



Mit Bomben und MGs über Polen



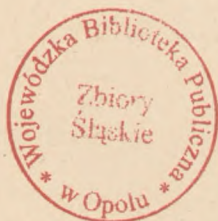
Generalfeldmarschall Göring bei seinen Gliedern an der Front

JOSEF GRABLER

**Mit Bomben und MGs
über Polen**

PK-Kriegsberichte der Luftwaffe

Verlag C. Bertelsmann Gütersloh



19816 J

61.-110. Tausend

Umschlag: Rich. Heß, Berlin . Einband: S. Kortemeier
Druck von C. Bertelsmann Gütersloh . Copyright 1940
by C. Bertelsmann Gütersloh . Printed in Germany

Die Bilder dieses Buches wurden von folgenden Kriegsberichtern
der Luftwaffe aufgenommen: Rüge, Wundshammer, Vielsich,
Stempfla, Plazek, Amphlett, Borchmann Grabler

Wpisano do Księgi Akcesji

Akc. K1 nr 480 /2010/ 2651

Wir stoßen unsre Schwerter
nach Polen tief hinein.

Die Hand wird hart und härter,
das Herz wird hart wie Stein.

Wir tragen unsre Fahnen
still in die Nacht hinein,
das Blut auf unsern Bahnen
ist unser Frührottschein.

Durch Polen möcht' ich traben,
bis mir das Blut erglüht.
Das kommt vom Gräbergraben,
das macht die Hände müd'.

Bei Schwertern und bei Fahnen
schließ uns das Lachen ein.
Wen schert's! — Wir soll'n die Ahnen
lachender Enkel sein.

Walter Fleg

Die neue Waffe

Von Josef Grabler

Der Inhalt dieses Buches ist unter Voraussetzungen entstanden, wie sie sowohl in der Kriegsgeschichte wie in der Journalistik erstmalig sind. Noch im Weltkriege war es üblich, daß die großen Zeitungen ihre Berichterstatter aus eigenem Antrieb an die Front schickten, weil es eine amtlich gesteuerte Kriegsberichterstattung damals ja nicht gab. Über die Etappe sind diese Herren aber selten hinausgekommen. Ihre Berichte haben sie meist aus Erzählungen von Soldaten zusammengestellt, so daß der Leser das Fronterlebnis nur aus zweiter Hand bekam. Überdies verfügten die wenigsten dieser „Kriegsberichterstatter“ über militärische Erfahrungen. Unrichtige Darstellungen und Ausdrücke waren die Folge. Der Soldat aber ist ein unerbittlicher Kritiker. Ein schiefer Ausdruck entwertet für ihn die beste Schilderung.

Diese Mißstände sollten nach dem Willen des Führers und Obersten Befehlshabers der Wehrmacht, der sie im Weltkriege selbst erlebt hat, für einen etwaigen zukünftigen Krieg abgestellt werden.

Zudem hatte sich die Kriegsberichterstattung durch das Hinzutreten des Rundfunks und des Films — der im Weltkriege noch in den Anfängen steckte — bedeutend erweitert, so daß schon aus diesem Grunde eine Zusammenfassung notwendig erschien.

So wurde die gesamte Kriegsberichterstattung in einer Weise geordnet, die völlig neuartig ist. Im polnischen Feldzug ist sie zum erstenmal eingesetzt worden, und sie hat sich bei der Luftwaffe über alle Erwartungen hinaus bewährt.

Berichter der vier Sparten: Wort, Bild, Film, Funk, wurden mit dem erforderlichen Hilfspersonal, Schreibern, Pressestenographen, Laboranten, Assistenten, Funkleuten, Kraftfahrern usw., zu Sonderformationen zusammengefaßt. Die militärische Ausrichtung dieser Männer sollte die Fehler der Vergangenheit beseitigen — und sie hat sie beseitigt. Die Berichter waren nicht mehr lästige Zivilisten, überall im Wege, überall mißtrauisch beäugt; sie waren Soldaten. An den meisten Aufklärungs- und Angriffsflügen haben sie teilgenommen. Und nicht als überflüssiger Ballast, für dessen Gewicht die Besatzung lieber Bomben mitgenommen hätte. Sie flogen als MG-Schützen, als Mitglieder der Besatzungen. Und wenn etwas für den Angriffsgeist

der Berichterformationen spricht, dann der ständige Drang nach dem nächsten Feindflug.

Es war der gleiche Geist, den alle unsere Flugzeugbesatzungen im polnischen Feldzug bewiesen haben. Das Draufgängertum der als Kriegsbereichterstatter eingesetzten Offiziere und Soldaten beweist nichts besser als die Tatsache, daß verhältnismäßig viele im Dienst der neuen Waffe den Heldentod für Führer und Reich gefunden haben.

Mögen sie auch ihre MGs gegen polnische Jäger und Kolonnen bedient haben, ihre eigentlichen Waffen waren andere, waren Feder und Objektiv, waren Filmkammer und Mikrophon. Was sie mit Film und Funk leisteten, haben die Wochenschauen der Lichtspielhäuser und die Rundfunksendungen gezeigt. Die Auswertung des umfangreichen und einzigartigen Bildmaterials soll gesondert erfolgen. Eine Auswahl der Wortberichte einer dieser Luftwaffenformationen aber soll in diesem Buch erstmalig veröffentlicht werden.

„Wir sind bereit . . .“

Von Hans Theodor Wagner

Irgendwo im pommerschen Grenzland. Ein paar hundert Meter abseits der großen Straße geht bedächtig ein Posten auf und ab. Der Soldat be-

obachtet den Himmel — schwach leuchtet der glutrote Sonnenball in dieser frühmorgendlichen Stunde durch die Nebelschwaden, die noch über den Wiesen und Äckern liegen. Tiefe Stille ringsum. Jetzt wird kein Flugzeug kommen — kein Mensch würde etwas erkennen können. Nur die Baumspitzen ragen aus dem Nebelmeer, in dem sich die Bauernhäuser, die Gehöfte und drüben die weite Wiese versteckt haben.

Der Soldat in der graublauen Luftwaffenuniform bewacht hier vorn an der großen Hauptverkehrsstraße die Zufahrt zu dem riesigen Flugplatz, der hinter einem Wäldchen beginnt. Ein paar Maschinengewehrnesten, kaum erkenntlich selbst für den, der dicht davor steht, leichte Flakgeschütze, die auf den Dächern einiger „Bauernhäuser“ aufgestellt sind, und im Hintergrund auf einem Hügel eine Batterie schwerer Flak.

Ein Gewirr von Leitungen, Kabeln, dicken Rohren liegt im Erdboden vergraben. Am Rande des Rollfeldes sind rund um den ganzen Platz die schnellen Kampfflugzeuge aufgebaut. Neben den Führerflugzeugen befinden sich die Schlafzelte der Staffellokapitäne. Die Offiziere, das Bombenpersonal, die Flieger und Funker schlafen in unmittelbarer Nähe ihrer Maschinen. Die Telephone stehen

neben den Schlafplätzen, Uniformen, Ausrüstungen liegen griffbereit daneben. Vor den Flugzeugen aber flattern kleine bunte Fähnchen, die in den Erdboden gerammt sind, ein untrügliches Zeichen für alle: die Kampfflugzeuge sind beladen. In den Schächten der Flugzeuge sind die schweren 50- und 250-Kilogramm-Bomben aufgehängt, die Klappen sind verschlossen, die Maschinengewehre geladen, Munitionstrommeln liegen übereinander, zu riesigen Stapeln zusammengefaßt — der Heckschütze unten am Boden des Kampfflugzeuges braucht seine Hand nur einen Viertelmeter auszustrecken, und schon hält er eine neue, gefüllte Trommel mit MG-Munition in der Hand, er kann sie sekunden-schnell einsetzen und weiterfeuern. — —

6,30 Uhr früh. Auf dem Flugplatz hat sich wenige Sekunden nach dem Wecken bereits ein mächtiger Betrieb entwickelt. Die Männer haben sich schon gewaschen — drüben im Wäldchen haben sie sich eine eigene Freiluft-Waschanlage eingerichtet, der heiße Kaffee dampft noch in den Feldflaschen, die Zelte sind in Ordnung gebracht. Der Oberwerkmeister der Flugbetriebskompanie geht prüfend von Flugzeug zu Flugzeug, hier und da macht er sich Notizen. Von den gewaltigen Munitionsbunkern, die am Rande des Rollfeldes liegen, klingt Musik. Ein

Staffelkapitän hat hier seine Männer um einen kleinen Rundfunk-Rofferapparat versammelt. Denn die erste Frage beim Aufstehen ist stets: Was gibt es Neues? Wird es losgehen? Und damit beginnen die Diskussionen, beginnt ein leidenschaftlicher Meinungsaustausch über die politische Lage. Im Herzen eines jeden Soldaten aber steht der eine Satz, klar, deutlich, kompromißlos: Wir sind bereit — ganz gleich, wann und wie und ob ein Befehl zum Einsatz kommt, wir werden freudigen Herzens unsere Pflicht erfüllen.

Die „alten“ Kameraden, diejenigen, die schon in Spanien waren und als Freiwillige der Legion Condor mitgekämpft und der Welt immer wieder bewiesen haben, wie kraftvoll und stark, wie unbesiegbar die deutsche Luftwaffe ist, diese alten Feldsoldaten also werden jetzt wieder beneidet um ihre Erfahrungen, um das, was sie unter Spaniens heißer Sonne erlebt haben.

7 Uhr früh: die ganze Staffel hat sich um den Rofferapparat versammelt, lagert im taufrischen Gras, während der Staffelkapitän sein Gerät auf „Vollgas“ einstellt. Und nun tönt es aus dem Lautsprecher: „Sie hören jetzt die Nachrichten des Drahtlosen Dienstes.“ In gespannter Erwartung hören die Soldaten die Frühnachrichten, blizschnell über-

legen sie, ob und was sich nun ereignen könnte — und dann, wenn wieder einmal die Nachrichten vorbei sind, beginnt der normale Dienstbetrieb, der hier genau wie auf dem Heimatflughafen durchgeführt wird. Exerzieren, Unterricht, Waffenreinigen. —

Funksprüche jagen durch den Äther von Berlin zu den Luftflottenkommandos und weiter zu den einzelnen Divisionen, chiffrierte Nachrichten werden gesendet und empfangen. Die Männer von der Luftnachrichtentruppe haben alle Hände voll zu tun. Sie bewältigen den umfangreichen Nachrichtenverkehr, sie bauen neue Feldkabelleitungen auf, richten weitere Stationen ein, überall befinden sich Fernsprechanschlüsse, in den Zelten und Unterkünften, und selbstverständlich bei den Stäben und bei den einzelnen Dienststellen. Es braucht nur ein Stichwort gegeben zu werden, und ein paar Minuten, nachdem der Befehl in Berlin unterzeichnet wurde, klingeln hier an den Flugzeugen die Telephone, dann springen die Männer auf und klettern in ihre Maschinen, die Motoren werden angeworfen, und wieder einige Minuten später sind die ersten Ketten gestartet, kurbeln sich hinauf, immer höher in den strahlend blauen Himmel, bis sie in mehreren tausend Metern Höhe mit 400 Stundenkilometer Geschwindigkeit den befohlenen Zielen zujagen. —

Aber es ist ja nichts „los“. Es wird nur exerziert, die Männer der Flugbetriebskompanie führen an einer dreimotorigen Transportmaschine eine „Beinhstunden-Kontrolle“ durch. Die Ventile werden nachgesehen, die Zündkerzen herausgeschraubt, kleine Reparaturen werden ausgeführt und die Flugzeuge tadellos zurechtgemacht. Ein riesiger vierachsiger Zugwagen rattert, gezogen von einem schweren Trecker, zu einer der unterirdischen Tankanlagen. Auf dem Zugwagen steht ein ganzer Eisenbahnwaggon, und der birgt in seinem Bauch 20000 Liter Benzin. Die Tankanlagen werden aufgefüllt, und der Eisenbahnwaggon auf diesem seltsamen Fahrzeug rollt wieder zurück zur nächsten Eisenbahnstation.

Vor den Eingängen der unterirdischen Bunker laden die Soldaten die Holzkisten auf und bringen den Inhalt — jedesmal einen „dicken Brocken“ in Gestalt einer 250-Kilogramm-Bombe — zu einem Stapelplatz unmittelbar in die Nähe der abgestellten Flugzeuge.

Wenn die Flugzeuge von einem Feindflug zurückkämen, so würde das Beladen mit neuer Bombenmunition und das Tanken wiederum nur wenige Minuten dauern, und die Flugzeuge könnten von neuem starten.

Heiß brennt die Sonne auf die braungebrannten Soldaten herab. Sie arbeiten an den Flugzeugen nur in Badehosen. Die Mannschaften an den Flak-Geschützen tragen ebenfalls nur Badehosen. „Das könnte direkt schon Spanien sein,“ meinen lachend die Spanienkämpfer, „so habt ihr anderen doch wenigstens einen kleinen Vorgesmack von einem Kampf unter glutheißem Himmel.“ — —

Sie sind alle bereit. Die große Organisation der Luftwaffe steht. Auch die kleinsten technischen Einzelheiten sind gut vorbereitet und durchdacht. Und die Männer, die diese Flugzeuge fliegen, die diese besten Flakgeschütze der Welt bedienen, und ihre Kameraden von den Nachrichtenabteilungen sind zu jeder Sekunde einsatzbereit. Die Bevölkerung, die Bauern und Dorfbewohner, die Jugend und alle, die mit den Soldaten in Berührung kommen, blicken mit stolzer Zuversicht auf die Männer, die den Schutz ihrer Heimat vorbereiten. Sie alle, Bauern und Soldaten, verfolgen mit ungeheurer Spannung die Entwicklung der politischen Lage und vertrauen zugleich der Staatskunst des Führers und seinem Willen, die Ehre des deutschen Volkes und seine heiligen Interessen zu vertreten. Sie alle wünschen den Frieden — aber sie werden wie ein Mann hinter dem Führer stehen, wenn

es nicht gelingen sollte, den Frieden zu wahren. Denn uns beseelt der stolze Gedanke: Wir sind bereit!

Luftwaffe sprungbereit

Von Josef Grabler

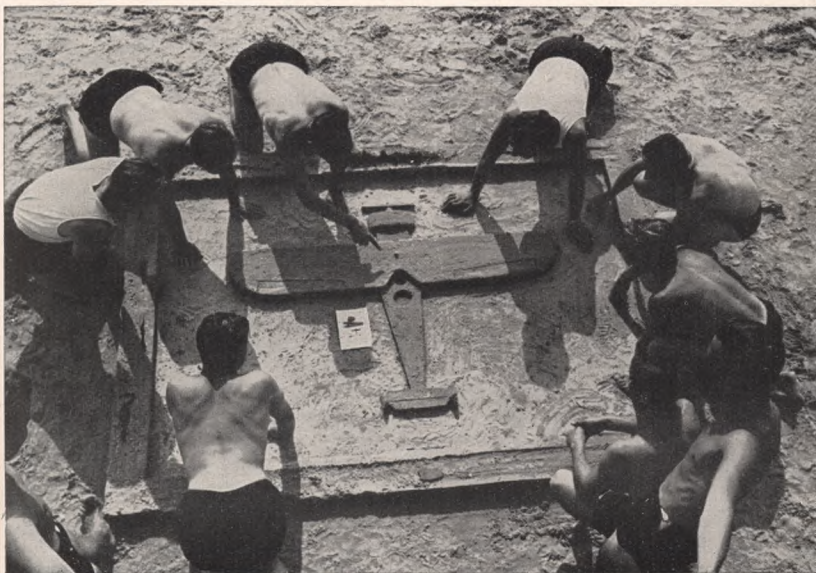
Wäre nicht das MG in dem Kartoffelfeld seitwärts der Straße, besetzt mit zwei Mann, von denen einer ständig den Horizont unter Beobachtung hält, man führe vorbei, ohne zu ahnen, daß zwischen Straße und Wald ein vollbesetzter Flugplatz liegt. Solcher Erdlöcher gibt es viele in der Umgebung des Hafens, und nicht wenige sind mit leichter Flak bestückt.

Von einem Flugplatz indes ist nichts zu sehen. Man muß schon sehr nahe an den Waldrand herangehen, um Flugzeuge zu erkennen. Die Tarnung ist, begünstigt durch den Wald, vollkommen. Schwanz voraus, haben sie die schweren zweimotorigen Flugzeuge in den Wald geschoben, so daß kaum die Bugkanzeln herauschauen. Wo Bäume im Wege waren, wurden sie gefällt. Über das Ganze sind Tarnnetze gebreitet, bedeckt mit den Zweigen der geschlagenen Bäume.

Weiter waldeinwärts stehen die grüngrauen Zelte der Besatzungen und des Bodenpersonals.



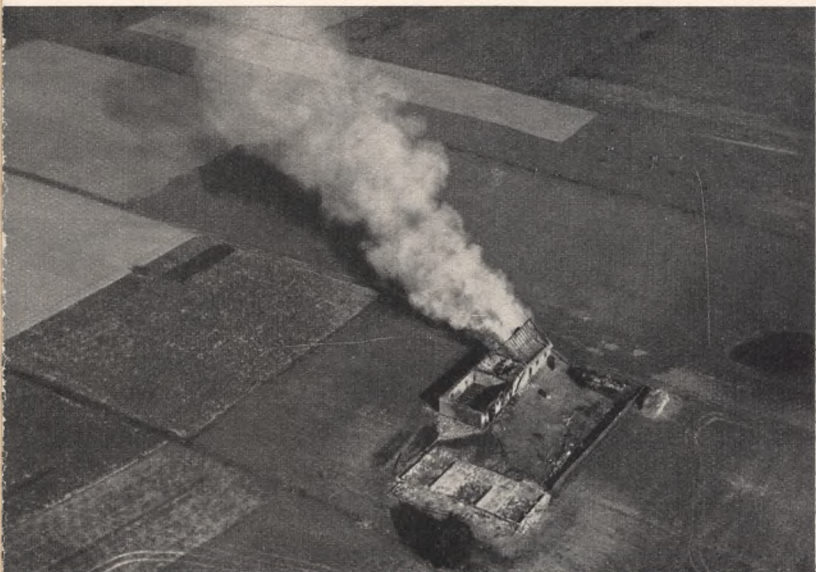
Die Nacht zum 1. 9. 39 vor dem ersten Feindflug gegen Polen. Mit einem Stat vertreiben sich die alarmbereiten Besatzungen die endlose Wartezeit



Flugzeugerkennungsdienst im Sande. Vor Ausbruch des Polen-Feldzuges vertrieben sich die an der Ostseeküste liegenden Flieger die Zeit mit der Darstellung polnischer Flugzeugtypen



Luftbild eines abgeschossenen polnischen Kampfflugzeuges modernster Bauart



Das von polnischen Mordbrennern in Brand gesteckte Gehöft eines Volksdeutschen

Nur wenige Soldaten sind zu sehen, es ist Mittagszeit. Hundert Schritte weiter steht am Rand einer kleinen Lichtung der Wagen mit der hoch oben thronenden Feldküche. Und hier endlich ist Leben. Die Männer tragen nur Lausschuhe und Sporthose, es ist glühend heiß. Die Sonne zeichnet warme Lichter auf die braungebrannten Körper, wie sie an der Küche vorbeigehen und ihren Schlag in Empfang nehmen. Es gibt Nudeln mit Gulasch, und zufriedene Gesichter beweisen, daß das ein sehr geschätzter „Frag“ ist. Und dann sitzen sie rundum im Waldschatten und essen. Viel mehr als das Klappern der Gabeln im Kochgeschirr ist nicht zu hören. Die „gefräßige Stille“. Wenn der Soldat ißt, dann ißt er. Das ist eine fast sakrale Handlung, besonders wenn das Essen so gut ist wie heute.

Wüßte man nicht, wozu diese jungen Männer hier sind, man wäre versucht, sich in ein Sportlager versetzt zu glauben, so friedlich scheint alles. Aber es scheint eben nur. Das hier sind keine Leichtathleten im Trainingslager — das sind Flugzeugführer und Hilfsbeobachter, Funker und Männer vom Bombenpersonal; das sind Kraftfahrer und Fliegerschützen und Bordmechaniker und wie sie alle heißen.

Und wenn sie erst die Fallschirmgurte angelegt und die Riemen der Fliegerhaube festgeschnallt

haben, wenn sie in ihre Flugzeuge steigen, dann wird in diese jetzt lachenden Gesichter ein verwegener, trotziger Ausdruck treten, und diese fröhlichen jungen Männer werden für den, der das Unglück haben wird, ihr Feind zu sein, zu apokalyptischen Reitern.

„Wir greifen an“

Von Hans Theodor Wagner

Telephonapparate surren. Ordonnanzen springen auf, Motoren werden angeworfen.

Alarm.

Es ist spät in der Nacht. Weiße Nebelschwaden liegen träge und unbeweglich über Straßen, Häusern und Wiesen. Zuweilen bohren sich die glühend weißen Lichter eines Scheinwerfers durch den Nebel, wie gespenstige Schatten huschen die Kraftfahrzeuge im Nebel vorbei.

Alarm.

Und man sitzt am Telephon und wartet, rast dann hinüber zum Flughafen und beobachtet die letzten Vorbereitungen, die zum Schutz unseres Landes getroffen werden. Alle Posten sind besetzt, die Flakgeschütze sind ja schon längst, seit vielen Tagen, feuerbereit. Es sollte nur einem einzigen polnischen Flugzeug einfallen, sich blicken zu lassen.

Die Flugmeldedeposten, die Männer der Nachrichtenabteilungen, die Bedienungsmannschaften an den Abwehrgeschützen stehen bereit.

Alarm.

Das kleine Dorf ist plötzlich aus seiner mitternächtlichen Ruhe aufgeschreckt. Die Soldaten — Flieger, Funker, Kanoniere — wurden auf ein Stichwort geweckt und aus ihren Bürgerquartieren geholt. Die Bauern, bei denen wir nun schon bald eine Woche in Quartier lagen, drückten uns noch ein paar Stullenpakete in die Hand. Wir gaben ihnen rasch die Hand und lauschten nach oben: dumpfes Motorendonnern klang von fern her — unsere Kameraden waren also schon unterwegs, die benachbarten Jagdstaffeln bewachten bereits den Grenzabschnitt.

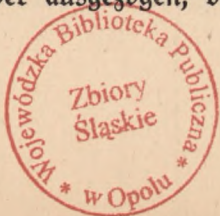
Die Bauern wollen uns allen noch schnell etwas sagen, wollen uns zeigen, wie dankbar sie dem Führer für den befohlenen Einsatz, für diesen Schutz unserer Heimat sind. Etwas unbeholfen klingen die Worte, die der alte Bauer da sagt, aber man hört aus jedem Wort den unbändigen Stolz heraus, den sie für die deutsche Luftwaffe empfinden. Sie blicken immer wieder nach oben und versuchen im nächtlichen Dunkel irgendein Flugzeug zu erkennen, dem sie zuwinken könnten. — —

Die einzelnen Kampfstaffeln liegen rund um das riesige Rollfeld verteilt. Die Besatzungen sind schon auf den Beinen, das Bodenpersonal, die Männer von der Flugbetriebskompanie haben die Hüllen von den Motoren gerissen, sie sehen zum allerletzten Male alles nach: jawohl, es ist genügend Brennstoff für einen Flug von einigen tausend Kilometern vorhanden; jawohl, die Schächte sind mit schweren und schwersten Bomben gefüllt; jawohl, die Trommeln der Maschinengewehre liegen griffbereit neben den MG-Schützen. Der Staffelf kapitän der Ersten, ein alter Spaniensflieger, lacht: es sei doch grotesk, wenn die Polen diese herrlichen He 111er angreifen wollten — denn die polnischen Jäger mit ihren aus der ganzen Welt zusammengepumpten Jagdflugzeugen sind langsamer als unsere Kampfflugzeuge. Und gegenüber unseren Jägern und Zerstörern besitzen sie eine Geschwindigkeit, die bis zu 200 Stundenkilometer geringer ist — sie könnten höchstens aus großer Höhe angreifen und dann nur einen einzigen Angriff ausführen, weil sie den Verlust an Höhe dann nicht mehr rechtzeitig ausgleichen könnten. Dann aber würden sie sogleich in den Bereich unseres Jagdschutzes kommen, sie werden in den rasend schnellen deutschen Jägern einen Gegner kennenlernen, vor

dem sich schon ganz andere beugen mußten.— —
Immer noch dieser verdammte dicke Nebel. Man
sieht kaum die andere Seite des Rollfeldes. Himmel-
herrgottsfakra, flucht der Staffellokapitän, wir wollen
jetzt starten.

Dieses Warten ist zermürbend. Aber es muß
eben gewartet werden, bis sich die Wetterlage
über dem Feindgebiet geklärt hat, es soll ja nicht
nur angegriffen, sondern auch getroffen werden. Ein
Aufklärer erhält den Befehl, loszufliegen und zu
melden, wie die Wetterlage über dem Korridor ist.
Inzwischen versammeln die Führer der einzelnen
Staffeln noch einmal ihre Männer. Die Karten
werden zum letztenmal studiert: wir fliegen Kurs
soudsowiel Grad, dann kommt hier die Eisenbahn-
kreuzung; falls wir Flakfeuer bekommen sollten,
kurbeln wir noch ein bißchen höher, und dann hier
heran. Wenn eine Kette nicht beim ersten Anflug
werfen kann, dann bitte nochmals anfliegen, wir
warten in diesem Abschnitt und fliegen dann über
diesen Kurs zurück. Es gilt, die polnischen Flug-
häfen X und Y zu zerstören.

Der Staffellokapitän telephoniert zum achten Male
mit dem Gruppenkommandeur. Nein, immer noch
ist der Start verschoben. Die dicken Pelzkombinatio-
nen werden also wieder ausgezogen, denn diese



Hitze kann kein Mensch aushalten. Ein Zug der Flugbetriebskompanie schafft bereits die nächste Bombenladung heran.

Aus dem großen Mannschaftszelt läuft ein Oberfeldwebel heraus, schrilles Pfeifensignal: alle sofort herkommen. Die Besatzungen und was hier herumsteht und wartet, rennt hinüber. In dem Zelt steht der Rofferrundfunkapparat des Staffellokapitäns — Berlin meldet sich, die Krolloper, der Deutsche Reichstag ist zusammengetreten. Man hört die Stimme des Oberbefehlshabers der Luftwaffe. Der Generalfeldmarschall eröffnet diese historische Reichstagsitzung. Und dann hören wir den Führer.

Wir liegen eng zusammengekauert im Zelt und lauschen der Stimme dieses Mannes, auf den wir unseren heiligen Soldateneid geleistet haben. Atemlose Spannung liegt über uns allen. Adolf Hitler spricht zu uns, zu seinen Soldaten. Niemals werden wir diese Vormittagsstunde des 1. September 1939 vergessen. Der Führer spricht über unseren befohlenen Einsatz. Nur militärische Ziele sollen angegriffen werden. Wenn aber der Pole es wagen sollte, diesen Krieg mit unhumanen Mitteln zu führen, dann wird er eine Antwort bekommen, daß ihm Hören und Sehen vergeht.

Und jedem einzelnen unter uns ist so, als wenn der Führer zu ihm selbst spräche, als wenn er mitten unter uns weilte, und wir hängen an jedem Wort, das Adolf Hitler spricht. Als aber der Führer das sagt: „Ich will nichts anderes sein als der erste Soldat meines deutschen Volkes“, da müssen wir unsere Hände vor die Augen nehmen — verdammt, wir sind Männer und deutsche Soldaten und schämen uns nicht, wenn unsere Augen feucht werden, denn in dieser Sekunde soll es jeder wissen, mit welcher freudigem Einsatz jeder einzelne von uns, die wir die stolze Uniform der deutschen Luftwaffe tragen, sich für den Führer in Stücke reißen läßt, wenn wir damit unserem Volk und unserer Heimat helfen können.

Deutschland, Deutschland über alles! Klingt es herüber durch den Äther in unsere Herzen. Wir sind aufgesprungen, haben die Hauben und Mützen abgerissen und strecken die Hände zum Deutschen Gruß empor. Und da hören wir das tiefe Brummen unseres Aufklärers plötzlich wieder, die schnelle Maschine ist von ihrem ersten Feindflug zurückgekehrt und meldet gutes Wetter, gute Sicht — — hurra, wir können starten!

Wenige Minuten später sind die Männer an ihren Maschinen. Der Kommandeur erscheint, begibt

sich zu seinem Flugzeug. Und nun springen die Motoren an. Kette auf Kette rollt zum Startplatz, laut brüllen die Motoren mit Vollgas auf, und die Gruppe rast los, steigt hinauf in den strahlend blauen Himmel, fliegt gen Osten.

Wir bleiben zurück, beneiden unsere Kameraden, die diesen ersten Feindflug unternehmen dürfen, die das erstemal dabeisein dürfen, da es unser neues Reich zu verteidigen und zu schützen gilt.

Das tiefe Brummen der Flugzeugmotoren ist verstummt. Einsam und verlassen liegt der ganze Flughafen da. Wir diskutieren und überlegen und stellen nutzlose Fragen, auf die uns im Augenblick niemand antworten kann. Minute auf Minute verrinnt. Eineinhalb Stunden kann die Gruppe wegbleiben. Wir vergleichen die Uhren, also muß die Gruppe um 13,45 Uhr wieder zurück sein. — Eine halbe Stunde vergeht und noch eine halbe. Wir springen bei jedem Geräusch auf, blicken alle paar Sekunden nach den Uhren. Jetzt müßten sie kommen — — — und sie kommen! Sie kehren wieder zurück, da ist die erste He 111, dort drüben halb rechts die zweite, halb links die dritte — — Gott sei Dank! — und wir zählen die einzelnen Maschinen, eine nach der anderen — — ob irgendein Flugzeug fehlt?

Im Tiefflug rast die erste Kette über den Platz — wir winken, und die Besatzungen winken zurück, wir sehen ihre lachenden Gesichter, das bedeutet: Auftrag ist ausgeführt — Sieg — Sieg — Sieg! — und nun landet die erste Kette, wir springen in die Kraftwagen und rasen hinüber, einer von uns macht die Bodentlappe auf, während noch die beiden Motoren laufen. Ich klettere hinein, entdecke leere Patronenhülsen — — und meine erste Frage: „Seid ihr beschossen worden? Wurdet ihr angegriffen?“

Und hier die Antworten auf alle unsere Fragen: „Wir haben kein Abwehrfeuer bekommen — wir wurden nicht ein einziges Mal beschossen — wir haben unsere Bomben auf diejenigen militärischen Ziele abgeworfen, die uns befohlen waren!“ Und einer berichtet: „Ja — ganz weit weg von uns kurrte wohl ein polnischer Jäger, aber der traute sich nicht heran an uns. Wir flogen dauernd in Erdsicht, konnten an der Grenze die polnischen Schützengräben erkennen — aber nicht ein einziges polnisches Flakgeschütz hat sich gemeldet — —.“ Und die leeren Patronenhülsen? Die MG-Schützen lachen: „Wir haben nur mal probiert, ob alles klar ist — —“.

Die ganze Gruppe ist gelandet. Alle Flugzeuge, ohne Ausnahme, sind wieder da. Sie rollen zu den Tankanlagen, werden aufs neue mit Bomben

beladen und startfertig gemacht. Die Besatzungen aber warten auf neue Befehle und hoffen, recht bald wieder eingesetzt zu werden, damit in kürzester Frist dem polnischen Spuk ein für allemal ein Ende bereitet wird.

Erster Bombenangriff auf den Korridor

Von Peter Bohlscheld

Heute, Freitag, am frühen Morgen, nach der spannungsreichsten Nacht dieser Krisentage, in der sich die Meldungen von weltpolitischer Tragweite überschlugen und den Äther erfüllten, führten Kampffverbände den ersten vernichtenden Bombenangriff auf ein militärisches Kraftzentrum des polnischen Staates durch. In den ersten Morgenstunden starteten die Staffeln nach Osten. Die tiefen Strahlen der aufgehenden Sonne warfen warme Lichter auf die tarnfarbenen Flächen der schweren Kampfflugzeuge. Bald aber verschwand die Sonne wieder hinter einer Nebelwand, die sich drohend vor den heranstürmenden Flugzeugen aufstürmte. Erst nach einem ausgesprochenen Schlechtwetterflug, der an Flugzeugführer und Funker, an Beobachter und Bordgeschützen schwere Anforderungen stellte, erreichte der Verband den polnischen Land-

und Seeflughafen Puzig. Es war ein freundliches Spiel des Wetters, daß gerade über Puzig die Sicht besser geworden war. Das Ziel konnte auch aus großer Höhe einwandfrei ausgemacht werden.

Ich sitze neben dem Flugzeugführer auf dem gerade freien Sitz und fieberere dem Augenblick entgegen, in dem wir unsere todbringende Last abwerfen. Vorn in der Bugkanzel liegt der Beobachter, griffbereit das Maschinengewehr vor sich, und peilt das Ziel an.

Soeben glaubte ich etwas gehört zu haben, was wie ein Schuß und gleich darauf wie mehrere gelungen hatte. Ob die Polen nach uns schießen? Bis jetzt war mir noch gar nicht so recht zum Bewußtsein gekommen, daß ich mich an Bord eines Flugzeuges befinde, das über Feindesland fliegt. Wie ich noch überlege, stößt der Flugzeugführer mich an und hebt den Zeigefinger hoch: auch er hat das trockene Knallen gehört. Wir werden also doch von polnischer Flak beschossen. Ich bin beinahe befriedigt darüber, denn was wäre ein Angriffsflug ohne feindliche Einwirkung!

Plötzlich geht ein Ruck durch das Flugzeug. Die Bomben haben die Maschine verlassen. Ich schaue seitwärts, rückwärts hinaus und sehe sie eben noch ins Bodenlose torkeln, nicht anders wie etwa

Bierflaschen, die man von hoher Brücke ins Wasser wirft.

Wieder pufft der Flugzeugführer mich in die Seite und deutet auf den Höhenmesser. Wir sind 5000 Meter hoch, und ich friere trotz der dicken Pelz-Sonderkleidung. Ich kann kein Thermometer entdecken, bin aber überzeugt, daß wir mindestens zehn Grad unter Null haben.

Angestrengt spähen wir alle nach unten. Der Flugzeugführer und mit ihm die ganze Kette hat eine Linkskurve eingeleitet, die uns aus der für den Bombenwurf erforderlichen geraden Anflugrichtung herausbringen und den Anblick der einschlagenden Bomben ermöglichen soll. Und, hurra! da unten blickt es auf, an vielen Stellen in den Hafenanlagen. Einige scheinen ins Wasser gegangen zu sein, riesige Fontänen spritzen hoch. Mitten aus irgendwelchen großen Hallen blühen die Sprengwolken unserer Bomben auf, werden größer, breiten sich aus. Unser Angriff sitzt im Ziel.

Während wir in weit ausholender Kurve zu neuem Anlauf auf das Ziel ansetzen, lege ich die Sauerstoffmaske wieder an und ziehe die Riemen meiner Haube fester. Es ist eisig kalt, und gerade jetzt, nach dem Höhepunkt unseres Fluges, kommt mir die Kälte so recht zum Bewußtsein.

Ein Blick nach hinten zeigt weitere Ketten unseres Verbandes, die nach uns ihren Segen abladen. So unsanft werden sie noch nie geweckt worden sein, die Rasimirs. Wieder geht es auf das Ziel zu, wieder knallt es irgendwo, aber weit weg; wieder geht das Rucken durch die Maschine, und noch einmal kullern die 50-Kilogramm-Bomben aus dem Schacht. Wiederum blickt es unten auf, und zum zweitenmal stellen wir freudestrahlend fest, daß der Reihenwurf im Ziel sitzt. Ich schaue den Flugzeugführer an und er mich. Ein Auge kneift er zu, pliert mich mit dem andern an. Das heißt soviel wie: Mensch, das hat hingehauen!

Jetzt drehen wir endgültig ab, Richtung Heimat. Die Nebelwand hat sich gehoben oder aufgelöst — ich weiß es nicht. Es ist so gleichgültig angesichts des erhebenden Bewußtseins, am ersten Angriffsflug der deutschen Luftwaffe gegen Polen teilgenommen zu haben.

Die Sonne ist durchgebrochen, scheint durch die Glasverkleidung des Führersitzes und der Bugkanzel. Im Kopfhörer, der bis dahin nur kurze, knappe Bemerkungen von sich gegeben hatte, wie sie die Durchführung des Unternehmens mit sich brachten, in diesem Kopfhörer ertönt jetzt der Schlachtruf der Staffel: Hua-hu! Und alle brüllen wir begeistert,

und die Kehlkopfmitrophone geben es allen Kameraden an Bord weiter: Hua-hu, das hat geschlumpt, meine Herren!

Erster Einsatz

Von Wulf Dley

Ein Fliegerhorst in der Nähe der Grenze zum sogenannten Polnischen Korridor. Über dem Platz liegt eine Spannung, die sich nicht in irgendwelcher Tätigkeit oder Handlung äußert, sondern die uns annutet wie Ruhe vor dem Sturm. Tatsächlich liegt die Sturzkampfgruppe, deren Einsatzhafen dieser Horst ist, seit dem Morgengrauen in einer Alarmbereitschaft, die durch nacheinander erfolgte Befehle sich bis zur unmittelbaren Startbereitschaft verschärft hat. Ursprünglich war der Einsatz mit dem Frühesten des Tages geplant, aber ein dichter Nebel, der kaum zehn Meter Sicht gestattete, lag über der ganzen Landschaft. Dann wich er durch die Sonneneinstrahlung, zugleich aber bildeten sich schwere örtliche Gewitter, die nun ihrerseits eine Startverzögerung mit sich brachten.

Die Wetterlage hat sich in der letzten halben Stunde überraschend schnell geändert. Nachdem die Gewitter niedergingen, bildeten sich Haufengewitter, die von etwa 2000 bis 4500 Meter Höhe

hinauf reichten: mit dem dazwischen herrlich blauen Himmel ein wundervolles Wetter für den Sturzkampfflieger, der nun, ohne vorzeitig vom feindlichen Meldedienst erkannt und gemeldet zu werden, überraschend sein Bombenziel anfliegen und zum Angriff schreiten kann.

