

HEFT 1 / BERLIN, 6. JANUAR 1942

Der



Adler

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

HERAUSGEGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Neuen Zielen entgegen

Der Beobachter in der
Kanzlei einer Heinkel He111.
Nach den großen Erfolgen
des Jahres 1941 ist die
deutsche Luftwaffe gerüstet
zu neuen Einsätzen — für
den endgültigen Sieg

VE Auto, Kriegerklub, Flug (1942)

RUHM UND SIEG

DIE DEUTSCHE LUFTWAFFE IM KRIEGSJAHR 1941

VON GENERAL DER FLIEGER QUADE

Der Luftkrieg gegen England

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

Alle Zufahrwege zur Insel führen über See. Schon in Friedenszeiten war der Eng-land eigene Tonnageraum nicht genügend groß. Die Schifffahrt der halben Welt fuhr ja für englische Pfunde englische Güter. Nur ein Teil davon hatte bei Kriegsbeginn mit scharfem Druck dazu gebracht werden können, trotz des erhöhten Risikos in englischem Solde zu bleiben. Tonnage war knapp und kriegswichtig. Ihre Verringerung also für uns von besonderer Bedeutung. Die Herabminderung des dem Feinde nutzbaren Tonnageraumes wurde so ein Schwerpunktziel. U-Boote und Überwasserstreitkräfte der Kriegsmarine bekämpften in enger Zusammenarbeit mit den Kampfverbänden der Luftwaffe die Geleitzüge, die im Seeraum um England ausgemacht wurden, und versenkten auch im zweiten Kriegs-jahr eine hohe Zahl von BRT Handelschiffraum.

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

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

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

Die englische „Nonstop-Offensive“

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

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



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

1731
A17



Deutsche Fallschirmjäger
nehmen britische Truppen
auf Kreta gefangen. Die Er-
oberung dieses britischen Boll-
werks im Mittelmeer ist eine der
kühnsten Operationen der Kriegs-
geschichte, deren Erfolg den
Verbänden der deutschen Luft-
waffe zu verdanken ist.

Plz. Aulis, Kreta: Engländer (Wk.),
Wegener (A1), Zwilling, Aulis, Focke,
Wack, Luftwaffe.

Listen: Deutsche Flakartillerie
in Afrika. Roter Kreuzwagen Ober-
leutnant Schwabach links, das
Schießen seiner schweren Batterie
auf angreifende britische Panzer.

teil — von Osten her sind so gut wie gar keine Einfüge erfolgt. Und der Engländer
ist nach einigen ganz schweren Niederlagen äußerst vorsichtig geworden. Bei Tagg
ließ er sich über dem Reichsgebiet ohnehin nicht blicken. Wichtig ist es aber
darauf hinzuweisen, daß nicht die Masse, sondern die Güte unserer zur Abwehr
bereitgestellten Jagd- und Nachtjagd- und Flakartillerieverbände dieses Ergebnis
erzielt haben.
Der Schwerpunkt des Einsatzes der Verbände der deutschen Luftwaffe lag seit
dem 22. Juni 1941 nach dem Befehl des Führers und Oberbefehlshabers der Wehr-
macht an der Ostfront. D o r t sollte die Entscheidung fallen, die englische Nisus-
Offensive konnte daran nichts ändern.

Der Mittelmeerraum und Nordafrika

Durch das Mittelmeer geht der wichtigste Lebensnerv des Empire. Der Weg Gi-
braltar—Suez-Kanal—Aden ist die kürzeste Verbindung nach Indien. Der Umweg
um Afrika ist rund 10 000 km länger. Das erfordert verlängerte Fahrzeit und ver-
mehrtes Risiko, hohen Mehrbedarf an Tonnage, die, wie oben ausgeführt, England
in zunehmendem Maße fehlt.

Das Erscheinen deutscher Flugzeuge im Mittelmeerraum Seite an Seite mit unseren
italienischen Bundesgenossen bedeutet daher eine erhöhte Bedrohung dieses für
England lebenswichtigen Schifffahrtsweges. Alle Verluste, die seiner Kriegsmarine
und seiner Handelschiffahrt hier zugefügt wurden, waren besonders schwer.
Die stark befestigte Insel Malta mit einem Kriegshafen und mehreren Flugplätzen
dient in erster Linie dem Schutze dieses Wasserweges und bedroht außerdem den
Seeweg von Süditalien zu den italienischen Häfen in Nordafrika. Ungezählte Luft-
angriffe auf La Valletta und die Flugplätze hielten die auf der Insel bereitgestellten
Kräfte nieder.

