

Der

Adler



Portugal Esc. 1.50

España Pts. 1.—

HERAUSGEBEN UNTER
MITWIRKUNG DES REICHS-
LUFTFAHRTMINISTERIUMS



Major Werner Mölders

Kommandeur eines Jagdgeschwaders, dem der Führer als erstem der erfolgreichen Jagdflieger nach dem 40. Luftsieg das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes verlieh

El comandante Werner Moelders, comodore de una escuadra de caza, a quien el Fuehrer concedió como primero de los invictos pilotos de caza alemanes las hojas de roble de la Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro, después de su 40. victoria aérea

Major Mölders erzählt sein Leben

El comandante Moelders cuenta su vida

Dieser Bericht des bisher erfolgreichsten Angehörigen der Luftwaffe, des Jagdfliegers Major Werner Mölders, ist auf nicht alltägliche Weise entstanden. Aus den in großer Zahl eingehenden Anfragen sprach — und spricht — ein so großes Interesse aller Schichten des deutschen Volkes an ihrem Fliegerhelden, daß die Schriftleitung sich entschloß, den sieggewohnten Kommodore um eine ausführliche Schilderung seines Lebens zu bitten. So saß denn unser Schriftleiter Josef Grabler in dem Quartier Major Mölders' an der Kanalküste ihm einige Abende gegenüber und ließ sich von ihm in aller Ausführlichkeit sein Leben erzählen. Als unser Mitarbeiter im strömenden Regen bei dem Gefechtsstand des Jagdgeschwaders landete, war der junge Geschwaderchef noch nicht aus Berlin zurück. Der Führer hatte ihm anlässlich des 40. Luftsieges das Eichenlaub zum Ritterkreuz verliehen. Dann war er einige Tage Gast des Reichsmarschalls gewesen, und nun erwartete sein Geschwader ihn zurück. Er landete erst am nächsten Tag um die Mittagszeit. Nach Tisch flog er gleich mit seinem Rottenflieger, Oberleutnant Cl., der auch schon 13 Abschüsse hat, nach England. Schon nach kurzer Zeit dröhnte die Maschine des Kommodore wackelnd am Gefechtsstand des Geschwaders vorbei. Major Mölders hatte seinen 41. abgeschossen! Genau genommen war es schon der 55., denn die 14 Abschüsse aus dem Spanienkrieg sind in den 40 Luftsiegen, für die der Kommodore mit Ritterkreuz und Eichenlaub ausgezeichnet wurde, nicht enthalten. Am Abend dieses Tages fand der junge Major zum erstenmal Zeit, dem „Adler“-Schriftleiter zu erzählen, und der versucht nun, mit den Worten des Kommodore wiederzugeben, wie er seine Jugend, die militärische Ausbildung und schließlich das große Erlebnis zweier Kriege schilderte

I

Ich war kein guter Schüler

Meine ganze Jugend war überschattet durch den frühen Verlust des Vaters. Wenn ich ihn auch kaum gekannt habe — er fiel 1915, als ich zwei Jahre alt war —, so fehlte eben doch der Vater, und ich beneidete oft die glücklicheren Kameraden. Meine Mutter hat es nicht ganz leicht gehabt mit ihren vier Kindern. Jung verheiratet, war sie erst 26 Jahre alt, als der Vater fiel. Daß sie es mit ihrer Pension — der Vater war Studienrat gewesen — fertiggebracht hat, uns vier zu halbwegs ordentlichen Menschen zu erziehen, stellt meiner Mutter das beste Zeugnis aus. Ich glaube ja nicht, daß wir ihr heute noch Kummer machen, wenigstens nicht so wie früher, als wir noch zur Schule gingen. Wenn Mutter heute noch Sorgen hat, dann sind es die gleichen, wie sie jede deutsche Soldatenmutter tragen muß. Vielleicht etwas verstärkt, denn auch mein „Heiner“ Bruder Viktor steht im Felde. Er führt als Oberleutnant eine Staffel in meinem Geschwader. Viktor ist zwar nur eineinhalb Jahre jünger als ich, aber der Jüngere bleibt eben zeitlebens der „Kleine“.

Nach dem Tode meines Vaters siedelten wir von Gelsenkirchen in die Heimat meiner Mutter über, nach Brandenburg a. d. Havel, das mir zur wahren Heimat geworden ist. In Brandenburg besuchte ich später das Gymnasium. Ich habe mich schlecht und recht bis zum Abitur durchgearbeitet. Ein Muster Schüler war ich nicht.

Ich möchte nun aber nicht, daß die junge Generation sich an meiner Art, das Gymnasium zu absolvieren, ein Beispiel nimmt und meint, sie brauche nicht zu lernen. Wenn ich ein schlechter Schüler war und trotzdem ein erfolgreicher Jagdflieger geworden bin, so lag das in den Umständen der damaligen Zeit begründet, die wir heute nicht mehr kennen.

Lichtblicke in dieser Schulzeit waren die Ferien, die wir immer auf dem Gut eines Onkels verlebten. Der Onkel hat mich zum passionierten Jäger erzogen, und vielleicht hat diese Leidenschaft mich bei dem Entschluß, Jagdflieger zu werden, beeinflusst. Den Höhepunkt meiner Jägerlaufbahn habe ich vor einigen Tagen erlebt, als ich auf Einladung des Reichsmarschalls in Ostpreußen einen kapitalen Hirsch schießen durfte. Aber sonstige Liebhabereien ist wenig zu sagen. Ich war frühzeitig Führer bei den Pfadfindern und im übrigen ein eifriger Ruderer. In mehreren Regatten konnte ich Siege nach Hause tragen.

Vom Rekruten zum Fahnenjunker

Sorgen um die Berufswahl habe ich nicht kennengelernt. Daß ich Soldat werden wollte, das stand bei mir schon von früher Jugend an fest. Bei meinem Bruder Viktor übrigens auch. An der Fliegerei war ich, wie die meisten meiner Kameraden, stark interessiert. Für mich kam aber eine fliegerische Betätigung nur als Soldat in Frage. Der Soldatenberuf war mir das Wesentlichste, das Fliegen kam erst in zweiter Linie. Daß wir in Deutschland einmal wieder eine militärische Luftfahrt haben würden, davon war ich ebenso überzeugt, wie daß ich

dann mitmachen würde. Da wir 1931, als ich das Abitur baute, noch keine Luftwaffe hatten, kam für mich nur eins in Frage: Erst einmal Soldat werden.

Ich hatte mich zur Infanterie gemeldet und in Ostpreußen die Annahmeprüfung abgelegt. Kurz vor dem Abitur kam die Nachricht, daß das Infanterieregiment 2 mich als Offizieranwärter eingestellelt habe. Ich habe mich selten so gefreut wie an dem Tage, als diese Nachricht eintraf. Die wollten es also mit mir versuchen, und ich hatte die feste Absicht, sie nicht zu enttäuschen. Daß ich als Soldat Besseres leisten würde als auf der Schule, das stand bei mir felsenfest. Wir waren, wie ich später erfuhr, 60 Bewerber. Unter den dreien, die eingestellelt wurden, war ich. Wir hatten ja damals nur das kleine Hunderttausendmannheer, das sich bei der großen Zahl der Meldungen die schärfste Auslese leisten konnte. Heute noch bin ich stolz darauf, daß ich vor der gestrengen Kommission bestanden habe.

Im April 1931 meldete ich mich in Allenstein. Das nun folgende Rekrutenhalbjahr war, das muß ich ehrlich gestehen, recht hart. Aber rückblickend weiß ich: es war gut so. Und wenn ich in dieser Ausbildung zum Grenadier viel gelernt und eine standfeste Grundlage für meine militärische Laufbahn erhalten habe, dann danke ich dies dem Unterfeldwebel Schimaneff. Er hat mich schwer rangenommen.

Nach Ablauf der Rekrutenzeit wurde ich nach Rastenburg versetzt. Ich war jetzt Gefreiter und bildete schon selbst Rekruten aus. Ein Jahr nach meinem Dienstantritt, am 1. April 1932, wurde ich zum Fahnenjunker-Unteroffizier ernannt und zu einer Schützenkompanie nach Allenstein zurückversetzt. Hier habe ich zwei Manöver mitgemacht. Heute, nach so vielen Jahren des Erlebens und reichem Erfolge, möchte ich sagen: die eineinhalb Jahre, die ich bei der Infanterie gedient habe, waren mit die schönsten meines Lebens.

Interessant ist übrigens, daß von uns drei Offizieranwärtern, die damals von den 60 Bewerbern angenommen wurden, heute schon zwei als Flieger das Ritterkreuz erhalten haben, der Kampfflieger Hauptmann Crüger und ich.

Im Oktober 1932 bezog ich die Kriegsschule Dresden. Das war wieder Schulbetrieb, der mir nun einmal nicht lag. Wenn ich trotzdem gute Ergebnisse erzielt habe, so ist das nicht zuletzt ein Verdienst unfreies ganz ausgezeichneten Taktiklehrers gewesen, des Hauptmanns

Major Mölders ist soeben vom Englandflug gelandet. Eine Viertelstunde, bevor diese Aufnahme gemacht wurde, hat er den 42. abgeschossen. Für Heido, den Geschwaderhund, ist es Ehrensache, als Erster den Kommodore nach der Landung zu begrüßen

El comandante Moelders acaba de aterrizar de regreso de una incursión sobre Inglaterra. Quince minutos antes de que se hiciera esta fotografía había derribado a su 42 adversario. Para Heido, la mascota de la escuadra, es cuestión de honor ser el primero en saludarle al tocar tierra



von Volkammer und Kirchsittenbach. Er hat es verstanden, seine Fähnriche zu fesseln. Auch die unter seiner Führung durchgeführten Belehrungsreisen wühlte er stets zum Erlebnis zu gestalten. Für mich ist mein Taktiklehrer auf der Kriegsschule Dresden immer das Vorbild eines deutschen Offiziers gewesen und ist es heute noch.

Hier auf der Kriegsschule habe ich den 30. Januar 1933 erlebt. Mit welchem Jubel wir die Machtübernahme durch den Führer gefeiert haben, brauche ich nicht zu erwähnen. Das große Ereignis hatte ja vor der Tür gestanden. Es war uns allen nur eine Frage der Zeit, wann es eintreten würde. Daß Adolf Hitler an die Macht kommen mußte, das stand für jeden Kriegsschüler fest. Das Hunderttausendmannheer mußte sich wohl nach außen völlig unpolitisch zeigen. Was es aber mit dieser äußeren Haltung auf sich hatte, das bewies die Begeisterung, mit der das Heer den Umschwung begrüßt hat. Obwohl wir damals auch nicht entfernt ahnen konnten, zu welcher Größe der Führer sein Volk in wenigen Jahren emporreißen würde, so wußten wir doch eins: Es wird alles anders und besser werden. Und so weit kamten wir alle die wehrhafte Geisteshaltung des Nationalsozialismus, daß wir ferner wußten: mit dem Hunderttausendmannheer, diesem Rotbeihelf von Versailles' Gnaden, ist es vorbei. Wir werden wieder eine starke Wehrmacht haben, ein Volksheer. Und ich war nicht der einzige, der dieser Gewißheit den schüchternen Wunsch hinzufügte: und eine neue Luftwaffe.

Damit aber hatte es — für mich wenigstens — vorerst noch gute Wege. Nach erfolgreicher Beendigung der Kriegsschule wurde ich im Juli 1933 zum Pionierbataillon 1 in Königsberg verlegt. Daß ich diesen Truppenteil nur einmal gesehen habe, zur Einleitung, steht auf einem anderen Blatt. Von der Kriegsschule Dresden ging es nämlich gleich zur Pionierschule in München. Wir waren hier 14 Pionierfähnriche und haben in München herrliche Zeiten erlebt. Besonders der „nasse“ Luftendienst hat uns viel Freude gemacht. Mir als eingeseiftem Ruderer lag er ohnedies. Auf dem Starnberger See haben wir mit Schlauchbooten und Floßjäden geübt, mit Motor- und Segelbooten, und auf der Har bauten wir Brücken und Fähren. Aber auch der eigentliche Schulbetrieb in München war schön. Hatte mir schon die Kriegsschule allmählich die Scheu



„Das fängt ja wieder gut an, Herr Major“, sagt Oberleutnant Cl., der Rottenkamerad des Kommandore, nach dem 41. Luftsieg, den Major Mölders unmittelbar nach der Rückkehr vom Urlaub errang. Oberleutnant Cl. hat selbst schon 13 Engländer und Franzosen abgeschossen

„La cosa empieza bien, mi comandante“, dice el teniente primero Cl., compañero de escuadrilla del comodoro, después de la 41 victoria aérea del comandante Moelders, que obtuvo este poco después de haber regresado de su licencia. El teniente primero Cl. ya ha derribado también 13 ingleses y franceses





Der Kommodore nach der Landung von Englandsinsatz. Der Motorenwart hilft beim Ablegen der Schwimmweste, während Major Mölders den Verlauf des Luftkampfes erzählt

El comodoro después de regresar de un vuelo contra Inglaterra. El asistente mecánico le ayuda a quitarse el chaleco salvavidas, mientras va contando el comandante Moelders las incidencias del combate aéreo

vor der Schulbank genommen, so schlug die von der Penne mitgebrachte Abneigung gegen alles Schulmäßige in München in das gerade Gegenteil um. Und wieder waren es in der Hauptsache zwei Offiziere, die das Wunder fertiggebracht haben. Der prächtige Aufsichtsoffizier und Fähnrichsvater, Oberleutnant Reiffinger, und Hauptmann Geiger, der Lehrer für Taktik und Kriegswissenschaft. Wenn der die Schlachten Napoleons schilderte, dann haben wir uns mehr als einmal damit einverstanden erklärt, daß der Unterricht um eine Stunde verlängert wurde. Für Fähnriche ist das allerhand.

Ich bin fliegeruntauglich

Schon geraume Zeit war unter uns jungen Soldaten von dem Neuaufbau einer deutschen Militärluftfahrt gemunkelt

worden. Es war ja klar, daß sie der Vergrößerung des Heeres auf dem Fuße folgen mußte. Denn ein starkes Heer ohne Luftwaffe war gänzlich sinnlos. Aber Genaueres wußte keiner. Da hatte der einen Freund, der dies und jenes gehört haben wollte, ein anderer wußte von einem Vetter, dessen Vater ein hohes Tier war, daß sich etwas täte. Das geheimnisvolle Dunkel lästete sich erst, und auch dann nur halb, als der Kommandeur uns eines Tages fragte, wer Lust hätte, fliegen zu lernen. Welche Frage! Das war Wind in meine Segel. Ich meldete mich sofort und wurde bald zur ärztlichen Untersuchung befohlen. Sie ist mir sehr schlecht bekommen. Bleich und überliedend räumte ich das Feld. Trotzdem traf mich die niederschmetternde Beurteilung „untauglich“ schwer. Als aber der erste Schock überwunden war, siegte mein fester Ent-



Das ist der „kleine“ Bruder, Oberleutnant Viktor Mölders, der im Geschwader seines Bruders eine Staffel führt

He aquí al hermano pequeño, el teniente primero Victor Moelders, que manda una escuadrilla en la formación de su hermano

schluß, fliegen zu werden. Ich drängelte solange, bis eine erneute Untersuchung wenigstens das Ergebnis hatte: „Bedingt tauglich“.

Mit dieser wenig freundlichen Empfehlung siedelte ich zur deutschen Verkehrsfliegerschule Kottbus über. Hatte ich schon bei der ärztlichen Fliegeruntersuchung Bedenken gehabt, so sollte es mit meinen ersten Flugversuchen noch schlimmer werden. Das Fliegen bekam mir ausgesprochen schlecht. Der Magen machte nicht mit, dazu litt ich bei den Flügen mit dem Lehrer am Doppelschmerz und Schwindelgefühlen. So brauchte ich mich nicht zu wundern, daß mir nach wenigen Tagen bedeutet wurde, ich müsse abgelöst werden. Wieder stellte ich mich auf die Hinterbeine. Das kam ja gar nicht in Frage. Ich wollte Flugzeugführer werden und mußte es auch durchsehen. Mein Gruppenleiter, Fliegerkapitän Frühner, überprüfte das Urteil des Fluglehrers selbst, indem er mit mir flog. Selbstverständlicher ging dieser Flug gut vonstatten, und ebenso eigenartig war es, daß ich von diesem Tage ab nicht mehr mit Magen- und ähnlichen Beschwerden zu tun hatte. Es führt zu weit, das schöne und große Erlebnis der ersten fliegerischen Ausbildung zu schildern. Das haben andere schon getan. Meine Ausbildung unterschied sich von diesem denkwürdigen Flug mit dem Fliegerkapitän Frühner ab in nichts von der aller meiner Kameraden, höchstens dadurch, daß aus dem ursprünglich als fliegeruntauglich erklärten jungen Mann einer der besten Schüler unseres Lehrgangs wurde. Den ersten Alleinflug legte ich nach der üblichen Durchschnittszahl von Schülflügen ohne Schwierigkeiten hin, ebenso wurde ich mit den Prüfungen auf Antrieb fertig. Für uns Flug Schüler war es dann ein großes Erlebnis, als wir die kleinen Sportflugzeuge, auf denen wir die Schulausbildung genossen hatten, verlassen und auf größere Maschinen umsatteln konnten. Die schönste von allen war unstreitig die Junkers Ju 52, die damals noch der große Trumpf war. Ein gutes Zeichen für die sorgfältige Ausbildung, die wir genossen haben, war unsere Unfallziffer. Auf 65 Flugschüler entfiel während der ganzen Ausbildungszeit nicht ein einziger Unfall.

Als Abschluß unserer Ausbildung, die mit dem C-2-Schein endete, feierten wir das Narus-Fest. Es war das erste größere Fest der Luftwaffe, bei dem Generalfeldmarschall Milch, Generaloberst Udet und General der Flieger Christianen anwesend waren. Höhepunkt der Feier war das vierstündige Narus-Spiel, bei dem ich den Narus mimte. Außerdem

Fortsetzung auf Seite 28

Major Mölders läßt vor dem Start nach London den Motor warmlaufen. Sein Gesicht ist ernst und gesammelt. Sehr aufschlußreich ist der Vergleich mit dem gelösten Gesichtsausdruck des obenstehenden Bildes, auf dem sich das Verebben der Kampfspannung deutlich abzeichnet

Aufn. P.K. Grabler (5)

El comandante Moelders, antes de despegar rumbo a Londres, deja calentar el motor. Su cara tiene aspecto sereno y concentrado. Es interesante la comparación con la expresión abierta de la ilustración superior, en la que se manifiesta claramente el aflojamiento de la tensión de la lucha





Überall in England brennen die Öllager

Aufnahme Luftwaffe

Deutsche Kampfflugzeuge haben die Öllager von Swansea angegriffen. Das Luftbild, das ein Aufklärer kurz nach dem Angriff aufgenommen hat, zeigt mit aller Deutlichkeit die vernichtende Wirkung des deutschen Angriffs. Die starken Rauchwolken der

in Brand geworfenen Öltanks und des ebenfalls in Flammen stehenden Hydrierwerkes steigen bis zur Flughöhe des Aufklärers empor. Unmittelbar unterhalb der Hauptbrandstelle sind getarnte Ölbehälter zu erkennen, die vom Brande noch nicht erfaßt sind

En todas las partes de Inglaterra arden los depósitos de petróleo

Aviones de bombardeo alemanes han atacado los depósitos de petróleo de Swansea. La fotografía aérea, tomada por un aviador de reconocimiento poco después del ataque, pone de manifiesto con toda claridad los perniciosos efectos del bombardeo. Las enormes

columnas de humo de los depósitos incendiados y de los hidrantes envueltos en llamas se elevan hasta la altura del avión. Pegados al foco principal del incendio pueden observarse otros depósitos camuflados, que hasta ahora han quedado incólumes

Empire-Dämmerung

Die Lebensadern
des Britischen Weltreichs gefährdet

El ocaso del Imperio ; Las arterias vitales del Imperio británico en peligro!

Englands Weltreich ist das Ergebnis zweier Faktoren: der Insellage des Mutterlandes, die das englische Volk früh auf den Weg zur Seeherrschaft hinwies, und der Tatsache, daß der Engländer keine politischen Grundzüge kennt, sondern in praktischer Stellungnahme zu den jeweiligen Tagesfragen rücksichtslos, wenngleich unter dem Mantelchen humanitärer Weltbeglückung, seine eigenen höchst egoistischen Ziele verfolgt. So erstreckt sich das britische Empire in seltsamen Gegenfah zu den großen Flächenstaaten der Erde gewissermaßen in Bruchstücken über die ganze bewohnte Welt, wobei jedes Bruchstück in seiner Inselhaftigkeit gleichsam den Charakter des Mutterlandes wiederholt. Der Engländer, wenn er sich politisch mit seinem Weltreich beschäftigt, denkt in Inseln das heißt, mindestens die gleiche Wichtigkeit, die den einzelnen Teilen des Empire zukommt,



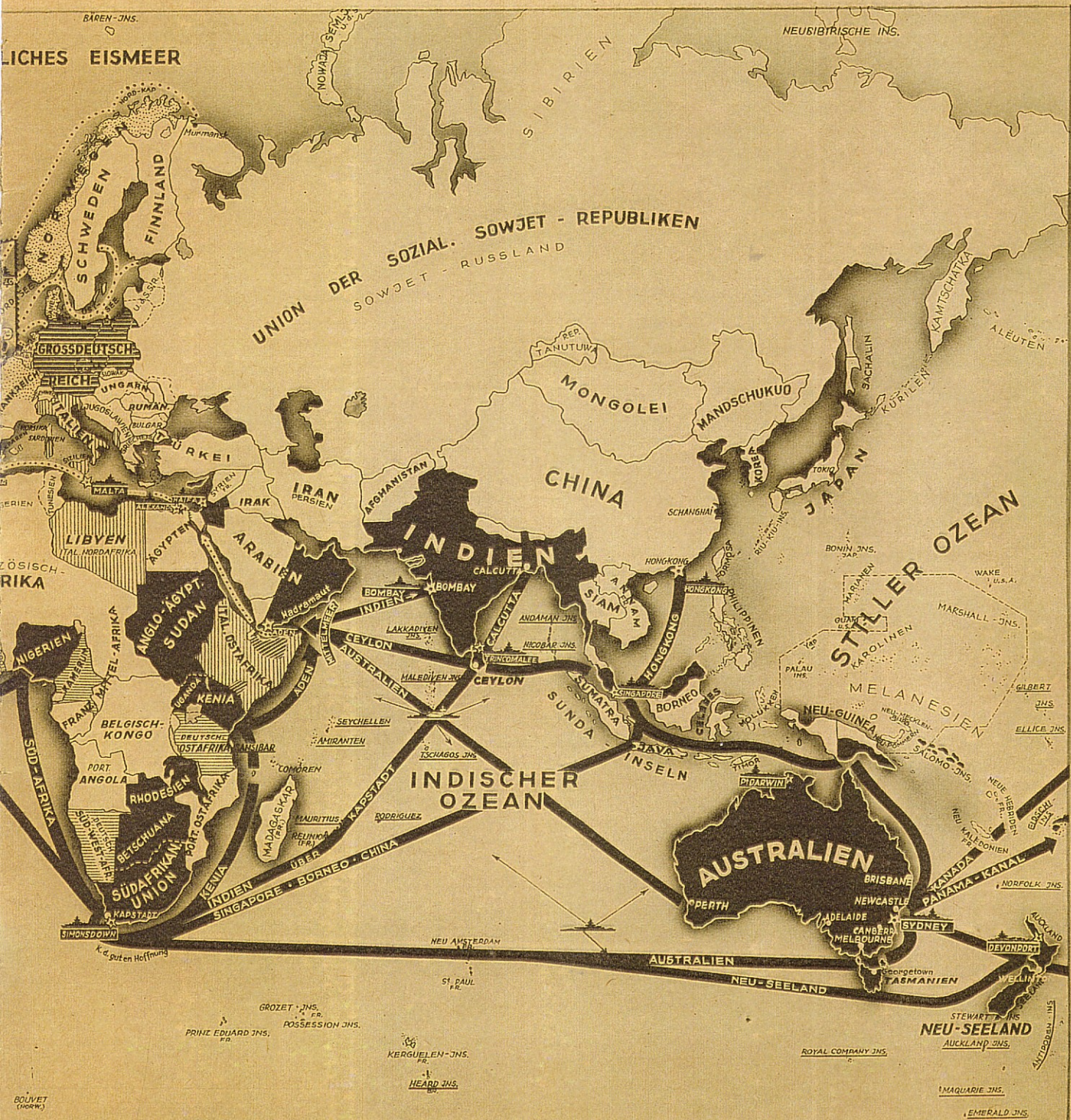
beanspruchen die Verbindungswege zwischen diesen Teilen.