Die ersten Motoren laufen an, mehr und mehr verstärkt sich dieser Lärm zu einem Brausen. Die Warte lassen die Motoren sämtlicher Flugzeuge der Sturzkampfgruppe warmlaufen. Jeden Augenblick kann der Gruppenkommandeur mit seinen Staffelführern kommen. Die Besatzungen, denen Bettruhe befohlen war, damit sie gut ausschlafen und im Vollbesitz ihrer Nervenkräfte sind, werden geweckt und legen ihre Fliegerbekleidung an. Bei jedem Flugzeug warten zwei Mann auf den Flugzeugführer und MG-Schützen mit bereitgehaltenen Fallschirmen, damit das Anlegen dieses Rettungsgeräts der Luft sich mit Sekundenschnelle vollziehen kann. Die Bomben sind bereits vor einer Stunde eingehängt worden. Es bedarf nur noch eines Befehls, und dann ist wenige Augenblicke später die ganze Gruppe startklar.

Sobald kommt der jüngste Leutnant der Gruppe vorbei. Auch er fiebert vor Angriffsgeist. Lange — wie es ihnen mitunter schien, allzulange — haben

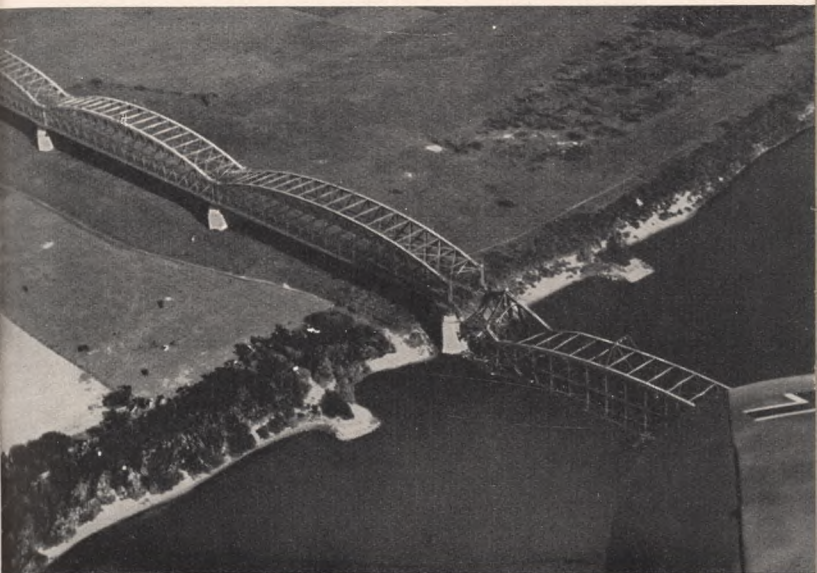
diese Männer der deutschen Fliegertruppe den Augenblick herbeigesehnt, da es endlich heißen würde: Ran an den Feind!

Jetzt startet die erste Kette. Trotz der schweren Bombenlast — die Maschinen sind voll beladen — vollzieht sich der Start mit einer Präzision, die an den Ablauf eines Uhrwerks gemahnt. Motor auf Motor braust mit Vollgas auf, nur ein kurzes Heranrollen, und dann sind die Flugzeuge frei. Während der Bleistift über das Papier eilt, um dieses mitreißende Bild festzuhalten, während soeben noch die erste Maschine startete, jagt nun schon oben die erste Kette, die erste Staffel der Gruppe in geschlossener Formation feindwärts. Und Kette auf Kette folgt. Jetzt wieder startet eine Kette geschlossen, dann noch eine — und wieder und wieder.

Diese Sturzkampfflieger sind eine Waffe von vernichtender Wirkung. In knapper Zeit werden sie aus 6000 Meter Höhe, wie ein Stein zur Erde fällt, von keinem Abwehrgeschütz mehr zu treffen, mit einer Geschwindigkeit von etwa 700 Stundenkilometern senkrecht zur Erde stürzen, im Abfangen ihre Bomben auslösen und — das wissen wir — ins Ziel bringen. Wehe dem Polen! Man sagt uns, daß er versuchen wird, diese Angriffe durch die gefährlichen 2- und 4-Zentimeter-Flakgeschütze,



Auf ihrem Rückzuge ließen die Polen ganze Dörfer in Flammen aufgehen, um nur den Deutschen nichts unversehrt in die Hände fallen zu lassen. Ihre eigenen Kirchen pflegten sie zu verschonen, hier aber mußte auch die deutsche Kirche das Schicksal des Dorfes teilen



Luftbild einer von den Polen zerstörten Weichselbrücke



Panzer im Gefecht



Der Führer an der Front. Kartenbesprechung in einem Fliegerhorst

Presse-Hoffmann

deren Feuergeschwindigkeit sich der eines Maschinengewehrs annähert, abzuwehren. Aber der Pole muß erst beweisen, daß er die soldatistische Härte besitzt, mit diesen Geschützen auch dann noch zu schießen, wenn er seinerseits dem Angriff deutscher Flugzeuge ausgesetzt ist. Möge er sich wehren soviel er will — was jetzt nach Gdingen fliegt, um dort jede kommende Gegenwehr hart und erbarmungslos auszulöschen, das ist Auslese der Auslese soldatischer Fliegerei in der Welt.

Nun sind sie fort, und wir warten. Wieder wie einst im Weltkrieg warten wir auf die Rückkehr der Kameraden. Werden sie alle vollzählig und unverletzt wiederkommen? Wir sind es, die danach fragen, nicht sie. Sie kennen nur eins: Angriff und nochmals Angriff. Ran an den Feind!

Nach dem Angriff

Gespräch mit dem MG-Schützen des Führerflugzeuges
der Gruppe Stolz-West nach dem Angriff auf Gdingen

Von Heinz Matthias

Die Warte halfen den Männern aus den Maschinen, die Flieger legten ihre Überkleidung ab, fröhliche Begrüßungen wurden ausgetauscht. Vor mir stand ein baumlangener Mensch, zu dem ich ordentlich in die Höhe gucken mußte, und nahm

lachend seine Kappe von dem blonden Haar. Er war der MG-Schütze des Führerflugzeuges der Gruppe beim Feindflug.

„Ja, sehen Sie,“ meinte er, „bevor wir zum Angriff ansetzten, nahm ich Verbindung mit unserem Aufklärungsflugzeug, das der Gruppe zum Ziel vorausgeflogen war. Offensichtlich wurde der Pole von unserem Angriff überrascht, denn seine Flakbatterien begannen erst zu schießen, als die meisten unserer Maschinen ihre Bomben schon abgeladen hatten, und das dauerte bei der großen Zahl, die wir unserem lieben Nachbarn zubachten, immerhin so rund eine Viertelstunde. Ich selbst habe nur zwei Flakschüsse beobachten können, und die trafen nicht.“

„Konnten Sie die Wirkung Ihrer Bombenabwürfe beobachten?“

„Nun, als wir eine von 500 Kilo Gewicht hinunterschickten, entstand im Ziel eine hohe Stichflamme, Trümmer flogen umher und die Luft war schwarz von Qualm. Sie hatte gefessen, das war sicher. Stellen Sie sich so einen Brocken vor, wie ihn die Luftschiffe früher im Weltkriege verwandten. Wenn so eine Bombe mal sitzt, dann entsteht dort, wo einst befestigte Anlagen waren, ein schöner großer Mondkrater. Der Aufklärer hat die Wirkung photo-

graphiert. Sie können sich nachher überzeugen, daß wir gute Arbeit geleistet haben.“

„Hatten Sie Anweisung bekommen, welche Objekte innerhalb des Angriffsbereichs von Ihnen zu bevorzugen waren?“

„Zunächst einmal militärische Befestigungen, dann müssen Anlagen zerstört werden, die dem Transport zu Wasser und zu Lande dienen. Krieg gegen Zivilbevölkerung führen wir nicht, und darum schonen wir Wohnviertel und Gebäude, die geschichtliche Denkmäler darstellen oder sonst von kunstgeschichtlichem Wert sind. Selbstverständlich setzt diese faire Kampfesweise eine gleiche Einstellung des Gegners voraus.“

„Haben denn die Polen gar keinen ernsthaften Versuch gemacht, Ihren Angriff abzuwehren?“

„Versucht hatten sie es schon, aber es gehört eine große soldatische Härte dazu, im Feuerbereich des angreifenden Flugzeugs auszuharren und seinen Angriff durch wohlgezielte Flakschüsse abzustoppen. Ob der Pole diese soldatische Fähigkeit besitzt, möchte ich dahingestellt sein lassen. Von unserem ersten Angriff habe ich jedenfalls den Eindruck, daß wir den Gegner überrascht hatten und daß er außerdem, als er endlich zur Besinnung kam, recht

schlecht schoß. Seine Schüsse lagen viel zu kurz oder daneben.

Das einzige, was ich feststellen konnte, wenn wir in die Nähe eines explodierenden Geschosses kamen, waren Böen. Als Kuriosum möchte ich Ihnen noch erzählen, daß ein polnisches Flugzeug während dieser Zeit aufkreuzte, aber bei unserem Anblick schleunigst sein Heil in der Flucht suchte.“ Und dann lächelte er: „Übrigens hat der Mann das Vernünftigste getan, was er in Anbetracht der Situation tun konnte. Wenn sie drüben von uns noch nicht den richtigen Begriff haben — nun, wir sind munter dabei, ihn ihnen beizubringen.“

Feindflug gegen Bromberg

Von Benno Wundshammer

„Ritter, geben Sie dem Berichter Ihre Kombination und lassen Sie aus der W 34 einen Fallschirm holen!“ „Jawohl, Herr Oberleutnant!“ — „Und Sie fliegen also in der Maschine C der ersten Staffel, Hals- und Beinbruch!“ — „Danke, Herr Oberleutnant!“

Bis zum Start, der auf 10 Uhr angesetzt ist, sind noch genau 15 Minuten Zeit. Die Morgen-
nebel, die den Flugplatz in Dämmerung ertrinken

ließen, sind verschwunden und die schnittigen Kampflugzeuge werden von der warmen Vormittags-sonne wortwörtlich in das beste Licht gerückt. Die Maschinen stehen nach Ketten und Staffeln ausgerichtet; das Bodenpersonal überprüft noch einmal den einwandfreien Zustand der Ruder. Befehle gehen über das weite Feld zu ihren schon vertrauten „Risten“. Die Offiziere kommen von der Staffelsprechung zurück.

Der Gefreite Ritter bringt die „Brocken“; sie passen tadellos. Das Anziehen ist im Handumdrehen geschehen; ein Lob dem Erfinder des Reißverschlusses. Maschine C, von nun an auch „meine Maschine“, ist fertig. Die beiden bullenstarken Motoren von zusammen 2400 PS heulen ihr Probelied, daß sich das Gras des Platzes in flatternde Wellen verwandelt.

Wir — das heißt Flugzeugführer, Beobachter, Heckschütze, Flugzeugwart und außerdem noch ein Kamera-schütze, das bin ich — klettern durch die „Wanne“, den Maschinengewehrstand an der unteren Seite des Rumpfes, in unsere „Riste“. Die Männer nehmen ihre Plätze ein, der Heckschütze hängt sich bequem in seinen Drehsitz und läßt das MG einmal liebevoll rundum kreisen. Die Wanne wird mit dem Fallboden verschlossen, und der Wannenschütze

versichert sich nicht minder genau des guten Zustandes seines Gewehres. Unser Leutnant, der Beobachter und außerdem auch noch Bombenschütze ist, studiert bereits seine Karten.

Alles in Ordnung. Punkt 10 Uhr nimmt man unserem Vogel die Bremsklöße vor den Rädern weg, 2400 PS brüllen auf, der Boden beginnt unter uns wegzuwandern. Mit einem Auge sehe ich noch den Starter an der Startflagge winken, und dann fliegen wir bereits. Links über dem kleinen Wäldchen tauchen die anderen Maschinen der Staffel auf und schließen sich zum Verband zusammen. Noch eine etwas ausgedehnte Platzrunde; der kleine weiße Fleck, der da unten über den Platz flieht, ist unser Staffelhund, der nettfreche Flox. Es paßt ihm sichtbar nicht, daß seine vielen Herrchen sich mit soviel Gebrumm zum Himmel erheben.

Sehr schnell gewinnen wir Höhe, der winzige graublanke Punkt hinter dem Gut ist unser Badesee; kaum vorstellbar, daß man beim Schwimmen so lange braucht, um ihn zu durchqueren. Gleich neben dem See die Häuschen unserer Quartierwirte. Der uralte Birnbaum mit den herrlichen gelben Früchten ist nur noch zu ahnen.

Schräg vor uns nimmt die Maschine des Staffelführers Richtung gegen Osten. Unser Verband ist

vollzählig; die Nachbarmaschine hat bereits die Räder eingezogen, und an der Bewegung des Maschinengewehrs erkenne ich, daß auch der Hetschüze dort drüben auf dem Posten ist.

Wir haben die Wolkendecke erreicht. Über uns ein stahlblanker Himmel, unter uns ein riesiges Meer aus weißer Watte, aus dem vereinzelte Wolkentürme ragen. Ein Bild, das in seiner Klarheit und Größe immer wieder begeistert. Hier und da ist ein Loch in der Wolkendecke, und unser Beobachter verrenkt sich dann schier den Hals, um in den kurzen Augenblicken der freien Sicht durch einen Blick auf die sichtbar werdende Erde sich zu vergewissern, daß der geflogene Kurs noch stimmt.

Unsere Hauptbeschäftigung ist jetzt das Sehen. Fünf Paar Augen spähen scharf; aber kein Feind läßt sich blicken. Wir haben bereits die frühere Reichsgrenze übersflogen; aber die Polen scheinen sich in der heißen Korridorluft nicht wohl zu fühlen. Heiß übrigens nur im militärischen Sinn; denn ansonsten ist es hier oben in dieser Höhe ganz annehmbar kühl. Gut, daß ich die Handschuhe nicht vergaß. Ich klettere von der Bugkanzel durch den schmalen Gang des Rumpfes in die Wanne. Der Schüze, der dort hinter dem Maschinengewehr auf der Lauer liegt, grinst mir zu und klopft mir recht

freundlich auf die Schulter; der blaue Fleck, der davon zurückblieb, ist übrigens meine einzige Verwundung bei diesem Fluge.

Unten rollt wie ein Film die Wolkendecke mit vereinzeltten Erdflecken ab; hier und da ist ein Dorf, ein Waldstück oder ein kleiner See zu erspähen und im Nu wieder hinter den jagenden Wolkenfetzen verschwunden.

Bewunderungswürdig ist die technische Ausrüstung einer solchen Kampfmaschine. Jedes Ding — und wir haben eine Menge verschiedenster Dinge an Bord — ist bis in die kleinsten Einzelheiten ausgeknobelt und in jeder Lage einfach zu handhaben. Instrumente, Angriffsgerät, Abwehrgerät. Sogar eine Menge von Erleichterungen für die Besatzung, z. B. die praktischen Hauben mit Sprechanschlüssen, die an jeder Ecke der Maschine angeschlossen werden können und eine Unterhaltung der an den verschiedenen Plätzen befindlichen Männer im größten Lärm zu einem Kinderspiel machen, sind nicht vergessen. Angenehmer kann die Fliegerei überhaupt nicht mehr gemacht werden; die Herren Lilienthal, Wright oder Blériot hatten es entschieden schwieriger. — —

Ungehindert zieht die Staffel ihres Weges. Die neun graugrünen Punkte, die in schneller Fahrt

hinter uns auftauchen und sich rasch nähern, entpuppen sich als deutsche Jäger. Sie kreuzen unseren Kurs; es sind alles Messerschmitt 109, die besten Jagdflugzeuge der Welt. Wir finden es sehr freundlich und nett, daß sie so kameradschaftlich unseren Anflugweg rein halten. Sie grüßen uns durch kurzes Wackeln; das heißt, sie rollen über die Rumpfachse sehr schnell hin und her; das sieht dann aus, als ob sie mit den Flächen wackelten. Ehrensache, daß wir zurückwackeln, wenn auch etwas langsamer und würdiger, wie es einer großen Kampfmaschine zukommt.

Bald muß es so weit sein. Führer und Beobachter in der Bugkanzel lassen die Maschine des Staffelf kapitäns nicht aus den Augen. Die etwas aufgerissene Wolkendecke zeigt uns schon größere Siedlungen und Wohnorte. Gleich müssen wir genau über den angegebenen militärischen Zielen sein, die wir mit unseren Bomben bewerfen sollen. Vom Feind ist immer noch nichts zu sehen.

Da, die Führermaschine öffnet die Fallklappen ihrer Bombenschächte: unser Bombenschütze liegt schon lang ausgestreckt über seinem Zielgerät! Jetzt!

Aus der Führermaschine lösen sich die großen, grauen Sprengkörper, hintereinander; erst etwas

pendelnd und dann in kerzengradem, freiem Fall verschwinden sie aus dem Blickfeld.

Unser Bombenschütze löst ebenfalls aus, und damit legen auch wir unsere Eier. Jetzt können wir etwas sehen, die aufgerissene Wolkendecke zeigt größere Gebäude an einem kleinen Fluß; die ersten Bomben haben getroffen und Sprengwolken schießen auf. In diesem Augenblick erst meldet sich die feindliche Flak. Wir können nicht sehen, wo sie steht; ihre Geschosse, die mit feinen Rauchspuren nach oben zischen, krepieren weitab. Aus allen Maschinen fallen die Bomben, gefolgt von silberglänzenden Schwärmen kleinerer Brandbomben.

Die polnische Flakartillerie funkt verzweifelt in der Gegend herum, es gelingt ihr aber nur, Wolkentürme zu zerschießen. Der ganze Spuk dauerte kaum zwei Minuten, die Erde ist schon wieder verschwunden; wir haben gewendet und sind auf Gegenkurs gegangen.

Weit hinten zischen noch einige Flakgeschosse aus dem Wolkenmeer; ihre langgezogenen Rauchfäden und die kleinen weißen Explosionswölkchen sind das letzte, was wir von Bromberg noch sehen können.

Bomben auf den polnischen Rückzug

Von Wilhelm Renner

Wir liegen im Schatten eines Tragdecks der Führermaschine der zweiten Kette, das dicke Paket des Fallschirms als Kopfkissen, plaudern von Motoren und Maschinen und warten auf den Startbefehl. An sich ist unser Auftrag bereits klar, allein bei dem stürmischen Vorgehen der Infanterie muß noch eine allerletzte Meldung über den Verlauf der vordersten Linien abgewartet werden. Vielleicht bringt auch die Aufklärungsmaschine, die noch unterwegs ist, um nach lohnenden Zielen Ausschau zu halten, noch Neuigkeiten mit. Denn die wirklich „pfundigen“ Ziele haben am Ende des ersten Einsatz-tages der deutschen Luftwaffe bereits aufgehört, lohnend zu sein.

Da braust einer der leichten Lastkraftwagen über den weiten Platz, der die Besatzungen zu den Flugzeugen zu bringen resp. sie nach der Rückkehr abzuholen pflegt. Er fährt langsam an den einzelnen Maschinen der Staffel vorbei und der Führer brüllt durch den Motorenlärm hindurch: „Flugzeugführer und Beobachter zur Besprechung!“ Die Jungen springen auf und hauen ab. Nach 20 Minuten sind sie wieder da, und nun

geht es mit vollen Touren ans Fertigmachen. Schon rollt die erste Staffel übers Feld. Wir rücken nach und kaum, daß die letzte Kette der ersten Staffel den Boden verlassen hat, rollen auch wir schon mit Vollgas los.

In einer weiten Schleife Richtung Heimat gewinnen wir Höhe, und dann geht es geradewegs nach Polen hinein, dessen Grenze heute schon um runde 50 Kilometer weiter weg ist als in den historischen Morgenstunden des ersten September. Wir haben ganz allgemein den Auftrag, auf den Straßen des Gebietes, das wir durchfliegen, gegen die zurückflutenden polnischen Kolonnen zu wirken, und die spezielle Aufgabe, größere Ansammlungen, die in einem Waldstück nördlich Bromberg von unseren Aufklärern festgestellt worden sind, mit Bomben zu belegen. Bromberg ist, das wissen wir, einer der Schwerpunkte der polnischen Luftverteidigungsorganisation. Es wäre also zu erwarten, daß rechtzeitig kräftige Abwehr mindestens durch polnische Jäger einsetzen würde. Allein, das hätte gestern in noch höherem Maße der Fall sein müssen, jedoch das polnische Luftverteidigungskommando Bromberg hat es schon gestern nicht fertiggebracht, irgendwie nennenswerte Abwehr gegen die deutschen Angriffe auf die Militärflug-

häfen in Thorn zu organisieren, das doch fliegerisch unbedingt durch Bromberg hätte gedeckt werden müssen. Und seit gestern hat sich ja bereits allenthalben zu unseren Gunsten verändert.

Das Wetter ist für unsere Zwecke ideal. In etwa 2000 Meter Höhe türmen sich nach Polen zu in unabsehbarer Tiefenstaffelung weißschimmernde Rumuli zu gewaltigen Wolkenburgen auf. In einem langgestreckten Tal zwischen zwei Reihen solcher Wolkenburgen können wir, der Sicht des Gegners zumeist entzogen, anfliegen, während wiederum unser eigentlicher Aktionsbereich ohne sichtbehindernde Wolken klar voraus unter uns liegt.

Start und Anflug verbringe ich in der hinteren Maschinengewehrkanzel. Mit dem Kopfgerät — den in die Kopfhaube eingebauten Mikrophonen — bin ich in das Bordspreknetz eingeschaltet und kann so von Minute zu Minute verfolgen, mit welcher absoluter Sicherheit der Staffelpitän seine drei Ketten, der Kettenführer seine drei Maschinen, der Flugzeugkommandant seine Besatzung in der Hand hat. Während wir uns der Grenze nähern, tausche ich den Platz mit dem Bordmechaniker, der zugleich MG-Schütze ist und jetzt an sein MG muß. Ich finde Platz neben dem Piloten und kann nun alle Einzelheiten des Fluges deutlich verfolgen.

In regelmäßigen Abständen ruft der Staffelfkapitän nach den Flugzeugführern, die ihre Karte vor sich auf den Knien haben, und erläutert ihnen die Situation und die nächsten Einzelheiten des Kurses.

Die Verständigung ist wie am Telephon zu Hause. Natürlich muß man sehr artikuliert sprechen, weil ja nicht die Schallwellen des Sprechers, sondern die Schwingungen seiner Kehlkopfknorpel von den beiden kleinen Mikrophonen, die er beiderseits des Kehlkopfs angeschnallt trägt, übertragen werden.

Plötzlich unterbrechen einige Feuerstöße das eintönige Dröhnen der Motoren. Der Beobachter, der bäuchlings in der vorderen Kanzel liegt, beharrt eine Straße, auf der sich massiert polnische Kolonnen rückwärts bewegen, mit seinem MG. Zugleich spritzen aus den MG-Kanzeln der vorderen Reihe die bläulichen Fäden der Rauchspurgeschosse. Uns aufhalten und noch einmal anfliegen können wir nicht, denn der andere Auftrag ist der wichtigere. Von feindlicher Abwehr ist nichts zu merken — keine Flak, keine Jäger, obschon wir nur 2000 Meter hoch sind. Nur mit MGs scheinen uns hier und da die Polen aufs Korn zu nehmen. Von irgendwelcher Wirkung allerdings ist nichts zu

spüren (war auch nachher an den Flugzeugen nicht festzustellen).

Die erste Kette geht in die Kurve und legt sich auf Kurs nach Süden. Wir schwenken gleichfalls ein. Da kommt auch schon die Weisung des Staffelführers, sich zum Bombenabwurf bereit zu machen. Zugleich beschreibt er das Waldstück, das unser eigentliches Ziel ist. Es ist in der Tat unverkennbar. In sturem Geradeausflug nimmt die Staffel, in Kettenkolonne fliegend, also Kette hinter Kette, das Ziel an. Schon torkeln die Bomben aus den Rümpfen der vorderen Kette, mit ruckartigem Auftrieb quittiert nun auch unsere Maschine die plötzliche Entlastung. Schon kurven wir ab nach Westen. Fünf Augenpaare suchen mit verdoppelter Sorgfalt den Himmel ab. Offenbar befindet man sich da unten in panikartiger Rückwärtskonzentration. Während sich der Staffelf kapitän erkundigt, ob sämtliche Bomben abgeworfen sind, suchen unsere Augen das eben belegte Ziel. Eine geschlossene graubraune Staubwolke liegt genau über dem Waldstück, das überdies in Brand geraten zu sein scheint. Als Versammlungsort für polnische Truppen wird diese Ecke keine Zukunft mehr haben, und die, die darin stehen — nun, sie mögen sich, soweit sie es noch können, bei ihren Herren und Meistern in Warschau bedanken.

„Raus mit allem, was du drin hast!“

Von Hans Theodor Wagner

Der Geschwaderkommodore beugt sich über die Karte. Der Adjutant neben ihm reicht ein Funktelegramm hinüber. Die IV. Armee bittet um Unterstützung der Luftwaffe für die Erdtruppen, die in der Nähe von Bromberg auf stärkeren feindlichen Widerstand gestoßen sind. Rechts und links einer großen Aufmarschstraße haben polnische Truppen sich in den Wäldern versteckt.

Die Tür öffnet sich, ein blutjunger Leutnant meldet sich zurück vom Aufklärungsflug. Die Ergebnisse werden eingetragen, die Stellungen polnischer Flak auf den Karten eingezeichnet. Ortsnamen werden in den schriftlichen Meldungen nie genannt, es werden nur Anhaltspunkte gegeben. „Auf der Ausfallstraße von 10 nach 12 in Richtung Südosten wälzt sich ein breiter Strom von Truppentransporten. Ich ging auf 50 Meter hinab, erkannte unter den Menschenmassen etwa 60 v. H. flüchtende Zivilbevölkerung, dazwischen riesige Herden von Schafen und Rühen, die das Zurückfluten der Truppen stark erschwerten. Ich habe die Truppe nicht angegriffen, um die Zivilbevölkerung nicht zu gefährden. Auf der Fähre X über die Weichsel



Luftbild einer Sanitätskolonne in der Nähe eines Truppenverbandplatzes. Im Vordergrund Splittergräben, die noch aus der polnischen Zeit stammen



Luftbild einer deutschen Batterie vor Warschau



Luftbild einer deutschen Batterie vor Warschau. Als Erkennungszeichen für die Flieger ist das Hakenkreuz ausgelegt



Man kann nicht gerade behaupten, daß hier große Ordnung herrscht. Auf einem Fußballplatz haben die Polen in buntem Durcheinander Artillerie und Munitionskolonnen zusammengefahren

herrscht ein ungeheurer Betrieb, ich habe die Fährte zweimal angegriffen, beide Male mit Erfolg. Auf den Eisenbahnlinien nach Osten war ebenfalls ein außerordentlich starker Zugverkehr festzustellen.“

Der General nickt. Nun rasen die Meldungen durch den Äther zur Division. Der Befehl zum Angriff kann nicht mehr lange ausbleiben. Die erste Staffel ist schon seit dem Morgengrauen alarmbereit. Die Besatzungen lagern in der Nähe ihrer Flugzeuge. Die anderen Staffeln sind ebenfalls startbereit. Die FBR — Männer der Flugbetriebskompanie — hat sich das Kampfflugzeug des Kommandeurs vorgenommen, das gestern einen Volltreffer der polnischen Flak erhalten hat. Die Dämpfungsfläche am Leitwerk wurde zerrissen — es hat der braven He 111 nichts ausgemacht. Solche Flugzeuge möchten die anderen haben — na, sie haben sie aber Gott sei Dank nicht.

Das Telephon läutet. Die Division meldet sich. Der ersuchte Angriffsbefehl ist da. Der Staffelführer erhält seinen Auftrag. Dann springen wir in den Kraftwagen, rasen hinüber zu unserer Staffel. Die Flugzeugführer erwarten uns, wir lagern uns auf dem Erdboden unter einer Flugzeugfläche. Heiß brennt die Sonne herab.

Anflug, Ziele, Rückflug werden genau befohlen. Noch eine Frage? Nein, es ist alles klar. Dann schlüpfen wir in die Kombinationen, befestigen den Fallschirmgurt. Die Motoren springen an. Links neben der Kanzel leuchtet das Zeichen unserer Gruppe: ein roter, aufrecht stehender Löwe und darüber steht „*Vestigium leonis*“. Das heißt: „Des Löwen Spur“. Die Polen sollen unsere Spuren kennenlernen. Wir werden uns wie die Löwen auf die befohlenen Ziele stürzen, werden vernichten, was wir an militärischen Zielen finden werden.

14,41 Uhr. Der Bodenschütze reicht mir den Fallschirm in die Kanzel nach. Die erste Kette rollt an, die zweite folgt. Jetzt sind wir dran. Mit Vollgas stürmen die schwerbeladenen Kampfflugzeuge über das Rollfeld, heben sich vom Boden ab. Dann kurbeln wir hinauf in den Himmel, sammeln uns, bis die ganze Staffel eng geschlossen mit Kurs 120 Grad zur polnischen Grenze fliegt.

Feindflug? Es kommt uns ganz selbstverständlich vor. Alles wickelt sich so ab, wie wir es von den Übungsflügen zu Hause auf dem Heimathafen kennen. Nur, daß diesmal unsere Bomben nicht über einem Übungsgelände abgeworfen werden sollen. Sie sollen den Feind treffen.

Die Instrumente zeigen, daß wir immer noch mit drei Meter pro Sekunde steigen. Hundert Meter höher, und wieder hundert. Jetzt zeigt der Höhenmesser 1300 Meter an. Um uns die riesigen Wolkengebirge, die sich träge über das Land wälzen. Tief unten liegt unsere Heimat. Der Beobachter macht sein MG fertig. Die vor uns fliegende Kette verschwindet hin und wieder in dem Wolkendunst, man sieht dann nur die gespenstischen Schatten der mächtigen Kampfflugzeuge. — —

15 Uhr. Wir sind bereits 2500 Meter hoch. Klettern noch einmal tausend Meter höher. Schon ist die alte reichsdeutsche Grenze überflogen. Wir klettern noch höher. Ich streife die Handschuhe über, es wird kälter. Man lutscht an einem Pfefferminzbonbon. — Schokolade und Bonbons werden jeder Besatzung vor einem Feindflug zur Verfügung gestellt.

Die Wolkengebirge zerteilen sich, angestrengt beobachtet man das darunterliegende Feindland. Da sind deutsche Truppen — man erkennt durch das Glas deutsche Panzertruppen, die in jäher Fahrt über die Straße jagen. Aber vom Feind ist nichts zu sehen. Tief unten liegt ein einzelnes Gehöft. Dicke Rauchschwaden steigen empor — und dort wieder und wieder. Häuser brennen aus,

Scheunen steigen in Flammen empor. Immer sind es nur einzelne kleine Bauernhäuser, einsam liegende Gehöfte, die dort unten brennen. Es sind aber keine Einschlüge zu sehen — nein, verdammt, das waren wir nicht und das waren auch nicht unsere Kameraden von den anderen Staffeln oder von den Erdtruppen — — verdammt, das sind zweifellos deutsche Bauernhäuser, die Polen haben sie in Brand gesteckt, haben sie verwüstet, bevor sie flüchteten, haben in ihrer erbärmlichen Feigheit die Habe unserer Volksdeutschen verwüstet und zerstört. Wo mögen die Besitzer dieser deutschen Bauerngehöfte sein? Die polnischen Banden werden sie verschleppt haben — man mag nicht weiterdenken, es steigt einem in der Kehle hoch. — —

Die Staffel rast mit 400 Kilometer Stunden- geschwindigkeit weiter nach Südosten. Da liegt Bromberg — ja, der Flughafen ist leer, nicht ein einziges polnisches Flugzeug ist zu sehen, sie sind längst getürmt. Das helle, schimmernde Band der Weichsel taucht auf. Unten sieht man eine verlassene Flakstellung, Geschütze ohne Bedienungsmann- schaften! Weiter geht der Flug. Da ist die Weichsel- fähre, und ein paar Kilometer weiter sieht man Thorn und die beiden großen Weichselbrücken. Wir

dürfen sie nicht angreifen, denn bald werden wir sie selbst gebrauchen, es kann ja nur noch wenige Tage, vielleicht nur noch Stunden dauern bei diesem Tempo unserer Erdtruppen.

Da sind plötzlich kleine gelbe Wölkchen, die rechts und links neben dem Flugzeug auftauchen — aha, also endlich mal polnische Flak. Die Granaten liegen gut in gleicher Höhe — aber getroffen werden wir doch nicht. Und wenn schon — es sind genug Kameraden, übergenug Flugzeuge da, die uns ersetzen werden.

Unsere Ketten ziehen auseinander — nun weiß die polnische Flak nicht, wohin sie schießen soll! Die zweite Kette dreht nach links ab, ich sehe, wie sich die Bombenschächte öffnen, und nun fallen die schweren Bomben herab, überschlagen sich ein-, zweimal und sausen dann haargenau auf die Flakstellung los. Wir fliegen einen Eisenbahnkreuzungspunkt an. Ein Güterzug steht neben dem anderen auf dem Bahnhof. Der Bombenschütze vor mir drückt auf die elektrische Bombenauslösung. Und nun fallen unsere Bomben — man zählt die Sekunden, sieht dann einen Augenblick zurück — da hauen sie ein, unsere 50- und 250-Kilogramm-Brocken, riesige Sprengtrichter öffnen sich, man sieht Flammen aus dem Bahnhofsgebäude empor-

schlagen, eine Lokomotive neigt sich zur Seite, Eisenbahnschienen wirbeln empor — getroffen! Getroffen!

An der Weichselfähre ist ein heillooses Durcheinander entstanden. Pferdegespanne jagen wild durch die Gegend, Bomben fallen in die Fähranlagen, zerstören die Maschinenanlagen, reißen riesige Löcher in die Zufahrtstraßen.

An den beiden Hauptverkehrsstraßen sieht man Truppentransporte. Aber hier ist keine Zivilbevölkerung zu sehen — die Polen müssen lügen, wenn sie behaupten, daß wir hier Frauen und Kinder angegriffen haben. Nun, sie werden es trotz allem tun. Dort ist wieder ein Bahnhof. Man erkennt Kavallerie, Geschützwagen, Prozen. — „Franz, raus mit allem, was du drin hast!“ — und jetzt poltern die Bomben hinab, räumen dort unten mit dem polnischen Spuk auf. Die Führerkette hat sich das befohlene Waldstück vorgenommen, in dem sich nach den Meldungen der Erdtruppen große Truppenmengen versteckt haben. Und die Bomben der ersten drei Kampfflugzeuge stürzen hinab, detonieren, und die Splitter reißen unten alles kurz und klein. — —

„Polnische Jäger hinter uns!“ Der Bombenschütze hat sie erspäht, ein paar Sekunden später

hat unsere Kette aufgeschlossen. Wir fliegen ganz eng nebeneinander. Aus den Maschinengewehren jagen die Feuerstöße den Angreifern entgegen, die gern von unten und hinten herankommen. Aber wir kennen diese Methode des Angriffs — werden die polnischen Jäger uns trotzdem weiter behelligen? Nein, sie haben Angst; im gleichen Augenblick, als sie unser Manöver erkannt haben, drehen sie ab, ich kann gerade noch erkennen, daß es sich um moderne Jagdflugzeuge französischen Baumusters handelt.

Der Auftrag ist ausgeführt. Die Staffel hat sich wieder zusammengeschlossen, fliegt in westlicher Richtung zurück. Nun stoßen wir tief hinab, der Höhenmesser zeigt nur noch 1000 Meter, dann 500, 400, 300, 200, 100 Meter — ganz tief fliegen wir über Feindesland, und da sehen wir schon unsere Kameraden von den Erdtruppen, sehen Hakenkreuzfahnen an manchen Häusern, und man möchte schreien vor Glück, daß dieses Land befreit ist, endlich befreit von dem Terror der polnischen Banden. Da sind zerstörte Gehöfte, kahle Mauern, brennende Häuser. Aber hier und da winken die Deutschen herauf, eine Bauersfrau hält ihr Kind auf dem einen Arm, man kann in dem Augenblick des Vorbeirasens gerade noch sehen, wie sie uns die rechte Hand entgegenreckt — aber schon sind

wir weiter, flogen an den endlosen Kolonnen der deutschen Truppen vorbei, deren Siegeszug sich unaufhaltsam nach Osten wälzt.

Nur zwei Stunden sind vergangen, als unsere Staffel schon wieder den Heimathafen überfliegt. Unsere Kameraden sollen sofort sehen, daß bei uns alles in Ordnung ist. Keiner fehlt, niemand ist verwundet, die einzige Beschädigung zeigt meine He 111: es war nämlich beim Tiefflug vermutlich ein Spatz gegen die linke Fläche geflogen, und da hat es eine ganz kleine Beule gegeben — — —.

Der Staffelfapitän versammelt rasch die Bombenschützen, die Ergebnisse werden zusammengestellt, und dann jagen die Meldungen wieder zurück zur Division, und wir warten auf den neuen Einsatzbefehl — —.

Sturzkampf-Angriff auf Gela

Ein Staffelfapitän berichtet

Von Wulf Bley

Wir waren startbereit. Drei Minuten nachdem der Angriffsbefehl gekommen war befand ich mich mit allen Flugzeugen meiner Staffel in der Luft. Ich hatte die Absicht, mein Angriffsziel Gela in 7000 Meter Höhe anzufliegen. Vom Horst aus zog ich gleich hoch und war schon bei Rixhövt in der

gewünschten Höhe. Ich flog über See und aus der Sonne her auf die Südspitze von Gela zu. Da ich nur durch Wolkenlöcher Erdsicht hatte, bemerkte ich weder etwas von Truppen noch von Flak. Letztere konnte ich erst feststellen, als Gela selbst zu sehen war. Aber da sah ich auch schon, wie von der andern Seite her die 4. Gruppe zum Angriff auf Gdingen anflog. Sie bekam schweres Flakfeuer aus sieben Batterien. Sie können sich denken, daß dabei allerhand fällig war. Die Flakstellungen konnte ich nicht einmal sehen, sondern nur die Sprengpunkte. Sie lagen an sich recht gut. Aber die Gruppe setzte ihren Weg fort, als befände sie sich im tiefsten Frieden, so ausgezeichnet war die Ordnung. Ich ging 500 Meter höher über sie hinweg und flog mein Ziel, den U-Boothafen Gela, an.