Dadurch wurde letzten Endes die Grundlage geschaffen für die Einsatzmöglichkeit
des deutschen Afrikakorps, das unter dem Befehl des Generalleutnants Rommel
im Rahmen der italienischen Wehrmacht in kürzester Zeit die tief in die Cyrenaika
eingedrungenen englischen Truppen bis zur Grenze Ägyptens zurückwarf.
Das deutsche Fliegerkorps unter General der Flieger Geisler hat diesen Siegeszug
nachhaltig unterstützt und in vollem Umfang und in diesem Tempo überhaupt
ermöglicht. Es gelang ihm nach kurzer Zeit, die englische Luftwaffe, die alle Vor-
teile — Erfahrung im Wüstenkrieg, Kenntnis des Landes und der Witterungs-
bedingungen, bessere und nähere Nachschubbasen — auf seiner Seite hatte, so
weit auszuschalten, daß sie der auf der Erde angreifenden Truppe nicht mehr ge-
fährlich werden konnte.

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

Der Balkanfeldzug

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

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

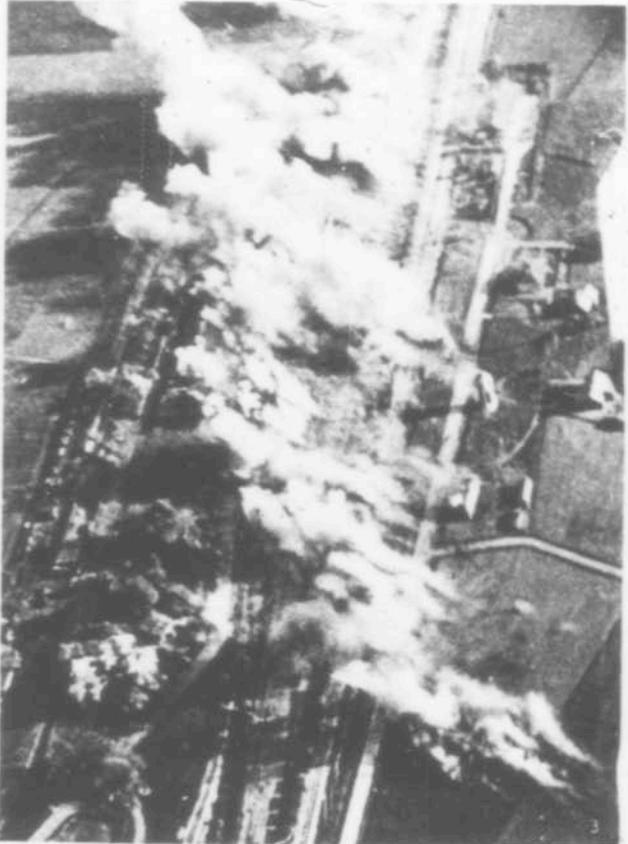
Belgrad wurde befehligsgemäß schon in den ersten vierundzwanzig Stunden schwer
getroffen. Damit und mit den in den nächsten Tagen noch wiederholten Angriffen
wurde die Hauptstadt des Landes, die Zentrale seines Nachrichten- und Nachschub-
wesens, der wichtigste Knotenpunkt seines ohnehin dünnen Eisenbahnnetzes,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

Die auf dem Balkan zur Unterstützung des Heeres bereitgestellten starken Ver-
bände der Luftwaffe konnten überall den Angriffsfrenten vorwärts helfen. Beson-
ders war das der Fall bei der Durchbrechung der mit modernsten Mitteln aus-
gebauten und von einem zähen und tapferen Gegner verteidigten Metaxaslinie.
Starke Stuka- und vor allen Dingen auch Flakartillerieverbände haben hier ganze
Arbeit geleistet; der Durchbruch der Angriffsgruppe bis zum Ägäischen Meer zerriß
dann die Feindfront und führte zur Kapitulation eines Teiles des Griechischen Heeres.

Fortsetzung auf Seite 13



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





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

Links: Der Gruppenkommandeur, Major K., mit seiner schweren beschleunigten Maschine vom seltenen zwei Feindflug zurückgekehrt. Mit 22 Jahren hat der Anführer des Wehrkrieges erste Flügel gekostet, heute trägt er die Spangen zum I. K. I und II und die goldene Feindflugespange.