Das Kernstück des britischen Weltreichs ist Indien. Gemessen an den wirtschaftlichen Vorteilen, die die Herrschaft über 360 Millionen in der England jährlich einbringt, haben englische Weltreichsteile wie das westafrikanische Nigrieren oder Hadramaut in Südarabien, ja selbst die Südafrikanische Union nur die Bedeutung von Stützpunkten an den Straßen nach Indien. Die kürzeste dieser Straßen, der Weg über Mittel- und Rotes Meer, ist heute durch die Aktivität der italienischen Flotte und Luftwaffe für England mehr als fragwürdig geworden. Der Einmarsch Italiens in Ägypten ist darüber hinaus der erste Schritt zur völligen Abschneidung dieses Weges. Gelingt es Italien, die Unabhängigkeit Ägyptens, die bisher bloß auf dem Papier stand, wirklich zu erringen, so verliert nicht nur der Suezkanal seinen Charakter als englischer Monopolweg, sondern auch der ganze mühsam von Eng-

land behauptete Vorderer Orient mit all seinen politischen und religiösen Gegensätzen von Ankara über Bagdad und Soudi-Arabien bis zur britischen Schlüsselstellung Aden am Eingang zum Roten Meer gerät zwangsläufig in die Dynamik einer englandfreien Umgruppierung. Damit bleibt England als einziger Weg zu seinen asiatischen Besitzungen und nach Australien die 30 bis 40 v. H. mehr an Schiffsraum und Brennstoff fordernde Route um Südafrika herum, in dem seit geraumer Zeit immer mehr jene Kräfte erstarken, die gegen einen für das Land zweifelhafte Krieg Sturm laufen. Der soeben abgeschlossene Dreierpakt zwischen Berlin, Rom und Tokio endlich zwingt England stärker als bisher, mit Japans Flotte, der drittgrößten der Welt, im fernöstlichen Raum als Gegner zu rechnen.

Aber auch in der westlichen Hemisphäre ist die Lage des britischen Weltreichs keineswegs rosig. Dadurch, daß England den Vereinigten Staaten Stützpunkte auf

den Bermudas, den Bahama-Inseln, Jamaika auf den Großen Antillen und in Britisch-Guayana einräumen mußte, ist das Bestreben der USA wieder einen Schritt vorangekommen, das dahin geht, Englands Einfluß im Karibischen Meer, das Nord- und Südamerika miteinander verknüpft, endgültig und für immer auszuschalten. Auch in Neufundland konnten sich die Vereinigten Staaten einmischen als Anfang zu einer amerikanischen Kontrolle der Verbindung zwischen England und Kanada, dessen hoher Prozentsatz an französisch sprechender Bevölkerung schon manchen Rückschlag im englischen Verbotsfeldzug für die aktive Teilnahme des Landes am Krieg zeitigte. So ist über England eine Weltreichsdämmerung herein-gebrochen, die in ihrem erdumspannenden und unterirdischen Charakter noch einmal Zeugnis davon ablegt, wie die Briten seit Jahrhunderten überall in der Welt und mit den dunkelsten Mitteln auf Landraub ausgegangen sind.



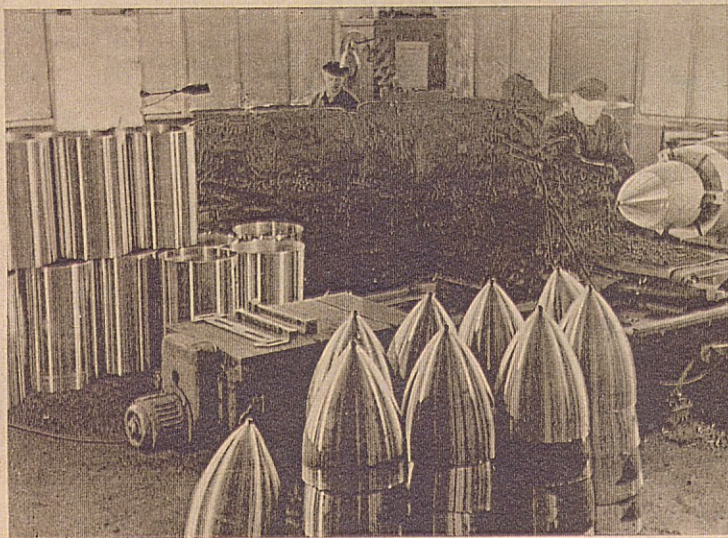
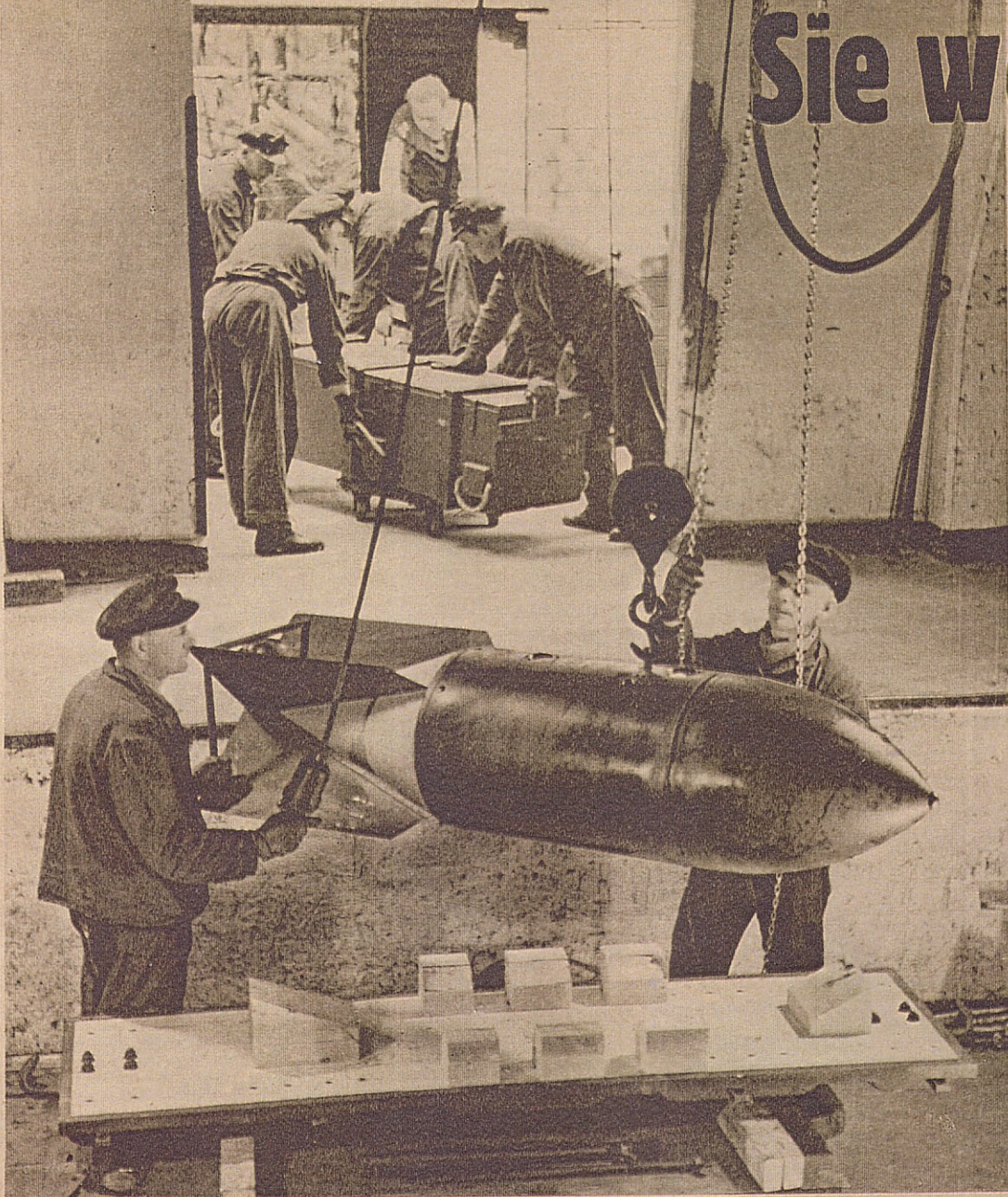
Sie werden Ch

Hier stellt ma

Harán una "visita" a Mis

Der uns von Englands Plutokraten auf-
gezwungene Krieg hat sich anders
entwickelt, als Churchill und seine
Helfershelfer es sich erträumt hatten.
Pausenlos rollen die deutschen Vergel-
tungsflüge über das Inselreich dahin.
So wird es bleiben, bis deutsche Bomber
Europa den Weg zu friedlicher Neu-
ordnung bereitet haben.

La guerra que nos ha sido impuesta por
los plutócratas de Inglaterra, ha tomado
un desarrollo muy diferente al soñado
por Mister Churchill y sus cómplices. Sin
interrupción, las escuadrillas de bom-
bardeo alemanas vienen realizando sus
ataques de represalia contra la Isla
británica y seguirán haciéndolo hasta
que las bombas alemanas hayan allanado
al continente europeo el camino hacia
la reorganización pacífica.



Die Bombe ist fertig und wird
nun (Bild oben) in eine feste
Kiste verpackt, um an die Front
transportiert zu werden.

La bomba está terminada para ser
embalada en una caja sólida
(arriba) con destino al frente.

Unsere Flieger können sich auf
das Material verlassen, das
ihnen die Heimat liefert. Bild
links zeigt das Abdrehen der
Rümpfe und Spitzen schwerer
Bomben.
Aufn. Senckpiehl (5)

Nuestros aviadores pueden tener
plena confianza en el material que
les suministra la retaguardia. La
foto a la izquierda muestra cómo
se labran al torno los cascos y las
puntas de las bombas pesadas.

In diesem Wald, den unser Bild
rechts zeigt, sind unvorstell-
bare Mengen von Bomben auf-
gestapelt. Tag und Nacht gehen
die Züge zur Front.

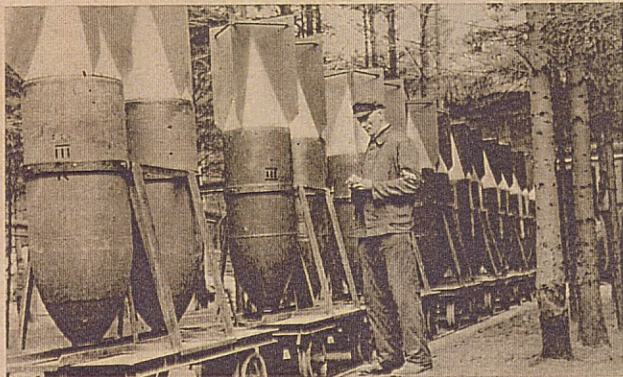
En este bosque a la derecha, se
hallan acumuladas cantidades
inconcebibles de bombas. Día y
noche salen los trenes con direc-
ción al frente.



Churchill „besuchen“

riesige Bomben für England her

Churchill *Aquí se fabrican bombas gigantescas destinadas a Inglaterra*

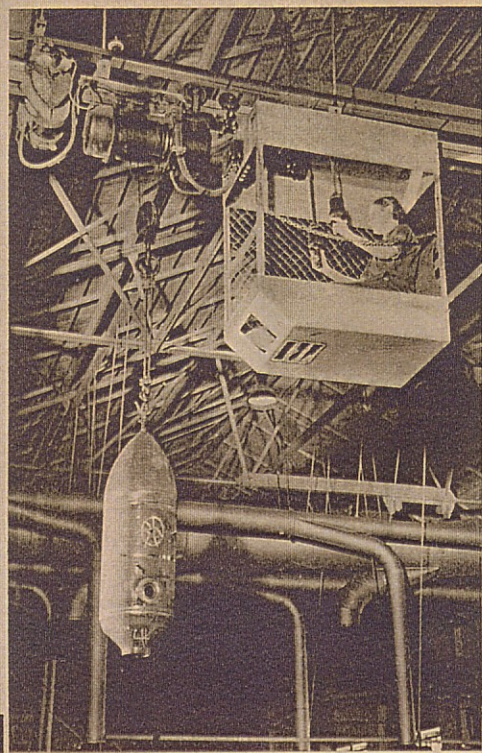


Bombe auf Bombe
schwebt durch die Luft,
vorerst allerdings nur in der
Montagehalle (Bild rechts)

Una bomba tras otra atraviesa
la sala de montaje (derecha)

Schwere Brocken in Reih'
und Glied. Am laufen-
den Band (Bild links) rollen
sie zum Verladeplatz

Bombas pesadas colocadas en
fila. En series interminables
(izquierda) pasan las bombas
al cargadero

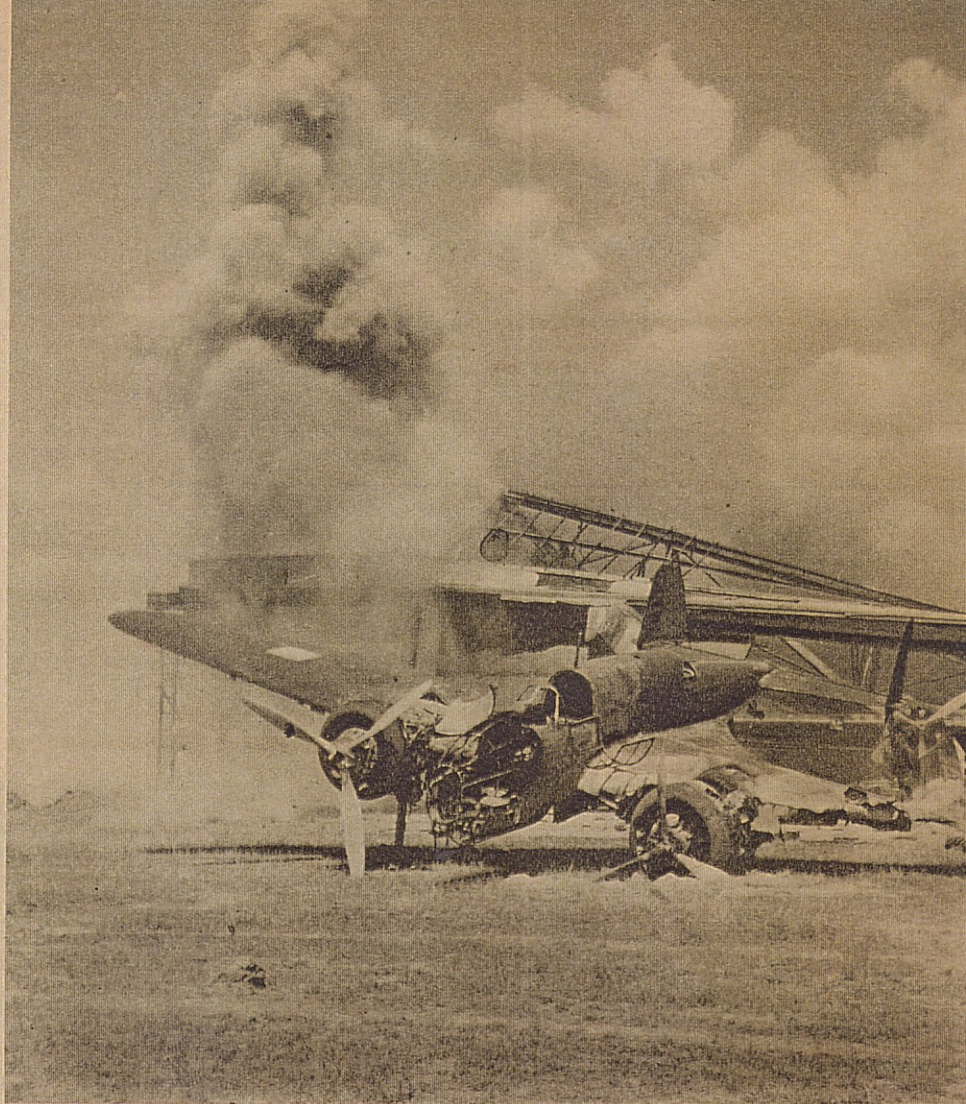


Die sitzen!

¡Blanco!

„Kampfgeschwader Lützow“, ein neuer Hans-Bertram-Film der Tobis, zeigt die kühnen Taten unserer Luftwaffe. Noch einmal durchleben wir, wie die deutschen Bomber mit der elementaren Gewalt eines Naturereignisses über Polen erscheinen und alles in Schutt und Asche legen, was polnische Großmannssucht mit englisch-französischer Hilfe an militärischen Kräften aufgebaut hatte

La nueva cinta cinematográfica de Hans Bertram, „La escuadra de combate Luetzow“, de la Tobis, presenta las heroicas gestas de nuestra aviación. Una vez más vuelven ante nuestros ojos aquellos momentos en que nuestros bombarderos irrumpen en Polonia con la elemental potencia de la naturaleza desencadenada, convirtiendo en informe montón de escombros todo lo que la arrogancia polaca ayudada por Inglaterra y Francia había erigido en fuerza militar



Bevor die polnischen Flugzeuge aufsteigen können, werden sie von deutschen Bombern überrascht und nehmen ein ruhmloses Ende

Antes de que pudiesen despegar los aviones polacos son sorprendidos por las bombas alemanas y acaban su existencia sin gloria ni honor



Zerschmettert liegt der polnische Vogel, der seine Bombenlast auf englischen Befehl über deutschen Städten abwerfen sollte, auf seinem Flugplatz

Sobre su propia base yace deshecho el ave polaca, que por orden inglesa había de arrojar su cargamento de bombas sobre ciudades alemanas

Zum Bilde links: Enge taktische Zusammenarbeit zwischen Tanks und Infanterie. Infanterie-Sturmtrupps gehen im Schutze deutscher Tanks vor

Izquierda: Acción de estrecha colaboración entre los tanques y la infantería. Patrullas de choque de la infantería avanzan protegidas por tanques alemanes



Erst die schnelle Eroberung des Luftraumes über Polen machte es möglich, den östlichen Gegner Deutschlands in der überraschenden Zeit von 18 Tagen niederzuwerfen. Hier brennt ein polnischer Flugplatz nach dem Angriff deutscher Bomber

Aufn. Tobis Ebert (6)

La rápida conquista del ámbito aéreo fué la que posibilitó la derrota del adversario de Alemania en el este en el cortísimo espacio de 18 días. He aquí un campo de aviación polaco envuelto en llamas después del ataque alemán



