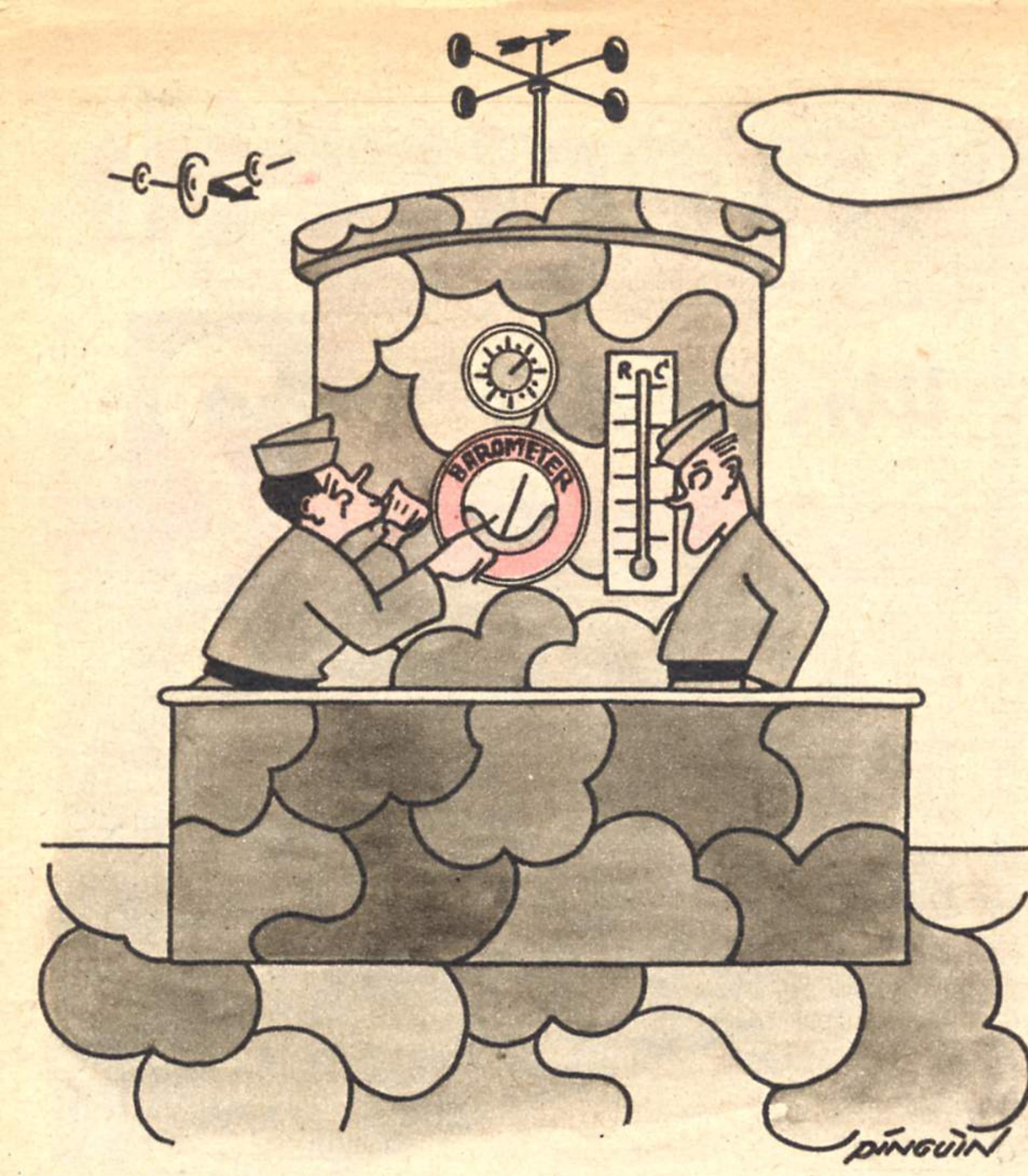
Zeichnungen H. v. Medvey

uns Zerstörer auf vierzehn Tage zur Erholung und Überholung nach der Heimat gebracht, dann lagen wir in Ostpreußen bereit, und seitdem haben wir keine Pause mehr gehabt. In der östlichen Raumlosigkeit kamen wir überhaupt erst zu voller Auswirkung. Wir haben hier unserem Namen „Zerstörer“ alle Ehre gemacht, das kann man wohl sagen. Am 22. Juni 1941 — das werde ich nie vergessen — starteten wir noch während der Dunkelheit. Unter uns lag der Teppich der dunklen Erde in einer tiefen Ruhe. Wir überflogen die Grenze, ich blicke auf das Leuchtzifferblatt meiner Uhr. Und da erhob sich zur festgesetzten Minute von Norden nach Süden, so weit das Auge blicken konnte, das Feuer der deutschen Batterien. Es war als würde plötzlich die Erde aufgerissen von unterirdischen Gewalten. Blutig rot tauchte dann hinter dem fernen Nebel an diesem Morgen die Sonne hervor ...