Der I.A. der Gruppe, der Offizier, der die Einsatzpläne bearbeitet, hat erstmals als Abwäger in österreichischen Bundesheer Dienst getan. Jetzt ist er schon mehr als zwei Jahre Kampfflieger und hat seine sich auf 112 Feindflügen, darunter sehr schweren Englandskreisen, aus

KAMPFGR



Der Stolz des 22-jährigen T.O. (Technischen Offiziers) ist es, möglichst viele Kampfflugzeuge starklat melden zu können. Dali er neben seinen veranwortungsvollen Arbeit auch möglichst keinen Einsatz ausläßt, dafür sorgen seine 107 Feindflüge. Bild links: Das fliegende Personal an ungetrieben. Wie diese Männer haben auf vielen Feindflügen Mut, Frischblutigkeit und höchstes Können bewiesen.



Der Kremel

Die Zwingburg der Sowjets

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

Aufnahme Luftwaffe (SdS)



UPPE XY



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



Links: Einer der ersten Warte, die über das Wohl und Wehe der einzelnen Maschinen wachen. Seine große Motoren-erfahrung erlaubt es sich im Weckstut, denn er zwei Jahre lang angehört.



Fliegen macht bekanntlich besonders hungrig. Kampfflieger müssen deshalb gut zu essen haben. Der Staffelloch sorgt für schmackhafte Kost. Seine Spezialität ist ein salziger Braten — so die nötige Roboter dafür vorhanden ist.

IN DANKBARER
WÜRDIGUNG IHRES
HELDENHAFTEN EINSATZES

SAMURAI-

Kampf- und Todesmut des



Hauptmann GOLLOß



Ober-H. GRAF v. KAGENECK

IM KAMPF UM DIE ZUKUNFT UNSERES VOLKES

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

WIE SIE DAS RITTERKREUZ ERWARBEN

Hauptmann Linke, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, hat als Einzelkämpfer und als vorbildlicher Führer seiner Gruppe hervorragende Erfolge erzielt. Die Vernichtung von über 200 Feindflugzeugen und einer großen Zahl von Panzerkampfwagen ist u. a. das bisherige Ergebnis seiner Gruppe. Als Einzelkämpfer sind die Vernichtung eines britischen U-Bootes, die Vernichtung von 30 sowjetischen Panzern und Lastkraftwagen usw. besonders hervorzuheben. — Hauptmann Freher v. Beust, Gruppenkommandeur in einem Kampfgeschwader, erwarb sich durch zahlreiche Einsätze gegen englische Flugplätze und durch die Vernichtung mehrerer feindlicher Handelsflüge besondere Verdienste. Auch im Ostkampf zeichnete sich seine Gruppe hervorragend aus. — Oberleutnant Skorfcezewski, Staffelführer in einem Kampfgeschwader, hat sich durch heldenmütige Tapferkeit und ungewöhnliche Erfolge hervorgetan. Im Kampf gegen England versenkte seine Staffel 22 600 BRT und beschädigte weitere 74 000 BRT feindlichen Handelschiffsräume. Auch auf dem ostlichen Kriegsschauplatz sind seine Leistungen eine ununterbrochene Folge von persönlichen Heldentaten. — Oberleutnant Tönne, Staffelführer in einem Schnellkampfgeschwader, hat durch seine gewandte Führung und mittelbreites Vorbild eine Staffel zu bedeutenden Erfolgen geführt. Im Ostfeldzug zerstörte sein Verband gegen stärkere Abwehr nicht weniger als 118 Feindflugzeuge. — Oberfeldwebel Bühlingen, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, versuchte im Kampf gegen England in erhöhten Luftkämpfen 21 Flugzeuge abzuschießen und einen Spezialballon zu vernichten. — Unteroffizier Melzer, Geschützführer in einem Flakregiment, ist aus eigener Initiative stets der vorderen Linie weit vorausgestrzt und hat aus nächster, bedrohlicher Nähe mit seinem Geschütz 13 feindliche Panzerkampfwagen vernichtet. PK-Zeichnung Kriegs. Komms. Adb. Schott-OKW (1)



Hauptmann LINKE



Hauptmann FREHER v. BEUST



Oberleutnant SKORFCEZEWSKI



Oberleutnant TÖNNE



Oberfeldwebel BÜHLINGEN



Unteroffizier MELZER

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

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

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

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

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

Japans Heldengeist

japanischen Kriegers / Von Prof. Dr. Junyu Kitayama



Ein japanischer Fechtlehrer mit seinem Schüler beim Üben eines Griffes. Auch in dem in den letzten Schichten des japanischen Volkes geübten Fechtport lebte die alte Tradition der Samurai fort.