Nun bekamen auch wir sehr lebhaftes Flakfeuer. Mein Beobachter rief mir zu, wo die Sprengpunkte lagen: 100 bis 150 Meter neben uns. Inzwischen waren wir aber über unserem Angriffsziel angelangt, und ich setzte zum Sturz an. Nun konnte uns die Flak freilich nicht mehr stören, denn jetzt waren alle Gedanken und Energien auf den Angriff konzentriert.

Unter uns lagen drei U-Boote und im anderen Hafen ein dicker Dampfer. Wir hatten uns geteilt.

Eine Kette griff den einen Hafen an, wir den andern. In unserer Nähe sahen wir die 4. Gruppe auf ihr Ziel stürzen. Bei aller Ordnung — denn jedes Flugzeug stürzte ja auf sein vorher bestimmtes Bombenziel — war das ein scheinbares Durcheinander. Der Anblick war unerhört: Es war, als ob eine Brause herniederging, denn gleichzeitig stürzten etwa fünfzig Stukas auf ihre dicht beieinander liegenden Ziele nieder.

Die ersten bekamen noch scharfes Flakfeuer, aber als ihre Bomben einschlugen, schwieg die Flak sofort. Die Bedienungsmannschaft hatte offenbar die Nerven verloren und war in Deckung gegangen. Auch beim Abflug bekamen wir kein Feuer mehr von ihnen. Es schossen da nur noch die Batterien, die auf dem Nordrand von Gela standen und nicht im Angriffsbereich gelegen hatten.

Von unseren Zielen war nichts mehr zu sehen. Alles war in Dreck und Rauch eingehüllt, denn eine Bombe nach der anderen war dicht beieinander eingeschlagen. Leider waren die Kanonenboote, die vorher im Hafen gewesen waren, bereits ausgelaufen und liefen nun in scharfen Wendungen vor dem Hafen auf und ab, um dem Angriff zu entgehen. Wir gingen hinaus über See und flogen nach Hause. Aber soviel wußten wir: die Splitter-

wirkung der zahllosen schweren Bomben in Verbindung mit den von ihnen ausgelösten Steinsplintern muß ungeheuerlich gewesen sein.

Außerdem waren zweifellos einige Munitionsstapel hochgegangen, denn ich sah eine Feuersäule, die mindestens 200 bis 300 Meter hoch war. Und über dem Ganzen lag eine Wolke von Rauch und Staub. Übrigens haben die Aufklärer unsere Vermutungen von der vernichtenden Wirkung dieses Großangriffs bestätigt. Die Beweise durch die von ihnen gemachten Aufnahmen liegen bereits vor. Wir können also zufrieden sein, zumal wir keine Verluste hatten. — Die Flaks hatten von dem Angriff der 4. Gruppe bereits genug. Trotzdem kann ich nicht beschwören, daß sie nicht mehr geschossen haben, denn beim Sturzangriff konzentriert man sich vollkommen auf den Sturz, daß man im Augenblick mit der Flak gar nicht mehr rechnet. Man hat ja doch nur den einen Gedanken, die Bomben unbedingt ins Ziel zu bringen!

Wegen Tapferkeit befördert

Von Wulf Bley

Bei dem Angriff einer Sturzkampfgruppe auf Küstenbatterien von Gdingen erhielt eines der Flugzeuge einen Treffer, der einen Motorschaden ver-

ursachte. Dem Flugzeugführer war es nicht mehr möglich, nach der deutschen Front zurückzukehren, da ein Vergaserbrand ausbrach. Er setzte die brennende Maschine auf eine Schonung. Den beiden Männern, die die Besatzung bildeten, gelang es, die in der Maschine befindlichen Pistolen zu ergreifen und dann aus dem Flugzeug herauszukommen. Während dieses mit allem verfänglichen Material in Flammen aufging, verbargen sie sich zunächst im Walde, um dann den Versuch zu machen, die etwa 20 Kilometer von der Notlandestelle entfernte deutsche Front zu erreichen.

Vorher galt es jedoch die polnischen Linien zu durchbrechen. Der Flugzeugführer fand dabei den Heldentod. Der Bordsunker, Gefreiter Rohr, setzte allein seinen gefährvollen Weg fort.

Die Überraschung bei der Truppe war beispiellos, als plötzlich von der Front her ein Anruf kam, der den Gruppenkommandeur an den Fernsprecher rief. Am andern Ende der Leitung erklang eine Stimme: „Hier Gefreiter Rohr. Herr Hauptmann, könnte ich nicht vielleicht durch einen PKW (Personenkraftwagen) abgeholt werden, damit ich schneller wieder bei meiner Staffel bin?“

Ein Kraftwagen fauste los und nahm den Tapferen in Empfang. Gleich darauf entstand am

Eingang zum Fliegerhorst lebhafte Bewegung. Flugzeugführer, Funker und Bodenpersonal einer Staffel liefen zusammen. Ein mittelgroßer, dunkelblonder Mann im graublauen Rock der Flieger ohne Schulterklappen und Abzeichen wurde von seinen Kameraden auf die Schulter gehoben und im Triumph zum Stabsgebäude getragen. Aber der Kommandeur winkte ab, ging herunter, legte seine Hände auf die Schultern seines treuen Gefreiten und hieß ihn, zunächst einmal zu essen und zu schlafen. Zwei Stunden später, als er ausgeruht war, entspann sich folgendes Gespräch:

Der Kommandeur: „Nun, wie war die Geschichte?“

Der Gefreite Rohr, dem keiner seiner Kameraden das zugetraut hätte, was er geleistet hat, weil er als ein wenig phlegmatisch bekannt war, stand in tadelloser Haltung vor seinem Kommandeur, und ein verlorenes Lächeln huschte über sein Gesicht.

„Stehen Sie doch bequem! Und nun erzählen Sie mal in aller Ruhe!“

Jede Befangenheit wich, und Rohr begann: „Gleich nach dem Sturzflug wurden wir von polnischer Infanterie beschossen. Da wir bereits einen Treffer bekommen hatten, wollten wir uns

das nicht länger gefallen lassen und griffen nun unsererseits an. Dabei bekamen wir wahrscheinlich einen Schuß in den Kühler, was wir anfangs gar nicht bemerkten. Aber nach einer Weile stellten wir fest, daß der Motor brannte.“

Der Hauptmann unterbrach: „Der Motor, nicht der Tank?“

„Nein, Herr Hauptmann, es war der Motor. Der Tank brannte nicht.“

„Nun, und dann — —?“

Rohr zuckte leicht die Achseln: „Ja, da hat der Unteroffizier, weil wir ganz tief flogen, nichts weiter machen können, als die Maschine schnellstens zu Boden zu bringen. Er hat sie auf die Bäume gesetzt, wobei sie auf den Kopf ging. Dabei fing natürlich die ganze Maschine an zu brennen, und wir hatten zu tun, daß wir herauskamen. Der Unteroffizier rief mir noch zu, ich solle die Pistole mitnehmen. Es gelang uns beiden, die Pistolen zu fassen. Dann sind wir herausgeklettert und kamen noch auf den Boden, ohne Feuer zu fangen.“

„Erzählen Sie weiter.“

Und Rohr fährt fort: „Wir kamen an ein polnisches Bauerngehöft und gingen hinein in der Hoffnung, dort keinen Soldaten anzutreffen. Und wenn welche drin gewesen wären, so hatten wir ja

unsere geladenen Pistolen. Der Bauer kam heraus, wir fragten ihn, wo wir uns befänden, und wie weit es bis zur Grenze wäre.“

„Sprach er deutsch?“

„Jawohl, sehr gut.“

„Was hatten Sie für einen Eindruck von dem Mann? War er Deutscher oder deutschfreundlich?“

Der Gefreite verneinte energisch: „Deutscher war er bestimmt nicht, aber er sprach recht gut deutsch. Man konnte nichts aus ihm herausbekommen, aber wir wußten ungefähr, wo wir waren. Wir hatten ja nicht dort aufgesetzt, wo wir das Feuer bekommen hatten, sondern waren noch ein gutes Stück weitergeflogen. Bis zur Grenze mußten es noch 20 Kilometer sein. Der Bauer sagte uns zwar, wir hätten nur 7 Kilometer zurückzulegen. Außerdem behauptete er, es läge dort so viel Militär, daß wir sicher nicht durchkommen würden. Das vernünftigste wäre, wir stellten uns im nächsten Ort den Polen.“

„Er wollte Sie also offenbar in eine Falle locken?“

Der Gefreite nickte lebhaft: „Unbedingt. Den Eindruck hatten wir, und wir beschlossen, doppelt vorsichtig zu sein. Dieser Bauer ist auch daran schuld, daß wir später beschossen wurden. Er hat uns die

Grenzwache mit ihren Karabinern auf den Hals geschickt. — Wir kamen zunächst an einen See, der dadurch entstanden sein muß, daß die Polen alles unter Wasser gesetzt hatten. Daneben war ein drei Kilometer breiter Sumpf, und über diesen wollten wir hinüber. Wir hatten keinen Kompaß. Trotzdem mußten wir warten, bis die Dämmerung kam, ehe wir uns aus dem Walde herausrauen konnten. Dabei mußten wir eine Straße überschreiten. Als wir das eben tun wollten, kam ein Radfahrer auf uns zu. Raun hatte er uns gesehen, sprang er ab, warf sein Rad hin und rief: Halt! Im gleichen Augenblick waren zwei weitere Radfahrer an uns herangekommen, die ebenfalls Halt riefen.“

Der Kommandeur: „Auf deutsch?“

„Jawohl, Herr Hauptmann. Wir blieben zunächst unwillkürlich stehen, liefen dann aber gleich weiter. Da schossen sie auf uns. Sie gaben mindestens zehn bis zwölf Schüsse ab. Ich sah meinen Kameraden nach rückwärts fallen und zusammenbrechen, warf mich sofort hin und eröffnete mit der Pistole das Feuer. Einen von ihnen konnte ich mit dem dritten Schuß umlegen — offenbar Kopfschuß, denn er fiel lautlos vornüber. Daraufhin gingen die andern in Deckung und schossen zunächst nicht mehr. Ich sprang auf und lief weiter. Nun bekam ich wie-



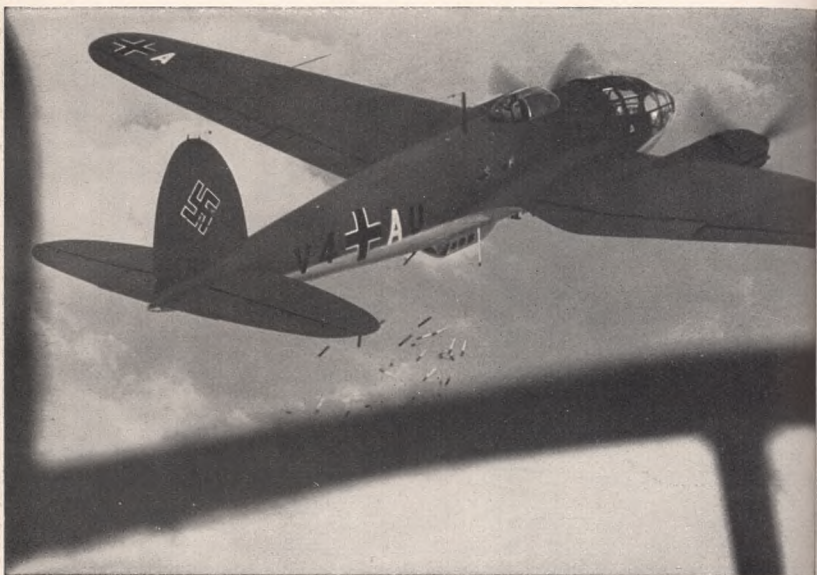
Luftbild des riesigen Gefangenenlagers Hohenstein in der Nähe des Tannenberg-Denkmales



Abgeschossenes polnisches Jagdflugzeug



Diese Aufnahme, die deutsche Flieger auf einem abgeschossenen polnischen Flugzeug zeigt, wirkt wie ein Symbol des Zusammenbruchs der polnischen Luftwaffe



Schüttwurf von Brandbomben. Durch eine Lücke in der losen Wolkendecke hat der Beobachter das Ziel erkannt, ein polnisches Flugzeugwerk. Im Massenabwurf fullern die kleinen Brandgeschosse in die Tiefe

der Feuer und hörte auch die Geschosse pfeifen. Aber sie trafen nicht. Es gelang mir, hinter einen Busch zu kommen und dort Deckung zu nehmen. Nach ein paar Schüssen, mit denen ich die Polen in Schach hielt, sprang ich wieder auf, legte mich wieder hin, schoß noch einmal und kam dann außer Sicht der Polen.“

Der Hauptmann nickte anerkennend: „Sehr gut! Wie war das Gelände?“

„Sumpf, Herr Hauptmann, ich war sehr schnell vollständig durchnäßt. Ich schlich dann weiter und kam an einen Fluß, den ich durchwatete, wobei mir das Wasser bis zur Hüfte ging. Schließlich traf ich auf ein Dorf. Da ich aber nicht wußte, ob es polnisch oder deutsch war, umging ich es und blieb am Waldrand. So gelangte ich an ein Gehöft. Und da war ich sehr froh, denn an dem Hause war ein Schild, auf dem stand „Preußisches Forstamt“. Nun wußte ich, daß ich gerettet war. Da aber im Hause alles ruhig war und ich die Leute nicht unnütz heraustrommeln wollte, ging ich bis zum nächsten Ort weiter, wo ich auf einen Posten traf. Ich rief ihn an, ehe er dazu kam, Halt zu rufen. Er ließ mich auch herankommen. Da ich mein Goldbuch absichtlich in der Maschine hatte verbrennen lassen, damit es den Polen nicht in die Hände fiele, hatte

ich keinen Ausweis. Aber ich erklärte zwei Feldwebeln, die herbeikamen, meine Lage. Sie waren sehr kameradschaftlich zu mir, nahmen mich mit, gaben mir zu essen, versorgten mich mit trockenen Sachen und brachten mich zu ihrem Kompanieführer. Ich bat ihn, für mich zu telephonieren, und dann kamen Herr Hauptmann ja auch an den Apparat.“

Der Kommandeur und der Gefreite sahen sich in die Augen. Die Augen des Hauptmanns leuchteten, und er sagte: „Gut gemacht, Rohr! Und nun?“

Worauf der Gefreite Rohr meinte: „Ich bin schon wieder ganz auf dem Posten. Wenn heute nachmittag noch ein Einsatz ist — dann darf ich doch natürlich mit?“

Aber das ging dann doch selbst dem Kommandeur zu weit: „Sie müssen sich erst gründlich ausruhen. Aber das verspreche ich Ihnen: morgen nehme ich Sie wieder mit. Nun warten Sie einmal draußen im Gruppengeschäftszimmer. Ich habe ein dringendes Ferngespräch zu führen.“

Haltung, Kehrtwendung — und als die Tür sich geschlossen hatte, telephonierte der Kommandeur. Dann, nach Beendigung des Gesprächs, rief er den Gefreiten wieder herein.

„Gefreiter Rohr, ich habe die Freude, Ihnen mitzuteilen, daß Sie wegen Ihres tapferen und umsichtigen Verhaltens zum Unteroffizier befördert sind. Ich beglückwünsche Sie dazu und kann Ihnen nicht mehr sagen, als daß ich froh bin, einen solchen Mann wie Sie in meiner Gruppe zu haben.“

Der Führer an der Front

Von Wilhelm Renner

Wer heute aus dem Hinterland zu unseren in Polen kämpfenden Truppen kommt, wird stets zunächst der Frage begegnen: „Wo ist der Führer?“ Sie alle wissen, daß der erste Soldat Großdeutschlands seit Montag bei der Truppe ist, und seitdem ist es ihr brennender Wunsch, hier an der Front dem Führer zu begegnen.

Allerdings — wer von hinten kommt, weiß nichts von dem jeweiligen Aufenthalt des Führers. Denn er ist in der Tat vorn bei seinen Truppen. Die Kraftwagen bleiben zurück, und nur ein „Storch“ — eine jener langsam fliegenden, nur ganz geringen Start- und Landeraum beanspruchenden Maschinen — hält sich in der Nähe des Führers, um für dringende Fälle rasche Verbindung zu sichern.

Als sich am Dienstag dieser Storch auf einer Wiese, nahe einem Waldrand, im ehemaligen

Korridorgebiet niedergelassen hatte, sah plötzlich der Pilot von dem nahen Waldrande her, blutend und mit zerrissener Uniform, einen Mann auf sich zu-
laufen. Es war ein Sanitätsgefreiter. Versprengte polnische Kavallerie und Aufständische hatten sich in dem noch nicht völlig gesäuberten Waldgebiet verborgen gehalten und waren in ihrer rasenden Mordgier, ohne jede Achtung vor dem Zeichen des Roten Kreuzes, über die Sanitätskolonne her-
gefallen, hatten die Sanitäter niedergemacht, die Krankenwagen in Brand gesteckt. Der Gefreite hatte sich retten können und berichtete nun dem Piloten von diesem scheußlichen polnischen Ver-
brechen gegen alles Menschen- und Völkerrecht.

Während er noch sprach, kam der Führer zu Fuß heran und ließ sich unmittelbar von dem verwundeten Sanitätsgefreiten Bericht erstatten, um dann sofort die erforderlichen Maßnahmen zu treffen. So wurde der erste Soldat des Großdeutschen Reiches Zeuge polnischer Brutalität, vor deren Wüten er für jetzt und alle Zukunft die Deutschen in Polen schützen und sichern will und wird, gleichgültig, wer sich mit den von England dirigierten polnischen Schändern des Völkerrechts solidarisch erklären mag.

Auf der Suche nach Zielen

Von Wilhelm Renner

Die Aufklärer der Luftwaffe haben es nicht leicht in diesen Tagen. Die Kampfgeschwader verlangen nach Zielen, aber bei der Art und dem Tempo, in dem hier im Raume vor Warschau die Polen sich verflüchtigen, ist es nicht einfach, immer neue lohnende Ziele heranzubringen. So fliegen denn fast pausenlos die Aufklärer, allein und auf sich selbst gestellt, unsern Abschnitt ab und legen in detaillierter Meldung und rasch ausgewertetem Lichtbild fest, was sich drüben ereignet. In täglich wechselnder Verschlüsselung gibt das Aufklärerflugzeug die wichtigsten Feststellungen sofort von der Luft aus durch F.-I.-Gerät an die Befehlsstelle. Diese unterrichtet ihrerseits die Division, von der dann je nach dem Umfang und der Bedeutung des gemeldeten Zieles größere oder kleinere Kampf- oder Zerstörereinheiten eingesetzt werden.

Aus unzähligen Quellen fließt der Strom der Nachrichten, die hier zu konkreten Zielangaben und Kampfaufgaben verdichtet werden. Alle Beobachtungen der Heeres- und Luftwaffeneinheiten sammeln sich hier und bestimmen den jeweiligen Auf-

klärereinsatz. Eben kommt die zuletzt in der Luft gewesene Besatzung zurück und ergänzt durch mündlichen Bericht die funktentelegraphisch gegebenen Meldungen, auf Grund deren nun schon seit über einer halben Stunde eine ganze Kampfgruppe unterwegs ist, um polnische Kolonnen und stark belegte Bahnhöfe anzugreifen. Wir sind als nächste Besatzung eingeteilt und kennen im wesentlichen schon unsere Aufgabe. Der Kommandeur setzt sich noch mit der Division in Verbindung, um sich den endgültigen Einsatzbefehl und eventuell zusätzliche Weisungen zu holen. Der Kurs, den wir zu fliegen haben, wird genau bestimmt. Ebenso die auf jeden Fall durch Luftbild festzuhaltenden Objekte, in unserem Fall insbesondere die Bahnhöfe an der großen Durchgangsstrecke nach Warschau, daneben soll der Kolonnenverkehr auf den wichtigsten Rückzugsstraßen der Polen ermittelt werden.

Wir können abhauen. Der kleine offene Kübelwagen vom Dienst bringt uns rasch über das Stoppelfeld zum Startplatz. Die Motoren sind schon warmgelaufen, die Kamera ist fertig eingestellt im Bug eingehängt, das Anlegen der Kombination, der Pelzstiefel, der F.-I.-Kopfschutzhülle und was sonst noch dazugehört, geht fix. Die Karten werden griffgerecht verstaut. Alles klar! Ab dafür!

Während hinter uns der Funker die Antenne herauskurbelt und sein Gerät mit der Bodenstelle abstimmt, gewinnen wir rasch Höhe. Die Sicht ist prächtig. Es ist Nachmittag, wir fliegen also mit der Sonne im Rücken. Mit etwa 3500 Meter Höhe gehen wir über die Front, die als solche eigentlich gar nicht erkennbar ist. Sicher ist nur, daß sie dort verlaufen muß, wo einzelne Gehöfte und in den Ortschaften einzelne Häuser brennen. Wir sind auf dem Heimflug bei mehreren solcher Orte tief herabgegangen und konnten genau erkennen, daß hier keinerlei Kampfhandlungen die Brände verursacht haben konnten, sondern daß die polnischen Mordbrenner in ihrem ohnmächtigen Haß vor dem weiteren Rückzug Feuer angelegt haben mußten. Selbstverständlich kann es sich auch hier, genau wie in den schon befreiten Gebieten, nur um die Vernichtung volksdeutschen Eigentums handeln. Diesen Einzelgehöften, die da unten brennen, glaubt man es überdies hier aus 4000 Meter Höhe ansehen zu können, wie deutscher Fleiß, Ordnung und Sauberkeit sie aus der übrigen Umgebung deutlich herausheben.

Nun sind wir über die von Rauchschwaden überlagerte Zone polnischer Zerstörungssucht hinweg und nähern uns dem eigentlichen Aktions-

bereich. Weiter nördlich taucht Bromberg auf. Man sieht an der Peripherie der Stadt deutlich die Spuren der deutschen Kampfgruppenangriffe von gestern und vorgestern: Kasernen, Flugzeughallen und militärische Versorgungsbetriebe liegen in Trümmern, brennen teilweise noch. Es läßt sich denn auch von dort her nichts vernehmen, weder von Jägern noch von Flak, die kümmerlichen paar Schuß ungerechnet, die eine Batterie uns aufzubrennen versucht, ohne aber auch nur entfernt unsere Höhe erreichen zu können.

So können wir unseren Flug unbeirrt und ungestört fortsetzen. Bald sind wir über Thorn. Sorglich Ausschau nach Jägern haltend, denn schließlich muß ja doch wohl mal etwas kommen, fliegen wir über Stadt und Bahnhof weg. Da unten ist offenbar Fliegeralarm, jedenfalls sind Plätze und Straßen leer. In der Weichsel liegt eine Reihe von Schleppflähnen fest. Das ist immerhin schon ein anständiges Ziel. Ostwärts zieht ungeordnet eine große Kolonne nach dem Hinterlande ab. Auch dies wird notiert. Ich reiche dem Funker die Notizen des Beobachteroffiziers. Der Funker verschlüsselt die Meldung rasch und gibt sie dann der Bodenstelle weiter. Die Hand an der Taste, den Blick am Himmel auf der Suche nach Jägern, die

Ohren an den Kopfschaubenmikrophonen, um jeden Augenblick mündliche Weisungen des Kommandanten über das Bordsprechgerät aufnehmen zu können, der ganze Mann in voller Bereitschaft, um jeden Moment an sein MG stürzen zu können — es ist auch für diesen Mann kein Spazierflug.

Wir sind inzwischen haarscharf über die Eisenbahnstrecke eingekurt und fliegen noch einmal den Bahnhof an. Der Beobachter kniet jetzt über der in den Boden der vorderen Glaskanzel eingehängten Kamera, um den Bahnhof mit allen Abstellgleisen genau in die Linse zu bekommen. Die Bildstelle wird nachher unter dem Vergrößerungsglas genauestens die Zahl und Art der Wagen ausmachen können, die hier im Bahnhof stehen.

Nun geht es auf südöstlichen Kurs nach Alexandrowo, ehemals erste russische Station jenseits der alten Reichsgrenze. Die Strecke ist leer. Wir werden gleich merken, warum. Vor der nächsten Station Wloclawek stehen in langer Reihe in beiden Richtungen Güterzüge, denen offenbar deutsche Bomben die Weiterfahrt verbaut haben. In fieberhaftem Tempo wird diese Feststellung zurückgefunkt, denn ein lohnenderes Ziel läßt sich für Kampfflieger wirklich nicht denken. Auch hier verschaffen wir uns zu der funkentelegraphischen

Meldung, indem wir gemächlich zurückkurven, den unbestechlichen Luftbildbeweis. Das ist auch deswegen wichtig, weil aus dem Vergleich unserer Bilder mit denen, die morgen früh von der gleichen Stelle gemacht werden, die Wirkung der Bomben zu erkennen sein wird, mit denen unzweifelhaft die zuständige Kampfgruppe jetzt bereits zum Start rollt oder gar schon anfliegt.

Damit ist unser Auftrag erfüllt. Im Abflug schicken polnische Flaks uns noch einige Grüße nach, die aber 1000 Meter unter uns hängenbleiben. Im ersten Abenddämmern schweben wir über die Rauchschwaden der von dem polnischen Vernichtungswahnwitz zerstörten Zone dem Heimathafen entgegen.

1000 Meter über dem Korridor

Von Benno Wundthammer

Die ehemalige deutsche Reichsgrenze ist längst überflogen. Unsere gute Kampfmaschine C, der rechte „Kettenhund“ der ersten Staffel, schwankt sanft in den kurzen Böen, die der kräftige Ostwind uns neben einem herrlichen Sonnenschein und einer klaren Sicht beschert. Der Horizont ist im Dunst dunkler Rauchschwaden verwischt: Wir nähern uns der Kampfzone. Unser Auftrag lautet: die nach Osten

zurückflutenden zerschlagenen Heeresgruppen der Polen auf der Eisenbahnlinie zwischen Thorn und Hohenalza mit Bomben zu belegen. — —

Ich sitze in der Bugkanzel unserer He 111 neben dem Flugzeugführer; der Beobachter liegt lang ausgestreckt in der Kanzelspitze und späht scharf voraus. Jetzt lösen sich aus dem düsteren Brodem Einzelheiten schärfer heraus. In breiten, hellgrauen Streifen steigt Brandgeruch bis zu uns herauf, und jetzt erkennen wir genau, daß südlich Nakel deutsche Dörfer brennen. Überall sind die typischen deutschen Reihendörfer und Siedlungen in hellen Flammen, in der vergangenen Nacht von polnischen Horden in Brand gesteckt. Der Flugzeugführer, Feldwebel Maier, sonst die Ruhe selbst, tippt mich an und deutet dann wortlos auf das schußbereite Maschinengewehr in der Kanzelspitze. Ich merke ihm an, daß er darauf brennt, irgend etwas zu unternehmen, um seiner Entrüstung sicht- und fühlbaren Ausdruck geben zu können. Kamerad, führe du nur sicher unseren Kurs, die anderen werden schon zur rechten Zeit schießen.

Unten rollt die Landschaft ab, kleine Waldstücke, gesprenkelt dazwischen fruchtbarer Ackerboden; hier und da schimmert ein kleiner See herauf. In vereinzelten Gehöften sitzen noch polnische Frei-

schärler; ihre Maschinengewehrgarben zischen mit dünnen Rauchspurfäden an uns vorbei. Unsere Maschine beginnt sofort aus allen drei MGs kräftig Antwort zu geben. Unten aus der Wanne hämmert dumpf das MG unseres Bordwartes, oben aus dem Heckstand tackt es etwas kräftiger und härter im Ton, und vor mir die Kanzelspitze dröhnt auf von den kurzen Maschinengewehrstößen, die der Beobachter auf den Gegner abfeuert. Wir können die Schußbahnen genau verfolgen, jeder dritte Schuß ist ein Leuchtpurgeschoß; aus den anderen Flugzeugen neben und über uns fahren ebenfalls Schußgarben. Ein furchtbares und herrliches Bild, unsere grauen Riesenvögel. In geschlossenen Keilformationen über gequälte deutsche Erde brausend, säen sie Tod und Verderben in die Reihen eines grausamen Gegners. — —

Die Eisenbahnlinie ist erreicht, und die Führer-
maschine läßt die erste Bombe fallen. Unten blüht
es kurz auf, ein dunkelgrauer Rauchpilz quillt hoch,
und dicht neben dem Bahndamm ist ein großer
Sprengtrichter; da fahren in den nächsten Tagen
bestimmt keine Truppen- und Munitionstransporte
mehr.

Die Staffel schwenkt in einer großen Kurve
nach Süden ab, und jetzt unterscheiden wir jeden

Treffer. Unter uns verstreben sich die Geleise: ein Bahnhof. Wir unterscheiden mehrere Zugreihen, und in dem kleinen Waldstücke schimmern grünbraun polnische Truppenverbände. Ich liege jetzt unten in der Wanne neben dem Schützen, und in Bruchteilen von Sekunden fegt unter uns ein silbrig gleißender Schwarm kleinster Bomben nach unten. Brandbomben! Sie liegen genau im Ziel, und im Nu ist das Wäldchen ein schwelendes Rauchmeer.

Auf dem großen Stoppelfeld, dicht daneben, ist polnische Kavallerie abgefessen. Unser Staffelführer haut einige Bomben dazwischen, alles in eine wirbelnde und explodierende Masse verwandelnd. Nein, hier gibt es kein Erbarmen mehr, wir haben lange genug gewartet und zusehen müssen, wie unsere deutschen Brüder im Korridor verfolgt und gepeinigt wurden. Jetzt ist die Reihe an euch, eure Schuld zu bezahlen. — —

Unten blitzen aus verschiedenen Gehöften die Abschüsse polnischer Flak herauf. Die Explosionen flammen zwischen unseren Ketten mit kurzen roten Feuerkugeln; an der Maschine I scheint ein Treffer an der Fläche gefessen zu haben, sie fliegt aber ungehindert weiter, es scheint also nicht schlimm zu sein. — —

Im Innern unserer He 111 rattert und bröhnt es ununterbrochen; wir feuern mit allen Gewehren auf einzelne Truppenverbände und Formationen, die vergeblich versuchen, in Deckung zu gehen. Durch den schmalen Schacht, der den Hedaum der Maschine mit der Kanzel verbindet, steigt beißender Pulverqualm; eine verirrte Maschinen-
gewehrflugel scheint unsere Boschanlage getroffen zu haben, ein heller und durchdringender Boschton mischt sich in das drohende Brausen der Motoren, das Tacken und Hämmern der MGs, das flirrende Prasseln der leergeschossenen Messinghülsen, die in der rollenden Maschine hin- und hertanzen. Dumpf und dunkel bröhen dazwischen die Explosionen unserer Bomben und in kurzen Augenblicken sehen wir unten auf der Straße, zwischen Thorn und Hohensalza, die bekannten Rauchpilze zwischen Bäumen und Lastwagenkolonnen aufschießen——.

Quo vadis, Polonia?

Das Geschwader marschiert

Von Heinz Matthias

Im Glanze der Spätsonne liegt das große Feld, das unsere Jäger für ihren Fliegerhorst nahe der Front mit Beschlag belegt haben. Behelfsmäßige Aufbauten, wie der roh gezimmerte Karten-

tisch mit den Holzbänken vor dem Zelt der Befehlsstelle, und die provisorisch verlegten Fernspregleitungen erinnern daran, daß der Aufenthalt des Geschwaders hier nicht von langer Dauer sein wird. So schnell, wie alles eingerichtet worden ist, kann es auch wieder abgebaut werden.

Last- und Personenwagen parken getarnt unter Bäumen an der Chaussee. Still ist es ringsum. Über die Straße wandern Landarbeiterfrauen mit ihren Geräten auf der Schulter, und die abgerissenen Klänge eines Liedes werden vom Winde herübergeweht. Umgeben von den Kameraden, trägt ein Harmonikaspieler seine Lieder vor.

Dann fährt die Feldküche auf, und die Männer treten zum Essenempfang an. Stehend löffeln sie ihre Erbsensuppe aus den Kochgeschirren. Niemand weiß, ob nicht in der nächsten Minute schon ein Alarmbefehl gegeben wird.

Und er kommt, ganz groß sogar: „Sicherung eines Bombenangriffs und Verlegung des Horstes näher an die vorrückende Front. Um 13 Uhr muß das Geschwader in Marsch gesetzt werden. Die Jäger haben sich nach dem Einsatz sofort zu ihrem neuen Flughafen zu begeben.“

Signale ertönen. Die Flieger steigen in die Maschinen, und schon brausen die Ketten der Jäger

mit kaum glaublicher Geschwindigkeit über den Platz und verschwinden in der dunstigen Ferne.

Nun aber setzt erst der eigentliche Hochbetrieb ein. Während Teile der Mannschaften die Zelte abbauen, sind andere damit beschäftigt, die Fernsprechleitungen wieder einzuziehen. Dann fahren die Gerätewagen heran, und in dem nur scheinbaren Durcheinander vollzieht sich das Beladen in mustergültiger Ordnung. Tornister werden gepackt, Karabiner zusammengestellt. Noch fünf Minuten sind es bis zum Antreten. Zeit genug, eine Zigarette zu rauchen und rasch einen Gruß an die Angehörigen in der Heimat zu schreiben.

Und als pünktlich das Kommando ertönt: „An die Fahrzeuge, marsch, marsch!“ und gleich darauf: „Aufgefessen!“, da klappt auch nicht ein Mann nach. Eine Einsatzbereitschaft der Formation, deren Schnelligkeit nur durch gründlichste Ausbildung erworben wurde.

Langsam setzt sich die Kolonne in Bewegung, die Wagen rollen über das hügelige Gelände und biegen in die Landstraße ein. Stille senkt sich wieder über den weiten Platz, auf dem vor kurzem noch so reges Leben geherrscht hat.

Heute abend sollte ein Filmwagen kommen. Die Besatzung des Horstes hatte sich schon auf die Kino-

vorstellung gefreut. „Schade“, sagte jemand, als er daran dachte. „Brauchst nicht traurig zu sein,“ riefen ihm seine Kameraden zu, „die nächste Vorstellung ist in Warschau!“

Endlich Luftkampf!

Von Hans Theodor Wagner

Wir fliegen in den strahlenden Septembertag hinein. Über uns der blaue Himmel, unter uns die Seenplatte Ostpommerns, Äder und Wiesen, kleine Dörfer und einzelne Bauernhäuser. Eng aufgeschlossen stürmen die neun Kampfflugzeuge unserer 4. Staffel nach Osten. 2000 Meter, 2500 Meter. Höher wollen wir heute nicht gehen. Unsere Bomben sollen heute treffen wie noch nie zuvor. Und um die polnische Flak kümmern wir uns den Teufel.

Der Beobachter liegt auf dem Bauch, studiert die Karte, vergleicht das überflogene Gebiet. Er muß in jedem Augenblick unseren Standort kennen, muß wissen, wann die Ziele näher kommen. Er muß außerdem aber auch noch schießen.

Nach 30 Minuten Flug über feindlichem Gebiet zeichnen sich ganz deutlich die kleinen gelben Schrapnellwölkchen unter uns ab: die polnische Flak ist da. Die Polen sehen unsere stur geradeaus fliegende Staffel, die in geringer Höhe ihren Weg

nach Südosten zieht. Posen liegt rechts hinter uns. Die Warthe schlängelt sich durch das Land, man sieht weithin das glänzende Band des Stromes.

Das Flakfeuer wird stärker. Zwei, vier Flakgranaten rasen uns immer zugleich entgegen — es sind französische Geschütze, man kennt diese Kanonen, deren Vierlingsrohre immer gleichzeitig eine Serie von Granaten in den Himmel hinaufjagen. Aber keine trifft — —.

Mein Beobachter deutet nach rechts: eine Kette polnischer Jäger fliegt in etwa 1000 Meter Abstand an uns vorbei, der Sonne entgegen nach Westen. Wir fliegen mit der Sonne im Rücken. Können die feindlichen Jäger uns nicht sehen, oder wollen sie nicht mit uns anbinden? Oder haben sie Angst, in das eigene Flakfeuer zu kommen? Die Angst ist unberechtigt — denn die Flak trifft ja nicht einmal unseren eng geschlossen fliegenden Verband.

Weiter geht der Flug. Man blickt nach unten und erkennt das Mündungsfeuer der polnischen Abwehrbatterien, das in Sekundenabständen aufblitzt. Dicht an unserer Maschine zischen die gelben Rauchwölkchen vorbei. Rechts und links, oben und unten zeichnen sich die Rauchfahnen der Flakgranaten ab. Nun sieht man das helle Aufblitzen

der neben uns detonierenden schweren Flakgranaten — immer mehr Granaten hüllen uns ein, aber die Maschinen ziehen ruhig und unbehellig von diesem tollen Flakfeuer ihren Weg. Die Polen müssen einen ungeheuren Munitionsverbrauch haben — und ganz vergeblich!

So, nun liegt die als Angriffsobjekt befohlene Eisenbahnlinie unter uns. Ein langer Güterzug kriecht da unter uns vorwärts — nach Osten. Aus der Führerstaffel fallen die Bomben. Der Beobachter vor mir visiert lange und vorsichtig an. Es ist sein erster Feindflug. Etwas aufgeregt, Kamerad? Nein, nicht die Spur. Der Unteroffizier ist die Ruhe selbst. Jetzt drückt er auf einen elektrischen Knopf, ein Hupsignal, die erste 50-Kilogramm-Bombe rauscht abwärts. Der Beobachter beugt sich weit vor, verfolgt die Bahn der hinunterjagenden Bombe. Dann nickt er, die erste Versuchsbombe hat gefessen, er braucht nicht mehr zu korrigieren. Und nun fallen die nächsten Bomben, sie rasen hinunter, überschlagen sich ein paarmal und stürzen dann steil hinab, eine nach der anderen — da ist der Güterzug — werden die Bomben treffen? Hoffentlich, hoffentlich, wir fliegen ja so tief und sozusagen auf Nummer sicher, sie müssen treffen — und sie erreichen ihr Ziel, sie treffen haargenau

die beiden Eisenbahngleise. Man sieht, wie aus den Sicherheitsventilen der beiden Lokomotiven weißer Dampf strömt, der Zug hat wohl schon gehalten, und das Zugpersonal hat sich in Sicherheit gebracht.