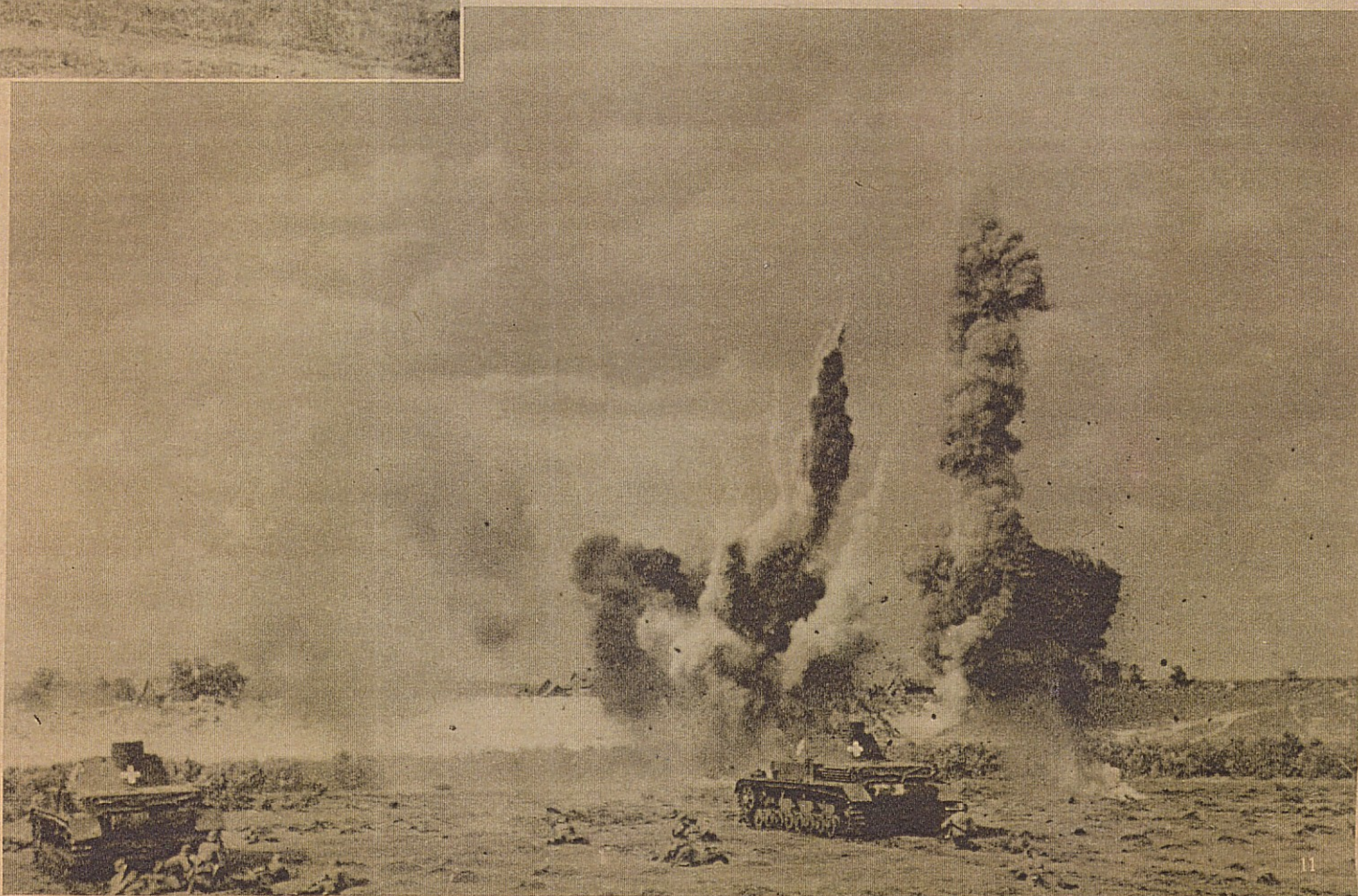
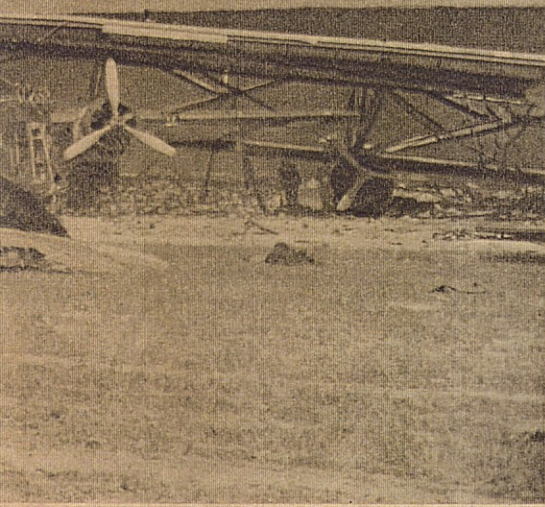
Zum Bilde rechts: Geschwärzte Mauern und verbogene Eisenträger — das einzige, was nach dem deutschen Angriff übrig blieb

Derecha: Muros ennegrecidos y hierros retorcidos — he aquí lo que quedaba después del ataque alemán



Zum Bilde unten: Hier kämpfen Tanks und Infanterie eine polnische Stellung nieder

Abajo: Tanques y la infantería batan una posición polaca



Luftkrieg als Wissen

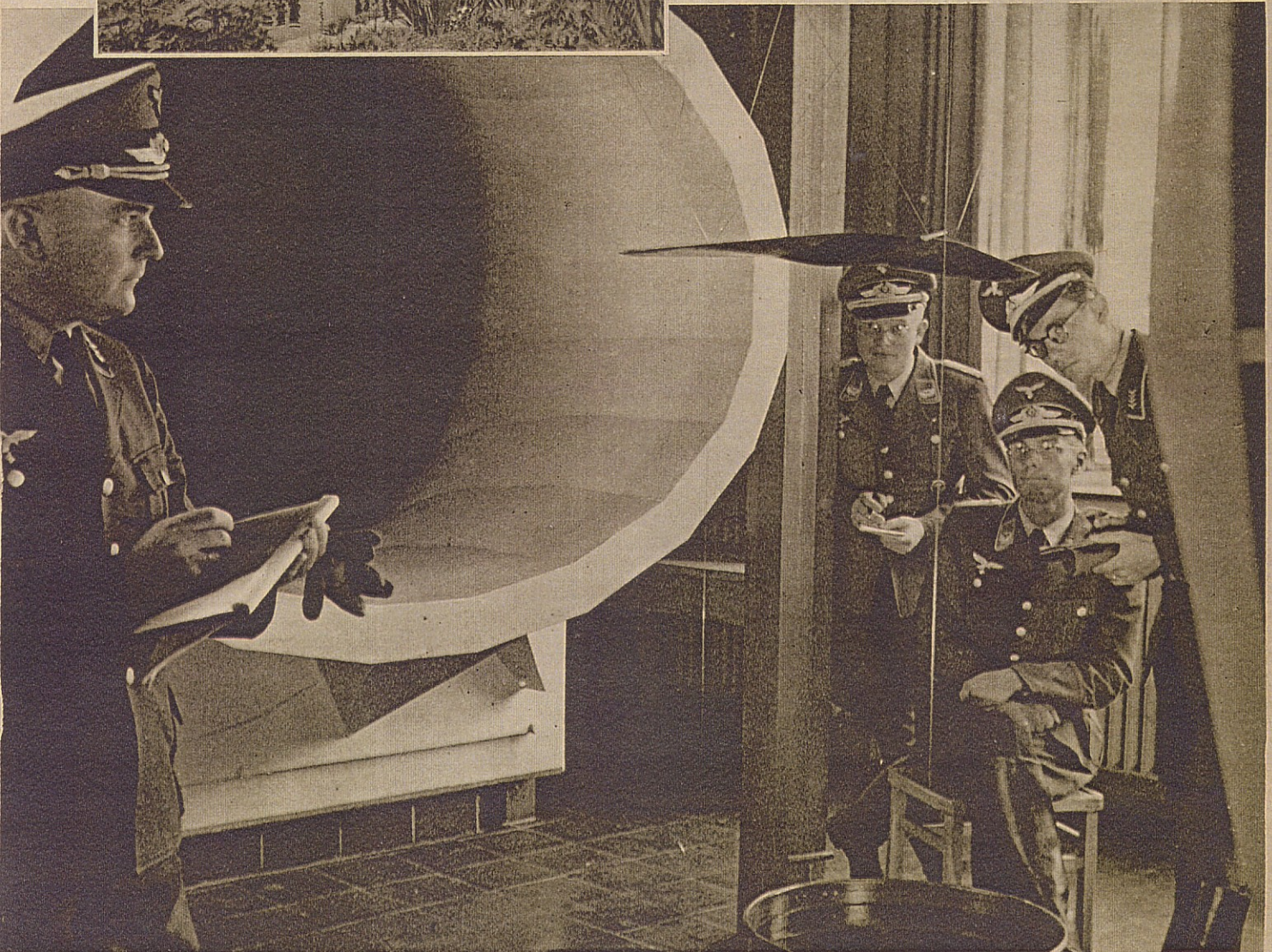
La guerra aérea como ciencia



Im Verhältnis zu der des Auslandes ist die deutsche Luftwaffe sehr jung. Aber gerade darin wohl liegt einer ihrer größten Vorzüge begründet. Alles in und an ihr ist jung, vor allem auch der Geist, der jeden beseelt, der mit und an ihr wirken darf. Diesen Geist verspürt man auf Schritt und Tritt auch in der Kriegsakademie der Deutschen Luftwaffe, deren vornehmste Aufgabe es ist, ein Führerkorps von Generalstäblern der Luftwaffe heranzubilden und unsere wundervolle junge Luftwaffe immer weiter zu vervollkommen, damit sie stets das bleibt, was sie ist: die beste der Welt. Eine ganze kleine Stadt im Grünen ist die Deutsche Luftkriegsakademie und in ihren Einrichtungen für den Lehr-, Übungs- und Forschungsbetrieb einzigartig in der ganzen Welt. Unsere junge Luftwaffe hat es bewiesen, wie man mit Eifer und ganzer Hingabe an ihrem Auf- und Ausbau gearbeitet

Einzig in ihrer Art auf der ganzen Welt sind (Bild links) die Anlagen der Deutschen Luftkriegsakademie, die in nichts an die nüchternen Militärbauten früherer Zeiten erinnern. Die Gebäude passen sich im Baustil dem weiten Charakter der Landschaft an

Las instalaciones de la Academia de Guerra de la aviación alemana (izquierda) son únicas en su clase en el mundo, y en nada recuerdan las construcciones militares sobrias y descoloridas de otros tiempos. Los edificios se adaptan en su estilo de construcción al carácter ámplo del paisaje



In den Laboratorien und Versuchsräumen der Kriegsakademie der Deutschen Luftwaffe wird wertvolle Arbeit auf dem Gebiete der Forschung und Entwicklung geleistet. Zugleich dienen sie der technischen Weiterbildung der Offiziere, die später für höhere Kommandostellen vorgesehen sind. Unser Bild zeigt Versuche über Strömungsmessungen im Windkanal. Das zu prüfende Modell wird an feinen Drähten aufgehängt, die die Kräftewirkung auf genaue Meßapparate übertragen

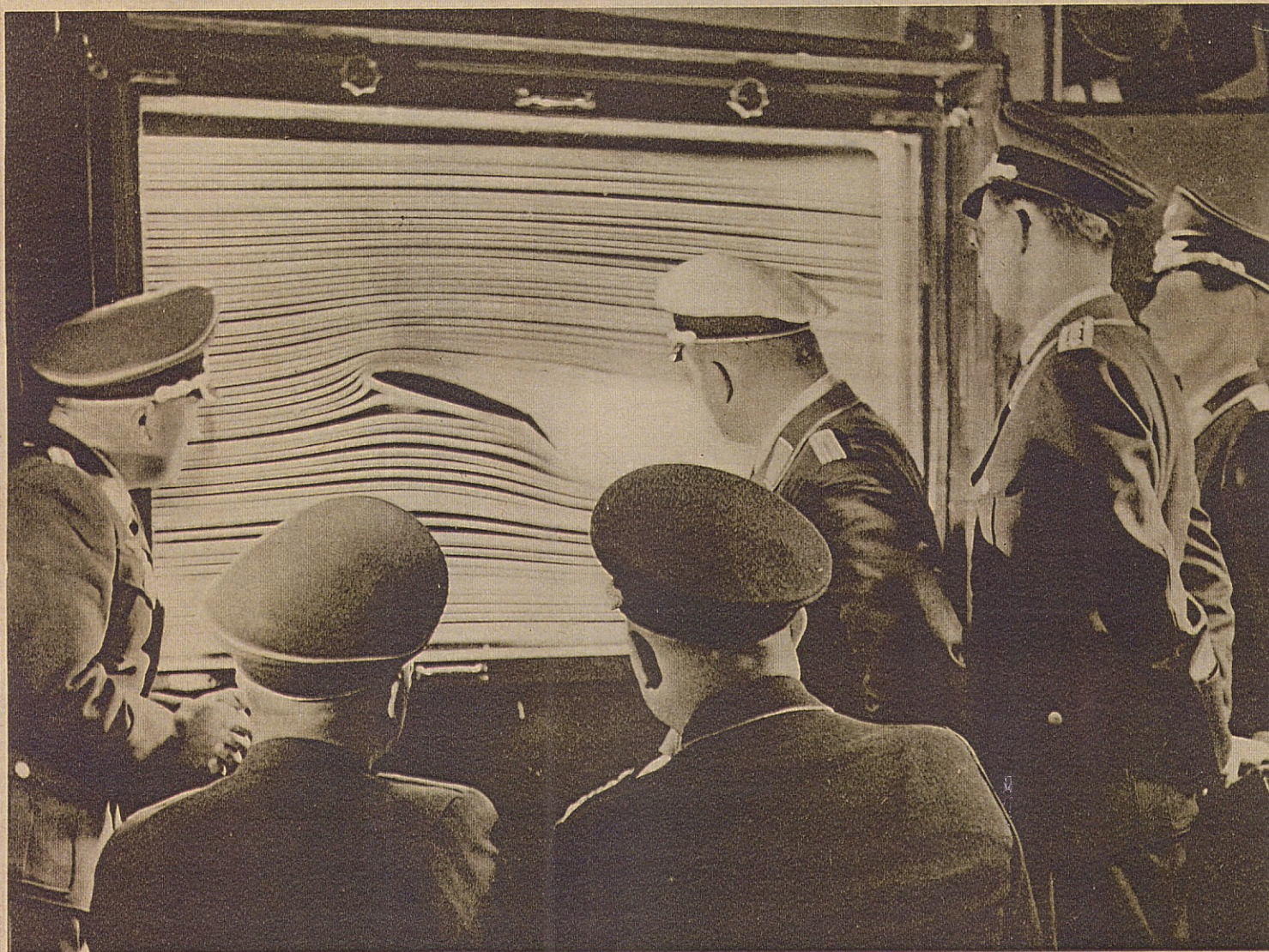
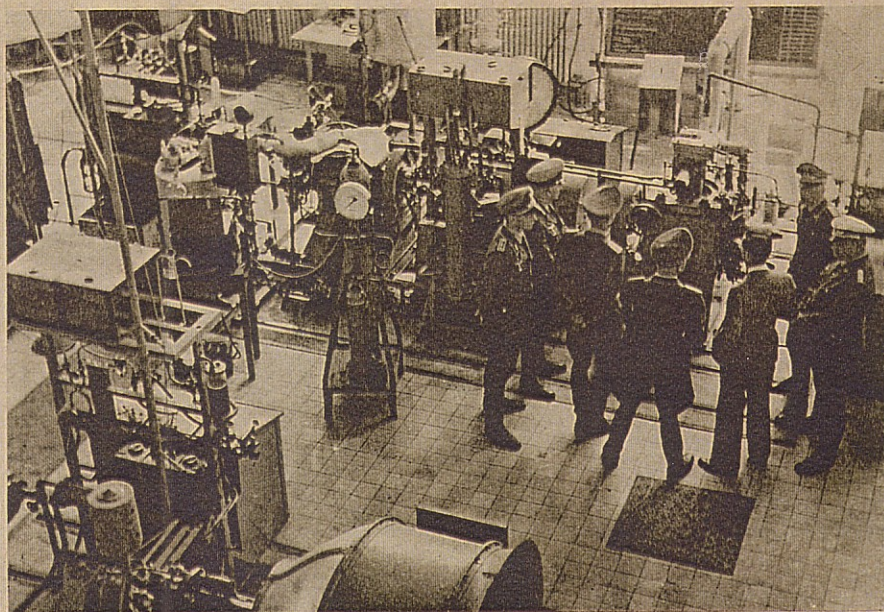
En los laboratorios y salas de experimentación de la Academia de Guerra se viene desarrollando una vallosa labor de investigación y perfeccionamiento. Al mismo tiempo sirven a la enseñanza complementaria para la oficialidad que más tarde es destinada a puestos de mando superiores. Nuestra ilustración muestra ensayos sobre medición de perturbaciones en el canal de aire. El modelo que ha de ensayarse pende de cables que transmiten los efectos de fuerzas a los aparatos de medición de precisión

schaft

hat, unbelastet durch bereits vorhandenes Altes und nicht immer mehr Zweckmäßiges, wenn natürlich auch auf erprobten Grundlagen. Neben der Ausbildung der Mannschaften in den Fliegerhorsten hat nicht zuletzt auch die Kriegsakademie der Deutschen Luftwaffe durch Heranbildung eines jeder Lage gewachsenen Führerstabs dazu beigetragen, daß die deutsche Luftwaffe in dem uns aufgezwungenen Kriege jeder, aber auch jederfeindlichen weit überlegen ist und Landheer und Marine die Basis schaffen konnte, auf der sie ihre herrlichen Siege errangen

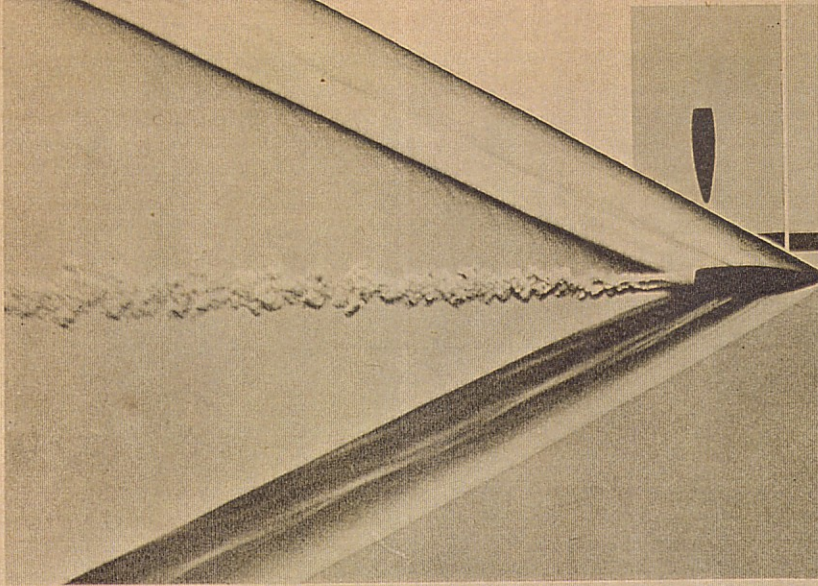
Neben der Lehrtätigkeit der Professoren laufen (Bild rechts) die ständigen Forschungsarbeiten der Offiziere auf dem Gebiete der technischen Weiterentwicklung der Luftwaffe

Aparte de la labor de enseñanza de los profesores se vienen realizando por la oficialidad (derecha) trabajos constantes de investigación en el terreno del perfeccionamiento técnico del arma aérea



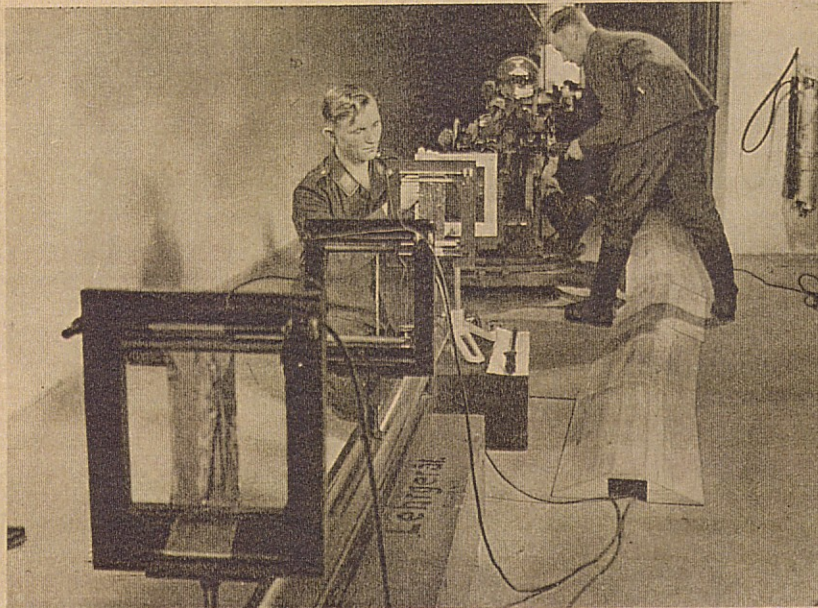
Besonders wichtig für die Leistungsfähigkeit und Stabilität des Flugzeuges ist auch die Konstruktion der Tragflächen. Auch auf diesem Gebiete werden in der Akademie laufend Versuche durchgeführt, die der weiteren Vervollkommnung der Tragflächen dienen. Im Bilde sieht man das Profil eines Tragflügels im Rauchwindkanal. Man kann hier an den vorbeiströmenden Rauchfäden deutlich die Strömungsverhältnisse studieren und so die günstigste Form jedes einzelnen Teiles des Tragflügels herausfinden

De especial importancia para el rendimiento y la estabilidad del avión es la construcción de los planos. También sobre este particular se vienen realizando en la Academia continuos trabajos de experimentación que tienden a continuar perfeccionando la estructuración de los planos. La foto muestra la sección de un ala en el canal de humo. La corriente de humo permite observar claramente las condiciones aerodinámicas con el fin de determinar la forma más favorable de cada una de las partes del ala



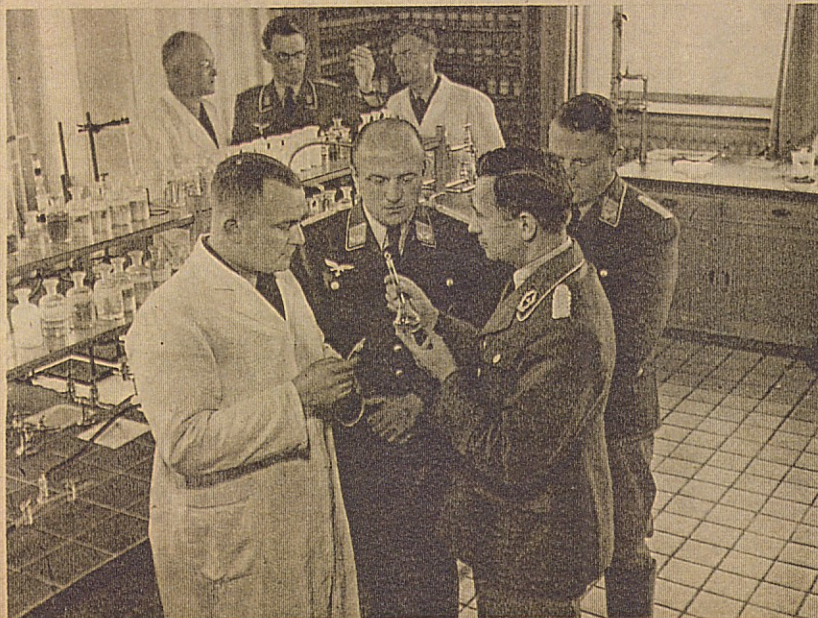
Sehr wichtig für den Flieger ist es auch, in allen Fragen der Ballistik zu Hause zu sein. Dazu gehört die Kenntnis von der Flugbahn des Geschosses und seiner Wirkungsmöglichkeit beim Einschlag auf verschiedenartiges Material. Unser Bild links zeigt ein fliegendes Infanteriegeschöß mit Kopf- und Schwanzwelle sowie den durch die Vorwärtsbewegung des Projektils entstehenden Wirbelkanal. Unsere Darstellung oben versinnbildlicht den Schuß mit einem Infanteriegeschöß auf eine Panzerplatte, wobei der zeitliche Abstand zwischen zwei Teilbildern $\frac{1}{100.000}$ Sekunde beträgt.