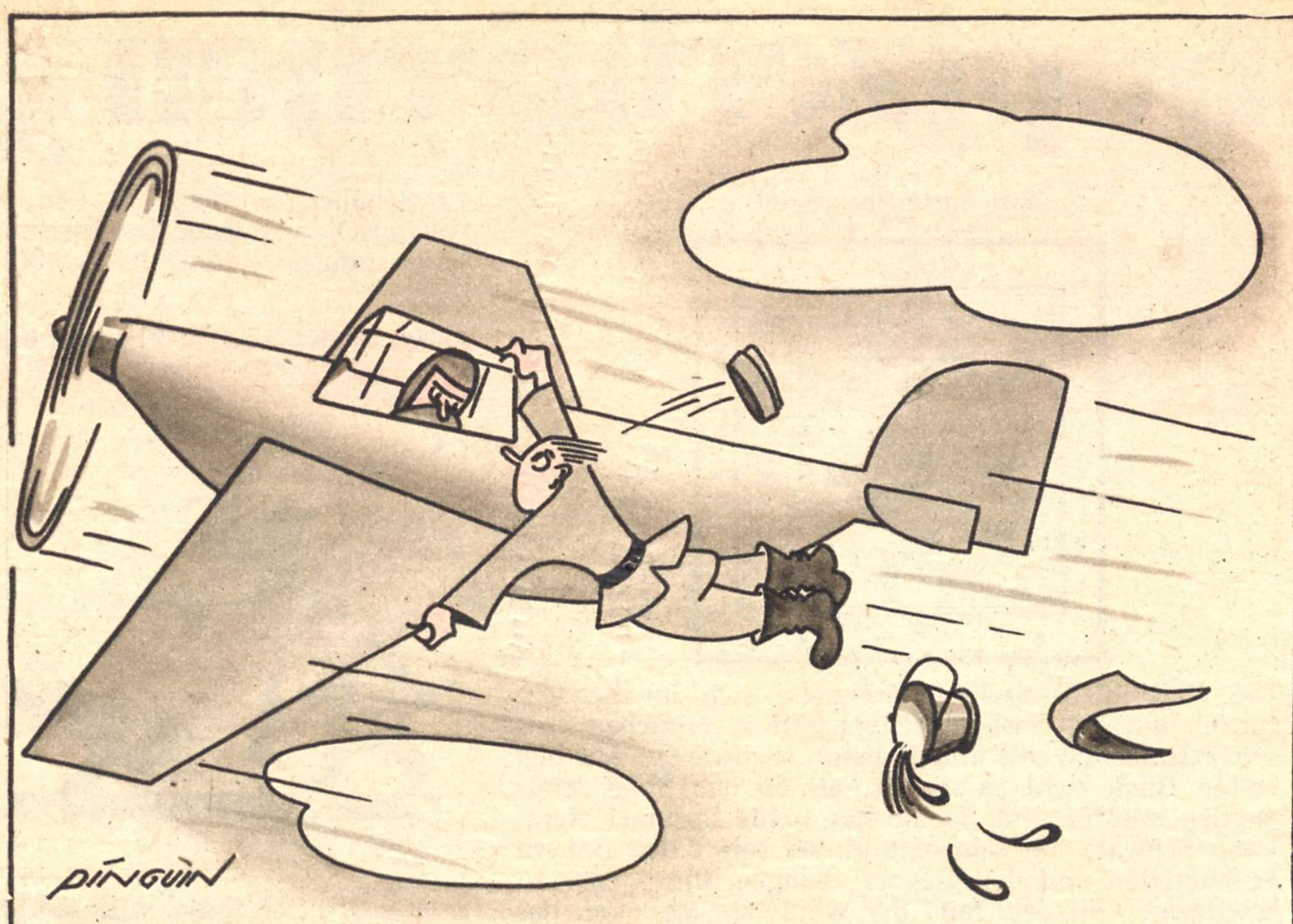
Wir waren nun gerade nicht zum Zuschauen unterwegs. Von einem feindlichen Platz zum andern flogen wir an diesem ersten Tag, und es war jedesmal dasselbe Spiel. In Paradeaufstellung standen die sowjetischen Flugzeuge vor dem Rollfeld zum Start bereit, wie auf Bestellung. Wir stürzten uns auf sie hinunter wie auf Kaninchen, warfen die Bomben ab und begannen unsere Kleinarbeit mit den Bordwaffen. Wir hörten nicht früher auf, als bis alles in hellen Flammen stand. Vierzig und fünfzig Flugzeuge auf einem Platz zur Strecke gebracht, die Hallen zerstört, das Rollfeld aufgerissen, das war so unsere Durchschnittsleistung in diesen Anfangstagen. Da wir nach dem ersten Angriff keine Bomben mehr bei uns hatten, flogen wir im Tiefflug weiter zum nächsten Flugplatz. Ahnungslos standen auch dort die Flugzeuge eines neben dem andern wie die Hühner im Hühnerstall, wenn der Marder kommt; sie schienen auf eine besondere Einladung zum Krieg zu warten. Nun, wir überbrachten ihnen die Einladung so überraschend schnell, wie es niemand vermutet hatte. In wenigen Minuten stiegen überall die schwarzen Rauchfahnen auf, der Lärm der Hölle war los. (Fortsetzung folgt)