Abb. Maerten (L. Hölz), Sammlung Handl

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

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

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

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

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

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

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

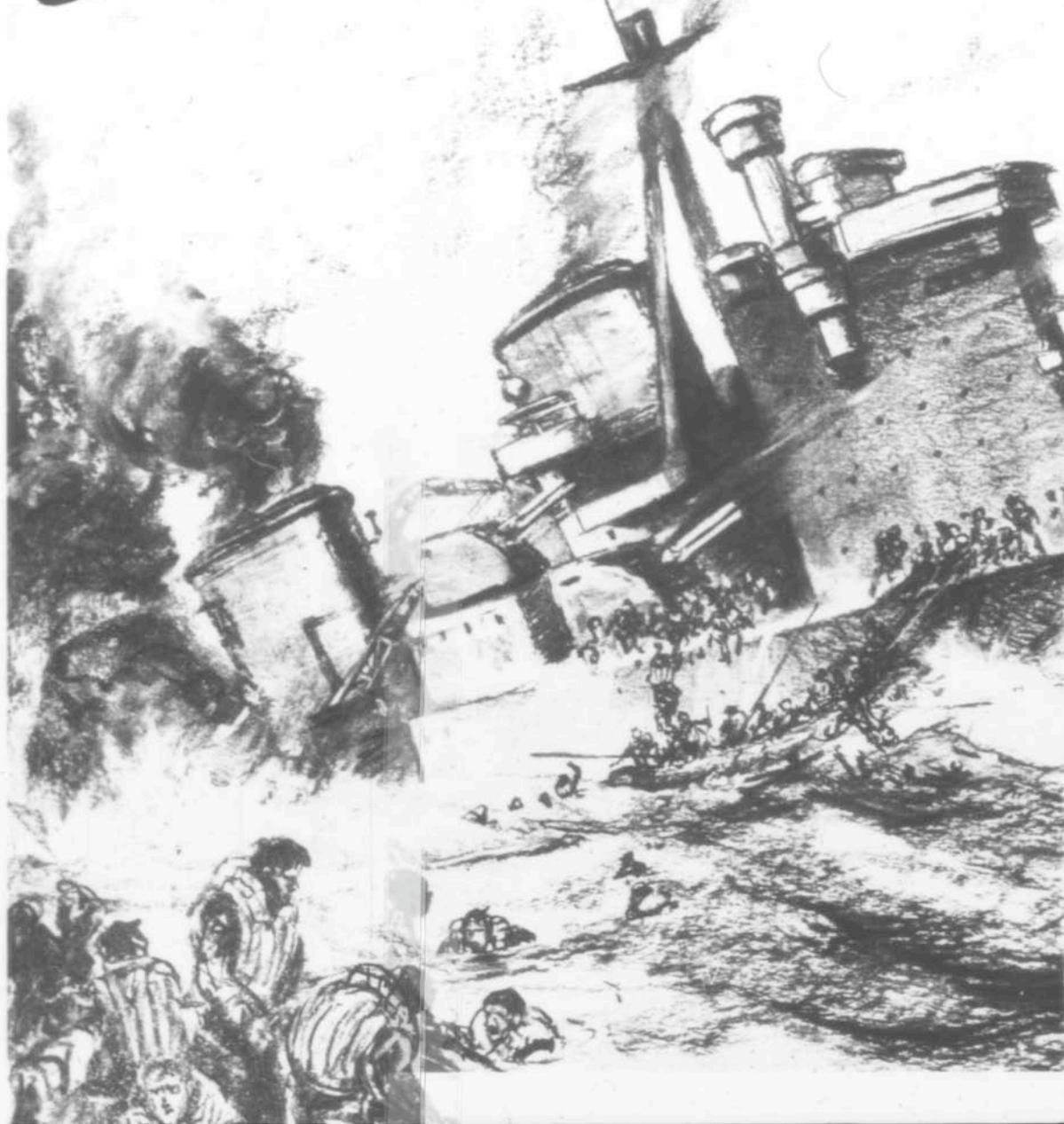


Samurailen „Zweischwertkrieger“, in den Diensten des Tenno. Es war das Vorrecht der Samurai, zwei Schwerter zu tragen. Nach einer Zeichnung aus dem Jahre 1865.