Wieder kommt eine lange, schnurgeradeaus führende Landstraße, auf der eine kilometerlange Kolonne von Truppenfahrzeugen steht. Unsere Bomben knallen direkt hinein, während die polnische Flak ihr konzentriertes Abwehrfeuer auf unsere Staffel richtet.

Man spürt einen leichten Schlag gegen das Flugzeug — sollte eine Granate wirklich getroffen haben? Die beiden Motoren laufen regelmäßig, die Tourenzeiger bleiben auf der gleichen Zahl stehen — nichts ist geschehen, vielleicht hat ein Treffer die Fläche durchschlagen, denn die Steuer arbeiten nach wie vor tadellos — man blickt verstohlen nach dem Fallschirmsack rechts daneben, falls man „aussteigen“ müßte — jawohl, die Pistole ist umgeschwallt, also man würde hinterher auch nicht ganz wehrlos sein. Denn lebendig sollen sie uns Flieger nicht bekommen. Wir wissen, wie grauenhaft sich die polnischen Banden rächen, diese vertierten Gesellen pflegen wehrlose deutsche Soldaten mit dem Messer niederzumachen. Das ist leider eine erwiesene Tatsache.

Nun haben wir unsere Ziele mit Bomben belegt, die Treffergebnisse waren hervorragend. Die erste Kette biegt nach links ab, die Nadel des Kompasses wandert weiter nach Osten, zeigt 90 Grad, dann 70, 50, 30, 00 Grad, es geht genau nach Norden, weiter wandert die Kompaßnadel, der Kurs ändert sich auf 360, 330, 300, 280, 260 Grad, bleibt dann schließlich stehen, und wir fliegen wieder genau Kurs Richtung Heimat.

Ich blicke nach links und sehe eine lange Reihe von Rauchfahnen — das sind unsere Bombeneinschläge, da brennt der Güterzug, da stehen die Bahnhofsanlagen in Flammen, dort ist die Landstraße aufgerissen, Pferdewagen, Kraftwagen sind umgestürzt, riesige Sprengtrichter sind entstanden, da brennt ein Waldstück, in dem große Truppenmassen sich bei unserem Angriff versteckt haben, und nun beginnt wieder das höllische Flakfeuer.

Der Beobachter hat die Bombenabwurfvorrichtung wieder geschlossen, hat sich überzeugt, daß alle Bomben heraus sind. Er hat das Maschinengewehr in Anschlag gebracht und gibt kurze Feuerstöße nach unten in Richtung der feuernden polnischen Batterien. Plötzlich knattern beide Maschinengewehre unserer Dach- und Bodenschützen. Der Funker und der Bodenschütze in der Wanne rufen durch das

Telephon: „Achtung, feindliche Jagdstaffel hinter uns!“ Aber sie haben die Sonne vor sich, genau wie wir, unsere Besatzung kann nach hinten glänzend schießen.

Und wieder die polnische Flak, die uns mit ihrem Granatenhagel eindeckt. Das Führerflugzeug bricht nach rechts aus, in den nächsten Sekundenbruchteilen sind wir schon gefolgt, und einige hundert Meter weiter nach links krepieren nutzlos die polnischen Granaten — —.

Und wir feuern, feuern, feuern. Eine Munitionstrommel nach der andern wird leer, die Schützen haben die vollen Trommeln neben sich aufgestapelt und jagen den Angreifern einen Hagel von MG-Geschossen entgegen. Man sieht die Leuchtspurmunitien aus den Rohren herausjagen, man verfolgt etwas atemlos ihren Weg. Immer dichter schließen sich die Ketten nun zusammen. Die erste Kette, in der unser schneidiger Hauptmann sitzt, fliegt stur geradeaus, die zweite Kette dicht dahinter und etwas höher, wir folgen noch höher unmittelbar hinter der zweiten.

Der Beobachter hört plötzlich auf zu feuern. Er reißt sich die Kappe vom Kopf, wie eine Rahe hat er sich in der schmalen Kanzel herumgedreht, er greift in die Werkzeugtasche — verdammt:

Ladehemmung! Er hat das MG-Schloß geöffnet und versucht, eine im Lauf steckengebliebene Patronenhülse zu entfernen. Wenn er doch bloß diese Ladehemmung beseitigen könnte, denn unter uns ganz vorn taucht ein Jäger auf, die Sekunden werden zu Ewigkeiten. Wenn er jetzt nicht bald schießen kann, bekommen wir die nächste volle Garbe genau ab — —.

Die Hülse will und will nicht heraus. Der Beobachter versucht es mit einem anderen Werkzeug, Gott sei Dank, unsere Soldaten kennen ihre Maschinengewehre wie ihre Hosentaschen. Nicht umsonst ist das tausendmal gedrillt worden in endlos langen Exerzierstunden. Ich beuge mich vor, reiße eine volle Munitionstrommel von dem Stapel, schmeiße die Trommel nach vorn. Jetzt hat der Jäger sich gewendet, die Kameraden in der zweiten Kette schießen, aber er ist genau unter der vorderen Kette, die Garben können ihm nichts anhaben — plötzlich, einen Herzschlag später, feuert mein Beobachter.

Da — nun kommt der Pole heran, es scheint sich ausnahmsweise um einen schneidigen Flieger zu handeln, der jetzt genau auf uns zu rast — und mein Beobachter bekommt ihn in seine Geschossgarbe, der Jäger dreht eine halbe Rolle, fliegt

knapp 30 Meter an uns vorbei, ich sehe nach rechts, entdecke einen Feuerschein in dem Sekundenbruchteil, wie er an uns rückwärts vorbeijagt — und da bekommt er das konzentrische Feuer der Heckschützen unserer drei Flugzeuge von der dritten Kette. Der Bodenschütze in der Wanne knallt ihm auch noch ein paar Feuerstöße in seine Maschine hinein, die sich aufbäumt, nach links über die Fläche abrutscht. Eine lange Rauchfahne zieht das stürzende Flugzeug hinter sich her, ein winziger Punkt löst sich aus dem brennenden polnischen Jäger: der Flugzeugführer ist abgesprungen. Wir können nicht mehr erkennen, ob sich sein Fallschirm geöffnet hat; wir ziehen weiter, ruhig, als wäre nichts gewesen, und wir haben doch einen polnischen Jäger abgeschossen, wir, unsere Besatzungen aus den Kampfflugzeugen. Das mag selten genug vorkommen, daß Kampfflieger einen Jäger abschießen, aber es soll ein weiterer Beweis sein für die Überlegenheit der deutschen über die sogenannte polnische Luftwaffe!

Wir müssen unser Tempo mäßigen. Sind inzwischen auf 3500 Meter geklettert. Seltsam, die vorderen Ketten werden immer langsamer. Da sehe ich, daß ein Kampfflugzeug nur mit einem Motor fliegt, die Latte des rechten Motors steht

still in der Luft. Verflixt, der hat nun doch einen Treffer bekommen. Wir nehmen den angeschossenen Kameraden in die Mitte, flankieren ihn von allen Seiten. Aber die He 111 fliegt trotz dem angeschossenen Motor immer noch mit rund 280 Stundenkilometern. Noch hundert Kilometer bis zur deutschen Front, dann ist ja alles egal, dann kann er ja eine Notlandung vornehmen, wenn es sein muß. Genug Benzin hat er jedenfalls bis zum Heimatflughafen. — —

Rund 20 Minuten später hat das polnische Flakfeuer plötzlich aufgehört, wir überfliegen die deutsche Front, und alles ist vergessen. Wir pfeifen laut einen Marsch und sehen uns mit lachenden Gesichtern an: wir haben einen polnischen Jäger zur Strecke gebracht!

Und noch eine kurze Strecke, schon tauchen die vielen kleinen Seen auf, und wir sind zu Hause, formieren uns in Reihe und setzen zur Landung an. Rollen rasch zum Liegeplatz und springen aus der Maschine. Die daheimgebliebenen Offiziere der anderen Staffeln umringen uns und stellen tausend Fragen, die wir mit glücklichen Gesichtern beantworten. Dann blicken wir nach oben, da kommt unsere angeschossene He 111, der Flugzeugführer muß einmal durchstarten, und dann setzt er seine

Maschine tadellos auf und rollt zu uns heran. Wir zählen die Treffer an den Flächen und am Leitwerk, erkennen hier und da die Spuren polnischer Flak und sind glücklich und zufrieden, daß wir eben durch polnische und nicht durch deutsche Flak geflogen sind. Unsere Kameraden von der deutschen Flak verstehen ihr Handwerk besser. Das wissen die Engländer nun ja auch zu würdigen — denn sie haben es am eigenen Leib erfahren.

Man muß noch einen kurzen, aber notwendigen Nachtrag bringen: die polnischen Jäger, die uns auf dem Rückmarsch bei Gnesen gejagt hatten, hatten in dem gleichen Augenblick jeden Mut verloren, als sie das Schicksal ihres abgeschossenen Kameraden erlebten. Sie drehten ab und verschwanden. — —

Als wir nun wieder zu Hause waren, klopfte mir der Bildoffizier auf die Schulter. Diese polnische Jägerei hört jetzt auf — wir haben nämlich durch unseren Aufklärer festgestellt, wo sie sich versteckt haben. Suchen Sie sich mal das Reihenbild an: hier in diesem Waldstück, unmittelbar an der Wiese, haben die Polen eine ganze Jagdstaffel versteckt. — —

Der Geschwaderkommodore erteilt seine Befehle. Und heute im Morgengrauen stieg unsere

Staffel noch einmal auf. Eine Stunde später war der geheime polnische Jagdflughafen mit Bomben schwersten Kalibers und mit einer Anzahl von Brandbomben eingedeckt. Die Tankanlagen flogen in die Luft, und die gesamte Jagdstaffel war vernichtet. Womit auch das Schicksal der übrigen polnischen Jäger, die uns gestern angegriffen hatten, besiegelt ist.

Mit Bomben und MGs auf die flüchtenden Polen

Von Carl Franz

Der schnelle Vormarsch unserer Armeen im Süden und Norden der Front gegen Polen, nicht zuletzt aber der tief gegen Warschau gehende drohende Stoß in nord-südlicher Richtung aus Ostpreußen heraus zwingt die Polen zum allgemeinen Rückzug. Die Lage der im nördlichen „Korridor“ abgeschnittenen und eingeriegelten polnischen Divisionen ist seit der Vereinigung unserer aus Pommern und Ostpreußen vorgehenden Fronten besiegelt. Die deutsche Luftwaffe hat den Vormarsch unserer Armeen von Anfang der militärischen Operationen an tatkräftig und erfolgreich unterstützt. In den letzten Tagen hat sie besonders die rückläufigen Bewegungen der Polen wirksam ge-

stört. Schon in diesen ersten wenigen Tagen hat Polen gespürt, was es heißt, der Wehrmacht des nationalsozialistischen Deutschlands und ihren Waffen zu begegnen.

Unsere Kampfgruppe startet zum Angriff auf die Rückzugsstraßen der Polen im Raume Kutno—Łódź—Warschau. Alle gefechtsklaren Maschinen der Gruppe werden zu diesem Angriff eingesetzt. Zwei nur fehlen. Sie haben vormittags beim Tiefangriff auf die Bahnlinie Breschen—Stupka von polnischen Jägern eine Reihe von Treffern bekommen und werden ausgebessert. Die Gruppe hat diese Bahnlinie durch Bombenabwurf unterbrochen und nachhaltig zerstört.

Die Wirkung dieses Angriffs konnte genau beobachtet werden: insgesamt wurden 19 Züge zum Stehen gebracht. Die zerstörten Geleise ragen in die Luft. Die Ladung getroffener Güterzüge liegt in weitem Bogen um die Bombentrichter versprengt. Die getroffenen Maschinen werden in aller Kürze zu neuem Einsatz bereit sein.

Ich fliege beim linken „Rettenhund“ der Führungskette. Zwischen dem linken und rechten „Rettenhunde“ fliegt die Maschine des Gruppenkommandeurs. Die beiden „Rettenhunde“ sind seine rechte und linke Seitendeckung. In Staffelfolonnie

folgen die Staffeln. Nach kurzem Kurven der Führungskette sammeln sie sich — ein immer wieder packendes Bild gebändigter und geballter Kraft. Jeder dieser 27 nun in weit übersichtlicher Formation gegen Osten donnernden Vögel aus Stahl und Eisen trägt mit 380 Stundenkilometern etwa 1600 Kilo Bomben und über 3000 Schuß MG-Munition. Jeder trägt — und das ist mehr — den Angriffsgeist und den Willen seiner Besatzung, dem ganz in der Nähe unseres Horstes weilenden Führer und Obersten Befehlshaber das Wort zu halten, das er uns vor dem ersten Einsatz abnahm. Sie alle haben sein Versprechen bewahrt: „Ich komme zu euch an die Front!“

Eine große Zahl dieser Männer unserer Besatzungen sind erfahrene Spanientkämpfer, darunter der Gruppenkommandeur selbst. Genau heute vor einem Jahr hat er seinen letzten Frontflug über Spanien gemacht. Auch die Besatzung unseres linken „Kettenhundes“ ist in zahlreichen Feindflügen über Spanien und nun über Polen zusammengeschnitten; der junge bayrische Oberleutnant, sein 24-jähriger Pilot, sein Bordmechaniker. Einer aber fehlt. Der Junke fiel vor fünf Tagen beim Flug über Schwez-Kulm, von einem Flaktreffer getroffen, nach über hundert Feindflügen.

Die getroffene Maschine erreichte dennoch glatt den Heilmathorst. So sind diese Männer durch Blut und Einsatz zu einem Ganzen zusammengefügt. Sie kennen sich und ihre Maschine, ihre Waffen, ihre Hilfsgeräte. Ruhig, überlegt und sachlich ist das Zusammenwirken dieser Besatzung.

In fast 3000 Meter Höhe erreichen wir die bisherige, nun endlich niedergeworfene Grenze und die Front. Die Maschinengewehre sind schußfertig. In den beiden dicht neben uns fliegenden Maschinen sehen wir sie herausragen wie gefährliche Stacheln — eines vorn aus der Kanzel, eins unten in der sogenannten Wanne und eins oben aus dem Rumpf.

In dem engen Laufgang zwischen den Bombenschächten gleitet unsere Hand noch einmal über die blaugrünen, mit den Zündern nach oben eingehängten schweren Bomben. Man möchte diesem deutschen Stahl und-Pulver ihr klares Ziel geben. Wir haben diesen Krieg nicht gewollt. Der Führer hat es immer wieder gesagt: Deutschland hat vier Jahre der halben Welt die Stirn geboten. Wir haben nicht nötig, kriegerische Lorbeeren an unsere Fahnen zu heften. Aber wer uns angreift, soll die Wucht unserer Waffen erfahren. So mögen diese über 50000 Kilo Bomben und etwa 85000 Schuß

MG-Munition, die in dieser Stunde hinter uns über Polen fliegen, das Blut und die Tränen süßnen, die in unserer gequälten und geschundenen Ostmark durch Polens Schuld geflossen sind.

Vorgestern sahen wir bei einem Aufklärungsflug das Elend dieser Grenzmark: Die von den flüchtenden Polen in Brand gesetzten Gehöfte und Dörfer um Graudenz und in der Tucheler Heide, die Ströme der Flüchtlinge, die dem polnischen Mordgesindel entkamen, das verwüstete und gebrandschatzte Land, über das die Schrecken des Dreißigjährigen Krieges hereingebrochen waren. Heute brennt das Hinterland der zurückflutenden polnischen Front, brennen Bahnhöfe und militärische Anlagen. Im Nordwesten wälzen sich schwarze Rauchsäulen vom Bahnhof von Hohen-salza zum Himmel. Im Südwesten sehen wir die militärischen Anlagen von Gnesen in hell lodernden Flammen.

Kurz vor unserm Angriffsziel jagen uns polnische Flaks ihre Grüße herauf. Die Führermaschine gibt das Warnzeichen. Die Ketten ziehen sich leicht auseinander und wechseln die Höhen. Weißgraue Sprengwölkchen stehen dicht neben unserer Maschine, huschen zurück in den weiten Raum. Sie halten die Wucht unseres Angriffs

nicht auf. In wenigen Minuten wird er auf die Straßen und Bahnen westlich Warschaus nieder-gehen.

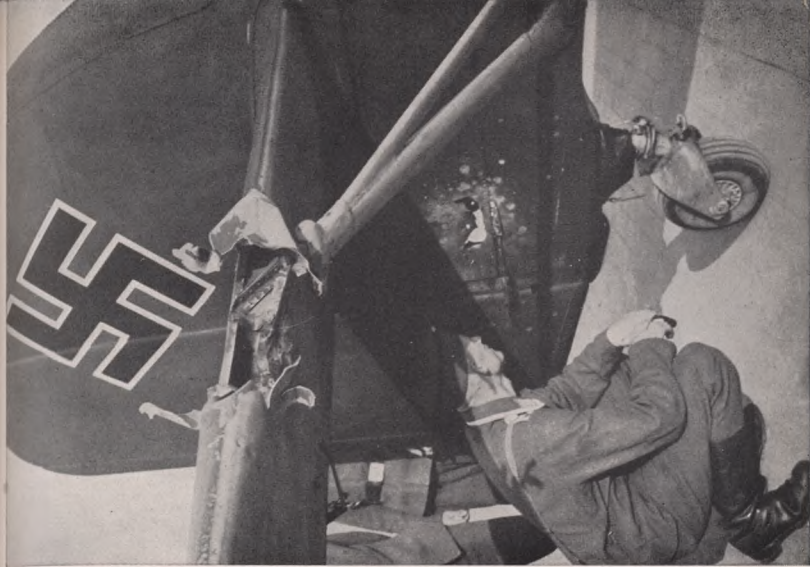
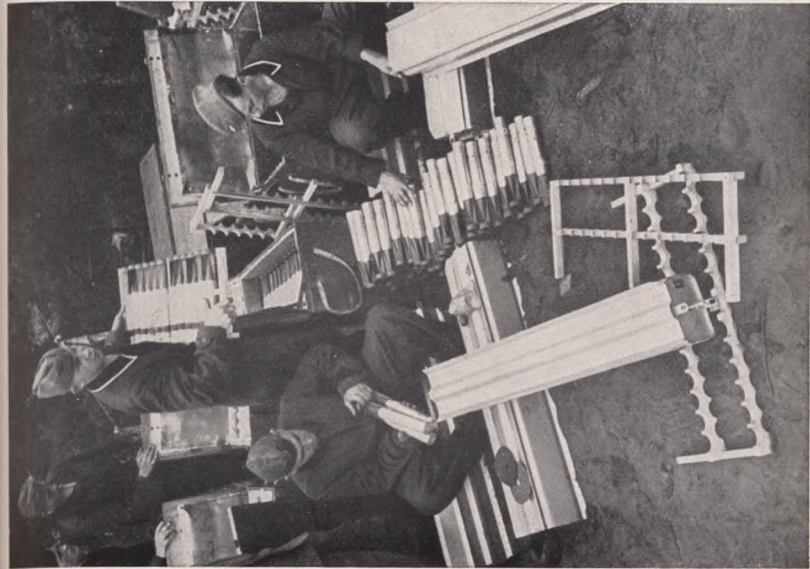
Jetzt sichten wir eine Kette polnischer Jäger. Die drei MG-Schützen haben ihre Gewehre schußbereit in der Hand. Die Jäger wagen sich nicht an die Masse unserer Formation heran. Sie wissen, daß hier über 80 MGs ihrer warten. Noch einmal puffen die Sprengwölkchen mittlerer Flaks um uns auf.

Nun gehen wir hinunter: 2700 — 2000 — 1500 — 1000 Meter. In der hellen Nachmittagssonne liegt das weite Land in klarer Sicht.

Von der Führermaschine kommt durch Funk der Befehl zum Fertigmachen für den Bombenwurf. Der lange Oberleutnant liegt vor uns auf dem Bauch in der Kanzel. Jetzt stoppt er die Zeit am Hilfsziel. Dann winkt er den neben mir sitzenden Piloten ein. Die sinnvolle Bombenabwurf-Einrichtung ist klar zum Wurf. Da haben wir auch schon unser befohlenes Ziel erreicht: Leczyca nordwestlich von Lodz und die fast schnurgerade ostwärts laufende Straße nach Lowicz und Skierniewice. Hier waren mittags starke Bewegungen gemeldet. Schon entdecken wir die ersten Kolonnen. Von der Führermaschine und vom rechten „Rettenhund“ sehen wir

Brandbomben
werden in die
log. Schüttkäfen
eingefüllt. Beim
Abwurf wird je-
weils ein ganzer
Kasten entleert

Die polnische
Flak, anfangs mä-
ßig, hat durch die
Vielzahl der sich
bietenden Ziele
schnell gelernt und
ist gegen Ende des
Feldzuges eine
immerhin zu be-
achtende Waffe
geworden. Unser
Bild zeigt Flak-
treffer am Leit-
werk eines Sturz-
kampfflugzeuges.
Sie konnten indes
die Flugfähigkeit
der Maschine nicht
beeinträchtigen





Die Besatzung eines Kampfflugzeuges macht sich startfertig



Bordkameradschaft. Beobachter und Flugzeugführer eines Kampfflugzeuges während des Fluges

die ersten Bomben fullern. Ein leichter Ruck erschüttert die Maschine. In schnell aufeinanderfolgendem Einzelwurf gehen unsere ersten Bomben nieder.

Aus der Wanne feuert der Bordmechaniker in die Kolonnen. Von hier aus beobachten wir die Wirkung unserer und der anderen Würfe. Eine Reihe von Bomben liegt genau im Ziel — mitten zwischen den Kolonnen, auf und um die Straße. Blitzgrell lodern die Flammen der Einschläge auf. Wie mächtige Bofistpilze quellen ihre schwarzen Wolken empor, wälzen sich über das Land und verflüchtigen sich im Spiel des Windes.

Bombe auf Bombe fällt. Die Feuerstöße der MGs rattern. Wie herrische, flüchtige Kometen jagen die sprühenden Garben der Leuchtspurmunition dort unten in die auseinanderstiebenden Kolonnen der Kraft- und Pferdefahrzeuge, der Reiter und der Marschierenden. In der Spitze der Kanzel, am MG liegend, schießt der lange Oberleutnant. Sein scharfes Auge läßt die Straße keinen Blick lang aus. Über ihn gebeugt, sehe ich eine seiner Garben mitten in eine Kolonne von Kraftfahrzeugen schlagen. Im Bruchteil von Sekunden fährt eine mächtige schwarze Rauchwolke aus dem Tank. Die Garbe hat gefessen.

Über das an vielen Stellen brennende Łowicz geht unser Angriff hinweg. Zwischen die hell lodernden Gebäude jagen unsere Ketten ihre Bomben und Garben hinunter, wo sich Kolonnen zeigen. Auch Skierniewice brennt an allen Ecken. Łowicz—Skierniewice ist ein Teil der Hauptrückzugsbahn der Polen in Richtung Warschau. Überall wird hier in ständig wiederholten Angriffen unserer Kampfverbände der Rückzug der Polen bekämpft und unterbunden.

Die Führungskette wendet und nimmt nordwestlichen Kurs. Noch einmal fliegen wir das bekämpfte Ziel ab. Trommel auf Trommel haben die eingeschworenen Spanienkämpfer herausgejagt.— Berge leerer Patronenhülsen türmen sich auf.

Überall sehen wir Feldstellungen und Schanzanlagen im polnischen Hinterland. Weithin sichtbar wälzen sich die Rauchfahnen der Brände durch das Land. Selbst hier oben liegt der Brandgeruch spürbar in der Luft.

Eine halbe Stunde nach dem letzten Schuß fliegen wir im Tiefflug über die friedlichen Wälder und Felder Pommerns. In roten und goldenen Farben liegen die Strahlen der sinkenden Sonne über den Seen und Forsten — ein unwirklicher Gegensatz zu den Bildern des Krieges und seinen

harten Gesetzen. Eine weitere halbe Stunde später werden die neuen Bomben eingehängt, die MG-Trommeln und Tanks gefüllt, melden die Besatzungen die Ergebnisse.

Stufas im Einsatz

Husarenflüchlen zweier notgelandeter Piloten

Rettung auf der Draissine

Von Günther Kleingärtner

Wir stehen auf einem der E-Häfen in der Nähe von F . . . und warten auf die Rückkehr einiger Sturzkampfstaffeln, die gegen den Feind gestartet sind. Es gibt immer eine Menge zu berichten, wenn die tapferen Jungs vom Einsatz zurückkommen. Da — fernes Motorengeräusch, die Staffeln tauchen aus dem Dunst auf. In schneidigem Sturzflug brausen die Ketten herunter, dann reißen die Piloten ihre Maschinen noch einmal hoch — donnernd umkreisen sie den Horst, zum Zeichen des glücklichen Erfolges.

Gleich darauf sind die Maschinen auf ihren Standplatz gerollt, die Monteure gehen an die Arbeit.

Die Besatzungen sind zur Meldung über den Verlauf des Einsatzes versammelt.

„250-Kilogramm-Bombe befehlsgemäß auf Bahnhof Breschen (ostwärts Posen) abgeworfen.

Volltreffer auf das Bahnhofsgebäude. Der Bahnhof brennt, wesentliche Gleisanlagen sind zerstört. Vier Bomben zu 50 Kilogramm in Abständen auf die Einfahrtgleise geworfen. Die Bahnstrecke ist mehrmals unterbrochen. Die Lokomotive und vier Wagen eines Transportzuges wurden durch Volltreffer auf den Tender zerstört“, lautet eine Meldung.

Meldung auf Meldung wird abgegeben. Kurz zusammengefaßt ist das Ergebnis dieses Einsatzes etwa folgendes: Die Bahnhöfe rings um Gnesen sind zerstört, sämtliche Eisenbahnanschlüsse der Stadt sind mehrmals unterbrochen. Eine Reihe Transportzüge sind mattgesetzt, da die Schienen vor und hinter den Zügen durch Bombentreffer zerstört sind. Zahlreiche Lokomotiven und Hunderte von Eisenbahnwagen, die innerhalb des unterbrochenen Netzes liegen, werden eine sichere Beute der nachrückenden deutschen Truppen. —

Eine der Stukas ist nicht zurückgekehrt. Sofort ergeht der Befehl: Sämtliche Maschinen starten zu neuem Einsatz, um den vermißten Kameraden zu suchen oder seinen Untergang zu rächen.

36 Maschinen fegen über das Rollfeld, eine riesige Staubwolke hinter sich lassend, die den Platz für Augenblicke vollständig einnebelt.

„Wie ein brennendes Dorf sieht das von oben aus“, erklärt uns der Pilot eines benachbarten Horstes, der das Starten und Landen schon mehrmals aus der Luft beobachtet hat. —

Bald sind die Staffeln wieder zurück. Die mitgenommenen Bomben wurden abgeworfen, der vermißte Vogel ist rund 35 Kilometer von der Grenze entfernt in der Nähe von Posen gesichtet worden. Er ist notgelandet.

Sofort erhält eine Kette Befehl, nochmals zu starten, um, wenn irgend möglich, die Kameraden zu retten. Während zwei Maschinen dazu ansetzen, einen etwa vorhandenen Gegner in Schach zu halten, soll die dritte landen, um die Kameraden aufzunehmen.

Da braust wieder eine Kette heran, es sind die zurückkehrenden Stukas. Sofort nach der Landung wird berichtet. Die notgelandete Maschine steht verlassen an einem Waldrand unweit Posen. Von der Besatzung keine Spur! Sind sie den Polen in die Hände gefallen? Dann steht ihnen ein graußiges Ende bevor, wie schon so vielen ihrer Kameraden. Ist es ihnen gelungen, sich unbemerkt auf den Weg zu machen? Werden sie durchkommen? Dafür spricht, daß die zur Suche ausgesandten Besatzungen genau gesehen haben, daß die Erkennungs-

zeichen des Flugzeuges mit Zweigen abgedeckt waren und das Heck-MG fehlte. Sicherlich haben sich die Jungens aus dem Staube gemacht. Wir alle drücken den Daumen! — Dann haben unsere Stukas das verlassene Flugzeug in Brand geschossen — es soll dem Gegner nicht in die Hände fallen.

Vier Stunden später — die beiden notgelandeten Männer, ein Obergefreiter und ein Funker, haben sich tatsächlich durchgeschlagen. Es klingt fast unglaublich, was sie erzählen: Auf einer verlassenen Draisine, die sie an der nahegelegenen Eisenbahnstrecke entdeckten, sind die beiden a tempo Richtung Heimat gestartet. Viele Kilometer weit sind sie unbehelligt in ihrem „Sonderzug“ vorwärts gekommen. Dann war's zunächst aus, die weitere Verbindung fehlte, die Strecke war durch Bombentreffer unterbrochen. Daran waren die beiden, wie ihnen allmählich dämmerte, selbst nicht ganz schuldlos! Denn sie hatten die „Eier“ vor einer reichlichen Stunde selbst gelegt. Verflucht und zugenäht! Na, vielleicht war's ganz gut so, so konnte ihnen auf ihrer gesperrten Strecke wenigstens keine Überraschung von vorn passieren. Es half also nichts, die Draisine wurde mit einem letzten, dankbaren Schwung in den Bombentrichter befördert, wo sie

zugleich volle Deckung nahm. Es hätte auch noch eine ganze Lokomotive drin Platz gehabt.

Nun aber los! Zu Fuß, schwer bewaffnet mit dem Flugzeug-MG und zum Äußersten entschlossen geht es der rettenden Grenze zu. Es glückt, schon nach wenigen Stunden sind sie wieder bei ihrer Staffel, stürmisch begrüßt von deren Kameraden, die schon in banger Sorge waren und das Schlimmste befürchtet hatten.

Doch bald ist die überstandene Aufregung vergessen, und mit lachendem Stolz berichten sie von ihrem Erlebnis.

Deutsche Jäger schützen den Führer

Von Karl Heinz Christiansen

Seit einigen Tagen ist der Führer mitten unter seinen Truppen. Überall, wo er auftaucht im schlichten feldgrauen Rock, geht ein Jubel durch die Reihen der Soldaten an der Front, und noch härter und entschlossener wird ihr Wille, ihr Leztes einzusetzen in dem uns aufgezwungenen Kampf.

Es ist selbstverständlich, daß während der Fahrt des Führers alle nur denkbaren Sicherheitsmaßnahmen für seinen Schutz getroffen sind. Wir hatten Gelegenheit, einen Teil dieser Sicherheitsmaßnahmen bei einer Truppengattung festzu-

stellen, die wohl zu den vielseitigsten Kampfinstrumenten der deutschen Wehrmacht gehört. Unsere Jagdeinsitzer sind eingesetzt, für die Sicherheit des Führers aus der Luft zu wachen.

Wir liegen bei einer Jagdgruppe irgendwo mitten im Land. Schnell aufgeschlagene Zelte stehen bei den schnittigen Jagdflugzeugen, die immer und immer wieder gegen den Feind fliegen. Das Telephon im Befehlszelt schrillt: „Ein Teil der Gruppe hat heute den Schutz der Führerkolonne zu übernehmen, die sich weiter auf der Fahrt durch die Truppenteile befindet.“ Gleichzeitig rast ein Jäger mit eingezogenem Fahrgestell über uns hinweg, fliegt eine weite Kurve — die Landeklappen werden ausgefahren, die „Beine“ klappen heraus und das Flugzeug setzt auf dem provisorisch hergerichteten Kleeacker auf. Es ist der Staffelf kapitän, der einen Erkundungsflug unternahm und den Standort des Führerzuges bekanntgibt. Bei einer Zwischenlandung konnte er den Führer sehen und erzählt mit leuchtenden Augen von seiner Begegnung.

Schnell orientieren sich die eingeteilten Flugzeugführer auf der Karte, dann rasen sie davon, um dem Führer für eine Stunde das Geleit zu geben. In großen Kurven umkreisen sie die Wagenkolonne.

Ununterbrochen gehen ihre Augen umher, und keine Bewegung in der Luft entgeht ihnen. Und solange unsere Jäger da sind, wird es keinem feindlichen Flugzeug möglich sein, ihnen nahe zu kommen. Immer wieder lösen sie sich ab — den ganzen Tag über, bis der Führer mit seiner Begleitung das Tagesziel erreicht hat. Sein Schutz sind die deutschen Jagdflugzeuge — die besten und schnellsten der Welt! Und das ist der sicherste Schutz, den man sich denken kann.

Flucht durch die polnischen Linien

Von Hans Theodor Wagner

Auf dem riesigen Rollfeld stehen die stählernen Raubvögel zum neuen Einsatz, zum Feindflug von Ostpreußen nach Süden, bis nach Warschau und Lublin, bereit. Es ist die erfolgreichste deutsche Jagdgruppe, die mit 28 nachgewiesenen Abschüssen an der Spitze aller deutschen Jagdverbände liegt: die Zerstörergruppe des Lehrgeschwaders 1.

Zwei von den deutschen Fliegern dieser Gruppe werden seit fünf Tagen vermißt. Die Kameraden auf dem ostpreußischen Fliegerhorst haben längst jede Hoffnung, die Verlorengegangenen lebend wiederzusehen, aufgegeben. Man weiß, wie bestialisch sich polnische Soldaten und ebenso die pol-

nische Bevölkerung an notgelandeten deutschen Fliegern rächen. Unvorstellbar sind die Grausamkeiten, die tierischen, niederträchtigen Verstümmelungen, von polnischen Banditen an deutschen Fliegern begangen.

Immerhin: es sind schon notgelandete deutsche Flieger zurückgekommen. Aber das sind Ausnahmefälle, Glücksfälle, die sicherlich nur selten vorkommen. In den meisten Fällen werden ja die deutschen Flieger bereits nach ihrem Absprung mit dem Fallschirm von den polnischen Jägern noch mit Maschinengewehren angegriffen.

Fünf Tage und fünf Nächte waren vergangen, seitdem die Staffel ohne die beiden Unteroffiziere Lindemann und Radeck zurückgekehrt war. Da schrillte das Telephon im Zimmer des Kommandeurs der Zerstörergruppe. Die beiden totgesagten Flieger meldeten sich selbst am Apparat bei ihrem Kommandeur zurück. Und wenige Stunden später konnten die beiden Unteroffiziere lachend und vergnügt ihren Kameraden die Hände schütteln und von ihrer abenteuerlichen Flucht durch die polnischen Linien berichten.

Sie hatten Pech gehabt. Ein Treffer der polnischen Flak hatte die schnelle Messerschmitt 110 tödlich verletzt. Glücklicherweise funktionierte noch

die Steuerung, der Flugzeugführer und sein Bordfunker waren nicht verwundet. Im flachen Gleitflug nördlich von Warschau versuchten sie so weit wie möglich an die deutsche Front zu kommen. Sie mußten ihren braven Vogel am Rande eines Waldes niedersetzen. Das Fahrwerk, das ganze Flugzeug ging dabei vollständig zu Bruch. Rasch sprangen die beiden Flieger heraus — sie hatten nicht einmal Zeit, das Flugzeug in Brand zu setzen, denn schon eilten aus einem nahen Dorf polnische Männer und Frauen herbei, die, mit Knüppeln bewaffnet, nach den notgelandeten deutschen Fliegern suchten. Die Uniformröcke rissen sie sich vom Leibe und rannten in den schützenden Wald. Nur mit einem Pullover, einer Fliegerhose und Schuhen bekleidet, verbargen sie sich im dichtesten Gestrüpp, während das ganze Dorf mit zahlreichen Hunden den Wald durchstreifte. Aber die Flieger blieben unentdeckt, und als die Nacht anbrach, schlichen sie wie Indianer weiter, sie richteten sich nach dem Polarstern und legten nun Nacht für Nacht immer nur wenige Kilometer zurück. Das letzte Stückchen Schokolade war längst aufgeteilt, sie mußten an Blättern kauen und Sumpfwasser trinken. Eine Mohrrübe war ein Himmels Geschenk. Aber ihre unerhörte Energie ließ sie nicht zusammen-

brechen, immer weiter wanderten sie nach Norden, bis sie endlich den Donner von schweren Geschützen hörten und sich mitten in einer Schlacht befanden.

Weiter ging ihr Fluchtweg, polnische Batterien zogen an ihnen vorbei, ungeordnete Haufen polnischer Soldaten, die nach Süden drängten und nicht ahnten, daß wenige Schritte von ihnen zwei deutsche Flieger verborgen lagen.

Und dann hörten sie plötzlich deutsche Laute! Deutsche hatten soeben polnische Soldaten gefangengenommen und kamen dicht an ihnen vorüber! Da sprangen sie auf und gaben sich zu erkennen. Lachend und strahlend vor Freude und Glück berichteten sie den Kameraden von den siegreichen Erdtruppen über das schwere Abenteuer, das nun hinter ihnen lag. Die gefangenen Polen mußten ihre eiserne Portion abgeben, und kaum daß sich die beiden erschöpften deutschen Flieger gestärkt hatten, ließen sie sich Gewehre in die Hand drücken und nahmen nun noch an einer Säuberungsaktion der Erdtruppen teil. Als die deutsche Infanterie dann das gesteckte Tagesziel erreicht und den Feind in die Flucht geschlagen hatte, wurden sie zum nächsten Fernsprecher gebracht und meldeten sich da telephonisch bei ihrem Kommandeur zurück.

24 Stunden später starteten die beiden Unteroffiziere in einer neuen Messerschmitt 110 zum nächsten Feindflug.

Der Einsatz der Luftwaffe in der großen Entscheidungsschlacht um Warschau

Von Hans Theodor Wagner

Zweieinhalb Tage haben die polnischen Truppen nördlich von Warschau erbitterten Widerstand geleistet. Immer wieder versuchten die polnischen Regimenter, sich der drohenden Umklammerung durch die von Ostpreußen und aus dem Süden vorstoßenden deutschen Heeresäulen zu entziehen. Tapfer und verbissen kämpften sie — aber gegen das ungestüme Vorgehen der deutschen Erdtruppen und insbesondere der deutschen Panzer sind sie meist machtlos — wenn sie auch immer wieder, vor allem mit Hilfe ihrer in den Wäldern versteckten hervorragenden Kavallerie, mutige Gegenangriffe unternahmen, so zersplitterten sie im Feuer der deutschen Maschinengewehre restlos.