De gran importancia para el aviador es también el dominio de todos los problemas relacionados con la balística. A ello pertenece el conocimiento de la trayectoria del proyectil y los posibles efectos contra los distintos materiales. Nuestra ilustración presenta un proyectil de infantería en pleno vuelo con la onda trasera y delantera y con el remolino que se produce por el surco del proyectil. Nuestra ilustración superior presenta el tiro de un proyectil de infantería sobre una plancha blindada, siendo la diferencia entre dos fotografías parciales de $\frac{1}{100.000}$ de segundo.



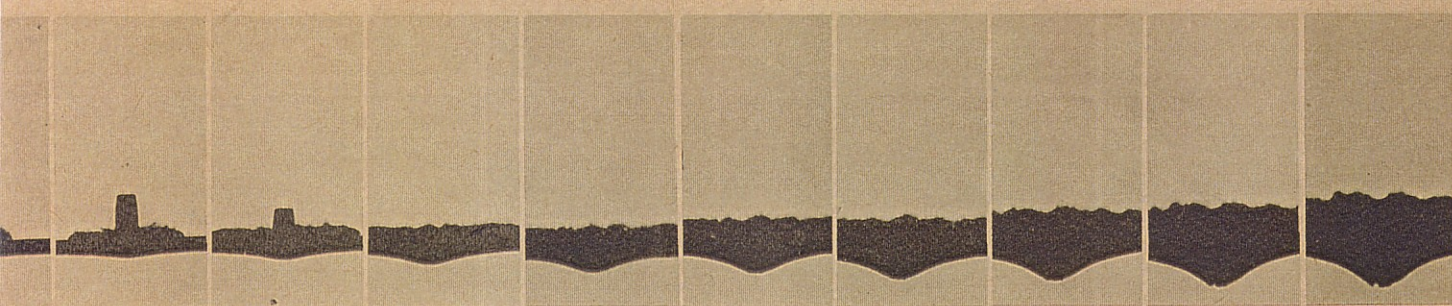
In unserem Bilde links oben und im Bild oben sieht man Apparate für ballistische Messungen, die vor der Mündung eines Flakgeschützes aufgebaut sind. Die hier vorgenommenen Versuche dienen in gleicher Weise der Weiterentwicklung der Flugzeugbewaffnung wie der Flugzeugabwehr.

En nuestras fotografías de la izquierda superior y arriba se aprecian los aparatos para mediciones de balística, frente a los cuales se ha colocado el cañón de una pieza antiáerea. Los experimentos sirven igual al perfeccionamiento del armamento de los aviones como al de la defensa antiáerea.



Auch von der Chemie muß der Luftwaffenoffizier eine ganze Menge verstehen. Man sieht im Bilde links Offiziere aller Dienstgrade bei eifrigem Studium im Laboratorium, ganz wie einst auf der Schulbank. In einem größeren Übungslager ist dann jedem einzelnen Gelegenheit gegeben, Versuche anzustellen, um so durch eigene Arbeit zu Ergebnissen und Erkenntnissen zu kommen.

Izquierda: También de química debe saber bastante el oficial de aviación. La foto muestra a oficiales de todas las graduaciones estudiando activamente en el laboratorio, lo mismo que en sus buenos tiempos de colegiales. En un campamento de ejercicio mayor se le ofrece a cada uno de ellos la ocasión de hacer experimentos para llegar mediante trabajos propios a resultados y juicios viables.



Bei dem vielgestaltigen Wissensgebiet ist der Tag der Kurssteilnehmer auf der Akademie voll und ganz ausgefüllt. Wer aber mit Erfolg lernen und Schaffen will, muß zwischen angestrenzter Arbeit auch Möglichkeiten zur Erholung haben. Solche bietet das ausgedehnte Gelände der Deutschen Luftkriegsakademie in hinreichendem Maße. Wie schön sitzt es sich beispielsweise auf der großen sonnigen Terrasse des Kasinos unter märkischen Kiefern mit dem weiten Blick auf das Wasser, bis zu dem hinab sich die herrlichen Anlagen hinziehen. In anregender Unterhaltung verbringt man hier auf grünem Rasen die Freizeit im Kameradenkreise und bespricht alle interessierenden Fragen des Tages und solche, die sich auf das Lernen in der Akademie beziehen.

Dada la amplitud de los conocimientos necesarios está el día plenamente ocupado para los participantes en los cursos de la Academia. Pero quien quiera aprender y trabajar con éxito debe tener entre las horas de enervante trabajo también la posibilidad de descanso. El extenso campo que rodea la Academia de Guerra de la aviación alemana ofrece para ello pingües ocasiones. Que sublime panorama ofrece por ejemplo la soleada terraza del casino, bajo los bellos pinares y con la vista al agua, hasta cuyas orillas se extienden los magníficos jardines. En animada conversación se pasan aquí los ratos de ocio sobre las verdes praderas entre los compañeros, o se discuten los temas interesantes del día o los que se refieren a los trabajos de la Academia.



10

10 Welchen historisch bedeutsamen Ort stellt dieses Luftbild dar?

11 Womit sind die Soldaten auf dem unteren Bild beschäftigt?



11



12

12 Um das Innere welchen Flugzeugs handelt es sich?

13 Zum Bilde rechts: Was ist die genaue Typenbezeichnung dieses Kriegsflugzeugs?

Kennst Du unsere

Großes Preis 2.

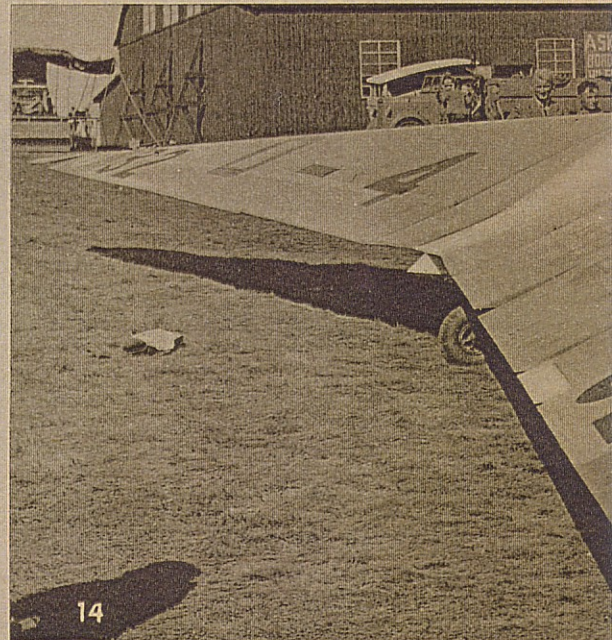
1000 Preise sind zu erringen:

1. PREIS

Ein zweisitziges geschlossenes Segelflugzeug, Typ „Kranich“, oder eine große Luftreise über etwa 15000 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von sechs Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten oder ein 30-qm-Jollenkreuzer, 9 Meter lang, 2,60 Meter breit.

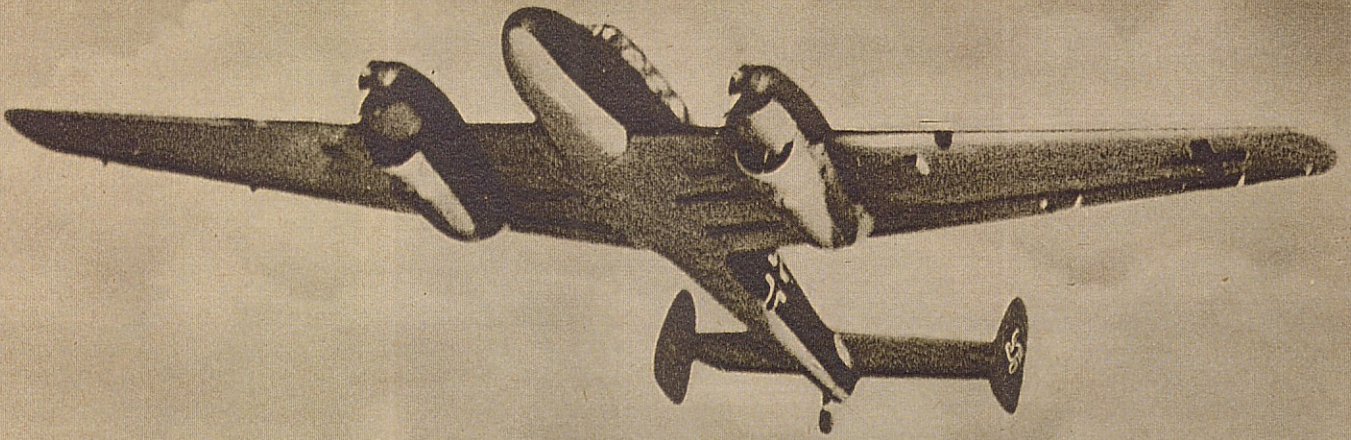
2. PREIS

Ein einsitziges geschloss. Segelflugzeug, Typ „Grunau-Baby“, oder eine große Luftreise über etwa 7500 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von drei Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten oder ein 20-qm-Jollenkreuzer, 7,75 Meter lang, 2,26 Meter breit.



14

14 Um welches Segelflugzeugbaumuster handelt es sich?



13

Luftwaffe ?

ausschreiben

Teil

3. PREIS

Ein einsitziges offenes Segelflugzeug, Typ „SG 38“ (Schulgleiter), oder eine große Luftreise über etwa 3000 Flugkilometer für zwei Personen auf die Dauer von zwei Wochen einschließlich aller Aufenthaltskosten oder eine 15-qm-Wanderjolle, 6,20 Meter lang, 1,76 Meter breit.

997 weitere Preise

wie sie im Heft 20 im einzelnen aufgeführt sind

Achtung! Wir weisen nochmals darauf hin, daß nur Einsendungen Gültigkeit haben, in denen alle 18 Fragen gemeinsam beantwortet sind. Die bereits eingegangenen Teillösungen sind ungültig.



16

16 Was ist das?



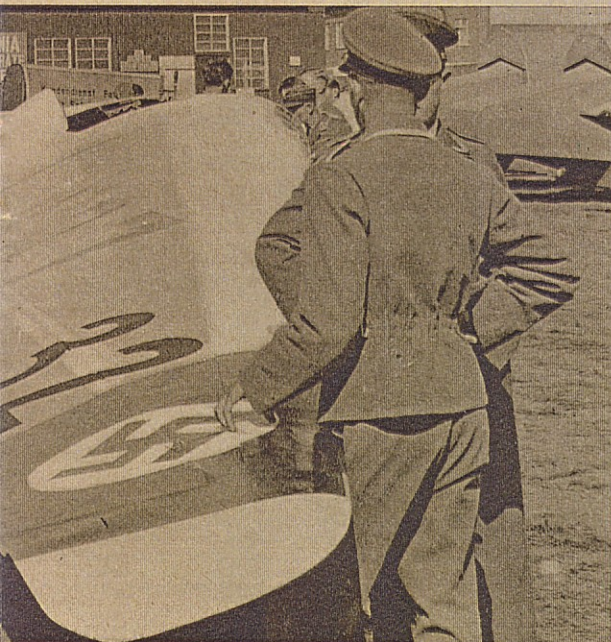
17

17 Was hat der Schneider an dieser Luftwaffen-Uniform falsch gemacht?



18

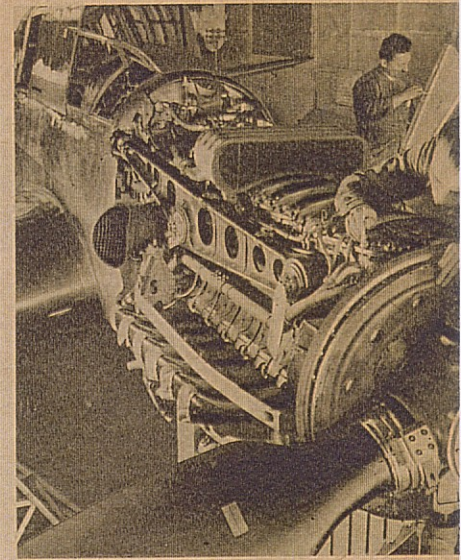
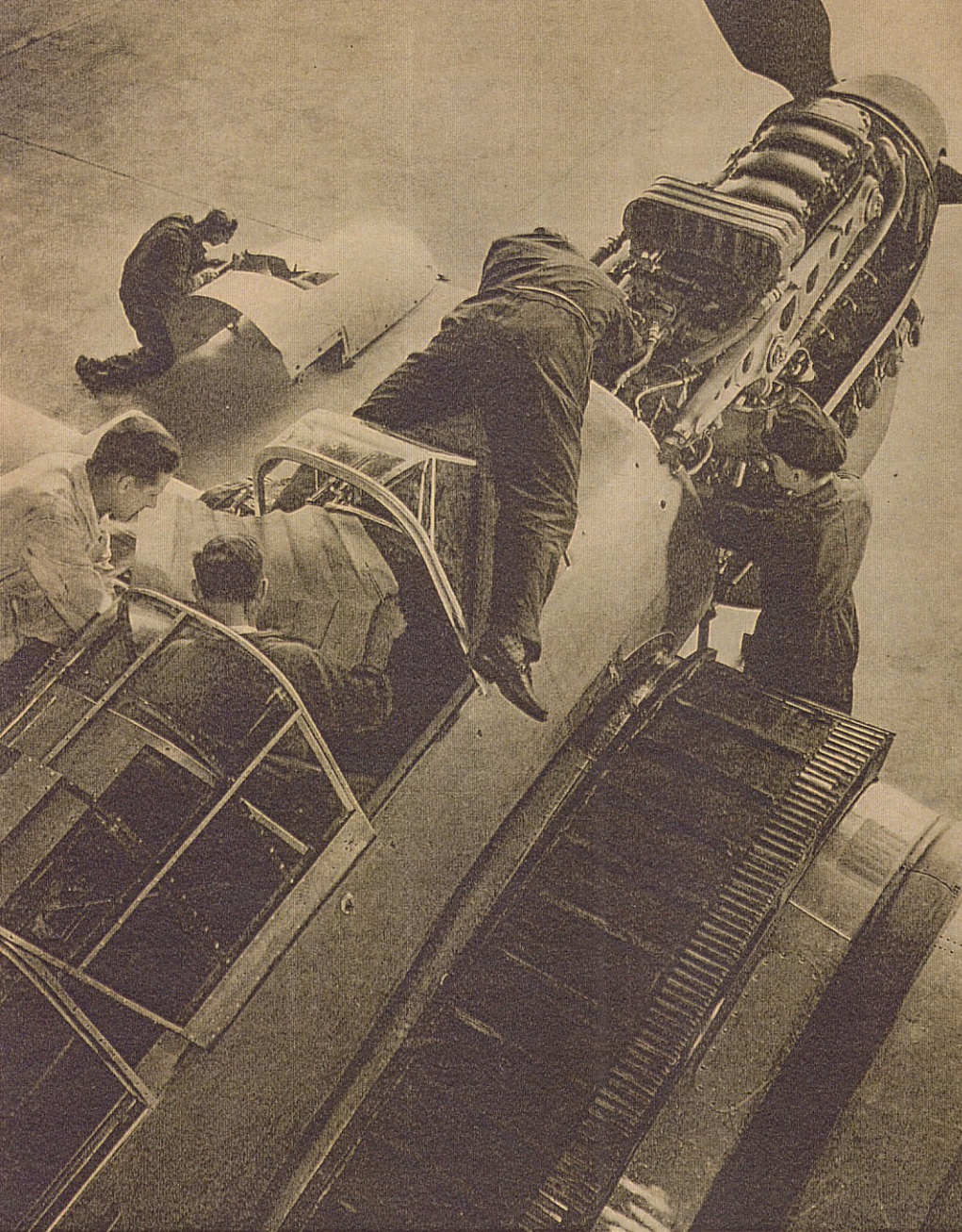
18 Welches Tätigkeitsabzeichen der Luftwaffe ist das?



15 Zum Bilde rechts: Was ist an dieser Zeichnung falsch?



15



Das ist der Motor JUMO 211, das Herz der Ju 87. Ein Elektriker stellt gerade die Anschlüsse her

He aquí el motor JUMO 211, el corazón del "Ju 87". El electricista terminando de conectar los hilos

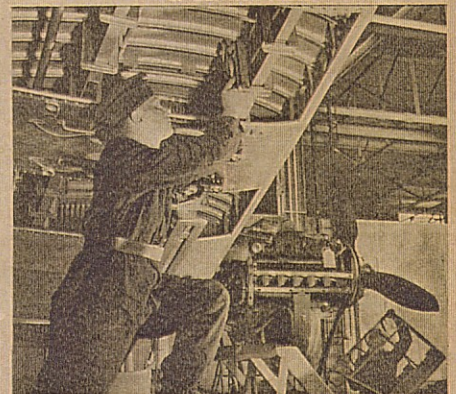
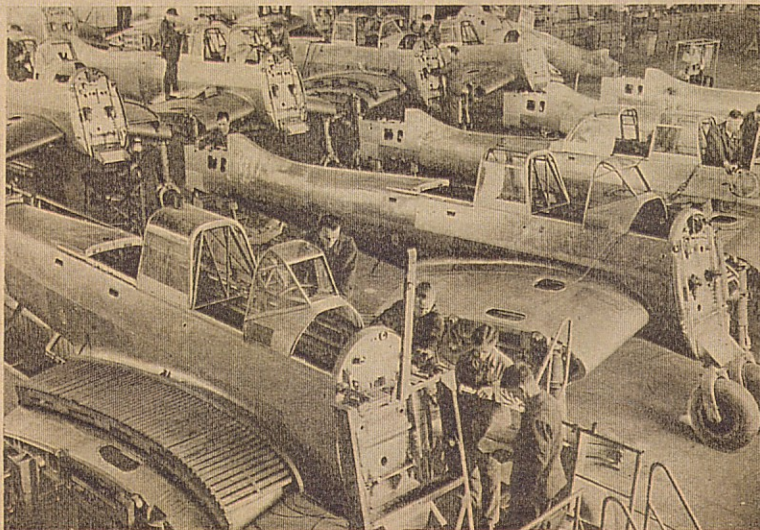
Hier er

Das deutsche Sturzkampfflugzeug vom Baustypus „Ju 87“ hat längst seine Feuerprobe bestanden und gehört zu den vom Feind am meisten gefürchteten Waffen unserer Wehrmacht. Schon im polnischen Feldzug haben die deutschen Stuka-Angriffe den Gegner in kürzester Zeit zerschmettert, in Norwegen haben unsere Sturzkampfflieger dem in unwegsamem Gelände vorrückenden deutschen Heer immer wieder erfolgreiche Hilfe geleistet, und die englische Flotte hat die ver-

Ha tiempo que el avión de combate en picado alemán del tipo „Ju 87“ ha pasado por su bautismo de fuego, siendo así que pertenece a las armas más temidas por el enemigo. En la campaña de Polonia ya fueron los ataques de los Stukas los que aniquilaron en poco tiempo al adversario, en Noruega fueron los pilotos de combate en picado los que prestaron el apoyo más decidido al ejército en su avance por terrenos intransitables, y la flota inglesa también ha llegado a sentir los arrasadores golpes de nuestros Stukas

In der Fertigmontage. Noch werden Leitungen und Kabel verlegt und angeschlossen, und bald kann wieder ein Sturzkampfflugzeug „Ju 87“, von den geschickten Händen tüchtiger Facharbeiter betreut, das Werk verlassen

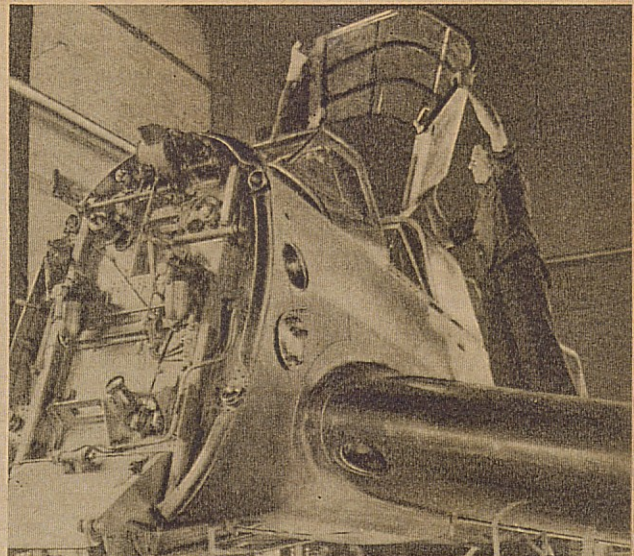
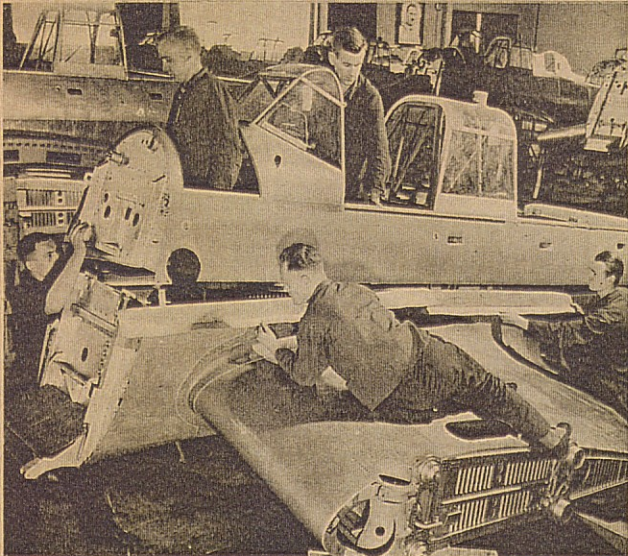
En la nave de montaje final. Aún se están colocando líneas y cables y terminándose las conexiones; dentro de poco podrá abandonar los talleres otro avión de combate en picado „Ju 87“, asistido por las hábiles manos de activos especialistas



Ein Stuka-Flügel geht seiner Vollendung entgegen. Für die Herstellung eines Flugzeuges kommt nur die Arbeit allererster Fachkräfte in Frage

El ala de un Stuka a punto de ser terminada. Para la construcción de aviones únicamente puede emplearse el trabajo de brazos impecablemente especializados

Links: Selbstverständlich entstehen auch die Stukas in cinem bis ins letzte durchorganisierten Serienbau
Izquierda: Se sobrentiende que también los Stukas son fabricados en serie con arreglo a un plan de construcción organizado hasta en su más ínfimo detalle



Aufsetzen der oberen Rumpfhälfte auf die Unterschale. So sehen wir die Gestalt des Stukas durch Zusammenarbeit vieler Hände sich vollenden