Japans Flieger vor dem Start zum Feindflug. In den modernen Soldatenuniformen und den Pilotenmützen der Flieger schlägt in Japan das Herz der Männer getreu den Samurai-Idealen, die heute ebenso verpflichtend sind wie vor Jahrhunderten.

Japan schlägt zu



Das Ende der „Prince of Wales“

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

Zeichnung H. v. Meyvey



„Ziel aufgefasset!“

Flakartillerie vor Leningrad

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

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



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

PE-Aufnahmen
Kriegsgeschichtliches Bild (KGB)

Rechts: „Feuerstöße“ ruft der Geschützführer durch den Lärm des Kampfes und den Motoren. Er ist verantwortlich für den Einsatz des Geschützes, und seine Lausche und Entschlossenheit ist oft entscheidend für den Erfolg der Abwehr.



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

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





Der große Tag des Geschwaders: Der Reichsmarschall schreitet in Begleitung des Geschwaderkommandeurs Oberst Galland die Front der Luftwaffe ab.

Der Reichsmarschall bei Oberst Galland

Auf einem Feldflughafen im Westen

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

FK-Gastrechtlich: Erbgastrechtlicher Rückblick



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



Der „Fliegende Drahtverhau“



es war
einmal

Wie der freitragende
Ganzmetall-Flügel entstand

Von Dr. Herbert Müllenbach

Das typische Beispiel eines „Fliegenden Drahtverhaues“. Die Spannweite und oft mehrere Dutzend Meter langer Spannstrahl hatten den Flügel an seiner Lage zu halten, isolierten dabei aber einen gewaltigen Luftwiderstand. Bild unten: Und das war die Junkers J 1, das erste Flugzeug mit dem dicken, freitragenden Flügel aus Ganzmetall.



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

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

Flugzeugfestigkeit und —sicherheit bildete! Bei der erste Bö würden sie seitlich herunterklappen wie zwei Lappen! Außerdem war das ganze Flugzeug aus Eisen

ein Hohn auf alle Gesetze des Leichtbaues! Ein Flug mit diesem „Blechesel“ wäre daher nicht nur bärer Unsinn, sondern geradezu Selbstmord! Was versteht auch schließlich ein wirklichkeitsfremder Professor aus Dessau, der wohl Bäderöfen bauen kann, aber kein Flieger ist, vom Flugzeugbau?

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

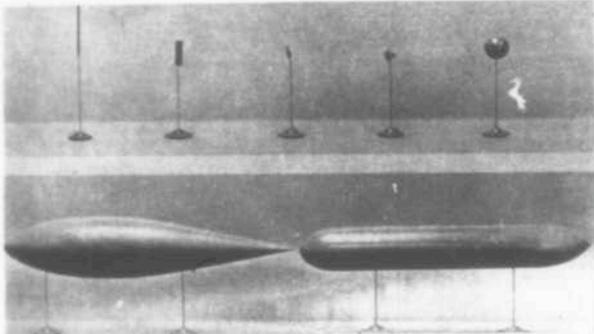
Der Flug fand statt. Sowohl Pilot als Flugzeug überlebten ihn. Das Flugzeug ohne Verspannung zeigte sogar gute Flugeigenschaften und hatte eigentlich damit die Zweifler von seiner Existenzberechtigung überzeugen müssen. Aber da Vorurteile und Abneigungen