Beförderungen in der Luftwaffe

Der Führer beförderte mit Wirkung vom 1. November 1942: zum General der Flieger den Generalleutnant Petersen; zu Generalleutnanten die Generalmajore Schubert, Wagner, Becker, Scheurlen; zu Generalmajoren: die Obersten Schörgi, von Arnim.

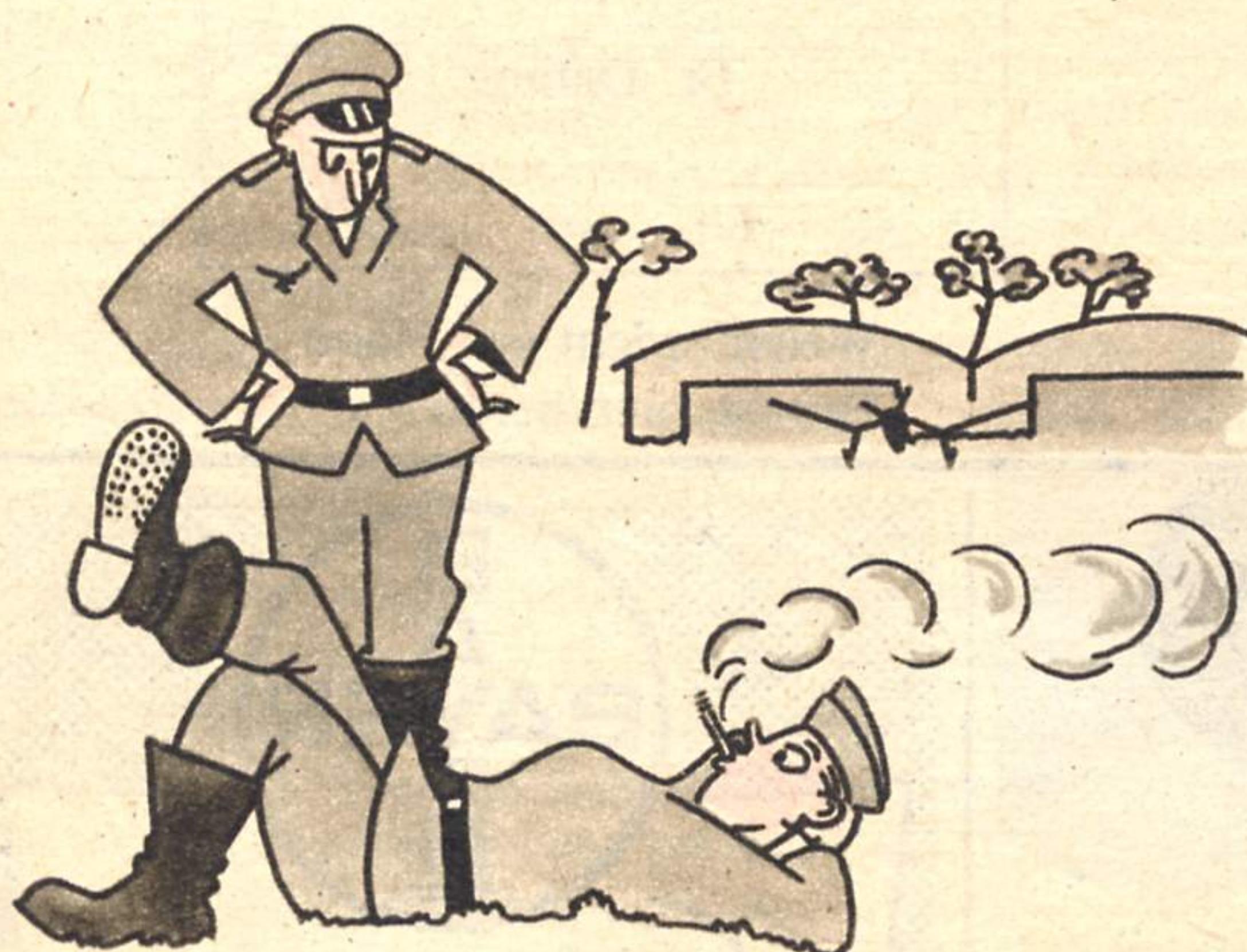


Links: „Karl, du hast ja 'nen Wasserkopp, jedesmal, wenn du in der Nähe bist, zeigt das Barometer Regen an!“