Colocación del caparazón superior del fuselaje sobre el casco inferior. Así vemos formarse el avión Stuka por la colaboración de muchos brazos

Über dem Vordersitz wird die Bedachung angebracht, die aus einem außerordentlich widerstandsfähigen und splitterfreien Werkstoff besteht

Colocación de la cubierta sobre el asiento delantero, elaborada de un material artificial extraordinariamente resistente e inastillable

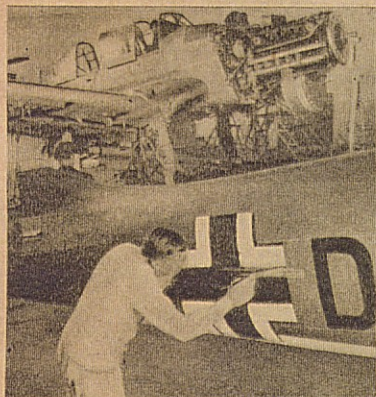
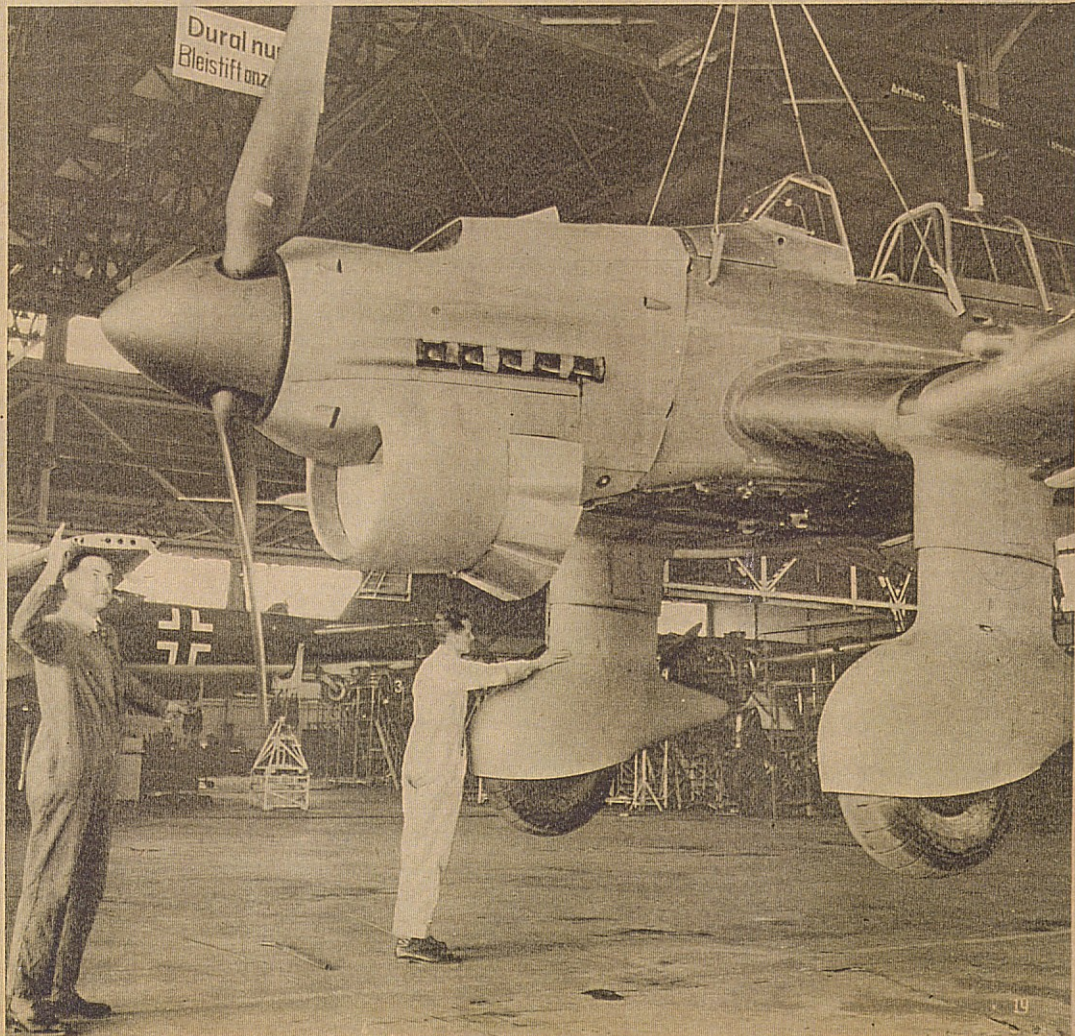
entstehen unsere Stukas

Aquí nacen nuestros Stukas

Aufnahmen JFM (8)

nichtende Gewalt deutscher Stuka-Bomben zu spüren bekommen. Auf den Schlachtfeldern des Westens haben die Sturzkampflieger mit ihren machtvollen Schlägen wesentlich zu einer schnellen Entscheidung beigetragen. Der Sieg an den Fronten dieses Krieges ist nicht zuletzt auch den Männern zu verdanken, die in den Waffenschmieden des Großdeutschen Reiches unermüdlich auf ihrem Posten standen

Sobre los campos de batalla del oeste fueron los aviadores de combate en picado los que con su potente intervención contribuyeron esencialmente a proccavar la rápida decisiva. Pero las victorias en los frentes de combate de esta guerra no por último se deben a aquellos hombres que cumplen incansablemente con su deber en las fraguas de armamento del Gran Reich alemán



Natürlich darf auch die „Kriegsbemalung“ nicht fehlen. Zum Schluß werden Rumpf und Tragflächen mit dem Balkenkreuz versehen
Es natural que no deba faltar el „traje de guerra“. Finalmente son señalados el fuselaje y los planos con la cruz de palos

Rechts: So leicht wie ein Spielzeug hängt die fertige „Ju 87“ an den Stahlrossen des Krans
Derecha: Ligerio como un juguete, pende el „Ju 87“ terminado de los cables de la grúa

Der Versuchsraum des Windkanals in der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt. Die zu untersuchende Tragfläche hängt an Drähten an der Sechskomponentenwaage, deren Arme unter der Brücke deutlich sichtbar sind

Aufnahmen
Scherl-Bilderdienst (12)

La cabina de ensayos del canal de aire del Instituto Alemán de Experimentación de la Aviación. El ala objeto de ensayo pende por medio de hilos de la báscula de seis componentes, cuyos brazos se aprecian claramente debajo del puente

Examen

künstlichen Luftstrom

Querschnitt durch die Forschungsaufgaben
der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt

Examen en la corriente de aire artificial

*Pequeño resumen sobre la labor de investigación del
Instituto de Experimentación Alemán para la Aviación*

Luftfahrtforschung ist, wie Reichsmarschall Göring einmal ausführte, eine der wichtigsten Voraussetzungen für Luftverkehr und Luftwaffe: jede ist von der anderen abhängig, keine kann ohne die andere bestehen. Wesentlichen Anteil an der Luftfahrtforschung hat die Deutsche Versuchsanstalt für Luftfahrt, aus deren Arbeitsgebiet wir diese Bildreihe bringen

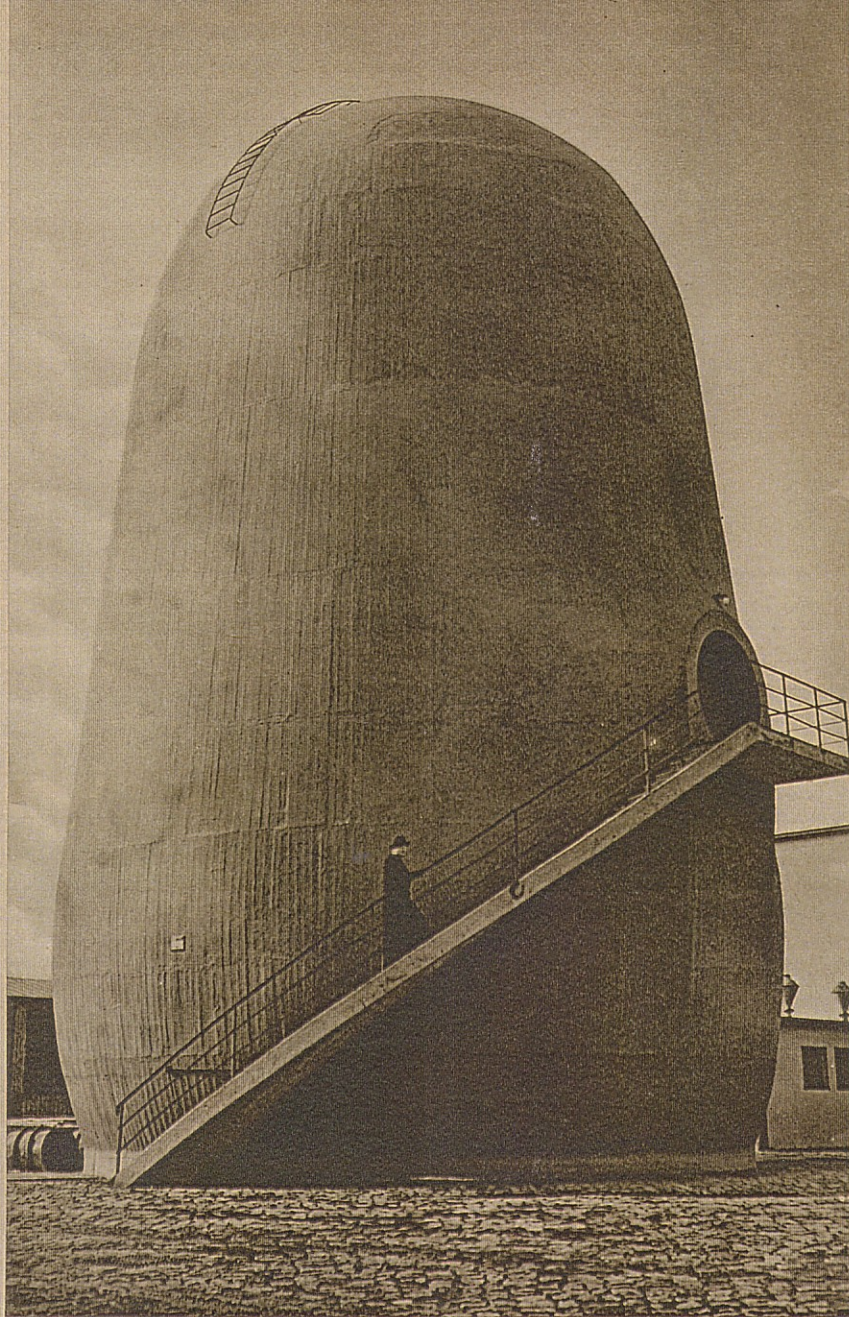
La investigación científica aérea, según dijo el Mariscal del Reich, es una de las condiciones primarias para el tráfico aéreo y para la aviación militar: una depende de la otra, ninguna puede subsistir sin la otra. Parte importantísima en la labor de investigación tiene el Instituto de Experimentación Alemán para la aviación, de cuyos trabajos entresacamos la siguiente serie de fotografías

Der Trudelwindkanal (Bild rechts), eines der charakteristischen Bauwerke auf dem Versuchsgelände der DVL, dient zur Untersuchung der Trudelmovement der Flugzeuge. Im Innern dieses Kanals wird durch ein Gebläse ein Windstrahl erzeugt, in dem das Flugzeugmodell nach unten trudelt und so eingehend beobachtet werden kann

Derecha: El canal de aire de barrena, una de las obras más características del Instituto, sirve para el estudio del movimiento de barrena de los aviones. En el interior del canal es producida una corriente de aire mediante un inyector, dentro del cual desciende el modelo de avión para ser observado detenidamente

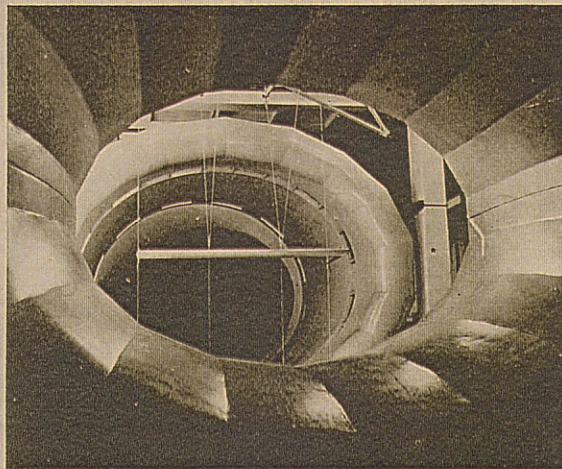
Unten: Der Bedienungsstand für die Luftschauben-Prüfstände mit dem Drehzahl-Anzeiger

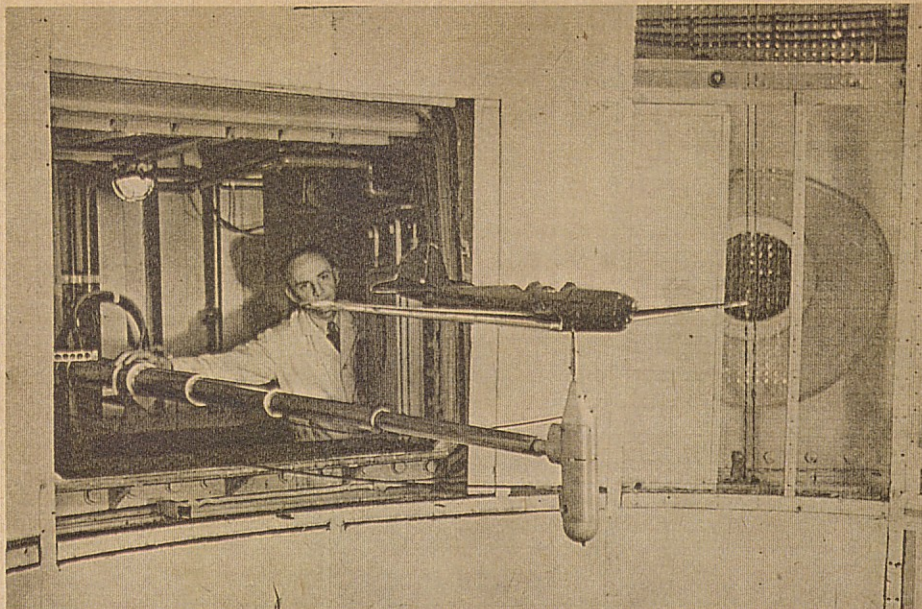
Abajo: Puesto de mando para el ensayo de hélices con indicador de revoluciones



Der Blick auf die Düse des Windkanals, vor der die Flugzeugfläche aufgehängt ist, läßt deutlich die Größe der Anlage erkennen. Die von dem Modell nach unten führenden Drähte laufen in ein Wasserbecken und sollen etwaige störende Vibrationen beseitigen

Vista sobre la tobera del canal de aire, ante la cual está colgado el plano del avión y que permite apreciar las dimensiones de la instalación. Los alambres que conducen del modelo hacia abajo van a parar a un recipiente de agua en evitación de posibles vibraciones





Beginn der Trudeluntersuchung: Das Flugzeugmodell (Bild links) wird mit einem Haltearm in den Trudelkanal eingesetzt. Sobald das Gebläse an der Decke des Kanals angelassen wird, hebt sich das Modell selbsttätig von dem Haltearm ab und trudelt frei im künstlichen Windstrahl nach unten

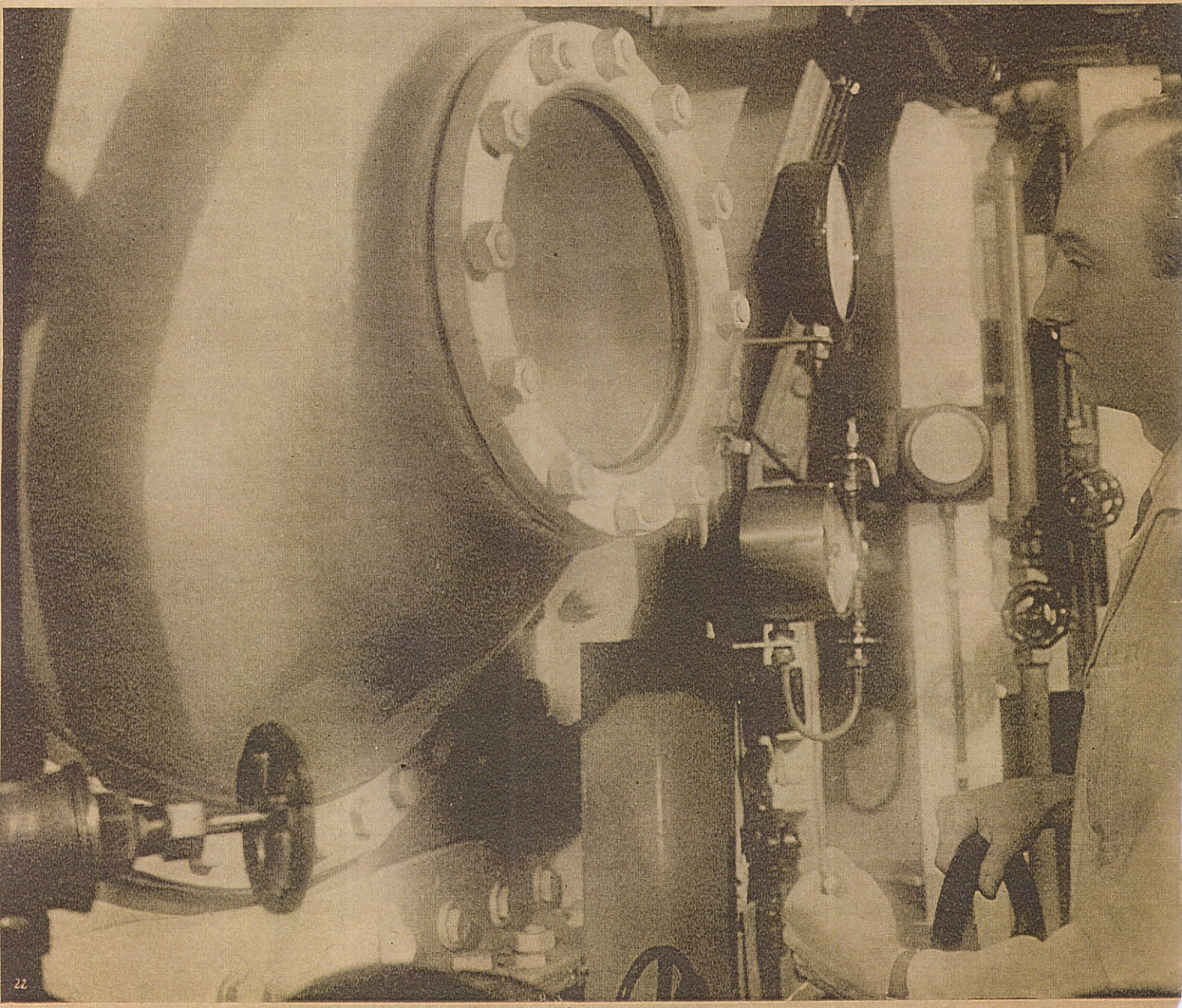
Comienzo del experimento de barrena: el modelo del avión es colocado dentro del canal de aire por medio de un brazo de sustentación. Tan pronto se haya puesto en marcha el inyector de aire en lo alto del canal se eleva el modelo por sí mismo del brazo de sustentación y desciende barrenando libremente dentro de la corriente de aire artificial