Der Anflug der deutschen Kampfverbände nach dem polnischen Feindgebiet wird immer weiter. Um die deutschen Erdtruppen wirkungsvoll durch die Luftwaffe unterstützen zu können, mußte der Anflugweg bedeutend verkürzt werden. Der Rom-

mandeur einer Kampfgruppe, der bisher in Ostpreußen lag, flog also mit seinem „Fieseler-Storch“ los und suchte sich unweit der Front einen behelfsmäßigen Einsatzflughafen. Er entdeckte ein Stoppelfeld und ließ nun hier die Stabsstaffel nachkommen. Selbstverständlich war es schwierig, hier die Bodenorganisation mit der notwendigen Versorgung von Brennstoff, Munition und Bomben ebenfalls so schnell nachkommen zu lassen. Aber wenige Stunden nach dem Befehl war die Staffel hinübergeflogen und landete, schwer mit Bomben und Brennstoff beladen, auf diesem behelfsmäßigen Platz, während der Divisionskommandeur seine Funkstelle bis dicht an die Front zog und neben der Befehlsstelle des Armeeoberkommandos aufbauen ließ.

Die deutsche Luftwaffe hat ja bereits ihre erste Aufgabe, die Niederkämpfung der polnischen Luftstreitkräfte, erfolgreich durchgeführt. Wo deutsche Flugzeuge auftauchen, wagt kaum noch ein polnischer Jäger zu starten. Nur hier und da setzen die Polen noch Aufklärungsflugzeuge für ihre Erdtruppen ein.

Der Befehl zu neuem Einsatz der Stabsstaffel kam wenige Minuten später, als deutsche Panzertruppen nördlich von Warschau wieder auf schweren feind-

lichen Widerstand stießen. Nun betrug der Anflug nur knapp zehn Minuten: um 13,20 Uhr hatten die deutschen Panzer schweres Artilleriefeuer erhalten und kamen nicht mehr voran, um 13,40 Uhr tauchten bereits die ersten Kampfflugzeuge auf, die den Widerstand brechen sollten. Eine unerhörte organisatorische Leistung in der Zusammenarbeit zwischen den Erdtruppen und der Luftwaffe! Die Funkverständigung aus den vordersten Panzerwagen mit den weiter zurückliegenden Befehlsstellen der höheren Stäbe und die Verbindung mit den einsatzbereiten Kampfflugzeugen gelang ohne Verzögerung. — —

Die Ketten schwärmten aus und gingen im Tiefflug nieder. Die Führerkette rasste knapp 50 Meter hoch über dem angegebenen Waldstück, und da entdeckte der Kettenführer auf einem schmalen Waldweg vier polnische Batterien, die gerade dabei waren, abzuproßen und eine neue Feuerstellung zu beziehen. Neuer Anflug, knapp fünf Meter über den Baumspitzen — da ist der Waldweg, als ein rasendes MG-Feuer den angreifenden Flugzeugen entgegenschlägt. Das ist der kritische Augenblick — nur noch wenige Sekunden, die Flugzeugführer reißen ihre Maschinen hoch, während die MG-Schützen in der Wanne der Kampfflugzeuge das

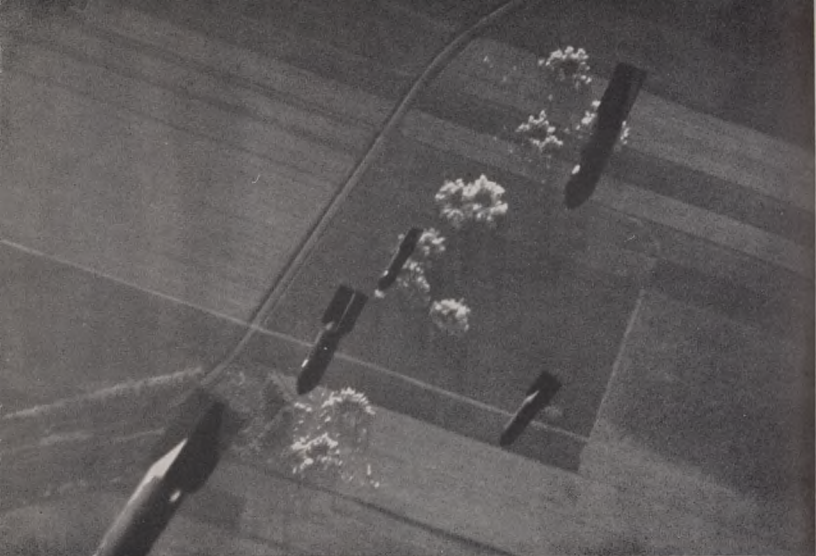
Feuer erwidern. Jetzt sind die Maschinen 50 Meter hoch, und nun fallen die Bomben im Reihenabwurf nieder, alle zehn Meter poltert eine 50-Kilogramm-Sprengbombe mitten zwischen die polnischen Batterien. Schon sind die Flugzeuge weitergestürzt, kurven zurück, zu einem neuen Anflug, wieder poltern die Bomben hinab und die Flugzeugbesatzungen sehen die Wirkung. Pferdegespanne rasen wild durch die Gegend, ein unheimlicher Wirrwarr von getöteten Soldaten, krepierenden Pferden, umgestürzten Prozen ist unten entstanden, und doch feuern die tapferen Soldaten der angegriffenen polnischen Batterien mit ihren Gewehren und Maschinengewehren, hier und da gibt es Treffer in den deutschen Flugzeugen, aber die Flugzeuge haben schon zu einem neuen Anflug angesetzt! Die Polen werden es nicht begreifen können, daß sie den deutschen Flugzeugen nur wenig anhaben können. Selbst ein Treffer in einen Benzintank ist ungefährlich: die Gummidichtungen verschließen automatisch jedes Schußloch. Auch Treffer in den Propellern machen nichts aus. Die Motoren singen weiter ihr dröhnendes Lied — und nun poltern die letzten Bomben hinab, und beim letzten Anflug, als die Beobachter aus ihren Maschinengewehren im Tiefflug aus nur zehn Meter Höhe ihr rasendes



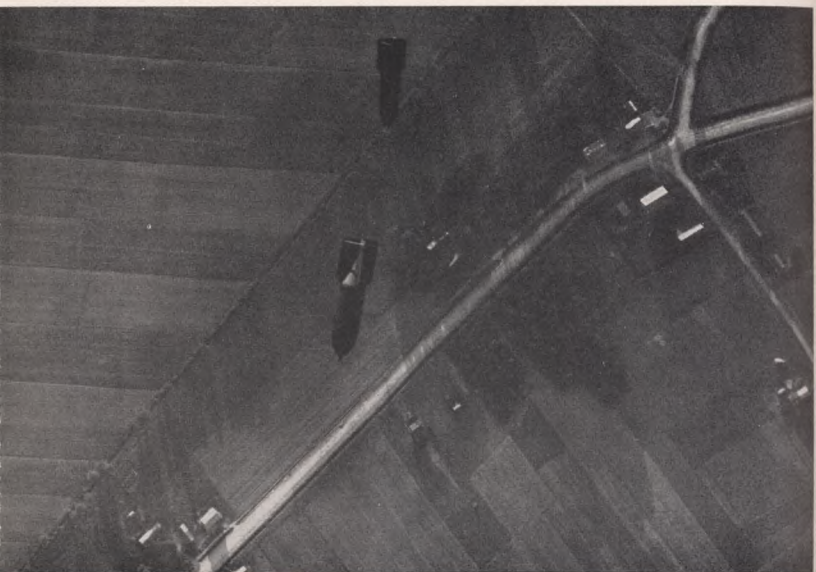
Solchen Fliegern hatten die Polen nicht viel entgegenzusetzen. Der Luftkrieg im Osten wurde nicht nur von den besseren Flugzeugen, sondern in erster Linie von den besser geführten und besser ausgebildeten Besatzungen gewonnen



Jagdflieger müssen eine Extrawurst haben. Dieser alte Spanienkämpfer zum Beispiel fliegt nicht gegen den Feind ohne sein Tiroler Hütchen



Fallende Bomben, vom eigenen Flugzeug aufgenommen. Auf der Erde zerfnallen gerade die Bomben der vorausfliegenden Flugzeuge



Schwere Bomben, im Abwurf photographiert

Feuer auf die letzten versprengten Trupps eröffnen, ist die ganze polnische Artillerieabteilung restlos zertrümmert durch den Ansturm einer einzigen deutschen Kette. — —

Die Kampfflugzeuge kehren zurück, fliegen dicht über den deutschen Panzertrupps, die begeistert ihren Kameraden in der Luft zuwinken und dann in die Fahrzeuge stürzen und den Vormarsch fortsetzen. Der große Ring um die polnische Armee schließt sich, die gewaltige Entscheidungsschlacht in diesem unerhörten Kampf geht ihrem siegreichen Ende zu.

Die erfolgreichste Jagdgruppe und ihr erfolgreichster Jäger — ein Gefreiter

Von Hans Theodor Wagner

Keinen Tag ohne Abschluß — das hat sich die Zerstörergruppe des Lehrgeschwaders zum Ziel gesetzt. So wie es in jeder deutschen Kompanie einen „Unteroffizier vom Dienst“ gibt, so gibt es im Leben dieser Zerstörergruppe einen „PZL vom Dienst“. Ein PZL ist nämlich ein polnisches Aufklärungsflugzeug mit drei Maschinengewehren, einem 950 PS starken Motor und einer Marschgeschwindigkeit von rund 300 Stundenkilometern. Es ist übrigens fast der einzige Typ, der sich hier und da noch blicken

läßt — der größte Teil der polnischen Luftwaffe ist ja doch durch den Einsatz unserer Kampfflieger und Jäger schon längst vernichtet worden. So setzt die polnische Truppenführung zur Aufklärung nur noch fast ausschließlich ihre „PZL“ zur Heeres-erkundung ein.

Wenn heute ein Flugzeugführer dieser deutschen Zerstörergruppe von einem Feindflug zurückkehrt und einen Abschuß meldet, nickt der Kommandeur und sagt nur: „Aha — das war der heutige ‚PZL vom Dienst‘“, und die Kameraden lachen und sind glücklich, daß sie einer Gruppe angehören, die bereits in den ersten elf Tagen der Kampfhandlungen 28 nachgewiesene Abschüsse hatte — ungerechnet die angeschossenen, zerschossenen, tödlich verwundeten Flugzeuge, die zwar zurückgekehrt sein mögen, aber dann bei der Landung so zu Bruch gehen, daß sie nicht mehr einsatzbereit gemacht werden können.

Der erfolgreichste Jäger dieser Zerstörergruppe aber ist der junge Gefreite Warrelmann, der ein raffinierter Jagdflieger und zugleich ein ausgezeichnete Schütze ist, und der mit Herz an den Feind rangeht. In elf Tagen vier Abschüsse, das ist ein Rekord, auf den er und auch seine ganze Staffel stolz sein können.

Man muß wissen, was ein Jäger und was ein Zerstörer ist: der Jagdflieger hat die Aufgabe, den Schutz eines bestimmten Raumes gegen feindliche Luftangriffe zu übernehmen, feindliche Kampfflugzeuge anzugreifen und zu Boden zu zwingen, ferner muß er eigene Kampfflugzeuge mit seiner bedeutend schnelleren und wendigeren Maschine auf ihren Frontflügeln begleiten und dabei die gegnerischen Jäger im Luftkampf stellen und vernichten.

Es gibt nun leichte und schwere Jäger, die sich je nach ihrer Motorenstärke, Geschwindigkeit und Bewaffnung unterscheiden. Ein leichtes Jagdflugzeug besitzt eine Anzahl fest eingebauter Maschinengewehre und einen Motor, es wird einsitzig geflogen. Ein schwerer Jäger, ein Zerstörer, besitzt außer mehreren Maschinengewehren auch fest eingebaute Schnellfeuerkanonen, zwei Motoren und eine zweitöpfige Besatzung, die sich aus dem Flugzeugführer und dem Bordfunter zusammensetzt. Der moderne deutsche Zerstörer ist ein Flugzeugtyp, der in der Welt keinen ebenbürtigen Gegner findet. — Die „Messerschmitt“-Jagdflugzeuge besitzen nicht nur den Weltrekord in der absolut höchsten Geschwindigkeit, sie haben auch eine Ausrüstung, wie man sie in keiner anderen Luftwaffe wiederfindet. Wenn heute polnische Jäger 300 bis 350 Kilometer

in der Stunde zurücklegen — und das sind ihre allermmodernsten Flugzeuge! —, dann muß man feststellen, daß unsere deutschen Zerstörer fast doppelt so schnell fliegen. — —

Innerhalb weniger Minuten brachte Gefreiter Warrelmann im Luftkampf über Warschau zwei polnische Jäger zur Strecke. Die Staffel war losgeflogen, um einen deutschen Kampfsverband sicher zum Ziel zu geleiten. Zu einer bestimmten Zeit wollte sich die Staffel über einem befohlenen Raum treffen. Zunächst aber boten sich den Flugzeugführern willkommene Gelegenheiten, einige Lokomotiven zu „verhaften“. Das bedeutet in der Fliegersprache, die ja in Spanien in der „Legion Condor“ sozusagen modernisiert wurde, daß die Zerstörer im Tiefangriff sich auf Eisenbahnanlagen stürzten und mit ihren Schnellfeuerkanonen eine Anzahl Lokomotiven völlig zerstörten. Dann aber wartete der Gefreite Warrelmann in der Nähe von Warschau über dem angegebenen Raum auf seine Staffel.

Inzwischen erkannte er plötzlich eine Rette polnischer Jäger, die sich auf ihn stürzten — der deutsche Zerstörer stieg steil hoch, verschwand im grellen Sonnenlicht und war für den angreifenden Feind unsichtbar geworden. Nach einigen Sekunden

Geradeausflug — in jeder Sekunde legt er fast 200 Meter zurück — eine Rehtwendung und dann geht es mit „einer vollen Pulle“ Gas ran an den Feind, aus allen MG- und Kanonenrohren jagen züngelnde Blitze auf den ersten Polen, der vollkommen überrascht ist und den aus der Sonne heranjagenden Feind zu spät erkennt — der Pole muß „aussteigen“ und mit seinem Fallschirm zu Boden pendeln. Inzwischen hat der Gefreite wieder kehrtgemacht, hinein in die Sonne, kehrt-marsch, raus aus der Sonne — ran an den Feind. Aus 30 Meter hagelt Treffer auf Treffer auf den zweiten polnischen Jäger, der sich aufbäumt und nach einem „Abschwung“ mit brennenden Tragflächen nach unten verschwindet, während der übriggebliebene dritte polnische Jäger sein Heil in der Flucht sucht und im Sturzflug nach unten verschwindet, von panischem Entsetzen vor diesem Teufelsflieger ergriffen. — —

Die beiden polnischen Jäger hatten ihre brennenden Flugzeuge verlassen und waren ausgestiegen, pendelten bereits an den Fallschirmen zur Erde nieder — der Gefreite Warrelmann aber kurvte mit seinem schnellen Zerstörer um die beiden zur Erde gleitenden polnischen Jagdflieger und winkte ihnen zu — die abgeschossenen Jagdflieger mögen

in diesem Augenblick gedacht haben, daß sie nun wohl eine deutsche Maschinengewehrkugel rasch endgültig erledigen würde. — Aber deutsche Ritterlichkeit achtet den besiegten Gegner. Der deutsche Jagdflieger müßte erst noch geboren und anders erzogen werden, der eine solche Gemeinheit begehen würde, einen wehrlosen Feind niederzuschießen. Die polnischen Flieger handeln bekanntlich anders. Ihnen sind die Begriffe Ritterlichkeit und anständige Haltung einem besiegten Gegner gegenüber unbekannt. Denn sie pflegen auf abgeschossene deutsche Flieger, die wehrlos in ihren Fallschirmen hängen und zur Erde gleiten, so lange zu schießen, bis sie tot sind. Und sollte ein Flieger tatsächlich einmal den polnischen Kugeln in einer solchen Situation entgehen, dann pflegen ihn die polnischen Erdsoldaten und die Bevölkerung auf viehische Art zu töten. — —

Unser Warrelmann hatte wieder kehrtgemacht und begab sich zurück zu dem verabredeten Treffplatz. „Mann, du hast heute genug getan!“ schrie ihm sein Bordfunter zu und klopfte ihm auf die Schultern — das fand schließlich auch der Gefreite, brach seinen Auftrag ab, kehrte zurück und meldete zwei neue Abschüsse.

Abbruch von Zeugen bestätigt . . .

Von Karl Heinz Christiansen

„. . . plötzlich — es war in der Nähe von Warschau — flogen drei polnische Jäger an unserer Heinkel vorbei . . .“ Der Funker eines Kampfflugzeuges sitzt neben mir und wird sehr lebhaft beim Erzählen seiner Erlebnisse. Wir hocken auf einer alten Benzintonne am Rande des Flugplatzes, den man weder als modern noch als besonders komfortabel ansprechen kann. Aber unsere Flugzeuge zeigen in dieser Zeit, daß es auch so geht, daß sie auch schlechte Flugplätze, die schnell und provisorisch „gezaubert“ wurden, vertragen, ohne Schaden zu nehmen.

Das ist überhaupt ein Thema für sich, die geradezu unwahrscheinliche Strapazierfähigkeit der deutschen Kampfflugzeuge. Das Ausland glaubte immer versichern zu müssen, jawohl, die deutschen Flugzeuge seien zwar gut konstruiert, aber durch das schlechte Material keineswegs im Ernstfall für längere Zeit brauchbar. Schlechtes Material? Wir sahen deutsche Kampfflugzeuge, die auf einem Flug mehr als 40 Durchschüsse aufwiesen und trotzdem glücklich wieder nach Hause kamen. Eine Staffel des betreffenden Verbandes war auf dem Rückflug von Warschau plötzlich von 24 polnischen „PZL“-

Jägern angegriffen worden, wehrte sich erfolgreich ihrer Haut, schoß einige der Angreifer ab und drehte bei — —.

Der Funker, der neben mir auf der Benzintonne sitzt, erzählt sehr drastisch und anschaulich, wie er einen dieser Jäger zur Strecke brachte: „Vom Heckstand aus sah ich, wie sich einer der Kerle an uns herannmachen wollte. ‚Kurve!‘ schrie ich dem Flugzeugführer zu, der sofort merkte, was los war, und eine Rechtskurve drehte. Da hatte ich den Herrn so, wie ich ihn haben wollte und brannte ihm ein paar Sachen auf den Pelz. Eine Rauchfahne schoß aus der feindlichen Maschine, sie schmierte ab. Der Pilot zog sein Flugzeug noch einmal hoch — aber dann war es passiert. Wie ein Stein raste die ‚PZL‘ zur Erde, ich konnte den Aufschlag genau beobachten.“

Es wurde schon gesagt, daß die deutschen Kampfflugzeuge ungeheuer viel vertragen können. Ein weiterer Beweis dafür und gleichzeitig die Geschichte der wunderbaren — wirklich wunderbaren — Rettung eines Mechanikers eines dieser Flugzeuge soll hier berichtet werden.

Eine Staffel hatte den Auftrag, feindliche Eisenbahntransporte anzugreifen. Das Wetter war ziemlich schlecht, und infolge der geringen Sicht

zog sich der Verband schnell auseinander. Eines der Kampfflugzeuge mußte bis auf 1000 Meter herunter und wurde plötzlich von wütendem Flakfeuer überfallen. Nachdem das Flugzeug schon ein paar Treffer durch die Fläche bekommen hatte, hörte der Flugzeugführer einen mächtigen Krach, der das Geräusch der Motoren laut übertönte. Aber nun wollen wir den Bordmechaniker W. weitererzählen lassen:

„Ich lag während des Fluges in der Wanne, als ich mit einem Male unter mir einen kalten Luftzug verspürte, gleichzeitig erfolgte eine fürchterliche Detonation, irgend etwas flog mir um die Ohren — —. Ein Volltreffer hatte genau die Wanne getroffen und das Geschloß war mir zwischen den Beinen durchgesaust und in der Wanne explodiert. Unzählige Granatsplitter durchlöcherten den Rumpf, der Funker wurde von einem Splitter verwundet.“

Der Funker zeigt mir einen Handschuh, der bei ihm gelegen hat und völlig zerfetzt wurde. Das Flugzeug kam glücklich nach Hause und landete wohlbehalten auf dem heimatlichen Platz. Kurz darauf berührten die Räder eines zweiten Flugzeuges der gleichen Staffel den Boden; ihm war das halbe Leitwerk weggeschossen worden — —.

Schlechtes Material? Diese Tage haben Beweise für die Widerstandsfähigkeit unserer Flugzeuge geliefert, wie sie wohl klarer und einleuchtender nicht sein können.

„Ich melde der Gruppe, daß die Besatzung der . . ., Kommandant Oberleutnant H., Flugzeugführer Feldwebel G., Bordfunter Feldwebel F. und Bordmechaniker Unteroffizier M. am . . . gegen 9,30 Uhr auf dem Feindflug ein feindliches Aufklärungsflugzeug, Typ Lublin R XIII, in der Gegend ostwärts Bialystok beim Ort Studianik abgeschossen hat.“

Militärische Meldungen sind kurz und knapp. Und doch umschließen sie manchmal Erlebnisse, wie sie dramatischer in keinem Roman verzeichnet sind. In diesem Falle hatte ein Kampfflugzeug erfolgreich Truppentransporte bombardiert, als der Funter in 10 Kilometer Entfernung einen Jäger meldete. Sofort Gegenkurs! Merkwürdigerweise stellte sich heraus, daß der polnische Gegner langsamer als der deutsche Bomber war — es war nämlich gar kein Jäger, sondern ein „Lublin“-Aufklärer. Im Tiefflug raste jetzt die schwere Heinkel auf den Feind zu, 15 Schuß feuerte das MG. Der Pole schoß zurück und wehrte sich wie ein Verzweifelter. Aber bald war es aus — —.

Eine lange Rauchsäule hinter sich lassend, stürzte der Feind zu Boden.

Der Kommandant der deutschen Maschine besaß noch die Geistesgegenwart, den besiegten Gegner im Moment des Aufschlags zu photographieren.

Und so lautet der Schluß der Meldung über diesen Flug: „Der Abschuß wurde von Zeugen bestätigt.“ Darunter die Namen der beiden Zeugen: S., Feldwebel; F., Feldwebel. — —

Flugwetter und Fliegerwetter

Von Wilhelm Renner

Flugwetter ist das Lebenselixier des Fliegers; Fliegerwetter ist das unerläßliche Korrelat dazu. Flugwetter unvergleichlicher Qualität gab es glücklicherweise fast ausnahmslos während der ganzen zehn Tage, in denen Polens Armee zertrümmert wurde.

Allein das schönste Flugwetter fruchtet nichts, wenn nicht zugleich der unbedingte und nicht ermüdende Wille zum Einsatz wach ist. Etwa in der Art, wie es die Zehn-Tage-Bilanz erkennen läßt, die unser Gruppentkommandeur heute angesichts des Regenschleiers, der aus tiefhängenden, vielfach

fast auf der Erde ausliegenden Wolken herabwallt, befriedigt darlegt.

Erster Einsatz der Kampfgruppe sogleich zu Beginn der Kämpfe. Parole: Keine Zeit verlieren! Also Überführung der Gruppe aus dem nordwestdeutschen Heimathorst in den märkischen Einsatzhafen mit dem kleinen Umweg über Warschau. Der Umweg — übrigens durch schwierige Wolkenlage hindurch, die die Auffindung des Zieles sehr erschwerte — lohnte sich. Er kostete die Polen ihren Warschauer Westbahnhof. Die nächsten Tage brachten reichlichen Einsatz gegen polnische Kolonnen, Transporte, Eisenbahnen usw. Es folgte, ohne Pause, die Verlegung der Gruppe nach einem ostpreussischen Flughafen; auch bei dieser Gelegenheit wurde ein Umweg geflogen, dessen Ergebnis eine zerstörte und eine beschädigte Weichselbrücke waren. Von dem neuen Flughafen aus neuer intensiver Einsatz gegen Warschau und gegen die ostwärts führenden Eisenbahnen, Niederkämpfung einer zäh verteidigten polnischen Festung und in Ergänzung dazu Verstärkung der Flankensicherung für eine der genialen und wagemutigen Einkesselungsaktionen nordostwärts Warschau durch rollenden Einsatz gegen anmarschierende Kräfte und Transporte. Und nun zuguterlekt, anders herum, Einsatz

weit im Hinterlande ostwärts Warschau gegen Eisenbahnen und Straßen zur Verhinderung des Entweichens der auch hier hinten fast schon eingekesselten Kräfte.

Das waren, roh umrissen, die Aktionen in zehn Tagen Flugwetter. Wohlgemerkt, einer einzigen Kampfgruppe. Niemand wird bestreiten, daß solche Einsatz-Intensität zehn Tage hindurch nun auch den herzhaften Genuß eines Tages Fliegerwetter rechtfertigt. Es kommt dazu, daß die Flugzeuge nach den Leistungen dieser zehn Tage einer gründlichen Überprüfung und Wartung bedürfen. Es gibt keinen Apparat, der nicht seine wohlbemessene Anzahl von Treffern hat. Da muß geflickt werden, und — nicht zu vergessen — die ehrenvollen Narben müssen mit einem kleinen Kreuz, Datum und Ort der Verwundung versehen werden. Außerdem ergibt der Lauf der Dinge immer dringlicher die Notwendigkeit, den Rumpf der Flugzeuge mit kurzen, aber unmißverständlichen Parolen, mit populären Figuren, mit kernigen Kennworten zu verzieren. Die Flugzeugwarte tun das mit einem Eifer und einem Stolz, die die innerliche Verbundenheit zwischen Besatzung und Bodenpersonal auf das rührendste verraten. Aber dann erscheinen die Männer der Besatzung auch schon wieder auf dem

Rollfeld und schnuppern gen Himmel, ob nicht bald wieder Flugwetter kommt. Denn was ein richtiger Flieger ist, der verträgt keine allzu starken Dosen Fliegerwetter.

Das Beweisstück

Von Wilhelm Renner

Im Zimmer des Kommandeurs erscheint ein junger Staffelfapitän, grüßt und meldet kurz und knapp: „Befehl ausgeführt! Eisenbahnlinien zerstört!“ Dann knallt er einen faustgroßen, spitzigen Stein auf den Schreibtisch des Kommandeurs und fügt hinzu: „Als Beweisstück eine Portion polnischen Eisenbahnschotters!“

Die Angelegenheit scheint geheimnisvoll. Schließlich kann selbst die gute He 111 noch nicht auf Eisenbahnschienen landen, und die Gegend ostwärts Bialystok eignet sich verdammt schlecht zu freiwilligen Zwischenlandungen. Fliegerlatein? Das wäre in solcher Sache und bei dienstlicher Meldung wohl schlecht angebracht. Des Rätsels Lösung ist denn auch ganz einfach — einfach jedenfalls, wenn man den unerhörten Schneid unserer Besatzungen und ihre Gewissenhaftigkeit bei der Aufgabenerfüllung als gegebene Voraussetzung nimmt.

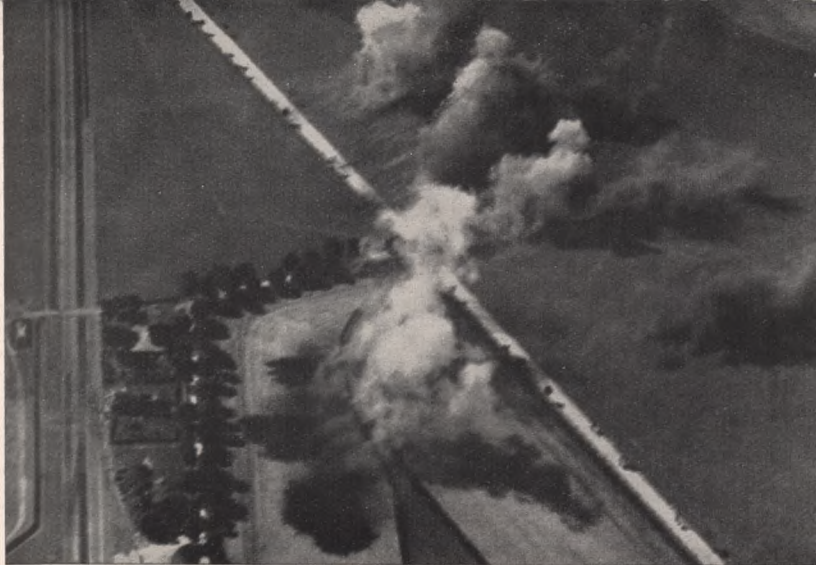
Das Wetter war, mit Erlaubnis zu sagen, säuſch gewesen. Beinahe schon Flieger-, aber nicht mehr Flugwetter. Sie waren trotzdem geflogen, weil ſie wußten, in welchem Maße der Cannae-Erfolg der Operationen oſtwärts Waſchau von der Erfüllung der ihnen zugedachten Aufgabe abhing! Da das Wetter es nicht anders geſtattete, flogen ſie eben nur in ſo viel hundert Metern Höhe zum Ziel, wie man ſonſt in tauſend Metern über die Front geht. Und da das ſehr wenige hundert Meter waren, ſahen dieſe Kerle auch keinen Hinderungsgrund, über dem Ziel noch etwas tiefer zu gehen, um ihre Bomben nun auch wirklich mit voller Präziſion auf die Gleiſe der betreffenden Eiſenbahnſtrecke ſetzen zu können.

Das iſt übrigens auch ſo eine Erfahrung dieſer Tage: Bomben auf die Bahnhöfe zu ſchmeißen iſt eigentlich gar nicht ſo lohnend, es ſei denn, daß es ſich etwa um die Vernichtung von entſcheidend wichtigen Blockſtellen in zentralen Bahnhöfen handelt. Wichtiger und effektvoller iſt die Zerstörung von Gleiſen auf offener Strecke. Bei Bahnhöfen muß man ſchon einen Mordsduſel haben, um zu erreichen, daß nicht durch bloße Weichenumſtellung ohne jede Verzögerung doch ſofort wieder eine Durchfahrt freigemacht werden kann. Auf

offener Strecke fährt zunächst einmal ein Zug mindestens bis an, wenn nicht gar — Idealfall! — auf die gestörte Stelle. Dann muß erst der Hilfszug angefordert werden. Dessen Mannschaften haben dann irrsinnig zu schleppen.

Kurz und gut; unsere Leuten warfen aus rund hundert Metern auf die Strecke, trafen sozusagen ins Schwarze. Der Schotter spritzte hoch, und ein Stück davon — mag es nun von der Wirkung einer Bombe der Führungskette oder von der eigenen stammen — haute die hundert Meter hoch, ehe das Flugzeug ausreichend weit weg war, und klemmte sich im Tragdeck fest: das Beweisstück!

Im übrigen ist nichts weiter zu bemerken, als daß die Staffel bei diesem Anflug noch nicht alle Bomben hatte loswerden können. Noch einmal anzufliegen war angesichts der rapiden Verschlechterung des ohnehin schlechten Wetters nicht möglich. Was taten sie? Sie versenkten die restlichen Bomben nicht irgendwo in den Bialowitzer Urwald, wo sie übrigens Wisente hätten stören können, sondern sie knobelten fein säuberlich eine andere, gleichfalls für die gegenwärtigen Operationen funktionswichtige Eisenbahnlinie aus, über die die polnische Schlechtwetteroffensive — die



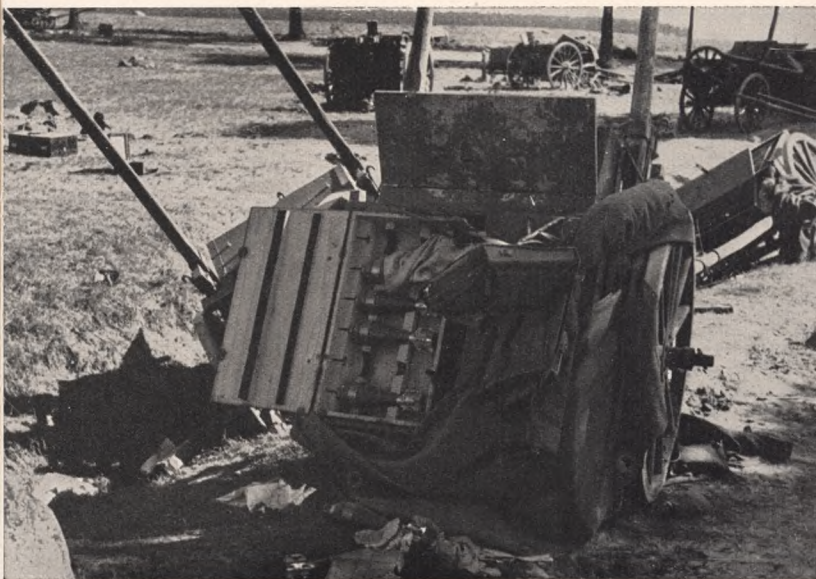
Diese Bomben blockierten eine Straßeneinmündung. Auf der Straße sind polnische Fahrzeuge zu erkennen



Auch die Schreibstube der polnischen Batterie fiel unseren Bomben zum Opfer



So sahen die polnischen Rückzugsstraßen aus, nachdem der Orkan deutscher Fliegerbomben über sie hinweggebraust war



Ein Wagen mit Minen blieb mit vielen anderen im Bombenfeuer liegen

einzigste hier erlebte — noch nicht hereingebrochen war, und luden auf sie ihre Bomben ab Überschrift: „Auftrag erfüllt!“ Nichts weiter.

Wettlauf im Äther

Von Wilhelm Renner

Ein dramatischer Wettlauf zwischen Flugzeugen und Ätherwellen spielte sich still und unbemerkt in den Stunden der Eroberung Brest-Litowsks im Luftraum zwischen Haff und Bug ab. Still und unbemerkt, aber folgenträftig genug, um vor der Vergessenheit bewahrt zu bleiben. Eine Gruppe von Sturzkampfflugzeugen war eingesetzt worden, um den Verteidigern der Festung den Rest zu geben und den wichtigen Eisenbahnknotenpunkt in deutsche Hand zu bringen. Raum war bei der zuständigen Luftwaffen-Division die Meldung eingegangen, daß die Stuka-Gruppe gestartet sei, da lief auch schon bei der Heeresgruppe die Nachricht ein, daß Brest-Litowsk bereits von der ungestüm vorwärts drängenden Truppe genommen sei. Ein katastrophales Geschehen schien unabwendbar, zumal die betreffende Stuka-Gruppe, d. h. die hinterbliebene Besatzung des Flughafens, ihre Zelte bereits abgebrochen hatte, um weiter nach vorn verlegt zu werden.

In diesem kritischen Augenblick lieferte eine Luftnachrichtenstelle ihr Meisterstück: es gelang der Bodenfunkstelle des Divisionskommandeurs trotz der großen Entfernung zur fliegenden Gruppe und obwohl sie nie vorher mit ihr in Verbindung gestanden hatte, auch nicht auf sie abgestimmt war, in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit den in der Luft befindlichen Stukas den Befehl zum Abdrehen auf ein anderes, weiter entferntes Ziel zu übermitteln und damit zu verhindern, daß die gegen Brest-Litowsk entsandten Sturzkampfbomber ihre verderbliche Last auf die eigenen Truppen abluden.

Einen nicht geringen Anteil an der glücklichen Lösung dieser so gefährlichen Situation können natürlich auch die Bordfunker der in der Luft befindlichen Stuka-Gruppe für sich beanspruchen, die mit angespannten Sinnen und nimmermüder Aufmerksamkeit, ohne an die Gefahren zu denken, die ihr Flugzeug jeden Augenblick belauern konnten, in das chaotische Summen von Dutzenden von Stationen im Äther hineinhorchten, ob nicht irgendwo das Rufzeichen der Gruppe einen Befehl für sie ankündigte. Gewiß — was beide Seiten, die Bodenfunker und die Bordfunker, taten, war lediglich ihre verdamnte Pflicht und Schuldigkeit. Aber erst der zusätzliche persönliche Eifer, die über den

Buchstaben der Vorschrift in jedem Augenblick und vor allen Dingen in kritischen Situationen hinausgehende Hingabe jedes Einzelnen an das Ganze gewährleisten Erfolge wie den vorliegenden.

Flieger — Funker — Kanoniere: diese Dreierheit ist der großen Öffentlichkeit seit geraumer Zeit geläufig. Vor den sichtbaren und konkreten Leistungen der Flieger und der Flak mögen die Funker bislang ein wenig im Schatten gestanden haben. Dieser für die Funker mit einem so stolzen Erfolg beendete Wettlauf zwischen Flugzeugen und Ätherwellen nach Brest-Litowsk ist der Beweis dafür, welch unerläßlicher Faktor die Luftnachrichtensformationen sind, deren Männer zumeist ungesehen und ungerühmt unter ständiger höchster Nervenanspannung ihr Leben genau so für den Erfolg des Ganzen einsetzen wie die Kameraden von den beiden anderen Fakultäten.

Eine Stuka-Besatzung schlägt sich durch die feindlichen Linien

Von Günther Kleingärtner

Ein kurzer Blick auf den Öldruckmesser gibt Leutnant R. die unangenehme Gewißheit, daß die Ölleitung der Maschine durch einen Schuß unterbrochen ist.

Minutenlang tobt bereits der Luftkampf. Polnische Jäger haben die Sturzkampfstaffeln angegriffen als sie gerade dabei waren, Bomben über den Warschauer Westbahnhof zu werfen. Nun geht es aufs Ganze. Schon sind zwei polnische Jäger abgeschossen, doch noch immer versuchen einzelne feindliche Flugzeuge, die deutschen Staffeln anzugreifen.