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

schon „freitragenden“ Flügel. Wie kam aber Junkers damals dazu, diese neue, vom Herkömmlichen abweichende Bauart, die für ihre Zeit so absurd galt, zu entwickeln? Seine Kritiker hatten in einem recht — er war kein Flieger, also für damalige Anschauungen kein Fachmann, er war ein Mann der Theorie, ein Wissenschaftler und Forscher. Allerdings mit praktischer Logik und dem Blick für die zukünftigen Notwendigkeiten und die Entwicklung von morgen! Als einer der ersten Ingenieure hatte er das Flugproblem von der wissenschaftlichen Seite her angepackt und war dabei zu der überwältigenden Erkenntnis gelangt, daß es ja nicht so sehr darauf ankommt, das Gewicht des Flugzeuges möglichst niedrig zu halten — wenn auch das wichtig ist —, sondern daß es viel notwendiger ist, für ein möglichst gutes Verhältnis zwischen dem am Flugzeug wirksamen Auftriebskräfte und den in Kauf zu nehmenden Widerstandskräften zu sorgen. Diese lapidare Erkenntnis bedeutete nicht mehr und nicht weniger, als daß der Flügel durchaus ein gewisses Gewicht besitzen dürfe, wenn nur der durch ihn erzeugte Auftrieb den gleichzeitig durch ihn hervorgerufenen Widerstand größtmäßig möglichst übertrüfe und dabei selbst möglichst groß sei. Das Gewicht des Flugzeuges wird ja durch den Motor nicht direkt gehoben, sondern durch den an den Tragflächen entstehenden Auftrieb, wobei die durch den Motor angetriebene Luftschraube den Widerstand des Flugzeuges zu überwinden hat. Maßgebend für Junkers war also der Bruch „Auftrieb — Widerstand“, bei dessen genügender Größe ein noch so großes Gewicht ohne weiteres durch den Flügel getragen werden konnte.

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

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



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

„Ruhm und Sieg“

Fortsetzung von Seite 3

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

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

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

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

Heidenepos Kreta

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

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

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

Der Krieg gegen den Bolschewismus

Zwischen dem 22. und 28. Juni — in den ersten Angriffswochen — vernichtete die deutsche Luftwaffe 4107 Feindflugzeuge. Das erschien damals gewaltig, fast unglauublich. Bis zum Jahresende hat sich diese Zahl etwa vervierfacht, und immer noch erscheinen Sowjetflugzeuge über der Front. Diese Zahlen sind einer der vielen Beweise, welche Gefahr Deutschland und Europa vom Osten her drohte. Aber auch ein Beweis für die unabdingbare Überlegenheit der deutschen Luftwaffe. Haben doch die Sowjetflugzeuge so gut wie gar keine Bomben im Reichsgewicht abgeworfen.

Die Erfolge der deutschen Luftwaffe in den ersten Angriffswochen waren von besonderer Bedeutung. Anscheinend haben sie die feindliche Luftaufklärung weitgehend ausgeschaltet. Das Chaos, das nach der Vernichtungsschlacht bei Bialystock über die Sowjetarmeen hereingebrochen war, darf wohl zum großen Teil auf diese Tatsache zurückgeführt werden. Neben dem auf dem östlichen Kriegsschauplatz immer wieder geführten Kampf um die Luftherrschaft treten im Sowjetkrieg etwa dieselben Aufgaben an die Luftwaffe heran, deren Lösung auch auf anderen Kriegsschauplätzen von ihr gefordert wurden: Unterstützung des Heeres bei der Durchbrechung der Grenzbesetzungen und weiterer befestigter Linien, Hilfeleistung bei den Spitzen angreifender Panzerdivisionen, Zermürbung eingekreister Feindarmeen, Abwehr starker Gegenangriffe. Nur die Ausmaße aller Kampfhandlungen sind hier gigantisch. Entsprechend sind die auf der Erde und in der Luft errungenen Erfolgswerte. Bei den operativen Einsätzen tritt eine Zielart besonders in den Vordergrund: die Bekämpfung des den

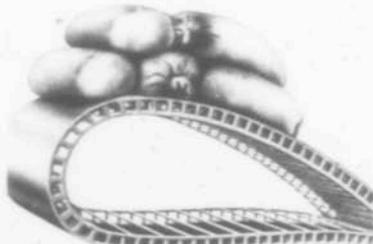
Feindnachschub dienenden Eisenbahnnetzes, das in Sowjetstaaten unheimlich dünnmaschig und daher für die Führung von besonderer Bedeutung ist, zumal gute Straßen noch seltener sind. Die in ganz großen Umfang gelungenen Zerstörungen von Bahnknotenpunkten, offenen Strecken, fahrenden und haltenden Zügen haben zweifellos den gesamten sowjetischen Nachschubdienst schwer behindert. Die vielen Tag- und Nachtangriffe auf den zentralen Knotenpunkt des Bahnverkehrs im europäischen Sowjetkrieg, Moskau, sind gleichfalls zum großen Teil in diesem Sinne zu werten. Daneben wurden aber auch in Moskau wie an vielen anderen Stellen kriegswichtige Industriewerke angegriffen. Vielfach handelte es sich um Werke der Erzeugung und Herstellung von Kraft- und Panzerwagen dienen. Bei den angeführten Verlusten, welche die Sowjets gerade auch auf diesem Gebiet hatten, werden diese Angriffe einen besonders empfindlichen Eingriff der Kriegindustrie getroffen haben.