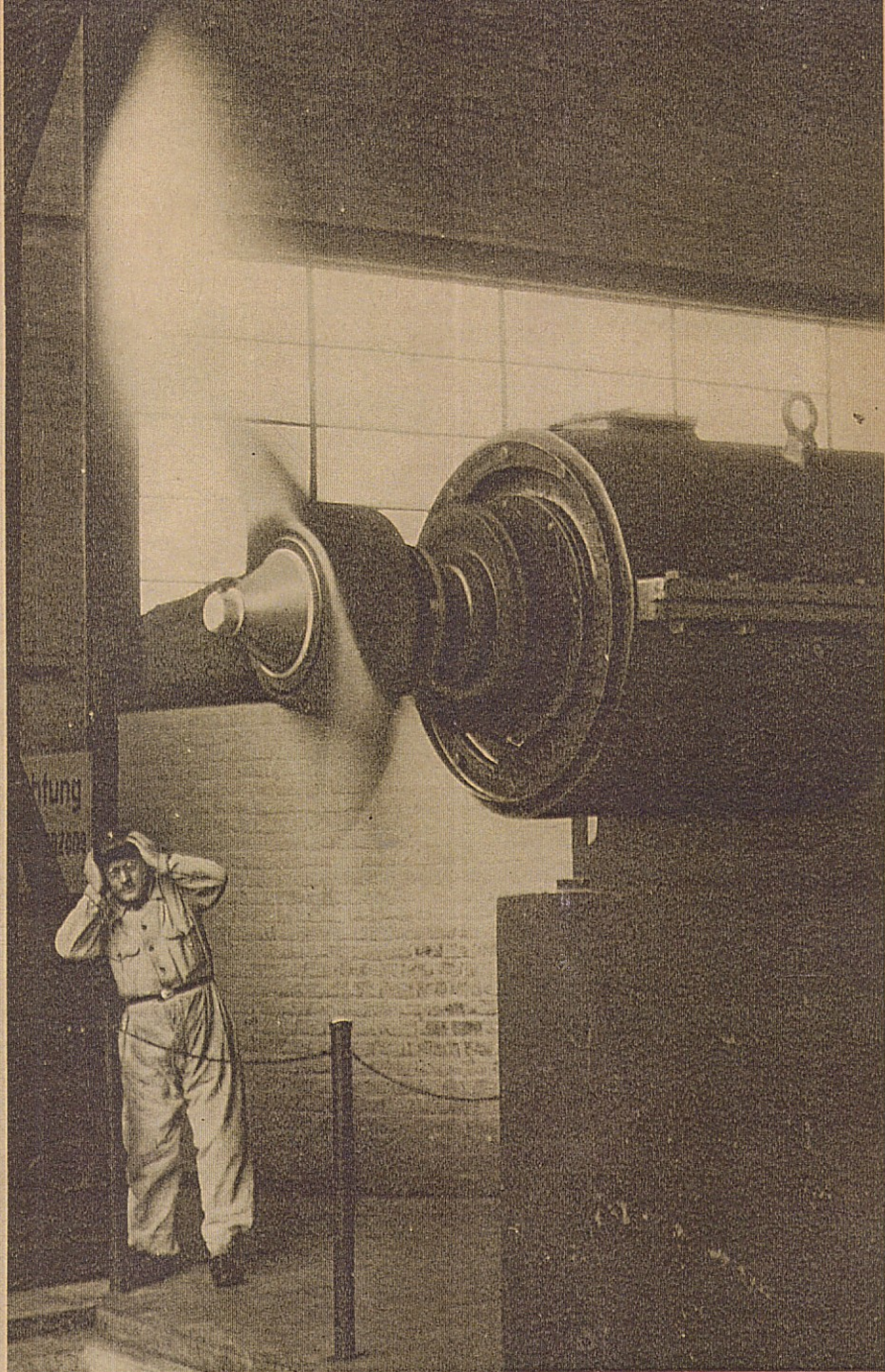
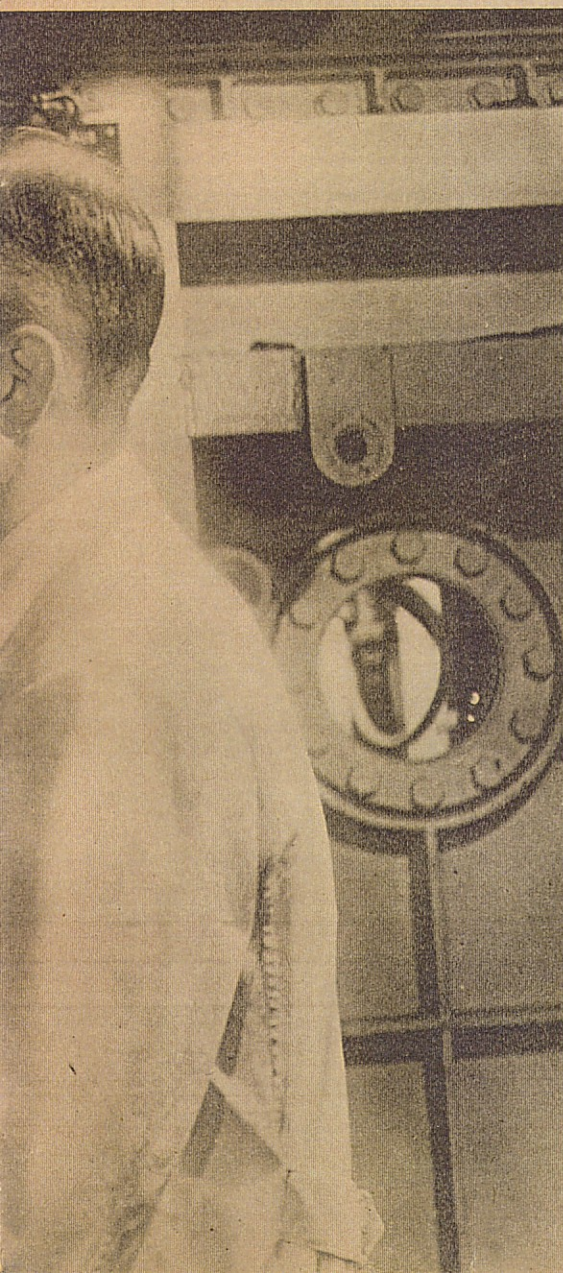
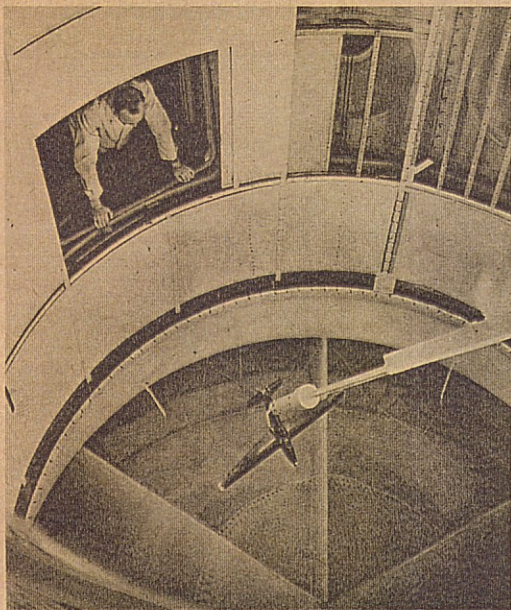
Das Trudeln ist beendet (Bild rechts). Das Flugzeugmodell ist auf dem Auffangnetz gelandet und wird nun von einem Greifer wieder herausgeholt, um, wenn nötig, von neuem von der Decke des Trudelkanals herabzutrudeln

Derecha: La barrena ha terminado. El modelo del avión ha caído sobre la red de protección y es sacado con ayuda del agarrador para volver a lanzarse en caso necesario desde lo alto del canal de barrenado

Auf dem unteren Bild verfolgt der Prüfbeamte mit Hilfe einer umfangreichen Meßapparatur am Fenster der Beobachtungskammer des Trudelkanals die Trudelbewegungen des Flugmodells

Abajo: El funcionario examinador sigue desde la ventana de la sala de observación del canal los movimientos de barrena del modelo del avión, valiéndose de numerosos aparatos de medición





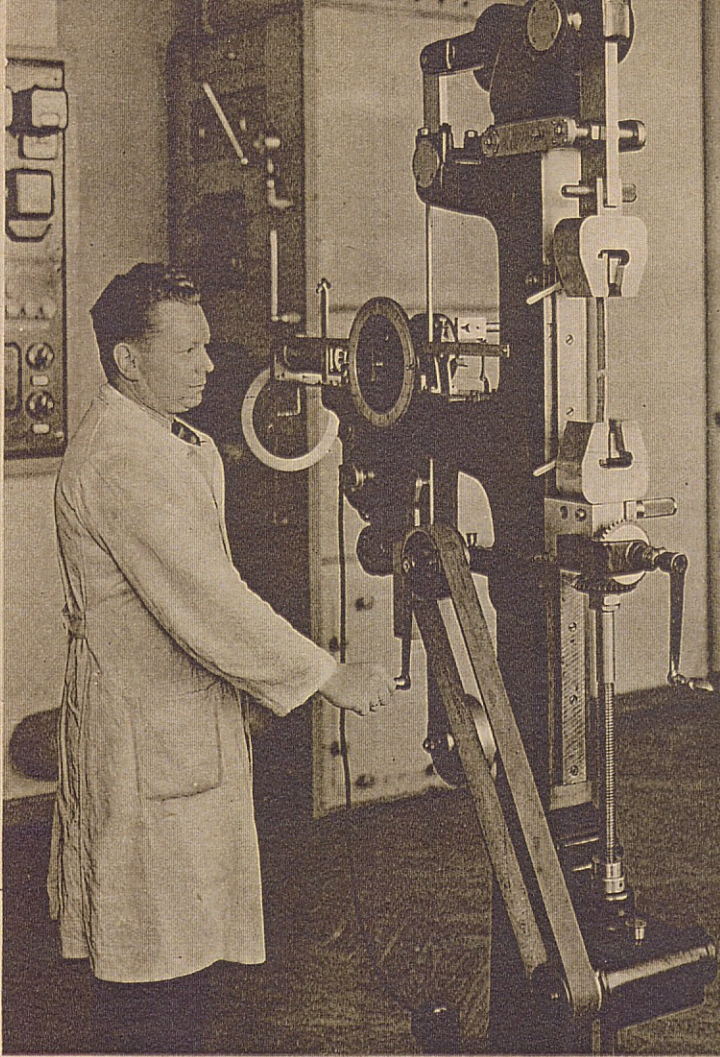
Auf dem Luftschaubenprüfstand (oben) werden die Propeller auf „Herz und Nieren“ untersucht. Die dabei entstehende Luftströmung ist so stark, daß der Prüfbeamte sich wenige Sekunden nach Beginn der Prüfung in Sicherheit bringen muß, wenn er nicht mitgerissen werden will

Arriba: En el puesto de exámen de hélices son experimentadas estas minuciosamente. Es tan fuerte la corriente de aire que se produce, que el funcionario tiene que ponerse en seguridad pocos segundos después de haber puesto en marcha la instalación si no quiere ser arrastrado por ella

Rechts: Es ist geschafft! Bei 2500 Umdrehungen in der Minute ist die Luftschaube zersplittert — in diesem Fall ein bewußt herbeigeführter Vorgang, aus dem man viel lernen kann

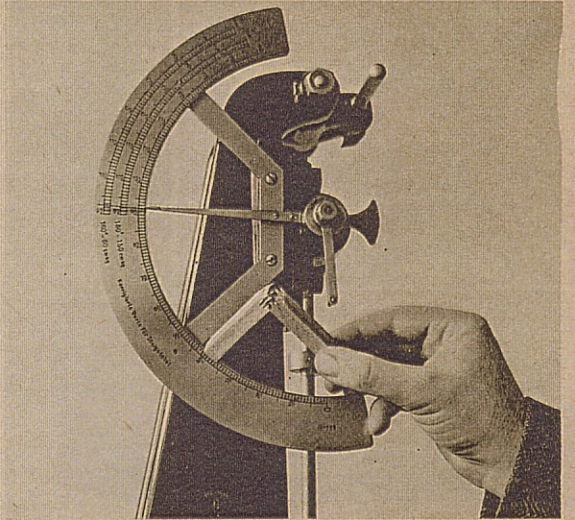
Derecha: La prueba ha terminado! En 2500 revoluciones por minuto se ha astillado la hélice — en este caso se trata de un incidente provocado deliberadamente con miras a estudiar de él





Auf diesem Prüfstand (links) wird die Widerstandsfestigkeit des Holzes bei Zugbeanspruchung gemessen, da man auf diese Weise feststellen kann, ob und welche Holzarten für gewisse Flugzeugteile verwendbar sind

Izquierda: En este puesto de experimentación es examinada la facultad de resistencia de la madera contra distensiones, habida cuenta que es la forma de determinar la utilidad de las maderas para la construcción de ciertas partes de aviones

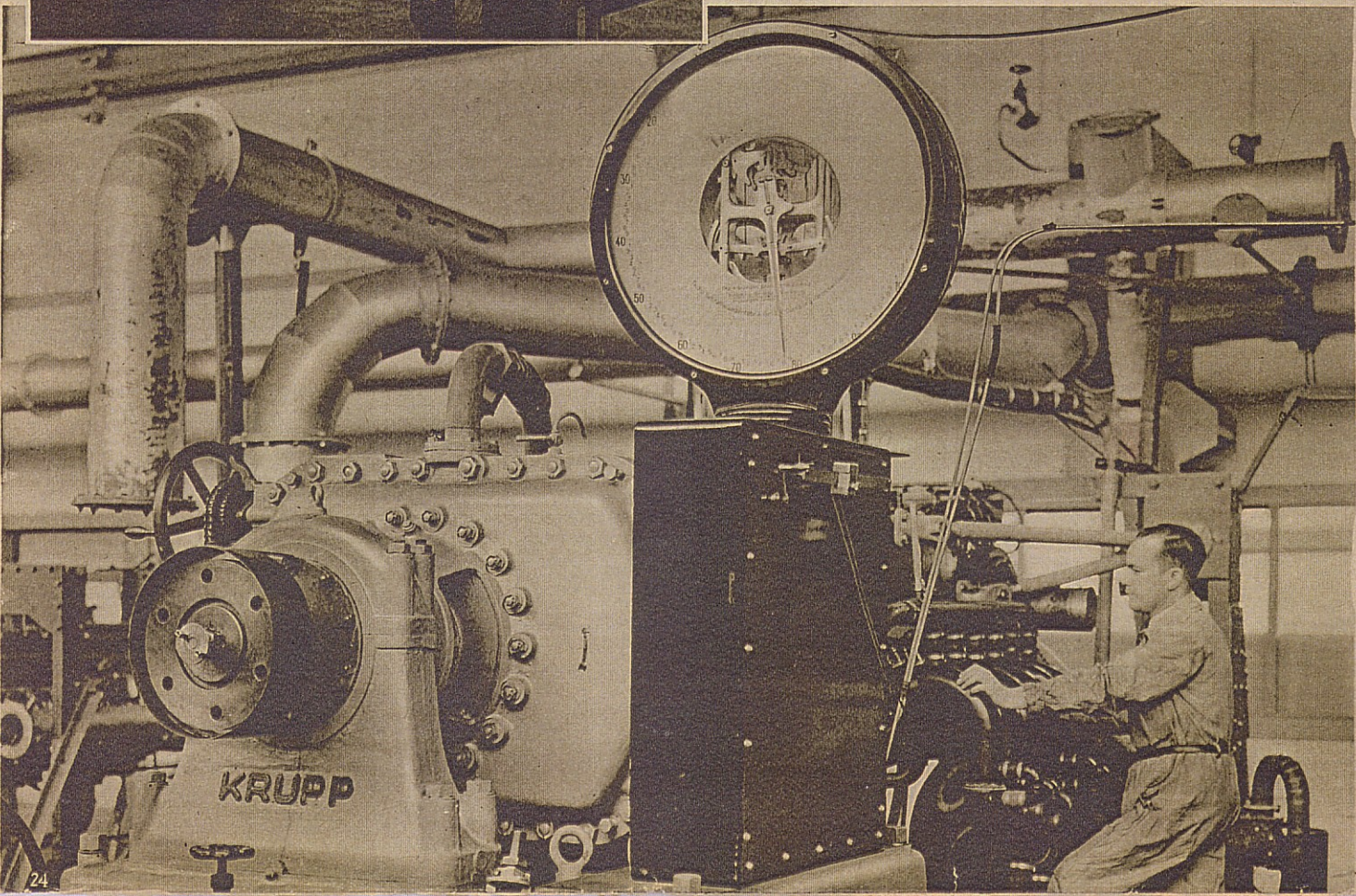


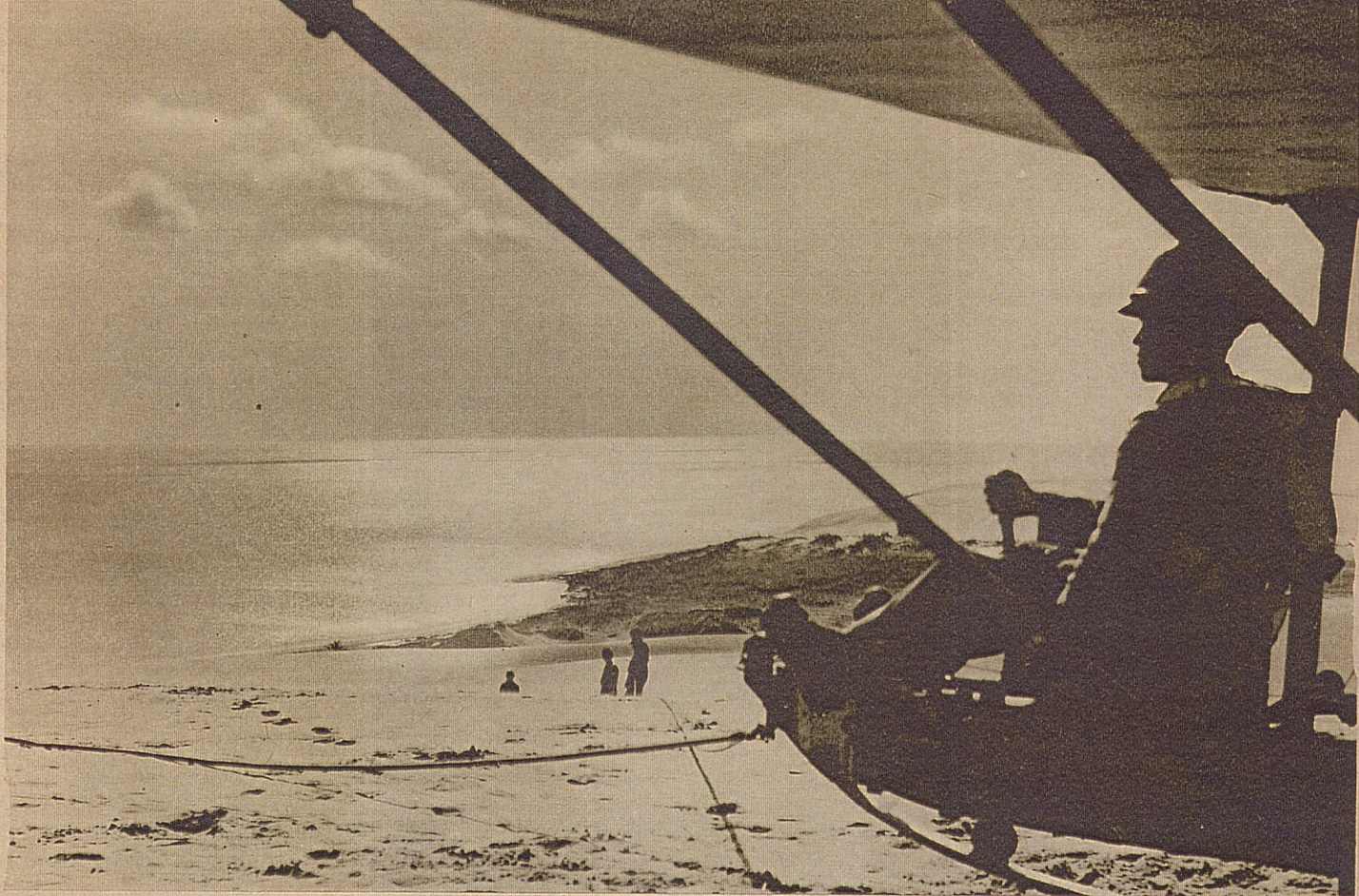
Sehr aufschlußreich für die Weiterentwicklung von Baustoffen für die Flugzeugherstellung sind die verschiedenen Werkstoffversuche. Dieses Bild zeigt einen Holzstab, der auf dem Prüfgerät so lange beansprucht wurde, bis er brach

Los diferentes ensayos que se realizan con los materiales de construcción son de sumo interés para el perfeccionamiento en la construcción de aviones. La ilustración muestra una pieza de madera sometida a presión hasta que quedó rota

Auf dem Motorenprüfstand, den das untere Bild zeigt, wird das Triebwerk nach allen Richtungen hin eingehend untersucht: Verbrennungsvorgang, Betriebsstofffrage, Höhenverhalten des Motors, Triebwerkschwingungen — all das sind Probleme, die Dutzende von Fragen aufwerfen

Abajo: En el puesto de ensayo de los motores es examinado el grupo motopropulsor en todos los sentidos: proceso de combustión, problema de los combustibles, funcionamiento del motor en grandes alturas, vibraciones de los engranajes — todo ello son problemas que plantean a docenas otros nuevos





Gerüstet für die Luftwaffe

Die Aufgaben des NS-Fliegerkorps

Preparados para la aviación militar

La misión del cuerpo de aviación del partido nacional-socialista

Die Auslese der deutschen Jugend auf den Dienst in der Luftwaffe vorzubereiten, ist die vornehmste Aufgabe des NS-Fliegerkorps, eine Aufgabe, deren Erfüllung zumal während des Krieges von entscheidender Bedeutung ist: ist doch ein tüchtiger fliegerischer Nachwuchs das wertvollste Unterpfand für die dauernde Erhaltung der Kampfkraft der deutschen Luftwaffe. Darüber hinaus ist es die Aufgabe des NS-Fliegerkorps, dem deutschen Luftfahrtgedanken die breiteste Basis zu schaffen, denn jeder Deutsche ist zum Träger deutscher Luftmachtspolitik, deutscher Weltmachtpolitik berufen.

La más noble misión del cuerpo de aviación del partido nacional-socialista es la preparación de lo más selecto de la juventud alemana para el servicio en aviación, misión que precisamente durante la guerra reviste importancia decisiva: pues es así que los repuestos humanos eficaces para la aviación son la más valiosa garantía para el mantenimiento del poder combativo del arma aérea alemana. Aparte de esto es también la misión del cuerpo de aviación del partido fomentar en el pueblo alemán la idea por la aviación, pues todo alemán es portavoz del poderío aéreo y de la política universal de Alemania.

Aufnahmen NS-Fliegerkorps (Riehme)



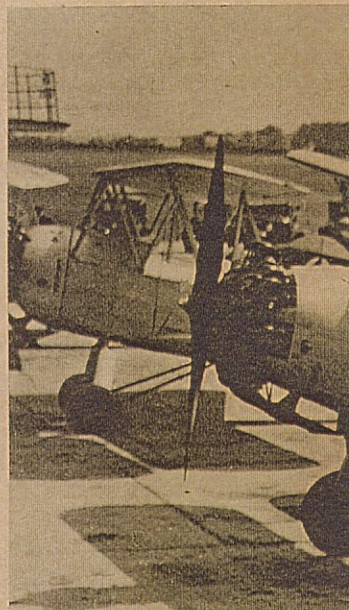
Der Korpsführer des NS-Fliegerkorps, General der Flieger Friedrich Christiansen, sitzt heute noch selbst am Knüppel seiner Messerschmitt-, "Taifun" und ist der Jugend ein leuchtendes Vorbild deutschen Fliegergeistes.

El jefe del cuerpo de aviación del partido, General del aire Friedrich Christiansen suele pilotar aún hoy personalmente su avión Messerschmitt "Taifun", y es para la juventud alemana digno ejemplo del espíritu de aviador.



Modellflug im NS-Fliegerkorps. Der Bau von Segelflugmodellen ist die erste Ausbildungsstufe des Flieger-Hitlerjungen. Hier wird ein Motorflugmodell gestartet

Vuelo de modelos en el cuerpo de aviación del partido. La construcción de modelos de aviones sin motor es el primer jalón del plan de enseñanza para los jóvenes aviadores hitleristas. He aquí el momento de ser lanzado un modelo de avión con motor



Die erhabene Schönheit des Wolkenmeeres offenbart sich dem Segelflieger, der frei wie der Vogel durch die Lüfte fliegt (Bild oben)

La excelsa belleza del mar de nubes se le manifiesta al piloto a vela, que surca los aires libre como el ave (arriba)

Zum Bilde links: Flieger-Hitlerjungen erhalten Bordfunkerausbildung durch Funklehrer des NS-Fliegerkorps

Izquierda: Muchachos hitleristas reciben instrucción de telegrafía aérea por el profesor telegrafista del cuerpo de aviación del partido

Rechts: Praktischer Unterricht am Motor auf einer Reichsschule für Motorflugsport des NS-Fliegerkorps. Viele begeisterte Flieger, die sich im NS-Fliegerkorps den Motorflugschein erworben haben, werden in jedem Jahre der Luftwaffe zugeführt

Derecha: Instrucción práctica del motor en una escuela nacional de navegación aérea deportiva a motor perteneciente al cuerpo de aviación del partido. Muchos son los entusiastas del aire que habiendo obtenido el carnet de pilotos a motor en el cuerpo de aviación del partido pasan anualmente al arma aérea



In den Flugmodellbau-Werkstätten des NS-Fliegerkorps entstehen naturgetreue Nachbildungen deutscher und feindlicher Kriegsflugzeuge, die als Anschauungsmaterial dienen

En los talleres de modelos de aviones del cuerpo de aviación del partido nacen reproducciones proporcionadas de aviones alemanes y enemigos, que sirven después de material de comparación

Rechts: Wehrsport im NS-Fliegerkorps. Das Kleinkaliberschießen spielt in der wehrsportlichen Ausbildung im NS-Fliegerkorps eine bedeutende Rolle

Derecha: Deporte militar en el cuerpo de aviación del partido. El tiro al blanco con calibre reducido reviste suma importancia dentro del plan deportivo y de instrucción del cuerpo de aviación del partido



Major Mölders erzählt sein Leben

Fortsetzung von Seite 4

führte ich Regie und malte die Bühne aus. Ich war ein recht vielseitiger Theatermann, und dem Generalfeldmarschall Milch hat unsere Tätigkeit so gut gefallen, daß er dem Leutnant Peterfon und mir je einen Freiflug nach Griechenland schenkte. Fröhlich und unbeschwert flogen wir mit der deutschen Luftbanza dem sonnigen Süden zu und liebten die Erinnerungen an das Altertum, mit dem wir uns in der Schule weiblich hatten plagen müssen, auf uns einwirkten.