Leutnant R. dreht mit einem ärgerlichen Fluch ab und nimmt Kurs auf seinen Heimathafen. In wenigen Minuten muß sich der Motor festgefressen haben, ohne Öl ist nun einmal der beste Motor nicht bei Stimmung zu halten. Nun kommt es auf jeden Kilometer an. Noch ein letzter neidvoller Blick trifft die Flugzeuge der Kameraden, die inzwischen dabei sind, nach allen Regeln der Kunst einen feindlichen Transportzugeinzuteilen. Die Lokomotive ist bereits „genascht“ — so harmlos pflegen sich unsere Besatzungen auszudrücken, wenn sie mit ihren Bomben ganze Lokomotiven in kleine Einzelteile zerlegen. Nun sind die Kameraden gerade dabei, auf den Zufahrtstrecken mit einer neuen Bombenserie „die Weichen zu stellen“. Da ist ein neuer Zug in Sicht, auf den sich die Stukas stürzen.

Leutnant R. wendet sich kurz ab und vertröstet sich endgültig aufs nächste Mal. Jetzt gilt nur noch

ein Gedanke: auf alle Fälle erst mal über den Narew zurück. Von da aus sind es zur eigenen Linie nur noch wenige Kilometer. Der Zugang zum Narew selbst ist noch hart umkämpft, ein Niedergehen diesseits bedeutet mit ziemlicher Sicherheit, den Polen in die Hände zu fallen.

Da leuchtet das silberne Band des Narew unten auf, bis hierhin hat es glücklich geklappt. Natürlich, kaum gedacht, setzt der Motor aus, er schüttelt stark, und schon steht die Latte.

Ab geht es. Die Notlandung gelingt inmitten eines von Gräben vielfach durchzogenen Geländestreifens. Noch im Niedergehen sieht die Besatzung einige polnische Gehöfte in der Nähe, eine uniformierte Kolonne ist auch zu sehen. Kein Zweifel, das niedergehende Flugzeug ist bemerkt worden.

Leutnant R. und sein Bordmonteur rüsten ab. Heraus mit dem MG, die Trommeln mit der Munition mitgenommen, den Brotbeutel mit der eisernen Ration umgehängt — und schon geht es los. Doch halt! Schnell noch einmal zurück, das Flugzeug muß vernichtet werden! Leider brennen die Dinger nicht, wenn man es gerade will. Endlich liegt eine der Leitungen frei. Mit dem Taschenmesser hinein, und es fließt — dickes Öl heraus. Auch das noch. Wo steckt die Benzinleitung? Aha,

hier. Neuer Versuch: diesmal springt das Benzin in dünnem Strahl aus dem Rohr.

Inzwischen steht der Bordmonteur mit dem MG Schmiere am Buschrand. Im nächsten Augenblick kann die Kolonne heran sein. Lange Minuten sind inzwischen vergangen, noch immer will der Rahn nicht brennen. Da, endlich — eine Stichflamme schlägt aus der Motorhaube.

Also los! Das verpönte Robben gewinnt eine nie geahnte Bedeutung. Langsam geht es über freies Feld, über Heide und Kartoffelkraut vorwärts. Die ersten 500 Meter sind gewonnen.

Ein wüstes Geschrei ertönt plötzlich in ihrem Rücken, gerade als die beiden erschöpft einen Augenblick lang in Deckung eines Busches still liegen. Die Polen haben das Flugzeug entdeckt und beginnen eine tolle Schießerei.

Wenig wohl fühlen sich die beiden glücklich Entwichenen. Vor ihnen liegt noch weit ungedecktes Gelände, ehe sie den schützenden Wald erreichen können.

Sie beschließen, bis zum Abend auszuharren, um sich im Schutz der Dunkelheit zu den eigenen Linien durchzuschlagen.

Wenn nicht eine leichte Beklemmung die Stimmung der beiden betäubte, hätten Leutnant R. und

sein Bordmonteur einen wunderbaren Nachmittag vor sich. Doch da der dienstfreie Tag unter reichlich unangenehmen Umständen verläuft, sind sie doch recht froh, als endlich der Abend hereinbricht.

Vorsichtig jede Deckung ausnutzend, überqueren sie zunächst das vor ihnen liegende freie Feld. Wie gut, daß sie bis zur Dunkelheit gewartet hatten, jetzt erst sehen sie so recht, wie leicht man sie am Tag hätte schnappen können.

„Nach einer knappen Stunde erreichten wir den Wald,“ so berichtet Leutnant R. weiter, „und nun kamen wir schneller vorwärts. Anfangs noch vorsichtig sichernd, wurden wir nach und nach frecher, wir wollten weiter, um jeden Preis! Plötzlich sehen wir vor uns merkwürdige, wilde Gestalten im Dunkel des Waldes vor uns auftauchen. Pfui Teufel, nur nicht erwischen lassen! durchzuckt es uns.

Ehe ich es verhindern kann, lacht plötzlich mein Bordmonteur laut neben mir auf. Der Kerl ist verrückt geworden, denke ich, und will ihm blitzschnell an den Kragen. Doch lachend wehrt er ab: die finsternen Gestalten da vorne sind nichts als Wacholderbüsche, Herr Leutnant! Wie Gespenster haben uns diese unheimlichen Gestalten genarrt.

Ohne Aufenthalt geht es weiter. Wieder kommt ein Stück Heide. Auf einmal links und rechts neben uns Hundegebell. Auch das noch! Wir stehen ganz still und hören, wie polnische Stimmen die Rötter zurückrufen. Nach und nach beruhigen sich die Biester, und weiter geht's. Wieder legen sie los! Doch das ist uns jetzt gleich, wir machen, daß wir so schnell wie möglich weiterkommen. Es wird eine herrliche Mondnacht. Schön ist die Wanderung durch den nächtlichen Wald, und allmählich sind wir abgestumpft gegen die Gefahr, die hinter jedem Baum und Strauch auf uns lauert.

Morgens gegen 4 Uhr kommen wir an eine Straße, laut Karte müssen wir dicht an der Stellung der Polen sein, wenn im Lauf des Tages der Vormarsch der Deutschen programmgemäß weitergegangen ist. Wir hauen uns in eine Schonung, todmüde, wie wir sind, und warten wieder bis zur Dunkelheit. Verschiedentlich klingt im Lauf des Tages links und rechts von uns Gefechtslärm auf, doch wir sind zu müde, um groß Notiz davon zu nehmen.

Nachts überqueren wir die vor uns liegende Straße, dann geraten wir nach weiteren zwei Kilometern an eine der großen Hauptdurchgangsstraßen. Nun beginnt das große Rätselraten: Gehört

die Straße bereits den Unsrigen? Kolonne auf Kolonne fährt vorbei, doch wir sind weitab im Schutze des Waldbrandes, von hier aus ist beim besten Willen nicht zu erkennen, ob Freund oder Feind. Die Sache wird uns allmählich zu bunt, und wir beschließen: der nächste einzelne Kraftwagen wird angehalten. Der Bordmonteur liegt mit dem MG in Stellung, ich stehe mit gezogener Pistole am Straßenrand. Da kommt schon ein Wagen angedrums! Meine Taschenlampe blendet auf, der Fahrer gibt Gas und will durch. Sofort knalle ich zwei Schüsse in die Luft, die Bremsen ziehen an, der Wagen steht. — „Was ist los?“ schreit eine Stimme. Pistolenläufe blitzen vor uns auf. — „Nicht schießen, wir sind Deutsche!“ schreie ich zurück, dann ist der Bann gebrochen.

„Beinahe hätte ich geschossen“, erklärt der Gendarmeriewachtmeister, der dem Wagen entsteigt. Lachend drücken wir uns die Hand, wir sind gerettet! Schon am nächsten Tage sind wir wieder bei unserer Staffel.“

Einsame Kämpfer

Von Josef Grabler

In den Berichten über die Tätigkeit der Luftwaffe ist vorwiegend von den Kampffliegern und Jägern die Rede. Die Ergebnisse ihrer Kampftätigkeit lassen sich leicht in Zahlen und festen Begriffen ausdrücken. Die Kampfflieger zerstören wichtige militärische Anlagen, Bahnhöfe, Flugplätze, Munitionslager — die Jäger können stolz die Zahlen ihrer Feindabschüsse melden. Eine Gruppe von Fliegern aber, und zwar diejenige, welche die Taten der Kampfflieger überhaupt erst ermöglicht, bleibt fast im Dunkel des Unbekannten: die Aufklärer. Und doch leisten diese Männer, die allein, ohne Schutz durch Jagdflugzeuge und ohne die gegenseitige Feuerdeckung des geschlossen fliegenden Verbandes, tief in Feindesland vordringen, nicht weniger Großes als ihre Kameraden von den andern Waffengattungen.

Es gibt zwei Arten von Aufklärern, einmal die Fernaufklärer, dann die Heeresaufklärer. Die Heeresaufklärer sind der Erdtruppe zugeteilt und haben die Nahaufklärung zu betreiben. Ihnen obliegt die Feststellung der Feindtätigkeit in einem Raum von begrenzter Tiefe, das Artillerieein-

schießen usw. Die Fernaufklärer dagegen liefern der Führung die Grundlagen für ihre operativen Entschlüsse, d. h. für den Einsatz größerer Truppenmassen und bei der Luftwaffe für den Einsatz der Kampf- und Zerstörerverbände. Die Fernaufklärer der Luftwaffe haben im Kriege gegen Polen die großen Vernichtungsschläge der Kampfflieger gegen die rückwärtigen Verbindungen des Feindes erst ermöglicht.

Sie haben fast stündlich festgestellt, wo die Straßen und Bahnen mit Kolonnen und Transportzügen angefüllt waren; sie haben auf funktentelegraphischem Wege ihrem Absprunghafen zurückgemeldet, wo lohnende Ziele für die Kampfflieger waren — und kurze Zeit nach Empfang der Meldung starteten die schnellen Kampfflugzeuge, mit Bomben und MG-Munition beladen bis zur Grenze der Tragfähigkeit. Nach kurzer Anflugzeit witterten die Kampffliegerverbände mit der ganzen Wucht ihrer tödlichen Ladung in die polnischen Kolonnen hinein. Beim Vorrücken der deutschen Truppen konnten wir feststellen, welche vernichtende Wirkung dieses Feuer gehabt hatte: die Straße übersät mit Geschützen, deren Bespannungen gefallen waren, mit toten Menschen und Pferden, mit Kraftwagen, die gegen die Bäume gerast

waren. Das Verdienst an diesen Erfolgen gebührt zu einem guten Teil den Fernaufklärern.

Wir hatten Gelegenheit, an einem Aufklärungsflug teilzunehmen. Trübes, diesiges Wetter mit tiefhängender Wolkendecke. Bei solchem Wetter fliegt sonst kaum jemand. Der Aufklärer aber kann es, weil er allein fliegt. In nur 200 Meter Flughöhe gingen wir über die Front bzw. das, was man hier Front nennt. Sehr gemütlich war es nicht, denn in dieser Höhe sind die Flugzeuge selbst für Infanteriefeuer erreichbar. Bald darauf riß jedoch die tiefe Bewölkung auf, und wir konnten höhergehen. Der Auftrag lautete: Aufklärung des Eisenbahn- und Straßenverkehrs im Raume Bialystok—Slonim—Baranowicze bis zur russischen Grenze.

In etwa 2000 Meter Höhe hatte sich eine zweite Wolkendecke gebildet, und knapp unter ihr stürmten wir dahin. Der Kommandant sagte lachend: „Wenn wir Dunst kriegen, brauchen wir bloß nach oben in den Dreck hineinzugehen, dann kann uns keine Flak und kein Jäger etwas!“ Hier sei eingeschaltet, daß die Aufgabe des Aufklärers nicht der Kampf ist. Er hat seine Aufgaben zu erfüllen und dem Kampfe nach Möglichkeit auszuweichen. Aber wenn er angegriffen wird, verteidigt er sich aus allen Rohren.

Bald war die erste große Bahnlinie erreicht, und es dauerte nicht lange, bis der Beobachter den ersten Güterzug eintragen konnte. Er hatte etwa 60 Wagen und die Richtung nach Südosten. Ich reichte dem hinten sitzenden Funker, der gleichzeitig als Fliegerschütze amtiert, den Zettel, und nach wenigen Minuten kam die Meldung: „Funkspruch durchgegeben.“ Dieser Vorgang wiederholte sich noch sehr oft auf unserem Fluge, denn alle Eisenbahnstrecken wiesen starken Verkehr auf. Nur wenige Züge fuhren in Richtung zur Front, die meisten von ihr weg, ein Zeichen, daß der Pole räumt. Die Straßen in diesem Raum weisen nur wenig Kolonnenverkehr auf. Ich habe die Aufgabe, nach feindlichen Jägern Ausschau zu halten. Ich gab mir zwar alle Mühe, es ließ sich aber kein Pole sehen. Das Wetter war ihnen wohl doch zu schlecht. Häufig durchstießen wir Regenschauer, so daß die Scheiben vorübergehend blind waren, aber die große Geschwindigkeit unseres Flugzeuges riß uns immer schnell durch. Mit einbrechender Dämmerung landeten wir, und weiter ist über diesen Flug nichts zu sagen.

„Aber,“ so erzählte mein Oberleutnant, der Beobachter des Flugzeuges, „dies ist das erstemal, daß es so glatt abgegangen ist. Es tut mir leid, daß

ich Ihnen nicht mehr habe bieten können. Auf dem letzten Flug hatten uns in demselben Raum, den wir heute aufgeklärt haben, die Polacken fast eine halbe Stunde lang in der Zwickmühle. Ich war feste am Beobachten der Straße unter mir, als plötzlich das hintere MG zu knattern begann. Im gleichen Augenblick sah ich auch unter uns einen PZL, den bekannten polnischen Jäger, unter mir durchhuschen und gleich darauf noch einen. Ich gab ein paar Feuerstöße mit meinem MG ab, aber sie waren wohl schon zu weit. Sie hatten uns aufgelauert und waren aus großer Höhe auf uns heruntergestoßen, hatten die durch den Sturzflug überlegene Geschwindigkeit ausgenutzt, um uns zu überholen. Diese drei Kerle haben uns, wie gesagt, fast eine halbe Stunde lang verfolgt. Um ihnen zu entgehen, mußte mein Flugzeugführer immer wieder ‚drücken‘, d. h. die Nase der Maschine nach unten drücken, um Fahrt aufzuholen. Auf diese Weise konnten wir die Polacken für einige Minuten abschütteln. Aber wir konnten ja nicht ewig drücken, sonst wären wir bald bei der Erde angelangt gewesen. Und jedesmal, wenn wir wieder hochzogen, wobei sich ja unsere Geschwindigkeit verringerte, kamen die drei Kerle wieder näher. Ich weiß nicht mehr, wie viele Munitionstrommeln wir bei der

Geschichte verfeuert haben, aber ich kann Ihnen versichern, es war eine anständige Menge. Endlich gaben sie es auf. Wir hatten eine Reihe von Treffern in der Maschine, die andern bestimmt aber auch.

Ein andermal flog ich, wie heute im Anfang unseres gemeinsamen Fluges, etwa 300 Meter hoch. Ich hatte mich gerade auf meinem Sitz nach vorn gebeugt, um mit dem Glas irgend etwas auf der Erde genauer zu besehen. Da gab es unmittelbar hinter mir einen Krach, und als ich mich umschaue, sehe ich rechts neben meinem Sitz ein Einschußloch und links über mir den Ausschuß. Ein Geschöß hatte die Maschine genau in dem Augenblick durchschlagen, als ich mich vorgebeugt hatte. Wäre ich im Sitz zurückgelehnt geblieben — na, dann könnte ich Ihnen das heute nicht erzählen. Das kann nur so ein Bahn- oder Brückenwärter gewesen sein, der mal versucht hat, den bösen Feind abzuschießen, und beinahe wäre es ihm gelungen. Dann haben wir, hier meine wackere Besatzung und ich, so allerhand mit der Flak zu tun gehabt. Anfangs schoß der Pole nur mäßig, aber in diesen vierzehn Tagen hat er viel gelernt, und das wurde ihm ziemlich leicht gemacht durch die große Menge unserer Flugzeuge, die er als Ziel benutzen konnte. Jetzt schießen die Brüder nicht schlecht, und man muß

schon gehörig aufpassen, um nicht erwischt zu werden. Dufel gehört natürlich auch dazu, aber der Fernaufklärer, der kein Glück hat, muß erst noch geboren werden.“

Luftwaffe sichert Nachschub

Von Hans Theodor Wagner

Sie waren eigentlich für ganz andere Verwendungszwecke bestimmt, die großen dreimotorigen Vögel vom Typ Ju 52, die wir aus dem deutschen Luftverkehr kennen. Sie sollten vor allem Luftlandetruppen und Fallschirmjäger befördern — aber diese Verbände brauchten in den deutsch-polnischen Kampfhandlungen noch nicht eingesetzt zu werden, und die großen Transportflugzeuge wurden also in einer besonderen Transportgruppe zusammengefaßt und an die verschiedenen Frontabschnitte in Marsch gesetzt.

Mit dem raschen Vorgehen unserer Erdtruppen und besonders der Panzerverbände gelang es zuweilen nicht mehr, den Nachschub für die vorausstürmenden motorisierten Kolonnen zu sichern. Also mußte die Luftwaffe eingreifen, mußte Benzin und Lebensmittel schleppen, mußte Soldaten und 250-Kilogramm-Bomben an die Front bringen, damit die ganz vorn liegenden Sturzkampfflugzeuge



Luftbild einer Holzbrücke, die im Feuer der Kampfflieger in Flammen aufgegangen ist. Auf der Insel sind zahlreiche Bombeneinschläge zu sehen



Auch der Hafen von Gøtenhøven bekam die Wirkung deutscher Fliegerbomben zu spüren. Im Vordergrund die Schraube eines durch Bomben versenkten polnischen Schiffes



Fröhlich verläßt der Beobachter nach der Landung vom Feindflug durch die Bodenwanne das Kampfflugzeug



Der Führer eines Kampfflugzeuges

mit „Schnaps“ und Bomben versehen so schnell wie möglich wieder starten konnten — — der fliehende Feind darf ja nicht zur Besinnung kommen, er darf sich nirgends mehr aufs neue sammeln und Widerstand leisten, er muß in dem gleichen Tempo, das die deutschen vorstürmenden Panzerverbände bestimmen, laufen, laufen, laufen. — —

Der junge Staffelfkapitän, Oberleutnant Freiherr v. B., versammelt seine Flugzeugführer um sich. Es sind alles besonders erfahrene Männer, sämtlich Fluglehrer der Luftwaffe, die mit dem ihnen anvertrauten Material umzugehen verstehen. Denn hier handelt es sich darum, daß man nicht etwa nach einem bestimmten Flugweg auf einem schönen Flugplatz landet — nein, der Landeplatz ist hier irgendein holpriges Gelände, ein Stoppelfeld oder ein Sturzacker, eine Wiese oder irgendein schmaler Streifen, den der Staffelfkapitän erkundet hat: auf diesem behelfsmäßigen Platz, auf dem vermutlich noch niemals zuvor Flugzeuge gelandet sind, sollen die großen, mit Bomben, MG-Munition und Benzinfässern bis oben hin beladenen Ju 52 sicher und glatt aufsetzen — es darf dabei keinen Bruch geben, die wichtige Transportlast muß unverfehrt übergeben werden, und dann muß wiederum von diesem sogenannten Flugplatz reibungslos

gestartet werden — — nicht nur einmal am Tag ist ein solcher Lufttransport durchzuführen: nein, zweimal, dreimal, wenn es geht viermal müssen die Flugzeugführer hin- und zurückfliegen, und alles muß in einem affenartigen Tempo vor sich gehen.

„Also, meine Herren, wir fliegen heute nach X — das liegt etwa 80 Kilometer ostwärts von Warschau, jawohl, unmittelbar hinter der deutschen Front, Start in 20 Minuten, ich fliege voraus, die Staffel folgt eine Stunde später — —.“

Die Hände fliegen grüßend an die Mützen. Der Staffelf kapitän winkt mir zu, wir fahren zum Flugplatz hinüber, steigen in die gute, brave Ju 52 ein, die ja trotz ihrem „Alter“ — die Ju 52 wurde vor etwa zehn Jahren erstmalig in Dienst gestellt — einer unserer besten und zuverlässigsten Flugzeugtypen geblieben ist und hinsichtlich ihrer Zuverlässigkeit von keinem andern Verkehrsflugzeug der Welt geschlagen wurde. Im Bauch unserer Ju 52 lagert ein Duzend schwerer Kisten. Sie enthalten Flakmunition und Bomben. Die Maschine rollte an, etwas schwerfällig geht der Schwanz hoch, dann hebt sich das Flugzeug vom Boden, brummt nach Süden in Richtung Warschau ab.

In 200 Meter Höhe zieht die Ju gemächlich mit 220 „Sachen“ wie auf irgendeiner früheren

Lufthansastraße über die Masurischen Seen. Eine halbe Stunde später ist die alte deutsche Reichsgrenze überflogen, wieder einmal liegt Polen unter uns. Aber welch ein Unterschied: noch vor einer Woche flogen wir durch eine flimmernde Wand von Flakgeschossen, heute liegt drunten totes Land. Das Flugzeug nähert sich einer Stadt — die Stadt ist wie vom Erdboden verschwunden, die Häuser sind abgebrannt. Man sieht nur schwarze Vierecke auf dem Erdboden, daneben einen stehengebliebenen Schornstein, verkohlte Balken, 20 Meter weiter den nächsten Brandplatz, man erkennt zwar die Straßenzüge und sieht den Umfang der früheren Stadt — aber nicht ein einziges Haus blieb übrig, ist unversehrt. Halt — bis auf eins: in der Mitte dieses Ruinenfeldes erhebt sich nämlich ein weiß leuchtendes riesiges Gebäude. Es ist ein Kloster, und dieses Kloster ist mitten in der toten Stadt von den züngelnden Flammen nicht erfaßt worden.

Man dreht in 50 Meter Höhe eine Kurve, blickt hinunter und entdeckt nicht einen einzigen Menschen. Weiter also, zehn Minuten später kumpt man über der nächsten großen Ortschaft. Wieder das gleiche Bild. Die Häuser, Stallungen, Scheunen sind bis auf den Erdboden abgebrannt, obwohl hier manche Gehöfte 100 oder 200 Meter oder noch weiter entfernt

voneinander stehen. Alles ist abgebrannt; nur in der Mitte dieser Ortschaft blieb ein Gebäude erhalten: eine Kirche. Ja — das haben die polnischen Mordbrenner nicht fertigbekommen, sie haben nicht gewagt ihre Kirchen anzuzünden, ihre Gotteshäuser und Klöster blieben unversehrt und strafen nun selbst die polnischen Behauptungen Lügen, daß ihre Ortschaften und Städte von deutschen Bomben und Brandgeschossen derart verwüstet wurden. Nein, unsere Bomben können, aus vielen Tausenden von Metern abgeworfen, oder auch aus geringerer Höhe, nicht so genau treffen, daß nur die Gotteshäuser und Klöster unversehrt bleiben. Das ist die Wahrheit: die polnischen Brandhelden haben zunächst damit begonnen, die deutschen Gehöfte in Flammen aufgehen zu lassen, und dann haben sie wahllos bei ihrem eiligen Rückzug, bei ihrer Flucht alles in Flammen aufgehen lassen, damit nichts mehr den siegreichen deutschen Truppen in die Hände fallen könnte. Nur die Kirchen und Klöster ließen sie stehen, und damit haben sie sich selbst verraten. — —

Die Ju 52 brummt über eine andere Stadt hinweg, die so rasch von den heranstürmenden deutschen Panzern besetzt wurde, daß die Brandstifterei hier ein Ende fand. Und man sieht aus

50 Meter Höhe, wie auf dem Hof einer großen Kasernenanlage sich Tausende und aber Tausende von Menschen drängen. Mitten unter diesen Menschenmassen stehen deutsche Feldküchen — es sind gefangene polnische Soldaten, die hier gespeist werden, und die wohl zufrieden sein dürften, daß für sie jedenfalls der Krieg zu Ende ist.

Über den Narew geht der Flug, über die von Fliegerbomben zerschmetterte große Brücke. Hier und da sieht man die Einschläge von Bomben, die nicht gut lagen — aber ein Volltreffer hat die beiden mittleren Brückenpfeiler zerschmettert, und die riesige Stahlkonstruktion ist hinabgestürzt. Nun arbeiten bereits deutsche Pioniere an der Herstellung einer provisorischen Pontonbrücke; schon hat ein Fährbetrieb eingesetzt, der Fahrzeuge und Automobile hinüberbringt. Drei Stunden später dürfte die neue Brücke benutzbar sein.

Der Bug wird überquert, wieder sieht man zerschmetterte Brücken und deutsche Pionierkolonnen bei rascher Arbeit. Und dann geht es knapp über die Baumwipfel weiter nach Süden, man läßt Warschau rechts liegen und sucht fünf Minuten später den befohlenen Landeplatz. Man vergleicht die Karte und den Erdboden. Aha — da liegt ein zerschossenes polnisches Kampfflugzeug, hier ist wohl also irgend

etwas schon vorher losgewesen. Sehr vorsichtig dreht man in die ungefähre Windrichtung, Landeklappen heraus und sachte zur Landung ansetzen. Eine Minute später stehen die Motoren, es war eine feine Dreipunktlandung. Ich stoße die Tür auf, springe hinaus, der Staffelfkapitän folgt sofort, einer muß zurückbleiben und oben am MG des Heckstands Wache schieben, während wir nun auf Suche nach den Dorfbewohnern losziehen. Kein Mensch ist zu sehen. Wir befinden uns vielleicht fünf Kilometer hinter der Front — und ob das Dorf vor uns nun eigentlich besetzt ist oder nicht, ist höchst unklar. Also, die Pistolen heraus, laden und entschichern.

„Eigentlich reichlich leichtsinnig, was wir hier treiben“, meint der Staffelfkapitän, aber wir trolen uns rasch und stehen plötzlich auf einer Straße, über die tief gebückt ein paar Menschen hinschleichen. Flüchtlinge! Sie ziehen nach Norden ihren verlassenen Dörfern und Städten zu — es muß schlimm sein, wenn die armen Menschen vor ihrer niedergebrannten Habe stehen werden. Aus einem Hause klingt Kinderweinen. Ich trete an das zersprungene Fenster und erblicke eine junge Frau, die auf ihrem Schoß einen Säugling hält. Ein polnischer Wortschwall überschüttet mich, die Frau hebt das Kind

empor, Tränen stürzen aus ihren Augen, sie sinkt in die Knie — —.

Weiter. Zum nächsten Haus. Wieder Weinen von Kindern und Frauen. Kein einziger Mann ist zu sehen. Der Bordfunker, der mit mir losgezogen ist, spricht fließend polnisch, wie sich jetzt herausstellt. Er kann also schön dolmetschen. Also: Wo ist der Bürgermeister? Weg. Wo sind die Männer des Dorfes? Eingeزogen oder tot. Angeblich — denn plötzlich habe ich eine Entdeckung gemacht, ich sehe, wie drüben ein Scheunentor auf dem Gutshof verstohlen geschlossen wird — also rasch hinüber, und plötzlich stehe ich etwa 40 Männern gegenüber. Sie sind totenblaß, blicken ängstlich auf meine Pistole und nehmen an, daß nun wohl ihr letztes Stündlein geschlagen hat. Ich rufe den Bordfunker heran, winke den Männern zu: herauskommen! Zögernd folgen sie dem Befehl, zögernd nehmen sie Zigaretten aus meiner Dose, dabei reißen sie die Mühen vom Schädel und verbeugen sich fast bis zur Erde.

Ja, ja, das kennt man von ihnen, man lacht sie an, ruft ihnen ein polnisches Scherzwort zu, bietet ihnen Tabak und Feuer an, und schon sind sie lustig wie Kinder, haben ihre Angst verloren und folgen uns zum Flugplatz, denn sie sollen uns

ja noch schwer helfen, wenn die Staffel nachkommt und die Bomben- und Munitionslast ausgeladen werden muß.

Die neun Flugzeuge der Transportstaffel landen eine Stunde später, werden eingewinkt und stehen dann nebeneinander: nicht ein Kopsstand, keine Bruchlandung, alles in Ordnung. Die polnischen Dorfbewohner sind ansehnliche Burschen. Sie lassen es sich einmal zeigen, wie man die Bombenkästen aus dem Bauch einer Ju 52 herausholt und wie man sie aufstapelt. In einer halben Stunde sind die Maschinen entladen, starten wieder Richtung Absprunghafen, um rasch noch eine wertvolle Ladung Bomben hierher zu holen.

Inzwischen spaziere ich zu dem Flugzeugwrack, das am Rande des Stoppelfeldes liegt. Es ist eine moderne, zweimotorige Maschine, ein Kampfflugzeug, das mit den letzten technischen Neuerungen versehen ist. Aber die polnische Luftwaffe hatte hiervon nur wenige — und auch dieses Flugzeug hier zeigt Duzende von Treffern, die Flächen, die Kabine, die Motoren und das Leitwerk sind förmlich durchlöchert. Den Rest der Zerstörungsarbeit haben die Polen wohl selbst vorgenommen, denn alles, was nicht niet- und nagelfest ist, wurde herausgerissen. — —

Eine bedeutend schönere Entdeckung gelingt mir in einer anderen Scheune. Einige Duzend junge Pferde stehen hier zusammengedrängt, und draußen steht ein leichter Jagdwagen. Ich pfeife mir also ein paar Halbwüchlige heran, daß sie den Jagdwagen anspannen, und als das Manöver endlich gelungen ist, knalle ich mit der Peitsche, und die beiden Panjepferde spitzen die Ohren und traben an. Nach ein paar hundert Metern habe ich die Landstraße erreicht. Ein Pferdekadaver liegt quer über dem Weg, noch einer und immer wieder, die Landstraße ist gepflastert mit toten Pferden. Nur mit Mühe kann ich die beiden vor Angst schnaubenden Polenpferde vorbeikommen und an den Trümmern polnischer Militärfahrzeuge, über Sprenglöcher und Splittergräben weiterfahren. Hohe Bäume, ein Park und dahinter die Zinnen eines kleinen mittelalterlichen Schlosses tauchen auf. Die Mauer des Parkes ist hier und da von Geschossen zerrissen. Ich fahre die schmale Auffahrt zum Schloßportal hinauf, steige ab und trete durch die offenen Türen ein. Ein wüstes Bild empfängt mich. Zersprungenes Geschirr, umgeworfene, zertrümmerte Möbelstücke. Die breite Treppe, die zum ersten Stock führt, ist halb zerstört. Die Wände sind leer, die Lampen heruntergerissen. In einem Saal steht ein Flügel.

Ich lese „Blüthner-Leipzig“. Notenblätter liegen zerstreut auf dem Fußboden. Grieg, Chopin, Liszt, Beethoven, Schumann — — wer mag hier noch vor wenigen Wochen musiziert haben? In einem anderen, kleineren Raum steht ein einzelnes Bett. Auf dem Tisch liegen wild durcheinander Schulbücher in polnischer, russischer, deutscher Sprache. In einem Heft entdeckt man die noch etwas unbeholfene Schrift eines Mädchens. Den Vornamen kann man entziffern: Barbara. Ja, mit den Schulbüchern werden die polnischen Plündererbanden wohl nichts anzufangen gewußt haben — sie haben die wertvollen Gobelins von den Wänden gerissen und zerschnitten, die Bilder aus den Rahmen gesetzt und alle Räume in einer widerlichen Art beschmutzt. Ob die einstigen Bewohner dieses kleinen, hübschen Schlosses sich wohl früher einmal träumen ließen, was mit ihrem Besitz geschehen würde, und ob sie einmal daran gedacht haben werden, daß dies alles und noch viel mehr auf das Schuldkonto ihrer eigenen Regierung zu setzen ist?

Man fährt weiter zum Haus des Schweizers, der hier als Gutsinspektor nun die Aufsicht über die übrigen Dorf- und Gutsbewohner führt. In einer Scheune läßt er die Flüchtlinge übernachten. Man sieht verhärmte Gestalten, jämmerlich herunter-

gekommene Rinder mit greisenhaften Gesichtszügen. Der Inspektor ist Volksdeutscher, er hat sich nicht vertreiben lassen. Nun gab er alle Eßwaren für die Flüchtlinge. Wir können nur ein wenig Milch erhalten. Es gibt ja nichts zu kaufen, nicht einmal Hefe, um Brot backen zu können. Und das polnische Stubenmädchen, das auf dem Schlosse Dienst tat, berichtet von der Flucht ihrer Landsleute und davon, wie unsere Truppen ankamen „— — mein Gott, — nur Fahrzeuge, nur Panzerwagen, Panzerwagen, Panzerwagen — — und unsere Soldaten mußten laufen, immer nur laufen, sie waren fast verhungert und vor Erschöpfung beinahe tot, als sie hier bei uns zurückkamen, aber die wenigen, die noch auf Autos zurückkamen, haben dann die Verwüstungen angerichtet und die Dorfhäuser niedergebrannt — —.“

Hupensignale. Eine Fahrzeugkolonne nähert sich. Es ist unsere Flugbetriebskompanie, die eigentlich schon längst vor uns hätte dasein und die Sicherung übernehmen sollen. Na, so ging ja alles auch in Ordnung. Tiefes Motorengebrumm kündigt die Rückkehr unserer Staffel an, die nochmals Bomben und Benzin hier ablädt. Es geht auf den Abend zu, als wir heimwärts starten. Wir fliegen direkt auf Warschau, kurven dann über dem kleinen Bahn-

hof von Lochow und sehen einen ganzen polnischen Panzerzug auf der Seite liegen: zwei riesige Sprengtrichter dicht neben dem Panzerzug haben metertief die Schienen zerrissen und das Erdreich aufgewühlt. Das waren 250-Kilogramm-Sprengbomben-Treffer unserer Stukas! Die schwere Lokomotive des Panzerzuges ist völlig zerrissen, die Bahnverbindung nach beiden Seiten unterbrochen.

Der Panzerzug stand in Richtung Südosten. Ein polnischer Armeegeneral, der mit einem Regierungsmitglied aus dem ihm zu heiß gewordenen Warschau geflohen war, wollte sich mit diesem schönen, gesicherten Gefährt rechtzeitig in Sicherheit bringen. Hier auf der kleinen Eisenbahnstation, etwa 40 Kilometer ostwärts Warschau, mußte der Panzerzug anhalten, weil die Eisenbahnbeamten auf den Alarmruf „Deutsche Flieger kommen!“ in die Sicherheitsräume geflohen waren. Der polnische Armeegeneral mußte fluchend aussteigen, der Koch wollte inzwischen in dem prachtvoll eingerichteten Sonderzug servieren. Da erklang das helle, singende Motorengeräusch eines deutschen Sturzkampffliegers, der sich ausgerechnet den Bahnhof als Zielpunkt ausgesucht hatte. Wie ein schmaler, dünner Strich am Himmel mag der deutsche Stuka ausgesehen haben, der mit 600 Stundenkilometer

Sturzgeschwindigkeit hinabstürzte und dann zwei 250-Kilogramm-Bomben genau in die Bahnhofsanlagen, und zwar direkt neben den schön gepanzerten Sonderzug des hohen polnischen Flüchtlings setzte, daß das servierte Abendbrot der hohen Herrschaften auf dem Erdboden, der Koch nach einem kühnen Sprung auf der anderen Seite außerhalb des Zuges landete und der Panzerzug sich längs neben die gewaltigen Sprengtrichter legte — ich konnte nur noch den Schlusseffekt sehen, denn geflüchtete Polen hatten uns von diesem „Drama“ auf dem Bahnhof von Lochow berichtet, und deswegen hatten wir auf dem Heimflug diesen kleinen Umweg gemacht. — —

Wir suchen die polnische Armee

Von Josef Grabler

Dieser Krieg gegen Polen ist so ganz anders als wir Älteren den Krieg von 1918 in Erinnerung haben. Wenigstens für die Luftwaffe trifft dies zu. Vor einer guten Stunde durchsiebten polnische MG-Garben mein Flugzeug, und jetzt sitze ich im Sessel eines Kaffeehauses in der Großstadt und schreibe diesen Bericht. Es fällt schwer, die sorglose Umgebung, die lachenden Frauen als Wirklichkeit zu nehmen, wenn man unmittelbar zuvor das

Grauen des Krieges gesehen hat, in einem Überblick, wie er nur dem Flieger gegeben ist.

Nach einer Meldung sollten die großen Wälder westlich Warschau im Raume Wyszogrod—Modlin—Warschau—Sochaczew von polnischen Truppen wimmeln. Es ist dies einer der Säcke, in denen die noch bestehenden Teile der polnischen Armee eingeschlossen sind. Heute morgen flog ein Aufklärer los, ein junger Leutnant, um festzustellen, was in den Wäldern steckte. Schon nach einer Stunde meldete er durch Funk, daß die Wälder frei vom Feinde seien. Diese Meldung bestätigte er mündlich und schriftlich nach der Landung. Aber zwei sehen mehr als einer, und so kam von einem hohen Stabe der Befehl, die Wälder nochmals abzusuchen. Nun flog der Staffelfapitän der Aufklärer selbst. Ich flog mit.

An einer langen Gewitterfront vorbei stiegen wir auf 2000 Meter und überflogen in dieser Höhe die Weichsel. Bis zum Nordufer der Weichsel war schon deutsches Gebiet. Südlich davon mußten wir mit Abwehr rechnen. Ich schaute nach Jägern aus, obwohl kaum mit ihnen gerechnet zu werden brauchte. Aber Vorsicht war immerhin geboten. Hauptmann Kerber lag auf dem Bauch in der Ranzel und spähte angestrengt nach unten. Es war

tatsächlich nichts zu sehen, was auf die Anwesenheit polnischer Truppen in den Waldgebieten hätte schließen lassen können. Nur am Südrande des Gebietes schienen heftige Kämpfe im Gange zu sein. Die Dörfer im weiten Rund brannten lichterloh. Duster lohten die roten Flammen aus den Häusern, und der Wind trieb riesige Qualmwolken nach Westen.

Weder auf der einzigen Durchgangsstraße noch auf den kleineren Straßen, die aus unserer Höhe eingesehen werden konnten, war irgendein nennenswerter Verkehr zu erkennen. Einige wenige Fahrzeuge konnten nicht gut als die Vertreter der restlichen polnischen Armee angesprochen werden.