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

Das neue Buch: Flakartillerie greift an

Im Auftrag des Oberkommandos der Wehrmacht herausgegeben von Major i. G. von Langs

Viele Bücher wurden geschrieben über den Kampf unserer Flieger, Panzermänner, U-Bootfahrer und unserer Infanteristen, ohne deren Sieg jeder militärische Erfolg doch nur Stückwerk bliebe. Sie stehen im Mittelpunkt der Wehrmachtberichte, auf sie sind die Blicke gerichtet. Im Schatten dieser bevorzugten Waffen kämpft, in enger Kameradschaft mit ihnen verbunden, die Flakartillerie. Sie kämpft im Luftraum über Großdeutschland und den besetzten Gebieten, auf Schiffen und Booten, sie bricht die Bunker der Maginot- und Metaxaslinie, zerschmettert in Afrika am Halfaya Pass 90 Britenpanzer, gewinnt Schlüsselburg und Ösel, verteidigt Kreta, hält Wacht am Eismeer. Sie umschließt Waffen aller Kaliber, Schwere und leichte Geschütze, Eisenbahn- und Verriegelungsgeschütze, Flakschwerer und Sperrballone, Feuerleiter, Hörtgeräte, MG-, Funk- und Nebelgerät. Eine Waffengattung von ungleicher Vielseitigkeit und höchster technischer Vollkommenheit. Mit wachsender Begeisterung erlebt der Leser die Mühen und Wertebereiche, die unter dem Titel „Flakartillerie greift an“ (Adler-Verlag des Schriftverlags) den Kampf dieser mächtigen und stolzen, schlechtin unversenkten Waffe der deutschen Wehrmacht schildern. Hier spricht der Soldat in seiner einfachen Sprache von seinem Frontleben. Die zahlreichen hervorragenden Bilder sind Kriegsdokumente die die Atmosphäre der Front eingefangen haben und ausstrahlen. Ein kurzer Überblick über die Geschichte der Flakartillerie und eine knappe Zusammenfassung der besonderen Leistungen von 22 Ritterkreuzträgern der Flakartillerie ergänzen dieses ausserordentlich wertvolle Buch, das für den Buchbesitzer Preis von RM 3,- zu haben ist. — Major von Langs



Beim „dicken“, freitragenden Flügel von Professor Junkers nehmen die steifen und festen Außenwände alle Kräfte auf.

Adler, Junkers-PM 12.

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

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



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

Wertvolle Bücher für Piloten, Kraftf.- u. Aselefahrer und alle, die es werden oder sich gründlich ausbilden wollen.
Schnelbrennen Das Flugzeugbau
 Unfassendes Handbuch über Aufbau, Triebwerk, Ausrüstung, einschließlich elektrischer Anlage, Antriebsgeräts, FI-Anlage sowie über Instandhaltungsgangart und Betriebsabläufe. 2. erweiterte und verbesserte Auflage mit 920 Seiten, Umfang mit über 750 Abbildungen und 13 teils mehrfarbigen Tafeln, einer Beilage „Deutsche Flugzeugmuster“ sowie einer überlieferten farbigen Broschüre. Beispiel für den Aufbau eines zweimotorigen Mehrzweckflugzeuges!
 Ganzschonband mit farbigen Aufdruck RM 27.

Handb. Das Kraftfahrad
 Bau und Betrieb, Pflege und Instandsetzung sowie Fahrtechnik und Wettbewerbe. Ein Hand- und Reparaturbuch. 22. 468 Seiten mit 526 Abbildungen, 2 mehrfarbigen Tafeln, einem Alphabet, Sachregister sowie einer beigefügten Broschüre: „Tabellewerte zur Eingliederung von Kraftfahrzeugen“. Die Deutsche Schlosserzeitschrift schreibt u. a.: „Besonders wertvoll dürfte auch der Abschnitt über Störungen am Kraftfahrad und ihre Behebung sein.“
 Ganzschonband RM 19.

Automobiltisches Handbuch
 • Bussen (mit 30 Fachdarstellungen). Schwierigkeiten aller Art lassen sich überwinden, das Verständnis vom Fahrzeug, seiner Konstruktion, den Werk- und Kraftstoffen, Schwächen, Mitteln usw. wärdelt. Sie werden sich und fachkundig in allen Auto-Fragen behelfen. Ein ausgezeichnetes Nachschlagewerk mit 159 Seiten, 1785 erklärenden Bildern und wertvollen Tabellen. Allenerste Auflage! Sie werden großen Nutzen davon haben.
 Ganzschonband RM 36.