Ich kam dann als Flugzeugführer zu einer Kampffliegerschule und schaukelte Beobachterschüler. Diesen Anfängern gegenüber kamen wir uns als Stein alte Flugzeugführer schon recht erfahren vor und waren es schließlich auch. An Maschinen hatten wir damals die Heinkel 45 und 46, die Junkers W 34 und 52. Ich vergaß zu sagen, daß ich mit der Proklamation der Luftwaffe im März 1935 als Leutnant in die neue Luftwaffe übernommen worden war. Nach der Kampffliegerzeit wurde ich befristet, später an der Aufstellung einer Stuka-Gruppe mitzuwirken. Mit mehreren anderen kam ich zur Vorbildung nach Schleißheim bei München. Wir flogen hier die Fokker D 13 und die Arado-Maschinen 64 und 65. Auch diese drei Monate Schleißheim waren schön und abwechslungsreich. Als Vorbildung für die Stuka-Ausbildung übten wir mit diesen Jagdflugzeugen das Stürzen aus größerer Höhe. In 5000 Meter — das erschien uns damals schon als eine sehr große kriegsmäßige Höhe — pflegten wir die Wählen auf den Kopf zu stellen und in die Tiefe zu draufen. Wir veranfaßten unter uns kleine Wettbewerbe, wer zuerst unten war. Wir haben das Stürzen manchmal ein wenig übertrieben. Ich bin einmal mit stark verbogenen Flächen gelandet und nahm mir nun doch vor, nicht mehr ganz so senkrecht zu stürzen, denn es ist häßlich, wenn ein Flugzeug in der Luft die Ohren anlegt.



Eine Aufnahme aus der Jugendzeit des Kommodore. Werner Mölders führt die junge Generation der Verwandtschaft an. Der Vierte von links ist der jetzige Oberleutnant und Staffelführer Viktor Mölders (Privataufnahmen 2)

Una fotografia de los años mozos del comodoro. Werner Moelders va a la cabeza de la generación joven entre toda la parentela. El cuarto de la izquierda es el actual teniente primero y jefe de escuadrilla Victor Moelders

Denken—Raten—Lösen!

Kreuzwörterrätsel

1	4		16	19	
		9			26
2	6	10	12	16	20
					21
	6				22
8	7		18	17	23
	8	11		18	24
			14	25	28

In die Felder der Figur sind bereits Buchstaben einzusetzen, daß sich in den senkrechten Reihen Wörter der angegebenen Bedeutung ergeben, die sich teilweise überschneiden und am Ende einer Senkrechten zum Anfang der nächstfolgenden hinübergreifen. Bei richtiger Lösung ergeben die Buchstaben auf dem fetten Linienzug, der im Zitat von links oben nach links unten läuft, ein Wort von Ulrich Zwingli (ä und ü = ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1—2 Rheinarm, 2—3 deutscher Philosoph, 3—4 Flüssigkeitsbehälter, 4—6 Weinpfleger, 5—8 Fährmann, 7—9 Saiteninstrument, 10—11 Stadt am Mittelmeer, 11—12 Herbstblume, 12—13 Teil der Wohnung, 13—15 Wasservogel, 14—16 Ehefrau, 16—18 Nebenfluß der Weichsel, 17—19 griechische Göttin, 19—21 Rauchsang, 20—23 Pelzart, 22—24 Gebirgsweide, 25—28 Festung, 26—27 Verweis.

50150

Silbenrätsel

ar — be — ber — borg — by — chen — chi — dek — di — di — do — dop — drauf — e — e — e — em — en — feu — gän — ge — ger — in — in — ka — kor — kra — la — lo — na — nen — neu — ni — nin — o — pel — port — ra — ra — re — rec — ri — rinth — sche — sil — so — tekt — tel — tes — trans — um — us — zi

Aus vorstehenden 54 Silben sind 18 Wörter zu bilden, deren Anfangs- und Endbuchstaben, beide von oben nach unten gelesen, ein Spridwort ergeben.

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 Nagetier, 2 weiblicher Vorname, 3 Metallegierung, 4 florentinischer Bildhauer im 15. Jahrhundert, 5 Teil der Kirche, 6 geometrischer Begriff, 7 griechischer Philosoph, 8 Ausbender eines neuzeitlichen Berufes, 9 Frauengefäß der griechischen Sage, 10 wagemutiger Mensch, 11 Flugzeugtyp, 12 Laubbau, 13 Oper von Wagner, 14 Titelheld bei Hartmann von Aue, 15 Irrgarten, 16 Warenbeförderung, 17 Kletterpflanze, 18 chemischer Grundstoff.

51835

Fußtauschrätsel

Wesel — Ball — Rose — Baas — Post — Bibel — Lech — Isel — Tuba — Kant — Lena

Die letzten Buchstaben der vorstehenden Wörter sind derart durch andere zu ersetzen, daß man Wörter anderer Bedeutung erhält. Die neuen Buchstaben nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, eine militärische Auszeichnung.

51779

Auflösungen aus Heft 20

Kreuzwörterrätsel: a) 1 Red, 3 Dahn, 5 Räte, 7 Paon, 10 Berleus, 19 Suppe, 16 Eber, 17 He, 18 Bes, 20 Gee, 21 Kener, 23 Grad, 24 Gans, 25 Mr, 26 Zebet, 29 Eis, 31 Ren, 32 Bug, 33 Arnee, 35 Affen, 37 Borler, 38 Eie, 39 Mite, 40 Mba, 41 Ede; — b) 1 Waps, 2 Kappe, 3 Doffs, 4 Nabe, 6 Tee, 8 Tug, 9 Bult, 11 Sieg, 12 Chef, 14 Blarim, 16 Cellus, 18 Feder, 19 Segen, 21 Rab, 22 Rat, 25 Aera, 27 Bett, 28 Egon, 30 Gedia, 32 Birte, 33 Tula, 34 Cos, 35 Sei, 36 Note, 38 Db.

Silbenrätsel: Sturm und Wellen geben der See erst Seele und Leben. — 1 Schopenhauer, 2 Trochäus, 3 Antife, 4 Ringelblume, 5 Melodie, 6 Unteroffizier, 7 Maries, 8 Dokument, 9 Nagels, 10 Eibe, 11 Pafette, 12 Pfeifstiel, 13 Ebene, 14 Neubau, 15 Garnison, 16 Ebenbild, 17 Beryll, 18 Etide, 19 Nahlord, 20 Domäne, 21 Enzian.

Magische Addition: 1 Telegramm, 2 Eulenspiegel, 3 Regierung, 4 Restaurant, 5 Andianer, 6 Naturkunde, 7 Emsfeuer. — Terrine.

Rästelprüfung: Seit zum Jüngling ich erstand Aus der Rindheit Traume, Dir gehör' ich, Vaterland, Wie das Blatt dem Baume. Meines Weleus Eisenbild halt du mir gegeben, Und aus deiner Wurzel quillt fort und fort mein Leben. (Gebet)

Wörterrätsel: Hund, Lat, Regen, Kate, Dose, Leer, Elle, Sel. — Wirtsh.

Fußtauschrätsel: Wesel, Lena, Lang, Weta, Moor, Sefe, Lat, Wolf. — Vagant.

Silbenband: 1—2 Segelboot, 3—4 Hagelhorn, 5—6 Alpenzug, 7—8 Eisenart, 9—10 Lauffisch, 11—12 Fürtüchlein, 13—14 Drachenfels, 15—16 Märchenbuch. — Gelfentüchlein.

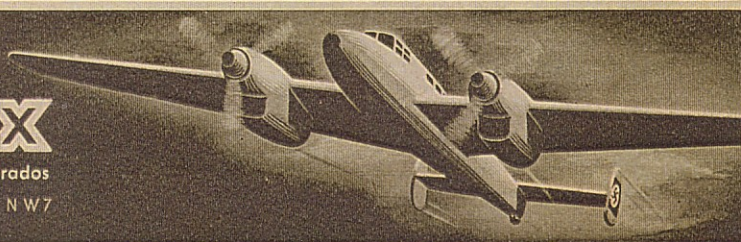
Silbenentzifferrätsel: Zerflatterkriegsabzeichen.

Un extintor de fuego de fama mundial

MINIMAX

Los aparatos de bordo y de suelo más adecuados y renombrados

MINIMAX EXPORT COMPAGNIE • BERLIN NW7





Von Schlieggem wurde ich zum Geschwader Immelman nach Schwerin versetzt. Als junger Offizier wurde ich organisatorisch sehr stark eingepannt. Unsere heute so vollendeten Fliegerhorste waren damals noch im Aufbau begriffen. Es gab mächtig viel Arbeit. Daneben hielt ich in den Schulen Werbevorträge für die Luftwaffe. Diese Schweriner Zeit brachte mir das, wovon ich in der Jugend immer geträumt hatte, das sorglose Leben als junger Leutnant.

Neben unserer ersten Arbeit haben wir recht viel Anflug gemacht. Zur Verschönerung unseres Leutnantsbafens hat meine kleine Trumpf junior erheblich beigetragen, die ich mir von meinen Ersparnissen gekauft hatte. In Schwerin haben wir jungen Leutnants die damals zum erstenmal auftretenden Glüdsänner des Winterhilfswerks populär gemacht. In einem Schweriner Lokal gingen sie von Tisch zu Tisch, ohne daß einer der schwerfälligen Spiehbürger es für nötig gehalten hätte, in den Beutel zu greifen. Dem wollten wir abhelfen. Wir kauften so viele Lose, wie unsere Finanzen zur Not vertragen konnten, und siehe da, es war ein Gewinn von 20,- RM darunter. Nun

wurden auch die guten Schweriner wach und kauften.

Im März 1936 wurde ich zu meinem Kommandeur befohlen.

„Mölders, Sie fliegen sofort mit sechs Arados 65 nach Lippstadt.“

Auf meinen erstaunten Blick fügte der Kommandeur hinzu: „Zu einer Übung.“

Ich schaute zum Fenster hinaus. Das Wetter war miserabel. Tiefziehende Wolken strichen über den Horizont, und der Regen peitschte gegen die Fensterscheiben.

Der Kommandeur sagte: „Ja, wohl, mein Lieber, ich weiß, bei diesem Sauwetter fliegen wir im allgemeinen nicht, aber der Befehl kommt von oben, Sie müssen unter allen Umständen nach Lippstadt.“

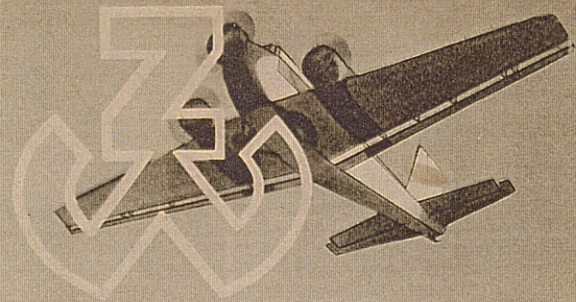
Befehl ist Befehl. Wir sechs sind nach Lippstadt geflogen, aber der Flug war alles andere als schön. Es war zeitweise die reinste Hedenpringerei, und wir waren alle froh, daß wir ohne Ausfall das Ziel erreicht hatten. Wenn uns schon dieser Befehl etwas sonderbar erschien, so staunten wir noch mehr, als wir in Lippstadt aus den Maschinen flogen. Hier trug alles Stahlhelm und große Bewaffnung. Wir hatten keine Ahnung, was los war. Sollte inzwischen ein Krieg ausgebrochen sein?



Werner Mölders war schon früh ein tüchtiger Schütze. Hier steht er mit angeschlagenem Gewehr auf einem Hausdach. Schon damals waren fliegende Ziele seine Beute, nämlich Spatzen

Werner Moelders era ya de jóven un excelente tirador. Héle aquí sobre el tejado de una casa con el fusil encarado. Su botín eran ya en aquellos años los blancos movidos, los gorriones

(Fortsetzung folgt)



Lacas Zoellner para todas las industrias



ZOELLNER-WERKE
Ges. für Farben- und Lackfabrikation m. b. H.
Berlin-Neukölln · Neukirchen Obpf. · Gegr. 1796



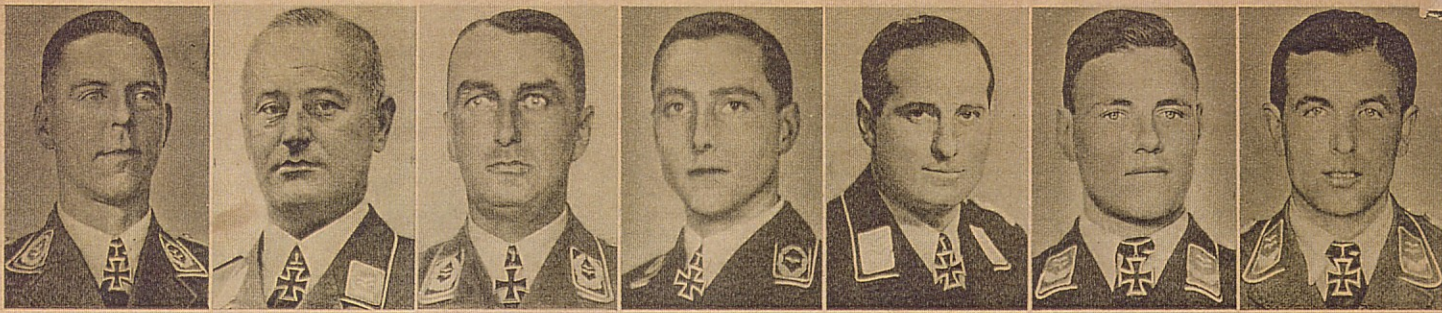
Carburadores e instrumentos

para la propulsión y el fuselaje



SUM VERGASER-GESELLSCHAFT
CARL WIRSUM & Co. KOMMANDITGESELLSCHAFT

Berlin



Oberstleutnant Grabmann Oberstleutnant Höhne Oberstleutnant Huth Major Cramer Hauptmann Pingel Oberleutnant Münchberg Oberleutnant Ihfeld

Aufn. Scherl-Bilderdienst: (7)

Wie sie das Ritterkreuz erwarben

Oberstleutnant Grabmann, der als Angehöriger der „Legion Condor“ in Spanien sechs Luftflüge errungen hatte, hat während des Polenfeldzuges mit Erfolg eine Zerstörergruppe geführt und an den Kämpfen im Westen als Kommandore eines Zerstörergeschwaders teilgenommen. Am 18. Mai war Oberstleutnant Grabmann in einem Luftkampf westlich Douai abgeschossen worden und nach einem Fallschirmabsprung in französische Gefangenschaft geraten. Doch bereits sechs Tage später konnte er durch deutsche Panzerkräfte wieder befreit werden. Er übernahm sofort wieder die Führung seines Geschwaders, das in zahlreichen vor allem zum Schutz von Kampferbänden durchgeführten Einsätzen gegen England die stattliche Zahl von über 500 Luftsiegen und Zerstörungen erringen konnte.

Oberstleutnant Höhne, der nach dem Tode Voeldes Führer der Jagdstaffel Voelde war, hat bereits im Weltkriege als tapferer und erfolgreicher Jagdflieger sechs Gegner abgeschossen. Dann wurde er schwer verwundet und mußte die Jagdfliegerlaufbahn aufgeben. Beim Aufbau der neuen deutschen Luftwaffe bewährte sich der erfahrene und willensstarke Offizier aufs Beste in allen Dienststellen, am Staffelfapitän im neuen Kampfgeschwader Voelde bis zum Geschwader-Kommandore. Getreu der Tradition des Namens Voelde hat Oberstleutnant Höhne mit der ganzen Kraft seiner starken Persönlichkeit und in rastloser unermüdlicher Arbeit die Kriegsschulung des ihm unterstellten Verbandes in muster-gültiger Weise gefördert. Einsatzfreudig bis zum äußersten führte er seine Verbände, selbst an der Spitze fliegend, in den Kampf, namentlich dann, wenn harte Einsätze bevorstehen.

Oberstleutnant Huth hat sich als Führer eines Zerstörergeschwaders besonders verdient gemacht. Das von ihm geführte Geschwader kann den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, nach hervorragenden Waffentaten an der Ost- und Westfront im Kampf gegen England die ihm anvertrauten Kampf- und Sturzkampfverbände so sicher an ihre

Ziele geleitet zu haben, daß sie trotz stärkster feindlicher Jagdabwehr ihre Aufträge mit einem Mindestmaß an Verlusten durchführen und erfüllen konnten. Am 18. August 1940 konnte das Geschwader bei einem Einsatz — wie es seinerzeit im Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht besonders bemängelt wurde — 51 feindliche Flugzeuge abschießen. Diese glänzenden Waffentaten des Geschwaders sind in erster Linie dem Wirken seines Kommandore zu verdanken, der es verstand, durch kluge Fürsorge, durch sorgsame Schulung in der Kampfmethode und nicht zuletzt durch seine beispielhafte persönliche Führung die Männer seines Geschwaders mitzureißen.

Major Cramer hat ebenfalls während des Polenfeldzuges als Staffelfapitän mehrere erfolgreiche Angriffe geflogen. Bei verschiedenen Einsätzen gegen die englische Flotte konnte er mit seiner Staffel schwere Treffer auf britische Schlagschiffe erzielen. In Norwegen führte er eine Staffel auf den Flügen gegen die Engländer bei Andalsnes, Moldefjord und Dronheim. An der Spitze seines Verbandes flog er als Gruppenkommandeur gegen Boulogne, Le Havre, Amiens und Nantes. Seine Gruppe konnte mehr als 40 000 Tonnen Schiffsraum versenken.

Hauptmann Pingel wurde am 1. Oktober 1913 in Kiel als Sohn eines Hotelbesitzers geboren. In Hamburg wurde er vom Infanterieregiment 10 in die Fliegertruppe übernommen. Nach mehreren Kommandos erfolgte seine Veretzung zum Sorft-Wesell-Geschwader. Als Freiwilliger der Legion Condor ging er nach Spanien, von wo er mit dem Spanientreuz in Gold, der Medalla de la Campana und der Medalla Militar ausgezeichnet in die Heimat zurückkehrte. Wegen hervorragender Leistungen als Jagdflieger wurde er zunächst zum Oberleutnant, 1938 zum Kapitän einer Jagdstaffel und am 1. April 1940 zum Hauptmann befördert, nachdem er am 17. Oktober 1939 das Eisene Kreuz II. Klasse und am 16. Dezember 1939 das Eisene Kreuz I. Klasse erhalten hatte. Als vorbildlicher und tapferer Kommandeur einer Jagdgruppe konnte

Hauptmann Pingel trotz heftiger feindlicher Gegenwehr im Luftkampf 15 Abschüsse erzielen.

Oberleutnant Münchberg ist der Sohn eines norddeutschen Landwirtes. Er wurde am 31. Dezember 1918 in Friedrichshof in Pommern geboren, besuchte von 1928 bis 1936 das Realgymnasium in Dramburg, wo er auch das Reifezeugnis erhielt. Am 4. Dezember 1936 trat er als Fahnenjunker in die Luftkriegsschule Dresden ein. Am 1. August 1937 wurde er zum Unteroffizier und am 16. Dezember des gleichen Jahres nach Beenbürgung seiner fliegerischen Ausbildung zum Fähnrich ernannt. Am 1. Juli 1938 wurde er als Flugzeugführer in ein Jagdgeschwader veretzt. Seine Beförderung zum Oberfähnrich erfolgte am 13. September 1938. Bereits am 8. November des gleichen Jahres wurde er zum Leutnant befördert. Wegen besonderer Verdienste wurde er schließlich am 19. Juli 1940 außer der Reihe zum Oberleutnant befördert. Er hat sich wiederholt vor dem Feind hervorgetan und bei zahlreichen Angriffsfügen großen persönlichen Schicksal und hervorragende Tapferkeit bewiesen.

Oberleutnant Ihfeld stammt gleichfalls aus Pommern. Er wurde am 1. Juni 1914 zu Binnow, Kreis Randow, als Sohn eines Landarbeiters geboren. Nach dem Besuch der Volksschule in Binnow trat er zunächst bei einem Schlossermeister in die Lehre. Am 1. April 1939 trat er in das Infanterieregiment 5 zu Stettin ein, von wo aus er 1934 zur Fliegertechnischen Schule Jüterbog veretzt wurde. Nachdem er zum Gefreiten ernannt und in ein Jagdgeschwader veretzt worden war, wurde er am 1. Oktober 1935 zum Unteroffizier befördert. Er erhielt dann seine fliegerische Ausbildung, um als Flugzeugführer zur Fliegerschule Braunschweig kommandiert zu werden. 1937 erfolgte seine Ausbildung zum Jagdflugzeugführer. Ein Jahr später ging er als Freiwilliger der „Legion Condor“ nach Spanien, wo er am 1. Juli 1938 zum Feldwebel befördert wurde. Wegen besonderer Verdienste erhielt er das Spanientreuz in Gold. Seine besonderen Verdienste führten seine Beförderung zum Leutnant am 20. August 1939 herbei. Bereits am 1. Juli 1940 wurde er zum Oberleutnant befördert, nachdem er am 31. Mai 1939 in Anerkennung seiner besonderer Leistungen ein vorgerücktes Rangdienstalter als Leutnant erhalten hatte.

Wird es die Emil-Lucie schaffen?