Der Hauptmann richtete sich auf und winkte seinem Flugzeugführer, dem zwanzigjährigen Gefreiten Heidingsfelder, zu: Tiefer gehen! Mit den Fingern zeigte er eine Zwei. Das heißt: In 200 Meter Höhe fliegen. Der Gefreite drückte die Steuersäule nach vorn. Pfeifend schoß das schwere Flugzeug in die Tiefe. In der befohlenen Höhe fing der Flugzeugführer ab, und nun ließ sich schon eher ein Einblick in das ausgedehnte Waldgebiet gewinnen. Wir entdeckten ein Munitionslager, machten aber einen achtungsvollen Bogen, denn

es war bestimmt durch Flak geschützt. Flakfeuer haben wir allerdings nicht feststellen können.

Ich liege halb über dem Hauptmann, rechts vom Flugzeugführer, und beobachte nach unten. Wir sind jetzt noch tiefer gegangen und jagen knapp über den Baumwipfeln dahin. Fliegen ist immer schön. Der Tiefflug aber ist das schönste Fliegen, denn so erst empfindet man die berauschende Geschwindigkeit eines schnellen Flugzeuges, und unser Flugzeug ist eines der schnellsten, die es gibt. Mit einer tollen Fahrt brausen wir über die Baumwipfel. Ein Schwarm Wildtauben flattert hoch, so daß ich schon fürchte, er könnte in die Propeller geraten. Aber die Tiere flattern knapp unter uns nach hinten.

Wir suchen jetzt planmäßig die ganzen Wälder ab, indem wir die Waldwege entlang fliegen. Sie verlaufen meist schnurgerade und haben eine ansehnliche Breite. Wir sehen verlassene Fahrzeuge mit erbrochenen Risten. Hier scheinen schon keine regulären Truppen mehr zu stehen, hier werden wohl die Marodeure und Mordbrenner gehaust haben.

Plötzlich liegt die Maschine in einer steilen Rechtskurve. Ein breiter Waldweg schneidet den bisher verfolgten. Wir fliegen ihn entlang, und nun

geht alles, wie schon der ganze Flug, in einem atemraubenden Tempo vor sich. Voraus auf dem Waldweg, halb im Schatten der Bäume, eine Kolonne. Ich sehe schattenhaft Fahrzeuge. Man glaubt sie mit der Hand greifen zu können. Ich sehe Männer umherlaufen, sehe auf einem der Fahrzeuge irgendwelche Rohre nach oben gerichtet, und schon macht es klack — klack, klack in unserer Maschine — und wir sind drüber hinweg. Das waren Treffer. Die Kerle haben gut hingehalten. Es war auch schließlich kein Kunststück, die so tief fliegende Maschine zu treffen. Hoffentlich ist kein edler Teil verletzt. — Es waren etwa zwanzig pferdebespannte Fahrzeuge.

Auf einem Rahlschlag weit voraus ist etwas zu erkennen, aber man sieht noch nicht recht, was es ist. In wenigen Sekunden sind wir da. — Hurra! Deutsche Panzer! Sie gehen vor gegen einen Feind, den wir nicht sehen können. Schwerfällig rollen die Ungetüme über Baumstümpfe, in breiter Linie den Rahlschlag überquerend. Einige Tote liegen herum, und schon sind wir vorbei. Der Hauptmann winkt dem Flugzeugführer, er solle wieder zu den Panzern fliegen, denn inzwischen hat uns die Kraft unserer Motoren schon wieder einige Kilometer weit vorwärts gerissen. Wir

drehen in einer Steilkurve, deren Schleuderkraft uns wie mit einer Riesenfaust auf die Sitze niederpreßt, und fliegen in Erdnähe die Linie der Panzer entlang, zeigen und winken in der Richtung, wo wir eben die Kolonne gesehen haben. Ob die Panzerleute uns verstanden haben, wissen wir nicht, können uns auch nicht weiter darum kümmern, denn unsere Aufgabe ist ja, den bösen Feind ausfindig zu machen.

Kurz darauf klackt es wieder im Flugzeug, und gleichzeitig sehen wir, durch Bäume gedeckt, eine zweite Kolonne, die aus etwa sechs Fahrzeugen besteht. Wenn das so weitergeht, erwischen sie uns schließlich doch noch, und das wäre ein häßliches Ende dieses tollen Aufklärungsfluges.

Aber schließlich sind wir im Krieg, und der Soldat hat nicht zu fragen: Was kann mir zustoßen?, sondern: Wie führe ich am besten meinen Auftrag durch? Ich reiche dem Funker eine Meldung nach hinten: „Waldgebiet im Planquadrat sowieso vom Feinde frei.“ Diese Gewißheit haben wir schon jetzt, denn die beiden Kolonnen konnten nur Versprengte sein, die ohne Zusammenhang mit anderen Truppenteilen planlos in Richtung Warschau zogen. Sie mußten mit tödlicher Sicherheit unseren Truppen in die Hände fallen.

Wir stiegen nun auf 400 Meter Höhe, um die vordere Linie festzustellen. Denn die Panzer konnten kaum als vordere Linie angesprochen werden. Sie waren offensichtlich der Infanterie weit vorausgeprescht. Wir überflogen nochmals die Reihe der brennenden Dörfer. Bei vielen ließen sich keine Kampfspuren erkennen. Auffallend war es, daß nicht nur geschlossene Dörfer, sondern auch die weit verstreuten Einzelhöfe brannten. Man kann hier nur Brandstiftung annehmen, denn der Zustand nur weniger Dörfer ließ darauf schließen, daß hier gekämpft worden ist oder noch gekämpft wurde.

Da vorn scheint etwas los zu sein. Immer wieder schießen aus den Wiesen Feuerfontänen hoch, gefolgt von Qualmwolken: Artilleriefeuer! Vor dieser Feuerzone liegen Männer im Gras, deutsche Infanteristen sind es, und da vorn die Gruppe bei den Weidenbüschen macht gerade einen Sprung. Das Feuer liegt weit hinter unseren braven Infanteristen. Damit hätten wir die vorderste Linie festgestellt.

Nun winkt Hauptmann Kerber seinem jungen Flugzeugführer ab nach Osten, denn wir wollen uns noch ansehen, wie es in Warschau aussieht. Während wir hochziehen, schaut der junge Gefreite

nach hinten, stößt uns an und deutet auf den Motor. Donnerwetter! In der oberen Motorverkleidung klaffen die zersplitterten Ausschüsse von wenigstens vier MG-Geschossen. Der Hauptmann macht ein bedenkliches Gesicht und sagt mir: „Unter diesen Umständen wollen wir auf Warschau verzichten und abhauen in Richtung Heimat. Denn der Teufel weiß, was für Treffer unser Motor hat und wie lange er noch zusammenhält.“

Um genügend Zeit zum Aussuchen eines etwaigen Notlandeplatzes zu haben, gingen wir in 2000 Meter Höhe auf Nordkurs. Als die Weichsel in der Tiefe unter unseren Flächen nach rückwärts wanderte, hatten wir die Gewißheit, daß wir mit feindlicher Einwirkung nicht mehr zu rechnen brauchten, denn unter uns lag schon besetztes Gebiet, und in unsere Höhe reichten die Frantkireurkugeln denn doch nicht mehr herauf. Wieder mußten wir die schwarz drohende Gewitterfront umfliegen.

Die Landschaft — man möchte sagen die „Luftschafft“ — sah wundervoll aus. Rechts die bis in größte Höhen reichende schwärzliche Gewitterwolke, links vom Kurs ein zweites Gewitter, und zwischen diesen Wolkentürmen sandte die Sonne ihre Strahlen zur Erde, auf die Felder und Öd-

flächen warme Lichter zeichnend und sich im Spiegel der vielen Seen brechend.

Nach der Landung zählten wir mit einigem Stolz unsere Treffer. Die treuen Männer vom Bodenpersonal halfen und bald hatten wir sie zusammen: es waren neun, ein beachtliches Ergebnis für einen einzigen Flug. Und jetzt sah ich auch, daß ein Geschos den Rumpf zwischen dem Funker und mir schräg von unten nach oben durchschlagen hatte. Hätte ich etwas weiter rückwärts gegessen oder der Funker weiter vorne — — es gehört eben auch Glück dazu. Eine Garbe von vier Schuß war durch den Motor gegangen. Ein Ventilkopf war abgeschlagen. Wie es möglich war, daß der Propeller nicht getroffen wurde, ist uns allen unerklärlich.

Und ebenso unerklärlich will mir scheinen, daß ich jetzt unter sonntäglich lachenden Menschen sitze und schreibe, wo ich doch vor kaum einer Stunde gesehen habe, wie ein Land in Blut und Feuer versinkt.

„Auftrag ausgeführt!“

Von Wilhelm Renner

Vom Fenster des Befehlsraumes sieht man plötzlich auf dem Rollfeld heftige Bewegung. Ein Krankenauto rollt zur Landebahn, ein Feuerwehr-

auto saust hinterdrein. Da kommt am Horizont auch schon eine Maschine in Sicht. Wir erkennen bald: Es ist das Aufklärungsflugzeug, das heute wie alle Tage lohnende Ziele ausfindig machen sollte. Was ist geschehen? Im Galopp hasten wir hinaus und sind auch schon, während sie ausrollt, bei der Maschine. Eine beschwichtigende Geste des Piloten aus seiner Glaskanzel heraus läßt uns aufatmen. Allzu schlimm kann es nicht sein. Dann kommt auch, von den Kameraden sorglich geleitet, der Beobachter, ein junger Leutnant, zum Vorschein. Er schont den linken Fuß. Das Loch, das die Kugel gerissen hat, ist vorn im Pilotenstand deutlich sichtbar, und es ist — das ist nun wirklich unerhörtes Pech — das einzige Loch in der ganzen Maschine. Ein einziger blöder Zufallstreffer in einem so großen Objekt, und der muß sich ausgerechnet den Weg durch den Fuß des Beobachters aussuchen!

Während das Krankenauto abrollt und der Arzt als Ergebnis der ersten flüchtigen Untersuchung dem Kommandeur meldet, daß die Wunde zur Ausheilung etwa vier bis fünf Wochen brauchen werde, erfahren wir von dem Piloten das Nähere. Eigentlich — das wissen wir ja — war heute morgen überhaupt schon kein Flugwetter mehr. Aber es sollte doch keine Chance veräußert werden. So flog

der Aufklärer, natürlich nicht ohne eine saubere Last Bomben, los, um an bestimmten Bahnstrecken ostwärts Bialystok zu erkunden. Richtig zwangen ihn schon bald tiefhängende Wolken, unter 200 Meter, ja stellenweise bis auf 100 Meter herunterzugehen. Von einem kleinen Bahnhof aus wurden sie dann durch MGs und Infanteristen unter Feuer genommen und wie gesagt: einer von diesen Infanteristen hatte den Dufel.

Die Verwundung ist schmerzhaft und scheußlich, denn die Kugel kam als Querschläger in den Fuß, aber nicht lebensgefährlich; also war und blieb der erhaltene Auftrag wichtiger. Das ist die schlichte, aber in Tausenden von Einzelfällen bewährte soldatische Moral unserer Flieger. Auch in diesem Falle wurde weitergeflogen, die befohlene Strecke entlang, an einem passend erscheinenden Ort wurden die Eier abgelegt und dann erst mit notdürftig aus dem Bordverbandlasten umwickeltem Fuß der Heimflug angetreten.

Durch die polnischen Linien

Von Josef Grabler

Ruhig brummen die Motoren des Kampflugzeuges. In kaum 50 Meter Höhe rast es die Eisenbahnlinie entlang, um die polnischen Rückzugs-

transporte zu stören. Zwei Bomben sind noch an Bord, sie sollen besonders nutzbringend angelegt werden. Fast gleichzeitig stellt die Besatzung voraus eine Rauchfahne fest und dahinter einen langen Güterzug. Der Flugzeugführer zieht die Maschine etwas, und der Bombenschütze waltet seines Amtes. Eine Bombe schlägt in den Güterzug, die zweite reißt vor der Lokomotive die Geleise auf — —.

„Und nun Richtung Heimat!“ sagt der Kommandant des Flugzeuges, Oberleutnant Westhaus. Der Flugzeugführer bringt die Maschine auf den neuen Kurs; sie steigen auf 1000 Meter.

Das Wetter wird immer schlechter. Die Wolken hängen tiefer, sie drücken das Flugzeug nahezu zur Erde. Nach den Berechnungen müßte der Standort schon über Ostpreußen sein. Die Funkanlage ist gestört, eine genaue Standortpeilung kann nicht eingeholt werden. Als auch noch ein Motor zu meckern anfängt, beschließt Oberleutnant Westhaus zu landen.

Leute kommen auch bald herbei, aber — es sind polnische Bauern. Sie wissen erst nicht recht, was das für Leute sind, die da vom Himmel herunterkamen, aber sie merken natürlich schnell, daß es Deutsche sind, und halten sich scheu im Hintergrund. Nur so viel bekommen die deutschen Flieger aus

ihnen heraus, daß sie sich ungefähr 60 Kilometer ostwärts Thorn befinden, und daß sie nach Norden gehen müssen, um die rettende deutsche Grenze zu erreichen. Nur der Nordstern wird nachts ihr Wegweiser sein.

Die notwendigen Entschlüsse sind rasch gefaßt. Ein Maschinengewehr wird aus dem Flugzeug ausgebaut, einige Munitionstrommeln und der auf Feindflügen stets mitgeführte Notproviand werden herausgenommen. Und dann zerstört die Besatzung alles an der Maschine, was irgendwie von Wert sein könnte.

Unterdessen wurden die Bauern immer zahlreicher, und jeden Augenblick konnte auch Militär eintreffen. Die vier Männer marschierten daher los, und zwar in südlicher Richtung, um die Bauern über ihre wahre Marschrichtung zu täuschen, und verschwanden in einem dichten Wald. In seiner Deckung packten sie ihre Habseligkeiten in die Fliegeranzüge, aus denen schnell Rucksäcke gemacht worden waren. Zwei Stunden Schlaf bis zur Dämmerung, und dann machten sich die vier Kameraden auf den langen, gefährlichen Weg. Zunächst ging Oberleutnant Westhaus die „Lage peilen“, um den genauen Standort festzustellen, während Leutnant Tamm, Oberfeldwebel Seesen und Unter-

offizier Henske das Ergebnis seines Erkundungsrittes abwarteten. Nach kurzem Marsch stieß Westhaus auf eine Straße, über die gerade eine polnische Radfahrerkompanie fuhr. Der Deutsche stellte fest, daß die Polen auf alle Waldwege Radfahrer aus sandten — offenbar hatten die Bauern die gerade vorbeikommende Kompanie auf die deutschen Flieger aufmerksam gemacht. Eine Weile beobachtete Westhaus und glaubte dann annehmen zu dürfen, daß die Polen weitermarschiert seien. Er wollte der Straße bis zu einem Wegweiser folgen. Aber als er aus dem Wald heraustrat, sah er sich einem polnischen Posten gegenüber. Der schaute ihn verwundert an, konnte aber offenbar nicht recht schlau aus ihm werden. Beide starrten sich an, dann riß der Posten das Gewehr herunter. Der Deutsche hätte den Polen ja leicht mit seiner Pistole umlegen können, aber hier schien doch Rückzug der bessere Teil der Tapferkeit. Gemütlich winkte Westhaus dem Posten zu, drehte sich um und ging langsam in den Wald zurück. Aber hinter den ersten Sträuchern schlug er einen Haken und lief, was er laufen konnte, zurück zu seinen Kameraden.

Als es völlig dunkel geworden war, marschierten die vier dann los. Immer wieder mußten sie kriechen, denn der Wald wimmelte jetzt auf allen Wegen

von Militär und Polizei. Aber sie kamen glücklich durch diese gefährliche Zone.

Auf Feldwegen hauptsächlich ging es weiter, immer Richtung Norden. Einmal mußten sie durch ein polnisches Dorf, das sie ohne allzugroßen Zeitverlust nicht umgehen konnten. Der Mond war herausgekommen. Eine Menge Männer stand auf der Straße, die vier sonderbaren nächtlichen Wanderer wurden sehr mißtrauisch beäugt, und der ganze Trupp folgte ihnen nach. Auch zwei Radfahrer hatten sich eingestellt, blieben aber immer in einiger Entfernung von den Deutschen; hielten die vier Flieger an, dann stiegen auch die Radfahrer ab — gingen sie weiter, folgten sie. Um die unangenehmen Bauern los zu werden, verließen die Deutschen die Straße und gingen „querbeet“ über die Felder. Aber vor allem mußten die beiden Radfahrer unschädlich gemacht werden, denn die waren am gefährlichsten, weil sie Militär herbeiholen konnten. Während Oberfeldwebel Seesen und Unteroffizier Henske zu einer im Mondschein voraus sichtbaren Straßentreuzung geschickt wurden, um an dem dort sicher vorhandenen Wegweiser den Standort festzustellen, ging der Oberleutnant mit Leutnant Tamm zur Straße zurück, um die beiden Radfahrer zu stellen und ihnen wenigstens die Räder wegzu-

nehmen. Aber die rissen, kaum daß sie die beiden Deutschen auf sich zukommen sahen, aus wie Schafleder, unglücklicherweise nach Norden, also in der Richtung, in der auch die vier Deutschen marschieren wollten.

Aber das waren inzwischen gar nicht mehr vier. Denn als die beiden deutschen Offiziere jetzt zu der Straßentkreuzung gingen, fanden sie die vorausgeschickten Kameraden dort nicht vor. Trotz der Gefahr, die damit für sie verbunden war, haben sie laut gerufen, aber die Kameraden meldeten sich nicht mehr. Eine Leuchtpistole wurde abgeschossen, aber auch das hatte nur den Erfolg, daß der ganze Polenhaufen erst einmal ausriß. Von den beiden Gesuchten hat sich keiner mehr gemeldet, und über ihr Schicksal ist nichts bekannt. — —

Inzwischen war zu den Bauern offenbar Militär gestoßen. Das bestätigte sich sehr bald, denn der ausgeschwärmt gegen die beiden vorgehende Haufen eröffnete jetzt das Feuer, zum Glück nur aus Pistolen. Die Polen schossen wie die Wilden, es war ein wahres Schnellfeuer. Die beiden Offiziere ließen den Haufen ruhig bis auf 40 Meter an sich herankommen, dann gaben sie einen Feuerstoß aus ihrem Maschinengewehr ab. Sofort lag alles platt auf der Erde, und das Feuer hörte auf. Nach einer

Weile sahen sie, wie man den Versuch machte, sie nördlich zu umgehen. Es hatten sich jetzt mindestens hundert Leute angesammelt, es wurde Zeit zu verschwinden. Noch ein Feuerstoß aus dem braven MG, wieder ging drüben alles parterre, und die beiden eilten im Geschwindigkeitsschritt durch das Feld nach Norden, das Maschinengewehr immer schußfertig. Die Verfolger blieben endgültig zurück.

Über Kartoffelfelder und durch stark versumpfte Wiesen marschierten Westhaus und Tamm weiter. Die Feldwege mußten sie vermeiden, weil sie dort noch Suchtrupps vermuteten. Es war ein beschwerlicher und ermüdender Marsch. Völlig erschöpft schoben sie sich gegen Morgen in ein dichtes Gebüsch, tarnten sich mit Zweigen und schliefen ein wenig. Von der Kälte wachten sie wieder auf. Es war ein nebliger Morgen, und das mußte ausgenutzt werden. Ein notdürftiges Frühstück — etwas Schokolade und eine kleine Büchse fettes Schweinefleisch — und weiter ging es.

Im Weitermarsch stießen sie auf einen Fluß, die Drewenz, die sie überschreiten mußten. Der Fluß war ziemlich breit, zum Glück hatte er aber flache Ufer. Sie zogen sich nackt aus, und während Tamm hinüberschwamm, sicherte Westhaus mit dem MG. Aber nun handelte es sich darum, das schwere

Maschinengewehr hinüberzuschaffen. Westhaus legte es sich auf den Nacken, hielt es mit einer Hand fest und schwamm mit der andern. Die schwere Waffe drückte ihn in der Mitte des Flusses unter Wasser, doch ließ er nicht locker. Er schwamm, solange er Luft hatte, unter Wasser weiter und spürte dann zum Glück Boden unter den Füßen. Das Schwerste war geschafft. Nachdem auch alle Kleider und das Gepäck hinübergeschafft waren, führten die beiden erst einmal einen Indianertanz auf, um sich zu trocknen und etwas zu wärmen. Dann ging der lange Marsch weiter, solange der Nebel das erlaubte. Oberleutnant Westhaus ist, um alles hinüberzuschaffen, sechsmal durch den Fluß geschwommen.

Als schließlich der Nebel sich hob und die Sonne herauskam, trocknen die beiden in einem Feldgebüsch unter. Sie zogen sich wieder aus, um ihre Sachen einigermaßen zu trocknen, die bei der Flußdurchquerung naß geworden waren. Es war vergebliche Liebesmühe, denn am späten Nachmittag zog ein Gewitter herauf mit tollem Plazregen, der wieder alles durchnäßte.

In den nassen Sachen zogen sie weiter, die ganze zweite Nacht hindurch, bis sie gegen Morgen in die Nähe eines großen Gutshofes kamen, bei dem große Strohschober auf dem Felde standen. Auf einen

kletterten sie hinauf. Wieder legten sie ihre Kleider ab, breiteten sie oben aus, damit die Morgensonne sie trockne, und krochen selbst tief ins trockne Stroh hinein.

Als die Sonne wärmer schien, kamen sie aus ihrem Versteck hervor, und da saßen sie nun oben auf dem großen Strohschober, mit nichts bekleidet als ihren Hemden und den malerisch um den Leib geschlungenen Seidenschals, wie sie unsere Flieger gern zum Flugdienstanzug tragen. Sie frühstückten notdürftig von dem Rest ihres Proviantes und aßen dazu einige unreife Äpfel. Denn in dieser Nacht waren sie am Rand eines Städtchens in eine Gärtnerei geraten, hatten aber statt der erhofften Mohrrüben nur einige Rettiche erwischt, die sie wegen des Durstes nicht essen wollten, und dazu eben die paar grünen Äpfel.

Während dieses etwas mageren, aber sehr romantischen Frühstücks neben dem schußbereiten Maschinengewehr und den ebenso schußfertigen Pistolen waren einige Bauern herangekommen, die nun verwundert hinausschauten zu den komischen Männern da oben auf dem Strohschober. Die Deutschen grüßten freundlich mit „Djen Dobre!“ („Guten Tag!“). Die Bauern erwiderten den Gruß, zogen sich aber bald zurück. Für die beiden Offiziere

wurde es Zeit weiterzugehen, denn auf dem Gutshof war bestimmt ein Telephon — —.

Die deutsche Grenze konnte nicht mehr weit sein. Unglücklicherweise kam nach kurzem Marsch noch einmal ein Dorf, und um es zu umgehen, hätten sie einen tiefen Bach durchschwimmen müssen. Dazu hatten sie keine Lust mehr. Sie glaubten auch zu sehen, daß nur Frauen, Kinder und alte Männer im Dorf waren; die wehrfähigen Männer schienen alle eingezogen. Sie kümmerten sich also nicht um die neugierig gaffenden Dorfbewohner, sondern gingen durch, sagten im Vorbeigehen wieder ihr „Djen Dobre!“, was auch erwidert wurde.

Plötzlich sagt der Leutnant Tamm zu seinem Kameraden: „Du, hat da nicht jemand ‚Heil Hitler!‘ gerufen?“ Und Westhaus erwidert: „Ja, Mensch, das kam mir eben auch so vor, ich wollte es bloß nicht glauben.“ Sie drehen sich um, und da kommt tatsächlich eine Frau hinter ihnen her. Die beiden deuten auf den Boden und fragen: „Polśka?“ Die Frau aber antwortet auf deutsch: „Ja, hier ist noch Polen. Aber die deutsche Grenze ist nicht weit, und polnisches Militär gibt es hier nicht mehr, die sind gestern alle in Richtung Warschau abgezogen.“

Bei Lothow legte
ein einziger Stu-
katretter einen
polnischen Pan-
zerzug außer Ge-
fecht

Bombenwirkung
auf einen polni-
schen Eisenbahn-
zug





Die vielen Unterbrechungen der polnischen Bahnlinien durch deutsche Kampfflieger verursachten allenthalben große Stauungen von Güter- und Personenzügen. Die polnische Bevölkerung war mit der Plünderung der Güterzüge immer schnell bei der Hand



Heimwärts über die ostpreussischen Seen

Das war eine gute Nachricht. Die brave volksdeutsche Frau nahm die Flieger noch mit in ihr Haus, um ihnen Milch und Brot zu geben. Neu gestärkt konnten sie nun das letzte Stück Weg antreten. Sie durchquerten einen Wald, und an der Straße stießen sie dann auf ein freundliches Zollhaus inmitten von Blumenbeeten. Aus dem Haus stürmten plötzlich deutsche Soldaten heraus, Gewehr unterm Arm, und riefen: „Hände hoch!“ Die beiden Flieger waren restlos glücklich, deutsche Laute zu hören. Sie freuten sich, wie diese Soldaten so frisch und munter auf sie zustürmten und sie vielleicht gar totschießen wollten. Die Hände hoch zu nehmen fiel ihnen nicht ein. Lachend riefen sie den Infanteristen zu: „Ihr seid wohl verrückt geworden, hier auf die eigenen Leute zu schießen!“ Nun war die Freude bei den Infanteristen, daß die geretteten Flieger gerade bei ihnen das Reichsgebiet erreicht hatten, riesengroß. Die beiden wurden gepflegt, sie bekamen einen Kraftwagen gestellt, und wohlbehalten langten sie bei ihrer Staffel wieder an.

Wiedersehen mit Wolhynien

Von Wilhelm Renner

Der Befehl zum Einsatz hat für unsere Besatzungen in diesen vierzehn Tagen längst aufgehört, eine Sensation zu sein. Einsatz ist Dienst, der angesetzt wird, und angesetzter Dienst wird gemacht. Problematisch wird die Sache höchstens, wenn die Spanne zwischen Einsatzbefehl und Start zu kurz ist, um noch die geruhige Vereinnahmung des Mittagessens zu gestatten. Denn so ein Flug dauert heute, wo man schon beinahe in die hintersten Winkel Polens brausen muß, um noch einigermaßen lohnende Ziele für Bomber zu finden, mindestens seine drei Stunden.

Diesmal war allerdings der Einsatzbefehl, der nach langem vergeblichem Warten nun genau in die Stunde des Mittagessens hineinplakzte, doch eine Art von Sensation, wenigstens für jemanden, der vor vierundzwanzig Jahren und dann noch mal vor dreiundzwanzig Jahren erst als kriegsfreiwilliger Unteroffizier und nachher als frischgebackener Leutnant zu Fuß und zu Pferde genau dort herumgepinschert ist, wo wir jetzt unsere Bomben abladen sollen.

Es handelt sich einmal um die letzte Etappe jener großartigen Aktion, die in der Zeit von Mai

bis August 1915 die deutschen Heere von Gorlice bis Brest-Litowsk führte und die allerdings heute verblaßt vor der in Konzeption und Durchführung mit jener frontalen Offensive nicht im entferntesten mehr zu vergleichenden, gewaltigen Zangenbewegung von Norden und von Süden her. Außerdem werde ich die Gegend wiedersehen, wo wir fünfviertel Jahre später im härtesten Abwehrkampf gegen die schier unerschöpflichen Heerscharen Brussilows standen.

Der Start mutet etwas komisch an: für unsere Laienaugen ist das Wetter genau das gleiche wie heute morgen, wo wir uns um sieben Uhr resigniert vom Rollfeld in das Kasino zum Doppelkopf zurückzogen. Unter hoch liegenden Zirruswolken treiben unaufhörlich in 200 Meter Höhe Nebelschwaden daher, die ab und an kräftige Schauer von sich geben. Aber die „Wetterfrösche“ müssen es ja wissen, sie behaupten, über Süd- und Südostpolen herrsche annehmbares Flugwetter. Zunächst brausen wir nach dem Start einmal in eine zünftige Gewitterfront hinein. In Millionen feinsten Fäden wird der Regen, der auf unsere gläserne Bugkanzel prasselt, nach hinten über die Scheiben weggepeitscht. Aber lange dauert es nicht, bis die braven He 111 die Gewitterfront hinter sich gelassen haben.

Da sind wir aber auch schon längst über ehemals polnischem Gebiet. Unverkennbar — im Gegensatz zum Reichs- und deutschen Volkstumsgebiet — die geduckten, verwahrlosten strohgedeckten polnischen Raten, die bis zum Wahnwitz in unzählige handtuchbreite Fegen aufgespaltenen Ackerstreifen. Hier und da sind die Bauern schon wieder an der Arbeit, vielfach sieht man auf den Weiden Vieh. Über die wenigen größeren Straßen dieses Gebietes ziehen in unübersehbarer Reihe die deutschen Nachschubkolonnen hin und her. Deutlicher noch als auf der Straße selbst sieht man hier aus der Luft die mustergültige Marschdisziplin der deutschen Fahrer. Ohne sie wäre es undenkbar, daß der An- und Abtransport solch riesiger Kolonnen so reibungslos klappte.

Über solchen und ähnlichen Betrachtungen sind wir unversehens dorthin gekommen, wo wir vor 24 Jahren nach viermonatigen Märschen und Kämpfen landeten: riesige Qualmwolken steigen links vom Kurs gen Himmel. Es ist die brennende Zitadelle von Brest-Litowsk, um die zur Stunde noch gekämpft wird. Genau eine Stunde sind wir geflogen. Damals marschierten wir über hundert Tage, und schätzungsweise werden die reichlich 30 Tonnen Bomben, die wir mitführen — von der

MG-Munition gar nicht zu reden —, nicht weit zurückbleiben hinter der Wirkung, die wir 1915, immer unter dem Druck der Anweisung, mit Munition zu sparen, mit unseren Feldgeschützen in vier Monaten erzielt haben.

Unser Beobachter beginnt, sein Zielabwurfgerät fertigzumachen. Unsere Ziele sind lediglich Eisenbahnen. Kolonnen sind für uns tabu, denn bei dem Tempo des deutschen Vormarsches, der schon nach Süden über Brest-Litowsk hinaus geführt hat, ist die Entscheidung zu schwer, ob es sich bei etwa in Sicht kommenden Kolonnen um deutsche oder polnische handelt. Da kommt aber auch schon ein Ort in Sicht, von dem die beiden Bahnlinien ausstrahlen, die der Fürsorge unserer Staffel besonders warm anvertraut sind. Ich erkenne zwar den Ort nicht wieder, wohl aber die Kirche. Nicht umsonst habe ich an ihr vor 23 Jahren einen qualvollen Nachmittag lang auf meinen Gaul warten müssen, als ich von dem nach Abflauen der Brussilow-Offensive mir gewährten Urlaub zurückkam und in eine Flut von Gerüchten hineinschlidderte, nach denen mein Regiment bereits verlegt und weg sei. Es war nachher doch noch da und es ging nicht, wie erwartet, an die Somme, sondern zur erfolgreichen Abwehr der Sarraill-Offensive sowie zum hoff-

nungslosen Kampf gegen Läuse und Wanzen nach Mazedonien.

Aber weg mit den Erinnerungen! Die Gegenwart fordert ihr Recht! Schon kniet der Beobachter über dem Zielgerät und winkt den gebannt auf seine Hand schauenden Piloten mit leisen, fast unmerklichen Handbewegungen ein. Die ersten Bomben poltern hinaus. Von hier vorn ist von dem Erfolg nicht viel zu sehen, obschon wir aus knapp 200 Meter Höhe abgeworfen haben. Ich riskiere einen raschen Blick nach hinten durch den Laufgang, wo die gläserne „Wanne“ ein wenig Sicht nach hinten rückwärts gewährt. Ich sehe nur noch, daß eine riesige Qualmwolke sich breit über den Bahndamm legt. Aber schon ist die nächste Bombe gefallen. Möge sie ebenso gut sitzen. Treulich folgen unsere beiden Rettenhunde, und als wir in die Kurve gehen, sehen wir, daß auch sie nicht schlecht gearbeitet haben. Zerstört wäre diese Bahnlinie nun, und, wie wir beim Rückflug sehen, nicht nur einmal. Nun, doppelt genäht hält besser und eine dreifach zerstörte Bahnlinie zu flicken kostet auch die dreifache Zeit.

Nun geht es, immer noch in wenig mehr als 200 Meter Höhe, auf den anderen Zweig der unserer Obhut überantworteten Bahnlinie. Unten auf den

Feldern stehen die Bauern und schauen empor. Merkwürdig — sie laufen nicht mehr weg, wie sie es in den ersten Tagen taten. Offenbar haben sie inzwischen die Erfahrung gemacht, daß diese komischen deutschen Riesenvögel der zivilen Bevölkerung nichts zuleide tun, vorausgesetzt natürlich, daß sie nichts tun. Schließlich ist es einem Flugzeug unserer Gruppe begegnet, daß es ein polnischer Bauer, der es offenbar von weitem ganz gemütlich und tief, weit diesseits der Front, auf dem Heimweg hatte ankommen sehen, mit seinem Gewehr beschoß und sogar einen Treffer erzielte; hier griff nun allerdings die Gruppe zur Selbsthilfe, entsandte unmittelbar nachdem der beschossene Pilot gelandet war, unter dessen Führung eine Kette zu dem betreffenden Gehöft und verfuhr mit ihm nach Kriegsrecht.

Nun haben wir unser neues Ziel erreicht. An der Stelle, wo wir auf die zweite Bahnlinie treffen, steht gerade ein Stück Güterzug. Eine Bombe ist das Stückchen nicht wert, so haut erst der Beobachter aus der vorderen Ranzel, dann der Bordschütze aus der Wanne je eine Trommel aus dem MG hinein——. Es ist nicht anzunehmen, daß die Lokomotive aus eigener Kraft noch wird von der Stelle kommen können. Etwas weiter steht ein lohnenderes Ziel: ein — wie aus den offenen Lören ersichtlich —

vollgeladener Güterzug von beträchtlicher Länge. Aber hier ist die Sache nicht ganz einfach mit dem Bombenabwurf: der Zug steht genau in einer Kurve und wir müssen unsererseits in einer scharfen Kurve uns heranpirschen. Einmal mißlingt der Anflug, auch das zweitemal, aber beim drittenmal endlich schaffen wir's — nicht ohne beim Kurven jedesmal dem anderen Stückchen Güterzug noch ein paar MG-Trommeln zusätzlich verpaßt zu haben; beim letztenmal qualmt es denn auch schon verdächtig aus der Lokomotive und verschiedenen Waggons. Kurz und klein; es wird sobald keiner dieser Züge weiterfahren oder abgeschleppt werden können. Die Sache ist in Ordnung.

Eine volle Stunde haben diese mit aller Sorgfalt durchgeführten Bombenabwürfe nun allerdings auch gekostet. Ganz so glatt wäre es wohl nicht gegangen, wenn nicht jegliche feindliche Gegenwehr gefehlt hätte. Von einem der kleinen Bahnhöfe wurden uns wohl ein paar Flakschüsse nachgesandt, aber sie verpufften ins Leere. Überall rings in der Gegend stehen, langsam verwehend, noch die braunen Erdfontänen der Einschläge von unseren Bomben und denen der anderen beiden Ketten. Während wir abdrehen, fliegen wir gerade über einen Bauernhof, in dessen Mitte, ohne überhaupt

an Deckungsuche zu denken, zwei Panjes stehen und den dicht über sie hinwegbrausenden Maschinen nachglozen. Kein Zweifel; sie müssen bereits gelernt haben, daß friedliches Landvolk von ihnen nichts zu fürchten hat.

Nur ein paar Minuten, und die Kette, die sich für die Bombenabwürfe aufgelöst hatte, fliegt wieder in der vorgeschriebenen Formation zusammen. Ganz knapp können wir noch an einer mächtigen Gewitterfront vorbeihuschen. Der rechte „Rettenhund“ taucht beinahe schon in die sich aufbäumenden Wolkenmassen ein. Sekundenlang umfängt uns von Zeit zu Zeit die bläulich schimmernde Lohe der sich entladenden Blitze. Das alles berührt uns nicht mehr. Von Maschine zu Maschine winken Piloten und Beobachter einander fröhliche Grüße zu; sie sind zufrieden, ein Auftrag ist wieder einmal erfüllt, und zwar mit aller Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit erfüllt. Da ist der vergossene Schweiß, sind die vom Steuerknüppel zerrubbelten Hände bald vergessen.

Drei Stunden nachdem wir gestartet sind, setzt unsere Kette sanft auf das Rollfeld des Heimathafens auf. Vor 24 Jahren hatte der einfache Weg vier Monate beansprucht; heute haben wir ihn hin und zurück in drei Stunden bewältigt.

Luftnachrichtentruppe tief in Polen

Von Joachim Paltzo

Gaupropagandaleiter Ostpreußen

Eine Fahrt durch polnisches Land bis hinein in die vordersten Infanteriestellungen führt uns auch an zahlreichen Einheiten der Luftnachrichtentruppe vorbei. Nicht nur die Flieger, deren gelbe Spiegel wir schon von ferne erkennen, sind am Werk, um Feldflughäfen, Material- und Brennstoffdepots einzurichten. In unmittelbarer Nähe der vorderen Infanteriestellungen liegt auch unsere Flak. Sie wird hier nicht nur als Schutz gegen feindliche Flugzeugangriffe eingesetzt, sondern unterstützt die Infanterie auch, indem sie in direktem Schuß dem Feinde schwer zusetzt.

Der gesamte Einsatz der Luftwaffe verteilt sich über einen mehrere hundert Kilometer tiefen Frontabschnitt. Hier die notwendigen Verbindungen und Nachrichtenmittel herzustellen und damit das Zusammenwirken aller Teile zu gewährleisten, ist Aufgabe der Luftnachrichtentruppe.