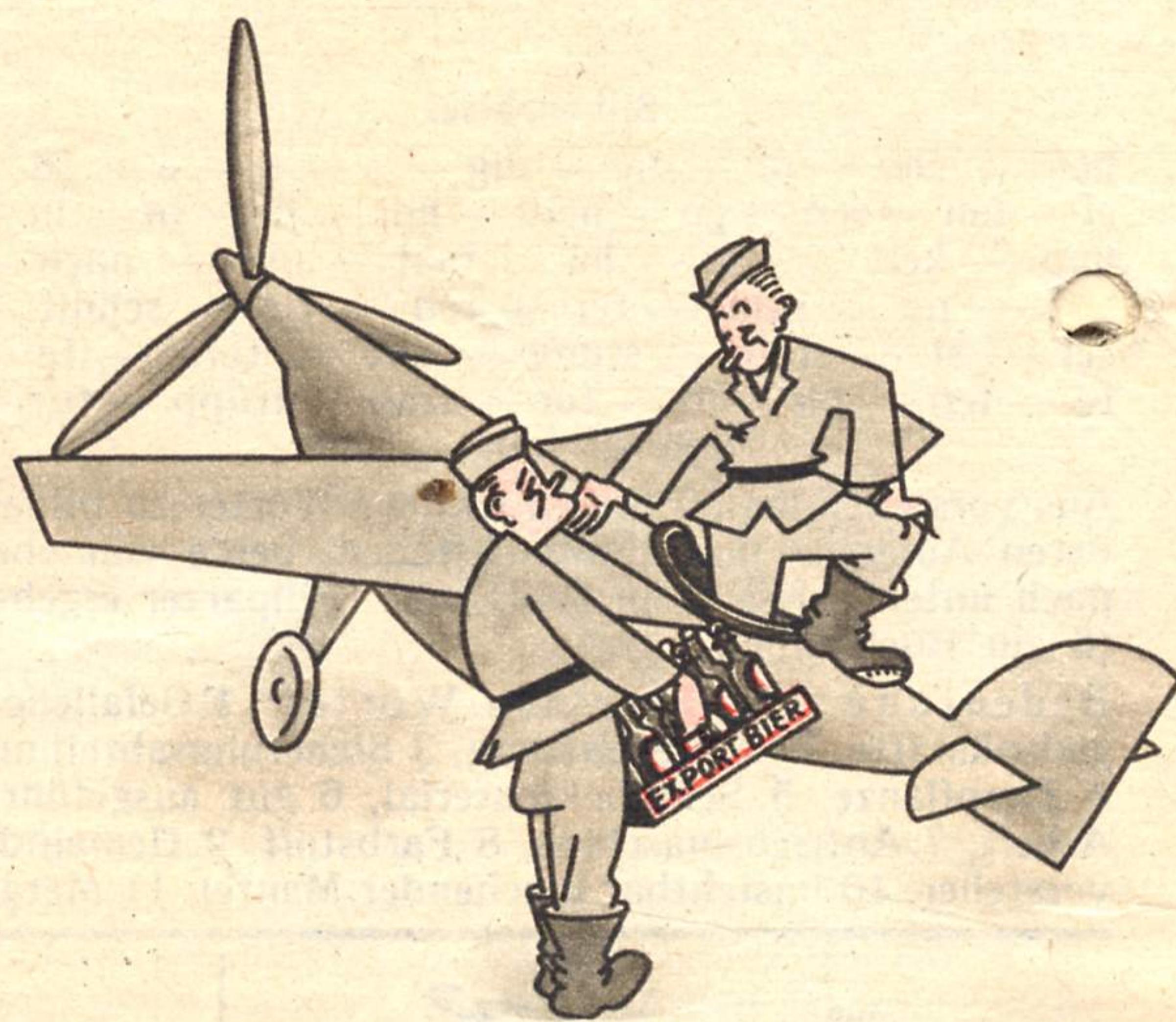
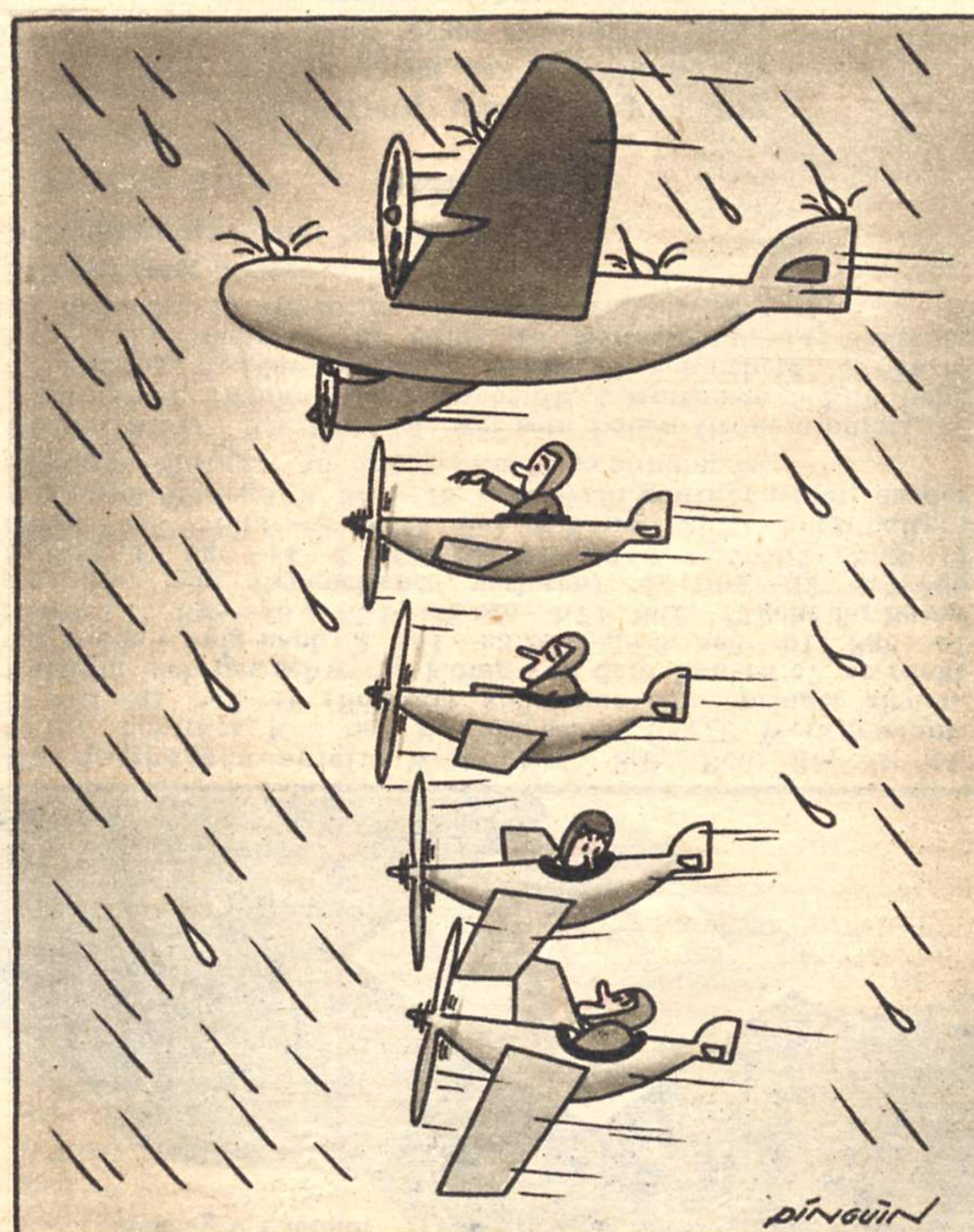


Rechts: „Entschuldigen Sie, Herr Feldwebel, aber ich war gerade beim Scheibenputzen ...“

Wetter-Frosche



„Ist das Ihr Dienst??!!“ — „Jawoll, Herr Unteroffizier, ich stelle eben die Bodenwinde fest!“



„Tja, Heini, sicher ist sicher, der Wetterdienst meldet nämlich anhaltende Trockenheit!“



Links: „Wir bekommen anderes Wetter, ich merk's an meinem Hühnerauge!“

Zeichnungen
Gerd Pinguin

Rechts: „Klar, Maxe, von nun an reichen wir nur mehr Stadturlaub ein, wenn das Barometer auf Sturm steht!“



pinguin