PK Aufregende Nachtstunden im Gefechtsstand einer Kampfgruppe

Es ist stets der gleichbleibende und doch immer wieder jedes Fliegerherz höher schlagen lassende Augenblick, wenn Rette auf Rette sich vom Boden abhebt, wenn eine Staffel nach der anderen mit dröhnenden Motoren im Dunst des nördlichen Horizonts verschwindet. Und dann kommt die seltsam stille Minute, in der das Kollfeld gleichsam wie mit einem weichen, dicken Tuch überspannt daliegt. Die plötzlich eingetretene Ruhe teilt sich den Zurückbleibenden mit. Wir starren in die Ferne, dorthin, wo das letzte Pünktchen soeben vom Grau des Himmels aufgelöset zu sein scheint. Unsere Gedanken fliegen dann mit den Kameraden, wie schon so oft, und unsere Wünsche sind dann immer die gleichen: Glückliche, erfolgreiche Heimkehr! Mit heißen Knochen, mit heißen Maschinen!

Sämtliche Flugzeuge der Gruppe sind, wie in den letzten Wochen fast täglich, zum Feindflug geflartet. Der Kommandeur begibt sich mit seinen Offizieren zum Gefechtsstand. Die Wände bedecken Karten, Zeichnungen, Tabellen aller Art. Ein großer Tisch mit einer gleich großen Karte ist der Mittelpunkt der nächsten Stunden. Mit der Rückkehr

der ersten Maschine ist vor vier Stunden nicht zu rechnen, denn das Ziel ist die Hafenanlage von Liverpool, der Himmel ist stark bewölkt, und es bläst ein steifer Südwestwind.

Die Unterhaltung in der Wartezeit dreht sich fast immer um das gleiche Thema. Kann man sich's anders denken, als daß hauptsächlich die letzten Einsätze, die letzten Erfolge, Theorie und Praxis der Taktik, sowie die politischen Ereignisse den Gesprächsstoff bilden? Klar, der Sumor ist keineswegs verbannt aus diesem Raum. Die Heiterkeit junger Herzen hilft über die Wartezeit hinweg.

Der Kommandeur blickt häufiger als die anderen auf die Armbanduhr. „So“, meint er, „die ersten Bomben dürften gefallen sein!“

Wir alle kennen diese Voraussetzungen und Berechnungen, rücken klamm und warten, warten, bis die erste Maschine von ihrem Einsatz zurückkehrt.

Die Unterhaltung wird plötzlich vom Schreien eines Fernsprechers unterbrochen. Der Wächter gibt die Meldung durch, daß ein Flugzeug wegen Motorschadens

umkehren mußte, auf dem Rückflug aber einen Flugplatz auf der Südwestspitze des Britischen Inseln mit Bomben belegt hat.

Wenig später kennen wir den genauen Standort der Maschine und können nun leicht ausrechnen, wann sie in den Hof einschweben wird. Und richtig, eine halbe Stunde später, pünktlich wie die Eisenbahn, ist sie da. Trotz des einen kranken Motors brachte der Kommandant des Flugzeugs die „Scharfen Brüder“ nicht wieder mit nach Hause, sondern lud sie wohlgezielt auf einem wichtigen feindlichen Flugplatz ab. Starke Explosionen und Brände sind beobachtet worden.

Inzwischen ist in den Spätnachmittag die Dämmerung hereingebrochen. Und aus der Dämmerung wurde stofflichere Nacht. Tiefstliegende Wolkenbänke jagen über den Himmel, bleich scheint zeitweilig der Mond. Von der nahen Küste hört man die Brandung rollen. Aber vier Stunden sind die „Vögel“ bereits unterwegs. Es kann nicht mehr lange dauern, dann müssen die ersten Flugzeuge einfallen.

Da raffelt wieder ein Telephon. Der Wachhabende hat von der Emil-Lucie einen Funkpruch aufgefunden, der besagt, daß das Flugzeug kurz nach dem Angriff Motorschaden bekommen hat. Im Quadrat XY kreibt es mit nur einer Luftschraube in Richtung Heimat weiter.

Diese Meldung löst im Gefechtsstand Alarm aus. Theoretische Berechnungen an Hand von Zirkeln, Lineal, Uhrzeit und Tabelle, dazu die Erfahrungen der anwesenden Flieger ergeben, daß sich die Emil-Lucie dort hoch oben zwischen Irland und England in einer wenig erfreulichen Lage befindet. Erneute Berechnungen, erneutes Diskutieren — aber jeder macht eine bedenkl. Miene, denn der Weg nach dem Heimatort ist verdammt weit, und der Sprit muß von Stunde zu Stunde immer knapper werden. Ja, so wird es schließlich kommen: Mitten über dem Kanal muß sie unweigerlich abladen und in den Bach fallen. Im Augenblick aber kann nicht geholfen werden, weil die Entfernung zu groß ist. Also abwarten, ob neue Funkprüche kommen.

Die Unterhaltung im Gefechtsstand ebbt langsam ab, dagegen wird der Tabaksqualm im Zimmer immer unbedrücklicher. Da tut ein tiefer Atemzug in der frischen Herbstluft wohl. Während man die Ohren spitzt und die Augen nach den heimkehrenden Kameraden Ausschau halten, sehen wir auch schon die Positionslaternen der ersten Maschinen wie Sterne flimmern. Dicht über uns bräunt ein dunkler Schatten hinweg. Glatte Landung. Wenige Minuten später steht der Flugzeugkommandant vor seinem Gruppenkommandeur und erklart ihm kurz und bündig die Einschmelzung: Starke Bewölkung beim Anflug, heftige Flaabwehr, geringe Abwehr durch Jäger, Lage der Bomben, beobachtete Geleitzüge auf dem Rückflug. Solche und ähnliche Angaben nimmt der Kommandeur entgegen, stellt diese und jene Frage und r. dt. zustimmend, wenn er eine ebenso präzise Antwort erbält.

In kurzen Abständen lehren nun die eingesehten Flugzeuge zurück. Ununterbrochen dröhnt und brummt es vom Rollfeld her, und ein Kommandant nach dem anderen kann seine Erfolgsmeldung abgeben. Die riesigen Docks und sonstigen Hafenanlagen von Liverpool haben die scharfen Stiege der deutschen Luftwaffe heute zu spüren bekommen. Zahlreiche Brandbomben haben Feuersbrünste entfacht, die Reihen der Sprengbomben haben nicht weniger gut gefessen. So rundet sich das Bild des heutigen Erfolges zu einem vollen Erfolg ab. Der Kommandeur kann mit dem abgeschlossenen Einsatz zufrieden sein — und doch stellt sich sein Gesicht nicht auf. Wird die Emil-Lucie es schaffen? Wird der Sprit ausreichen? Kann die Maschine die Höhe halten? Immer wieder hat er die zurückgekehrten Männer gefragt, ob sie das Flugzeug des Leutnants H. gefischt haben, aber stets mußten sie verneinen. Sechs Stunden sind schon verstrichen. Die Uhr zeigt schon die Mitternacht an. Qualend langsam verrinnt Minute nach Minute.

Man weiß sehr wohl, daß das Flugzeug mit einem Motor nur eine geringe Geschwindigkeit haben kann, daß der Motor so und soviel Brennstoff verbraucht, und daß die vier Mann da und da sein müßten. — Sein müßten. — Ja, was kann nicht alles unterwegs geschehen. Die Theorie hat auch hier ihre grauen Schattenseiten.

Die Funkstelle wird gefragt, ob noch Verbindung besteht. Jawohl, aber man hört nur ein leises Piepsen. Ein Funkpruch kam unvollständig an und war nicht zu entsiffern.

Sollte zu allem Überflus auch noch die FZ-Anlage beschädigt sein? Und doch muß die Maschine noch in der Luft hängen. Also ist immer noch Hoffnung vorhanden. Der Uhrzeiger rückt erbarmungslos weiter. Sieben Stunden ist der Vogel unterwegs. Für sieben Stunden und zwanzig Minuten ist theoretisch die höchstmögliche Flugzeit berechnet worden. Unerwartet ruft der Wachhabende an: „Emil-Lucie gibt durch: Vermutliche Landung in einer Stunde dreißig Minuten, Standort X-Grad nördlicher Breite, X-Grad westlicher Länge!“

Wir sind sprachlos und erfreut selbstverständlich zugleich. Also kann noch alles gut gehen. Aber wo kriegen die Männer soviel Sprit her? Er müßte doch nach dieser Zeit schon längst verbraucht sein. Sollte die Mannschafft vielleicht in den Tank...? Jemand wirft diese humorige Frage auf, die ein befreiendes Lachen auslöst. Die Stimmung ist nicht mehr so niedergedrückt wie zu Anfang.

Die Feststellung ergibt, daß die Maschine im Augenblick des aufgefundenen Funkpruches mitten über dem Kanal gewesen sein muß. Die Entfernung beträgt noch rund 200 Kilometer. Eine verfluchte Ede! Ob die Brennstoff-

Sturm auf die „Adler“-Schau

Berlin trifft sich in den Reichshallen

Deutschlands jüngste Waffenausstellung ist heute auch die volkstümlichste. Seit den Tagen, da unsere Bombengeschwader die polnischen Flugplätze vernichteten und jede Verbindung zwischen den einzelnen polnischen Armeen zerschnitten, ist der Ruhm unserer Luftwaffe von Sieg zu Sieg gewachsen. Bewährungsproben von unerhörtem Ausmaß haben unsere Flieger in kurzer Zeit glänzend bestanden, und vollends jetzt, da der Kampf des Reiches gegen England zu einem wesentlichen Teil von der deutschen Luftwaffe getragen wird, sind Leben und Taten ihrer Angehörigen in aller Munde.

So kann es nicht Wunder nehmen, daß jeden Morgen um 10.00 Uhr, wenn die „Adler-Ausstellung“ in den Reichshallen ihre Tore öffnet, die beiden Flugzeuge, die auf dem Dönhofsplatz aufgestellt sind, einen beträchtlichen Teil ihrer Zuschauer verlieren, weil die Ausstellungsräume in der Leipziger Straße zum unentgeltlichen Besuch laden. Was auch dem absoluten Laien auf fliegerischem Gebiet nach einem Gang durch die vier Abteilungen der Ausstellung klar sein wird, das ist die gerade Linie der Entwicklung, die über den bloß-technischen Fortschritt hinaus die Erfolge aufzeigen, denen sich deutscher Forscher- und Fliegergeist in seinem unablässigen Bemühen um die Bewältigung des Luftraumes stolz und freudig rühmen kann.

Das Erdgeschloß zeigt vor allem Flugzeuge und Flugzeugmodelle. Da ist der Fokker-Dreidecker, wie er vom unsterblichen Richthofen im Weltkrieg geflogen wurde, da ist das Messerschmitt-Jagdflugzeug Me 109, mit dem Flugkapitän Wendel den absoluten Weltrekord mit 755 km/st hält, das Heinkel-Jagdflugzeug He 112 U steht da, das unter der Flugfahne eines Wet und Dieterle Schnellleiters aufstellte, und auch die Henschel Hs 123, Sturzbomber und Schlachtflugzeug, fehlt nicht in der

Reihe, die vollständig zu nennen hier unmöglich ist. An den Wänden leiten großflächige Fotos von gewaltigen Ruinen belgischer und französischer Städte zu den Beute- ständen über, die aus dem jetzigen Kriege, der höchsten Bewährungsprobe jeder Waffe, stammen. Eine englische „Hurricane“ ist darunter, ein polnisches Mehrzweckflugzeug, und der weissen Haut eines englischen Fesselballons gegenüber steht ein französisches Hordgerät, dessen phantastische Form etwas von der Magie dieses überdimensionalen Dhyres auszudrücken scheint.

Das Obergeschloß zeigt die Preise des großen Preisaus-schreibens, das „Der Adler“ in seinen letzten beiden Heften veranstaltet. Gest man zwischen ihnen hindurch, so kann man im Zweifel sein, wodurch sie härter zum Lösen der Aufgaben ansetzen, durch ihre unüberschaubare Menge — es sind 1000 Preise — oder durch die Vielfalt im Gegenständlichen, die beinahe alles umgreift, was sich einer oder eine wünschen kann. Die Wallerportler kommen mit dem 1. Preis, einem Jollenkreuzer, ebenso auf ihre Kosten wie die Bagabunden der Lüfte, für die das geschlossene Segelflugzeug oder der fabelhafte Werkzeugschrank zum Bau von Segelflugzeugen gedacht ist.

Schließlich zeigt eine vierte und letzte Abteilung die Stände der deutschen Luftkassa, des NS-Fliegerkorps, der Lehrmittelle für Luftfahrttechnik und der fliegerischen Vorschulen. Sicherlich ist es kein Zufall, daß man gerade in dieser Abteilung am meisten den Uniformen unserer Hitlerjungen begegnet. Ihre leuchtenden Augen veralten, daß sie eins vor allem lernen wollen — das Fliegen nämlich. So hat sich für den, der mit offenen Augen diese Schau durchschritt, das Bild von Deutschlands fliegerischen Leistungen abgerundet, und mancher wird in Zukunft den Bericht des DAW von der Schlacht über England mit größerem Verständnis lesen als bisher.

Der Sprit ist reiflos alle. Die Emil-Lucie ist mit dem letzten Tropfen heimgekommen. Uns allen fallen Zentnergewichte vom Herzen! Mit strahlenden Gesichtern stehen der Flugzeugführer und der Beobachter vor dem Gruppenkommandeur, der sie zu ihrer hervorragenden Leistung mit festem Handdruck beglückwünscht. Und nun erfahren wir, daß eine Spitzfahre einen Motor außer Betrieb setzte und daß die Maschine laufen abblatte. In geringer Höhe mit stark verminderter Geschwindigkeit mußte der Heimgang über dem Wasser angetreten werden. Obwohl der Motor über das Maß beansprucht worden ist, hat er Maschine und Mannschafft sicher nach Hause gebracht. Mehr als acht Stunden ist der brave Vogel unterwegs gewesen. Damit ist eine Leistung vollbracht worden, an die keiner geglaubt hat. Deutsche Flugzeuge und deutsche Flieger haben sich wieder einmal glänzend bewährt. Johann Jörgensen

uhr nicht richtig anzeigt, ob man sich getret hat? Der Fall wird immer rätselhafter. Doch zum langen Überlegen ist keine Zeit mehr. Jetzt muß gehandelt werden, will man die Kameraden retten.

Kurz nach dem Auffangen des Funkpruches weiß bereits der Seenotdienst Bescheid. Ein Seenotflugzeug und ein Seenotboot werden „unter Dampf“ gehalten, um sofort starten zu können, falls die Emil-Lucie in den Bach fällt. Gleichzeitig wird der Flak Meldung gegeben, unsere Maschine nicht zu beschießen. Auch die Flugwachen an der Küste werden beauftragt, nach unserer Emil-Lucie Ausschau zu halten.

Die Spannung im Gefechtsstand ist auf ihrem Höhepunkt angelangt. Schafft der eine Motor es noch, reißt der Sprit noch aus? Es sind bange Viertelstunden, die jetzt dahinschießen.

Der Himmel hat sich wieder mit grauschwarzen Wolken überzogen. Man kann kaum eine Hand vor Augen sehen. Der Herbststurm heult um die Hausede. Man möchte kaum einen Hund hinausjagen. Und in diesem Wetter sollen unsere Kameraden auf See notlanden? Wir mögen diese Gedanken nicht weiter ausspinnen.

Kurz nach zwei Uhr meldet sich der Wachhabende. Das erwartete Flugzeug ist etwa zwanzig Kilometer vom Flugplatz entfernt. Wir atmen auf. Vier bis fünf Leuchtstrahlen steigen in die dunkle Nacht und beleuchten das Rollfeld taghell. Die Randbefeuernung glimmt ebenfalls auf. Und jetzt blihen zwei grüne Sterne auf. Das Signal, daß gelandet werden kann.

Aber vom Flugzeug ist immer noch nichts zu sehen und zu hören. Unsere Augen bohren sich in die Dunkelheit. Wir bleiben alle auf einem Fleck stehen und lauschen angestrengt nach dem Norden. Von dort her müssen unsere Kameraden kommen.

Da — zwei winzige Lichter. Und jetzt ein großes gelbes. Das ist der Scheinwerfer der Emil-Lucie. Ein ganz leises Brummen ist zu hören. Tatsächlich, nur ein Motor arbeitet. Die andere Latte steht still. Nun schaltet der Flugzeugführer das Gas ab, die Maschine blubbert, jetzt auf — rollt aus — steht. Der Flugzeugführer braucht nicht einmal den einen Motor abzustellen, denn er arbeitet sowieso nicht mehr.

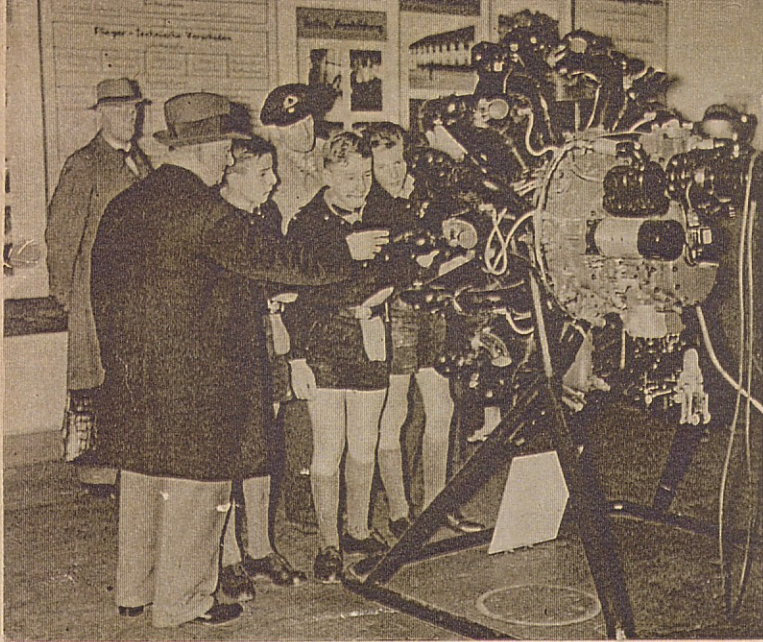
Der Sprit ist reiflos alle. Die Emil-Lucie ist mit dem letzten Tropfen heimgekommen.

Uns allen fallen Zentnergewichte vom Herzen! Mit strahlenden Gesichtern stehen der Flugzeugführer und der Beobachter vor dem Gruppenkommandeur, der sie zu ihrer hervorragenden Leistung mit festem Handdruck beglückwünscht. Und nun erfahren wir, daß eine Spitzfahre einen Motor außer Betrieb setzte und daß die Maschine laufen abblatte. In geringer Höhe mit stark verminderter Geschwindigkeit mußte der Heimgang über dem Wasser angetreten werden. Obwohl der Motor über das Maß beansprucht worden ist, hat er Maschine und Mannschafft sicher nach Hause gebracht. Mehr als acht Stunden ist der brave Vogel unterwegs gewesen. Damit ist eine Leistung vollbracht worden, an die keiner geglaubt hat. Deutsche Flugzeuge und deutsche Flieger haben sich wieder einmal glänzend bewährt. Johann Jörgensen

Ein neues Buch

„40000 Kilometer Feindflug“ von Frh Dettmann. Deutscher Verlag Berlin, geb. RM 2,85, kart. RM 2,— mit 20 Aufnahmen und einer Übersichtsarte, 211 S.

Frh Dettmann steht von Beginn des Krieges an bei der Luftwaffe als Kriegsbekämpfer in vorderster Linie. Was wir immer an seinen PK-Berichten bewundert haben, tritt uns in dem neuen erschienenen Buch besonders eindringlich vor Augen: die knappe und zugleich lebensvolle Darstellung, die Fähigkeit, abgegriffenen Worten und Bildern aus dem Wege zu gehen, und die Kunst, die Sprache mit wahrhaft soldatischem Geist zu durchglühen. Frh Dettmann erfüllt in vorbildlicher Weise die Aufgaben, die der deutschen Kriegsbekämpferstellung gestellt sind; er ist Journalist und Soldat zugleich. Niemand drängt er sich selber in den Vordergrund, sondern er läßt die Macht der Tatsachen reden, ohne falsches Pathos, immer auf das Wesentliche zielen. So ist mit seinem Buch ein echtes Zeitdokument entstanden, in dem der Erlebnisbericht vom Luftkrieg zur höchsten Wirkung verdichtet und gesteigert erscheint — eine publizistische Waffe von größter Schlagkraft. Georg Böse



Die Stände des NS-Fliegerkorps und der Lehrmittelstelle für Luftfahrttechnik werden ständig belagert. Mit Interesse verfolgen die Zuschauer, wie Hitlerjungen geschickt an einer Tragfläche arbeiten

Los puestos del cuerpo de aviación del partido y del centro de material de enseñanza para la técnica aérea se encuentran constantemente sitiados. Con interés siguen los espectadores los trabajos que con gran habilidad realizan estos muchachos Hitleristas en un plano

Die „Adler“-Ausstellung am Dönhoffplatz ist das große Ereignis, das in diesen Tagen alt und jung in Berlin bewegt. Hier begutachten Pimpfe „sachverständig“ das Schnittmodell eines BMW-Stern-Flugzeugmotors

La exposición organizada por el „ADLER“ en el Doenhoffplatz es el acontecimiento del día para viejos y jóvenes de Berlín. He aquí a unos pequeños entusiastas contemplando con ojo de „conocedores“ el corte de un motor de aviación BMW en estrella

Der Adler stellt aus

Das Berliner Ereignis am Dönhoffplatz

El „Adler“ exhibe

— Un acontecimiento berlinés en el Doenhoffplatz

Der Fallschirm, den unser Bild rechts zeigt, beherrscht mit seiner großen Seidenfläche das Bild der oberen Ausstellungsräume

El paracaídas de la foto derecha domina con su descomunal superficie de seda el aspecto de la sala de exposición superior

Aufn. Scherl (r)



Auf dem Stand der Deutschen Lufthansa ist auch der Führerstand eines dreimotorigen Verkehrsflugzeuges vom Typ Ju 52 (Bild links) ausgestellt

En el stand de la Deutsche Lufthansa puede verse expuesto el puesto de mandos de un trimotor del tráfico civil del tipo Ju 52 (izquierda)

Vor dem Eingang zu der großen „Adler“-Ausstellung ist die im Bilde rechts festgehaltene Messerschmitt Me 100 aufgebaut

Frente a la entrada a la gran exposición del „Adler“ ha sido colocado el aparato Messerschmitt Me 109 (derecha)