Die Grundlagen fachgerechter Kraftfahrzeug-Auslieferung
 Oberingenieur Meyer-Siedel. Das einzig deutsche Werk ist von einem Praktiker für die praktische Werkstoffherstellung ausgeht. Durch zahlreiche Beispiele und Abbildungen gibt es wertvolle Winke, hilft Fehlerquellen beseitigen und ist ein Nachschlagewerk ungemein wichtig. Durch Auswertung der reichhaltigen Kenntnisse weißt sich das Werk rasch bezahlt. 3 Ganzschonbände mit 428 Seiten, 455 Bildern, Tabellen und Sonderbeilagen RM 22.

Lieferung Nachnahme spezialisiert oder bequeme Monatsraten von M. 3,- bei den Werken 3 und 4 M. 4,-. Erfüllungsort: Berlin-Tempelhof. Postfachkonto: Berlin 7305. **Walter FREUND & Co., Verlag, gegründet 1889, Berlin SW 11-Adl.**



Agfa

Ein Begriff für photographische Wertarbeit

Nichts versäumt?
 Wenn Sie einst in vorgerückten Jahren sich sagen müssen, daß Sie nicht an Ihre alten Tage gedacht haben, wird es vielleicht zu spät sein. Für das Alter und die Familie muß man rechtzeitig sorgen. Je früher, desto vorteilhafter für Sie.
 Ein 25-jähriger, der 2 Mark im Monat zurücklegt, erhält mit 65 Jahren rund 1000 Mark, für 20 Mark rund 10000 Mark oder eine Pension. Stirbt er vor dem 65. Lebensjahre, so erhält die Familie das Kapital oder eine Pension — auch im Kriegsterbefall. Durch hohe Versicherungsendividenden ergeben sich in Wirklichkeit noch günstigere Zahlen.
 Die Gothaer besteht 114 Jahre! Sie beruht auf dem Grundsatz der Gegenseitigkeit — das ist ihre Stärke. Die Versicherten erhalten alle Überschüsse unverkürzt als Dividende.
 Jetzt anschreiben und als Drucksache an Gothaer Lebensversicherungsbank a. G., Gotha, senden (1. Pl.). Diese Anfrage verpflichtet Sie zu nichts.
 Senden Sie mir Ihre Schrift „Gotha-Schutz“. Ich könnte monatlich RM zurücklegen.
 Welche Summe kann ich damit versichern?

Name _____ Geburtsdatum _____
 Frau _____
 Pfl. _____
 Beruf _____ Wohnort _____
 Gasse/ _____ Straße _____
 Kreis _____ u. Nr. _____ A 31

van Enst
LIKÖRE

Nicht immer vorrätig aber immer hochwertig



LIKÖR-DESTILLERIE VAN ENST & CO MAINZ

Bei solcher Arbeit kann nicht geschult werden — das wäre gefährlich. Ein Stückchen

Honewacker
 ist unser einziges Honewacker in deutscher Sprache. Er kann gebraucht werden, um die Sicherheit zu erhöhen. Er ist ein Honewacker, der die Sicherheit erhöht. Er ist ein Honewacker, der die Sicherheit erhöht.



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

SANATOGEN • FORMAMINT • KALZAN
 Bauer & Cie. / Johann A. Wülfig / Berlin SW 68

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



FASAN
 SOLINGEN
 VON RM 1,50 AN

Nur durch Fachgeschäfte zu beziehen
 RUD. OSSBERGHAUS SOLINGEN



„Wes vermasselt denn da wieder die ganze Richtung?“ — „Flieger Schwahn, Herr Unteroffizier. Der kann aber nichts dafür, er hatte Pehlzungung!“

Alte

kleine
Vorschau
auf das Jahr
1999

Sonntagsausflug:
„Siehst Erika — ich
habe gleich gegagt,
dass wir das Gleich-
gewicht verlieren,
denn Freundin ist
eben zu schwer!“



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

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

Fliegerische Traumereien
GEZEICHNET VON
Hellmut Maenner



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



Rechts: Die Eisenbahn ist überlebt, man sieht nur mehr Geleise zuge in der Luft