Die Männer mit den braunen Spiegeln sind nicht nur als Funker auf den Flughäfen tätig, sie schaffen nicht nur die Fernsprechverbindungen zwischen Stäben und Einsatzstellen — man sieht sie auch in vorderster Linie als Funker und Fern-

sprecher bei unserer zur Unterstützung der Infanterie eingesetzten Flak. Wenn es dann im Ablauf feindlicher Angriffe und deutscher Gegenangriffe auf den letzten Einsatz ankommt, dann bedient der Nachrichtenmann nicht nur sein Fernsprengerät oder die Funktaste, dann greift er zum Gewehr und ist vorwärtstürmender deutscher Soldat wie jeder andere in den vordersten Infanteriestellungen. Aus diesem Kampf hat sich eine gute Kameradschaft zwischen den Männern der Luftnachrichtentruppe und allen Verbänden, mit denen sie zusammenwirken, entwickelt.

Der Infanterist vorne in seiner hart umkämpften Stellung sieht den Funker und Fernsprecher der Luftwaffe stets gern bei sich, weiß er doch, daß dieser ihm durch seine Nachrichtennittel Hilfe und Unterstützung der Luftwaffe herbeischafft.

Stukas zerstörten polnische Bunkerlinie

Von Joachim Paltzo

Zwischen Lomza und Nowogrod haben die Polen am Südufer des Narewflusses eine, wie sie meinten, unüberwindliche Bunkerlinie errichtet. Die vordersten Werke dieser Anlage liegen direkt am Narew. Dann steigt das Gelände sofort steil an, so daß hier die Natur tatsächlich günstigste Voraus-

setzungen für die Schaffung dieser polnischen Anlage bot. Wer das flache und weithin übersichtliche Vorgebiet nördlich des Narew betrachtet, könnte fast zu der Überzeugung kommen, daß es ungeheure Mengen infanteristischen Einsatzes und größte Opfer an Blut gekostet hat, diese Linie zu nehmen.

Wir hatten Gelegenheit, nach Abzug der Polen aus dieser Stellung uns die Bunkerwerke, MG-Nester und Schützenlöcher der Narewlinie anzusehen. Dabei konnten wir feststellen: deutsche Sturzkampfflieger haben mit ihren 250-Kilogramm-Bomben die Polen aus diesen Anlagen herausgedrückt. Auf einem recht massiven Panzerwerk z. B. sahen wir die vernichtende Wirkung einer deutschen 500-Kilogramm-Bombe, die genau auf dem Werk eingeschlagen ist. Dieses viele Tonnen schwere Werk ist unter der Wucht der Bombe einfach wie eine Streichholzschachtel zur Seite geschoben und verkantet worden.

Anderer Panzerwerke zeigen Spuren von in unmittelbarer Nähe eingeschlagenen Fliegerbomben. Da sind die Laufgräben verschüttet, die Gattüren der Bunker zu unförmigen Eisenmassen verzogen. Eine Erkenntnis können wir von dieser Besichtigung mitnehmen: die wohlgezielten Bomben unserer Stukas haben den nördlichen Bogen der Narew-

linie dem Feind abgenommen und damit der diese Linie später erstürmenden Infanterie den Weg zum fast verlustlosen Sturm geebnet.

Etwas anderes aber ist von der Besichtigung dieser Anlagen als wichtige Erkenntnis noch mitzunehmen. Unter dem Eindruck der englischen Versprechungen und Kriegstreibereien haben die Polen in den letzten Wochen ihre Bunkerlinien in verstärktem Maße ausgebaut. Wir sahen in dem erwähnten Abschnitt auch zahlreiche Bunker und vorbereitete Panzerwerke, die erst vor wenigen Tagen ihren Baubeginn erlebt hatten. Ja, erst im Eisengerüst dastehende Bunker, zu denen man offenbar erst den notwendigen Zement herangefahren hatte, fanden wir. Jetzt, nachdem die deutsche Wehrmacht die krieg- und unruhestiftenden Hezer aus diesem Land verdrängt hat, ist die bereits in vollem Frieden ihrer Arbeit nachgehende Bevölkerung dabei, diesen Zement mit Genehmigung der deutschen Militärbehörden zum Aufbau ihrer durch die Kampfhandlungen beschädigten Häuser und Wohnungen zu verwenden. Ein schönes Zeichen und ein Beweis, daß der deutsche Soldat in dieses Land nicht Unruhe und Zerstörung, sondern Aufbau und Frieden gebracht hat.

Die Schläge der Luftwaffe

Von Carl Cranz

Die Vernichtungsschlacht im Osten ist nun in ihr entscheidendes Stadium getreten. Die großsprecherischen Prophezeiungen der Polen sind vor dem unaufhaltbaren Vormarsch unserer Nord- und Südarmeen wie Seifenblasen zerplatzt. Die kriegerischen Tatsachen sprechen ihre klare und wahre Sprache. Diese Sprache hat Polen und seinen Hintermännern ein schnelles Erwachen gebracht.

Die wachsende Wirkung der deutschen Maßnahmen ist beim Einsatz unserer Luftwaffe besonders offensichtlich. Beherrschte sie schon wenige Tage nach Beginn des Vormarsches den polnischen Luftraum, so war in jenen ersten Tagen die Abwehr der polnischen Luftwaffe — Flaks und Jäger — doch nicht unerheblich. Die planmäßige Bekämpfung der polnischen Luftwaffe und ihrer gesamten Bodenorganisation hat in etwa 14 Tagen zum vollen Erfolg geführt. Praktisch ist heute die polnische Luftwaffe zerschlagen. Mit unverminderter Wucht werden nunmehr unsere Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörergruppen auf die Vernichtung der letzten rückwärtigen Verbindungen, Rückzugsbahnen und -wege angelegt.

Bei regnerischem und diesigem Wetter starten wir mit zwei Staffeln der Kampfgruppe. Ich fliege in der Führungsmaschine mit dem Gruppenkommandeur und seinem Navigationsoffizier.

Als Kettenführer fliegt neben uns ein Oberleutnant, der — wie übrigens schon mehrere Besatzungen — dieser Tage mit seinen Männern nach abenteuerlichem Fußmarsch durch Polen zur Gruppe zurückgekehrt war. Die getroffene Maschine mußte weit hinter den polnischen Stellungen landen. In tage- und nächtelangen Märschen schlugen sich die Männer durch, hielten sich schneidig die Übermacht ihrer Verfolger vom Leibe, durchwateten mit ihren Maschinengewehren auf dem Rücken die Flüsse und gewannen endlich, erschöpft und ausgehungert, die deutschen Linien, um am folgenden Tage schon wieder über dem Feind zu fliegen. Zwölf Männer mit dem goldenen Spanien-Ehrenzeichen hat diese Gruppe. Einer fiel dieser Tage über Polen.

Mit solchen Besatzungen fliegen wir ostwärts.

Ruhig, sachlich, fast möchte man sagen handwerksmäßig ist ihr Zusammenspiel. Durch das Bordsprechgerät hören wir die knappen Befehle des Kommandeurs und seines Navigationsoffiziers, die kurzen Anweisungen des Piloten an seinen Bordmechaniker. Schußfertig hängt vor ihm das MG in

der Kanzel. Neben mir bedient der Funker sein Gerät und zugleich das rückwärts gerichtete Maschinengewehr.

In 2000 Meter Höhe überqueren wir die Front über den weiten Waldgebieten von Bialystok. Manchmal fliegen wir fast ohne Erdsicht über den Wolken. Wie Schneegebirge türmen sie sich unter uns auf. Glitzernd und strahlend liegt die Sonne darüber. Durch die zerrissene Wolkendecke gewinnen wir zeitweilig Sicht. In ausgebrannten Dörfern ragen Ruinen wie stumme Kläger in die Höhe. Schützengräben und Stellungen durchschneiden das Land. Trostlos wirkt die Weite und Öde der endlosen Sümpfe.

In Ketten aufgeteilt sehen wir vor uns die Staffeln, neben uns die Maschinen unserer Kette. Wieder und wieder tragen diese Staffeln in den schlanken, schnittigen Rümpfen jedes ihrer Kampflugzeuge ihre Bombenlast, ihre Maschinengewehre, ihre Munition bei jedem Einsatz gegen Osten. Bei diesen Flügen steht immer wieder das Lied unseres gefallenen Kriegskameraden Walter Flex vor unserer Seele:

„Wir stoßen unsere Schwerter
nach Polen tief hinein,
die Hand wird hart und härter,
das Herz wird hart wie Stein.“



So leben wir, so leben wir . . . Es war nicht immer ganz komfortabel in Polen, aber man konnte es aushalten



Vielseitige Aufgaben bewältigen die Transportflugzeuge der Luftwaffe im Polenfeldzug. Außer Proviant, Munition, Verwundeten schafften sie auch Truppen an den Ort des Einsatzes



Die Luftwaffe schaffte ihre Verwundeten mit eigenen Sanitätsflugzeugen in die Heimatlazarette



Das gute alte Transportflugzeug Junkers Ju 52 beförderte nicht nur Munition und Truppen, sondern auch Proviant

Unter uns windet sich das silberne Band des Narew durch die Weite des Landes. Wir halten südöstlichen Kurs auf die letzten Bahnlinien, die von den geschlagenen Polen hinüberführen zur sowjetrussischen Grenze. Wir sind jetzt im Zentrum des gewaltigen Sumpfgebietes zwischen Bialystok, Brest-Litowsk und Pinsk, kaum 20 Minuten Flugdauer von der sowjetrussischen Grenze entfernt.

Über Pruzana wechseln wir unseren Kurs. Wir kurven bis auf 400 Meter herunter. Die Nachbarketten setzen bereits zum Tiefangriff an. Das befohlene Ziel ist erreicht. Durch Wälder und Sümpfe zieht sich das Eisenband der Bahnstrecke Brest-Litowsk—Baranowice.

Schon knattern unsere Maschinengewehre und fahren wieder die Leuchtspurgarben auf Kolonnen und Bahnanlagen nieder. Schon sehen wir wieder aus den Rümpfen der Nachbarmaschinen die Bomben herabfullern und ihr Ziel suchen.

Unser Führungsflugzeug setzt sich in einigen Kurven neben die Bahnlinie. Mit Gegenkurs sehen wir die Maschinen einer Staffel an uns vorüberbrausen. Deutlich erkennen wir, wie ihre Bomben zur Erde jagen. In Sekunden loht unten der blickende Feuerschein der Einschläge auf, schießen die gewaltigen Rauchfontänen empor und liegt das

befohlene Ziel in dem genau sitzenden Vernichtungsfeuer unserer Kameraden.

Weiter nordostwärts jagt der Angriff über die Bahnlinie und die Straße hinweg. Über den kleinen Bahnhof von Rossow bricht noch einmal der präzise Reihenwurf einer ganzen Staffel hernieder. Wieder liegt der Hauptteil der Bomben vernichtend im Ziel. Weiter nördlich verrichtet die andere Staffel das gleiche Zerstörungswerk. Diese Bahnlinie ist nachhaltig unterbrochen. Ihre Herstellung wird in diesem weiten Sumpf- und Waldgebiet außergewöhnlich schwierig und zeitraubend sein.

Ein schlichter Funkspruch von der Nachbarstaffel wurde aufgenommen. Der Funker reicht dem Gruppenkommandeur ein Blatt Papier. Der nickt und gibt es mir weiter: „Staffel hat Auftrag durchgeführt!“

Wir nehmen nordwestlichen Kurs — der Sonne und der Heimat entgegen.

Kampfkameradschaft zwischen Fliegern und Erdtruppe

Von Joachim Paltzo

Einer MG- und einer Schützenkompanie eines ostpreußischen Reserveregiments war es gelungen, den Warschauer Bahnhof Praga-Ost in der Nacht

vom 16. zum 17. September zu nehmen. Der Bahnhof, der mit seinen Gleisanlagen von einer festen Betonmauer umgeben ist, war von den Polen stark besetzt; um so schwieriger war es, den Auftrag zu erfüllen, diesen am Ostrand der polnischen Hauptstadt gelegenen Bahnhof zu erkämpfen.

Noch während der eroberte Bahnhof unter polnischem MG- und Infanteriefeuer liegt, betrachten wir die Wirkung der verschiedenen Luftangriffe der letzten Tage auf dieses wichtige militärische Objekt. Man kann nur immer wieder voller Bewunderung die Treffsicherheit unserer Kampfflieger feststellen. Ein gewaltiger, über 20 Meter im Durchmesser großer Bombentrichter hat mitten in dem Gewirr von Weichen, Schienen, Eisenbahnwagen und Bohlen die gesamte Bahnhofsanlage für jeden Verkehr unbrauchbar gemacht; der Abwurf allein dieser einen Bombe ist ein Meisterstück gewesen, denn nicht nur die gesamten Gleisanlagen sind zerstört worden, ein Brand vernichtete auch zahlreiche Güter- und Personenwagen, die hier aufgefahren waren.

Die Soldaten dieser Infanteriekompanien bestätigten es: die Luftwaffe hat durch ihre Bombenwürfe das Vorgehen der Infanterie zusammen mit deutschem Artilleriebeschuß erheblich erleichtert.

Oft unter ungünstigsten Bedingungen sind die Staffeln in der stolzen Gewißheit gestartet, durch saubere Treffer den Feind in seinen Bewegungen zu hindern, der eignen Truppe aber günstige und erleichterte Angriffsmöglichkeiten zu schaffen.

Wer erleben durfte, wie dankbar der Soldat an der Erdfront für die Hilfe und die Kampfkameradschaft der Flieger ist, und wer umgekehrt weiß, wie die Sorge unserer Luftwaffe der Hilfe des Heeres gilt, kommt zu der unerschütterlichen Überzeugung, daß das Ringen der letzten Wochen wahrlich eine große Gemeinschaft und Kameradschaft aller Kämpfenden geformt hat, so wie der Führer es in seiner großen Rede im Reichstag vom ganzen deutschen Volk verlangte.

Mit der Kamera an den Feind!

Von Ed. A. Amphlett

Der Befehl lautet: „Begeben Sie sich sofort in das Gebiet der Kampfhandlungen und bringen Sie interessante Bilder von der Wirkung des Einsatzes unserer Luftwaffe mit.“

Unser Auto ist schnell fahrbereit, Gasmasken, Stahlhelme und Karabiner in Griffnähe verpackt. Etwas Proviant wird auch mitgenommen und natürlich die wichtige eiserne Portion. In zwei

kleinen Koffern liegen die Kameras, Zubehör und Filme für einige hundert Aufnahmen.

Zwanzig Minuten später rollt unser Wagen durch das Tor der Kaserne.

Wir beiden Bildberichter und unser Fahrer sind nun für drei bis vier Tage ein selbständiger Trupp, der, völlig auf sich gestellt, die Aufgabe lösen muß. Im 80-Kilometer-Tempo rast unser Wagen in Richtung Grenze. Wir überholen dauernd motorisierte Kolonnen, Munitionstransporte und sonstigen Nachschub, der gen Osten rollt.

Auf deutschem Gebiet merkt man nicht viel von dem Einsatz. Nur die Straßen der Städtchen und Dörfer, die wir durchfahren, sind von Soldaten überfüllt, und auf jedem Marktplatz parken die Autos der Wehrmacht. Auf einem Hof stehen abfahrtbereit zwei Panzerspähwagen, auf dem nächsten dampft eine Feldküche.

Wir erreichen die Grenze. Der Adler auf dem polnischen Zollhaus ist abgerissen, der Schlagbaum liegt im Graben. Die Häuser des ersten polnischen Städtchens scheinen unbewohnt. Die Polen sind geflüchtet, die Volksdeutschen verschleppt worden. Die Straßen sind schlecht und staubig geworden, unsere Geschwindigkeit ist rapide gefallen. Plötzlich ist der Weg unterbrochen. Eine Brücke ist von den

Polen gesprengt worden, und wir müssen den Umweg über eine Notbrücke benutzen. Unsere Pioniere sind aber bereits mit dem Ausbessern der eigentlichen Brücke beschäftigt. Die Bauernhäuser, an denen wir vorbeifahren, sind alle wie ausgestorben. Hier das erste abgebrannte Gehöft. Traurig ragen Gemäuer und geschwärzte Balken in den Himmel.

Immer weiter führt der Weg ins feindliche Land, immer mehr Spuren des Kampfes machen sich bemerkbar. Große Lichtungen sind in die Wälder geschlagen, Stacheldrahtverhaue angelegt und Schützengräben ausgeworfen worden.

Wir begegnen den ersten Flüchtlingen. Mit vergränten Gesichtern, die von tiefem Leid sprechen, sitzen sie teilnahmslos in ihren primitiven Bauernwagen. Sie fahren zurück zu ihrem Gehöft. Werden sie es noch vorfinden? Und so mancher Angehörige fehlt auch. Was ist aus der eingebrachten Ernte, der Arbeit eines ganzen Jahres, geworden? Scheu sehen sie auf die ihnen begegnenden deutschen Soldaten. Eine jahrelange Propaganda, die uns als Barbaren und Mörder darstellte, macht sich bemerkbar.

Auf einem Acker sehen wir die erste tote Kuh. Ein Schuß durch den Kopf hat sie erledigt. Ist es

ein Zufallstreffer, oder wollte ein Fanatiker sie nicht lebend in die Hände der Deutschen fallen lassen?

Wir überholen immer häufiger Kolonnen. Durchfahren ein kleines Städtchen, schon ganz dicht hinter der Front. Viele Häuser sind abgebrannt, an manchen Stellen sieht man noch den Rauch, und der Brandgeruch beißt in der Nase. Alles ist voll von Truppen. Die Verwundeten bekommen die erste richtige Hilfe. An den Gulaschkanonnen wird das Essen verteilt. Motorfahrzeuge werden repariert, Gewehre und Uniformen gereinigt. Hier liegen Männer, die erst vor kurzem in heißem Kampf standen und stündlich wieder mit dem Einsatz rechnen.

Am Stadtausgang liegt das Betriebsstofflager einer Panzerdivision. Tausende von stabilen Kanistern liegen aufgeschichtet. Das ist eine gute Möglichkeit zu tanken. Man weiß nicht, wann man wieder Gelegenheit dazu haben wird.

„Kameraden, könnt Ihr uns nicht 20 Liter abgeben?“ — „Na, eigentlich ist das alles für unsere Panzerdivision bestimmt, aber wir sind nicht so“ — und schon laufen 20 Liter in unsern Tank. An einer Feldküche erhalten wir in gleicher Weise unser Essen. Jeder deutsche Soldat fühlt sich mit seinen

Kameraden verbunden, und es herrscht der Grundsatz: „Einer für alle, alle für einen.“

Wir sehen die ersten Toten. Neben der Chaussee ist ein dichtes Gehölz. Viele Bäume sind von Einschlägen zersplittert. Umgestürzte Munitionswagen und Pferdekadaver.

„Anhalten, hier gibt es Aufnahmen“, sagt mein Kamerad, und wir bringen den Wagen zum Halten.

In dem kleinen Wald stand eine polnische Batterie, die anscheinend im Tiefangriff unserer Flieger vernichtet wurde. Die Munitionswagen sind alle umgestürzt. Ein Geschütz liegt mit zerbrochenen Rädern da. Etwa 20 Pferdekadaver, dick aufgedunsen, liegen verstreut. Und da, mehrere tote polnische Soldaten. Bei allen Toten sind die Gesichter mit Zweigen verdeckt. Das haben unsere Soldaten getan, die vor dem toten Feind, der in ehrlichem Kampfe fiel, Achtung haben. Wir machen von dieser Stätte der Vernichtung einige Aufnahmen. Heben einige Kleinigkeiten, einen Militärausweis und eine Rotarde, als Andenken auf. Neben einem Gefallenen liegt ein entwickelter Film. Unser Berufsinteresse erwacht. Wir heben ihn auf. Was mag der Pöle einige Tage vor seinem Tode noch aufgenommen haben? Die Bilder sind Privat-

aufnahmen. Sie zeigen den Toten lachend im Kreis seiner Kameraden. Stolz ließ er sich mehrmals in seiner Uniform photographieren, um das Bild vielleicht seiner Braut zu senden. Armer Teufel! Deine verantwortungslose Regierung hat dich sinnlos in den Tod geschickt, geopfert für englische Interessen.

Wir verlassen das Wäldchen und fahren eine Straße des Grauens entlang. Überall liegen Pferdekadaver, zertrümmerte Wagen und zerbrochene Munitionskisten. Die Tiefflieger haben die Truppe beim Rückmarsch erwischt und restlos vernichtet. Eine zusammengeschossene Schreibstube liegt am Wege. Tintenfass, Aktendeckel, Karten und sonstiger Kram. Alles in schlechtem Zustand und mangelhafter Qualität. Die Telephonanlage sieht aus, als wäre sie zu Zeiten Edisons gebaut worden. Auch die zerstreuten Waffen sind alt und ungepflegt. Richtige „polnische Wirtschaft“. Wohin man das Objektiv auch richtet, überall das Bild einer panischen Flucht, einer restlosen Zerstörung.

Da sehen wir einige polnische Bauern. Sie haben ein flaches Grab gegraben und legen gerade einen toten polnischen Soldaten ins kühle Erdreich. Das muß ich aufnehmen. Scheu sehen die polnischen Bauern auf den deutschen Soldaten. Ist es auch

erlaubt, einen Polen zu begraben? scheinen ihre Augen zu fragen. Ich nicke ihnen zu, und sie atmen erleichtert auf. Irregeführtes, armes Volk! In den kleinen Hügel stecken sie einen abgebrochenen Ast und stülpen darauf den polnischen Helm. Soldatengrab. Ohne Namen, ohne jede persönliche Note.

Und weiter geht unser Weg, zwischen scharfen Granaten, zerbrochenen Maschinengewehren und zerbeulten Stahlhelmen. Da — ein sorgfältig aufgeschichteter Grabhügel. Ganz mit Herbstblumen bedeckt. Ein schlichtes, selbstgezimmertes Kreuz mit der kurzen Inschrift: „Hier ruhen 6 deutsche Panzerschützen.“ Tapfere deutsche Soldaten, die hier den Tod für Führer und Heimat gefunden haben.

Eine Rauchfahne hinter dem Walde. Wir kommen näher. Ein brennendes Bauernhaus. Am Baune sitzt die Bauersfrau und weint. Neben ihr ein verwundert um sich schauendes Kind und ein teilnahmsloser Alter, der Großvater. Wir sprechen sie an, und sie erzählt uns, daß sie Volksdeutsche ist, die gezwungen wurde, ihr Haus zu verlassen. Gestern war sie mit ihren Angehörigen zurückgekehrt und freute sich, den Hof mehr oder weniger unzerstört vorzufinden. In der Nacht drang plötzlich eine Rotte polnischer Soldaten ein. Ihr Mann wurde

als Volksdeutscher mit zwei Schüssen niedergestreckt, auf das Haus der Rote Hahn gesetzt. Dann verschwand die Rote wieder im Walde. Grausamer, sinnloser Mord, nutzlose Zerstörung. Jetzt sitzt die Frau vor den Überresten ihres Heims und weiß nicht, was beginnen. Wir trösten sie, soweit das möglich ist, und ziehen diese Straße des Grauens weiter.

Wir kommen mehr und mehr ins Kampfgebiet hinein. Wir photographieren getarnte Flakstellungen, sehen gefangengenommene Polen, auf der Lauer liegende Panzer und angreifende Sturzbomber. Jeden Augenblick hört man Schüsse. Ab und zu rattert ein Maschinengewehr los. Die Polen sind auch hier rettungslos umzingelt und eingeschlossen. Ihre Durchbruchversuche sind hoffnungslos. Wir haben schon lange die Stahlhelme aufgesetzt und die Karabiner entsichert. Hinter jedem Strauch kann der Feind lauern. Fünfzig Schritte vor uns kommen vier Polen waffenlos mit erhobenen Händen aus dem Walde gelaufen. Der deutsche Posten empfängt sie mit angeschlagenem Gewehr und geleitet sie nach hinten. Man sieht den Polen die tödliche Angst an. Ihre Offiziere haben ihnen erzählt, daß jeder Gefangene von den Deutschen sofort erschossen wird. Eine halbe Stunde später

sehen wir sie Brot essen, das ihnen deutsche Soldaten gereicht haben, und die Polen sehen schon zuversichtlicher aus.

Wir gehen noch etwas weiter vor. Hinter jedem Baum, in jeder Ackerfurche liegen deutsche Soldaten und passen auf den hundert Meter weiter lauernden Feind auf. Hier gibt es kein Entschlüpfen, kein Durchkommen. Ergeben ist der einzige Ausweg.

Unsere Filme sind fast verknipst, unsere Aufgabe erfüllt, und wir treten die Rückfahrt an.

So endete ein Panzerzug

Wie deutsche Kampfflugzeuge einen polnischen Munitionstransport vernichteten

Von Karl Heinz Christiansen

Der Wald, durch den die Straße führt, qualmt. Schwarze Stämme gleiten endlos an uns vorüber. Hier saßen noch vor kurzer Zeit die polnischen Truppen und hier spürten sie die Kampfkraft der deutschen Luftwaffe. Brandbomben trieben sie aus ihren Stellungen, immer wieder dröhnten die Motoren der schweren deutschen Bombenflugzeuge über ihnen — über Soldaten, die in wenigen Wochen in Berlin einmarschieren wollten.

Schlichte Holzkreuze stehen am Waldbrand. Ein polnischer Stahlhelm hängt über dem einen,

leere Patronentaschen liegen davor. „Hier ruht ein polnischer Offizier!“ steht von ungelenkter Hand geschrieben auf dem Kreuz. Deutsche Soldaten begruben den Gegner, wie man einen ritterlichen Feind begräbt. So kämpfen Männer.

An einem Bahnhof sehen wir einen eindringlichen Beweis für den Einsatz der deutschen Luftwaffe in Polen. Bei Lochow liegt auf den Schienen ein polnischer Panzerzug, den hier sein Schicksal ereilte. Er raste gegen Warschau zu und barg unzählige Mengen von schwerer Munition. Von einem deutschen Kampfflugzeug wurde er gesichtet und bombardiert. Eine einzige Bombe genügte, um diesem Ungetüm den Garaus zu machen. Wir sehen den riesigen Trichter, in den das Geschöß haargenau neben dem Bahnkörper einschlug. Der ungeheure Luftdruck warf den Panzerzug um, die Schienen wurden aufgerissen, vorbei — —.

Die Bevölkerung erzählte uns, daß viele Kilometer im Umkreis die Fensterscheiben zerbrachen, als die deutsche Bombe einschlug. Große Mengen wertvoller Munition fielen unseren Soldaten in die Hände; sie war für einen andern Zweck gedacht.

Truppentransporte rollen an uns vorüber — gegen Warschau. In der Ferne hören wir schon das Dröhnen der Artillerie gegen Polens Haupt-

stadt. Wenige Kilometer weiter entscheidet sich das unabänderliche Schicksal einer Stadt, die in ihrer Verblendung sich immer noch nicht ergeben zu müssen glaubt. Gefangene ziehen vorbei, endlos sind die Büge, Schritt um Schritt marschieren sie vorwärts, eine geschlagene Armee.

„Es hat keinen Zweck mehr“, sagt ein polnischer Soldat, der mich um eine Zigarette bittet. „Bald wird Warschau fallen —.“

Und statt einer Antwort klingt das dumpfe Grollen der Kanonen zu uns her.

Im Feuer vor Warschau

Von Karl Heinz Christiansen

In der Nacht steht ein glühend roter Schein gegen den schwarzen Himmel. „Warschau brennt“, sagt einer von uns und zerdrückt seine Zigarette. Warschau brennt — —. Und in regelmäßiger Folge dröhnt das Feuer der deutschen Geschütze zu uns her, deutlich hört man die Einschläge.

Am nächsten Morgen ziehen dicke Schwaden von Rauch über das Land, sie kommen aus der Stadt, die von einer verbrecherischen Führung sinnlos geopfert werden soll. Neben der Landstraße liegen zwei zertrümmerte polnische Jagdflugzeuge. Sie versuchten, den eisernen Ring, der um die

Stadt Warschau liegt, zu durchbrechen, unsere Flak holte sie herunter. Es gibt kein Entrinnen mehr aus der belagerten Stadt. Immer sehen wir wieder und wieder, wie unsere Luftwaffe den Boden für die nachrückenden Truppen vorbereitete. Zerschossene Transportzüge liegen auf den zerstörten Schienen, Granattrichter bezeichnen den Weg unserer Kampfflugzeuge.

Flüchtlinge, Flüchtlinge ——. Immer wieder treffen wir Scharen von Menschen, denen es auf irgendeine Weise doch noch gelang, der Hölle von Warschau zu entkommen.

„Wie sieht es aus in der Stadt?“ fragen wir eine junge Frau, die ihr kleines Kind auf dem Arm trägt.

Die Frau sieht uns mit großen, angstvollen Augen an und redet in gebrochenem Deutsch auf uns ein: „In der Stadt ist es furchtbar, Herr. Wir alle hofften, daß man den Deutschen endlich den Weg freigeben würde, aber man sagte uns, daß bald Hilfe kommt. Die Franzosen sind schon in Danzig, hat man uns erzählt, das polnische Heer auf dem Wege nach Berlin ——. Nur wenige Tage noch, dann sei die Stadt frei und die Deutschen geschlagen. Seit Tagen gibt es kaum mehr etwas zu essen, abends ziehen Horden durch die Stadt

und plündern. O, mein Herr, wann kommen endlich die Deutschen, in der Stadt ist es nicht mehr zu ertragen —.“

Wir haben die ersten Häuser der Warschauer Vorstadt Praga erreicht. Immer stärker werden die Geräusche der Einschüsse, und dann sehen wir vom Dach eines halbzerschossenen Hauses auf die belagerte Stadt. Überall steigt dichter schwarzer Rauch in den grauen Himmel, dumpf dröhnen die Detonationen der Einschläge.

Schwach ist die Gegenwehr, nur noch vereinzelt schießen die polnischen Geschütze zu uns herüber. Sie zerschießen ihre eigenen Häuser, vor einer halben Stunde stürzte krachend das Haus ein, das neben unserem Beobachtungsstand liegt. Die Flammen schlagen noch empor, aus den zerstörten Leitungen spritzen Wasserfontänen.

Der Mann am vordersten Maschinengewehr, neben das wir uns gekauert haben, zeigt auf ein weißes Haus, das etwa hundert Meter vor uns liegt. „Da sitzen schon die Polen“, sagt er, und wie eine Bestätigung seiner Worte knallen einige Gewehrscüsse vom Feind her. Hinter uns liegt ein Minenwerfer. Er feuert, und nach wenigen Minuten ist das weiße Haus nicht mehr vorhanden — —.



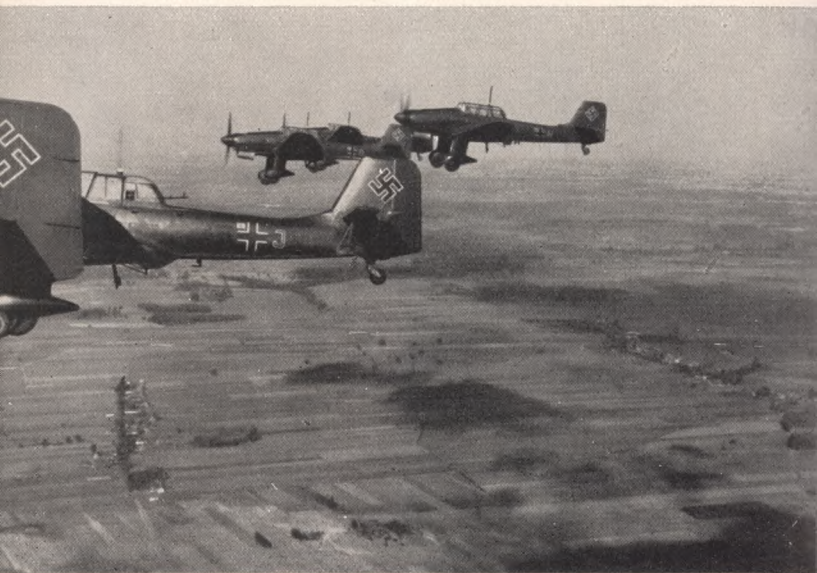
Diese Besatzung, Oberleutnant Tamm und Leutnant Westhaus, hat nach ihrer Not-
landung auf Feindgebiet lange, entbehrungsreiche Märsche und den Verlust von zwei
Kameraden hinter sich



Heimkehrer. Diese drei Unteroffiziere mußten bei den Polen notlanden und konnten sich
unter Mitnahme ihrer Maschinengewehre zu ihrer Staffel durchschlagen



Die Besatzung einer Sturzkampfstaffel bei der Befehlsausgabe vor dem Feindflug



Sturzkampfflugzeuge im Anflug an den Feind

Immer enger schließt sich der Ring um Warschau. Diese Stadt zu verteidigen, das ist keine Tapferkeit mehr, das ist verbrecherischer Wahnsinn. Und das sagen sogar die Gefangenen, deren endlose Züge wir auf dem Rückweg überholen. „Es ist aus,“ sagen sie, „und niemand hilft uns mehr.“

So ziehen sie ihre Straße, Schritt um Schritt, eine geschlagene Armee, über die ein furchtbares Gericht hereinbrach.

Schüsse in der Nacht

Von Karl Heinz Christiansen

Am Tage sieht alles sehr friedlich aus. Um die dampfenden Feldküchen auf dem Marktplatz drängen sich halbverhungerte Frauen und Kinder, die zum erstenmal seit vielen Tagen wieder etwas Warmes zu essen bekommen. Ungläubig schauen sie auf die deutschen Soldaten in den schmucken Fliegeruniformen, die man ihnen als vertierte Barbaren geschildert hatte und die ihnen jetzt wohl als Sendboten einer besseren Welt vorkommen mögen.

Im Flur eines polnischen Hauses, in dem wir Quartier nehmen wollen, stehen drei Frauen vor uns. Sie weinen, zerrauen sich die Haare und reden beschwörend auf uns ein. Wir verstehen natürlich

kein Wort, aber wir wissen wohl, um was es sich handelt. Denn auch diesen Frauen hat man immer wieder von Greuelthaten der deutschen Soldaten berichtet und jetzt glauben sie, ihre letzte Stunde habe geschlagen. Nur mühsam können wir sie überzeugen, daß wir ihnen nichts zuleide tun werden. Da küssen sie uns die Hände und über ihre verhärmten Büge gleitet ein Lächeln.

Aber es ist nicht ratsam, abends allein durch diese Stadt zu gehen. Immer wieder bellen irgendwo Schüsse, man weiß nicht, woher sie kommen, aber man weiß, wem sie gelten. Lichtscheues Gesindel schleicht sich nachts aus den Wäldern der Umgebung herbei, irgendwo werden immer noch Waffenverstecke gefunden, sogar in den Kirchen. Aber hier wird eisern durchgegriffen und es wird nicht mehr lange dauern, dann wird auch die letzte von Deutschen besetzte Stadt von diesem Gesindel gesäubert sein.

Das ist der Krieg im Dunkeln, den Polen führt, ein wahrhaft erbärmlicher Krieg.

Langsam kehren die geflüchteten Bewohner der Dörfer wieder in ihre Heimat zurück. Immer wieder begegnen wir langen Kolonnen von Wagen, die langsam ihren Weg dahinziehen. Sie fahren eine endlose Straße, mühsam ziehen die verhungerten

Pferdchen ihre schwere Last. Müde, hoffnungslos und fragend sind die Blicke, wie werden sie ihre Wohnungen wiederfinden? Denn sie flohen ja vor angeblichen Teufeln, vor Frauenschändern und vor Mordbrennern. So hatte man ihnen die deutschen Soldaten geschildert.

In der Nacht stellen wir wieder Wachen vor unser Haus. Und wieder pfeifen Schüsse an uns vorbei. Das Dunkel verbirgt die Schützen. Aber am nächsten Morgen ist alles wieder friedlich wie zuvor. Wer schoß von den Männern, die tief die Mähe vor den deutschen Fliegern ziehen, in der letzten Nacht?

Wir wissen es nicht. Die polnischen Nächte sind voller Rätsel.

Die Luftwaffe braucht den Wetterdienst

Von Heinz Matthias

Wer von den Lesern deutscher Heeresberichte und insbesondere von Schilderungen beispielgebender Ruhmestaten unserer erfolgreichen Kampf- oder Jagdflieger hat einmal daran gedacht, wieviel Kleinarbeit notwendig ist, um dem scharfen Schwert unserer Wehrmacht auch in der Luft die volle Einsatzmöglichkeit zu gewährleisten?

Wir alle kennen ja die regelmäßigen Voraus-
sagen für das Wetter am kommenden Tag aus
unserer Zeitung, und auch mancher von uns wird
hin und wieder einen Blick auf die Wetterkarte
geworfen und sich bemüht haben, an Hand dieser
Karte mit ihren für den Unkundigen freilich ge-
heimnisvollen Bezeichnungen ein Bild für die
Wetterlage der nächsten Stunden zu gewinnen.
Was für den Laien jedoch nur nebensächliche Be-
schäftigung, ist für unsere Luftwaffe ein unerläß-
licher Mosaikstein in dem Gesamtgefüge ihres
ideellen und materiellen Wirkungsbereichs. War
schon die Vorausbestimmung des Wetters dringende
Notwendigkeit für unsere Verkehrsluftfahrt in
Friedenszeiten, so ist sie einfach nicht wegzudenken
bei der Luftwaffe, deren volle Einsatzfähigkeit auf
die Beratung durch Meteorologen nicht verzichten
kann.

Der Besuch einer Wetterdienststelle auf einem
Flughafen an der Ostfront ermöglicht einen Ein-
blick in die vielfältige Zusammenarbeit des Flug-
wetterdienstes mit der Luftwaffe. Zusammen-
gefaßt im Reichswetterdienst, der dem Reichsluft-
fahrtministerium unterstellt ist, geben sich die
Wetterdienststellen des gesamten Reichsgebietes und
an der Front ihre Meldungen und ermöglichen so

die Herstellung einer zuverlässigen Wetterkarte, die dem betreffenden Geschwader oder der jeweiligen Kampfgruppe wertvolle Hinweise für ihren Einsatz in den nächsten Stunden bietet, denn vielerlei Anregungen der Wettervorausage muß der Kommandeur beachten, wenn er seinen Verband erfolgreich einsetzen will. Die Wetterkarte weist heute infolge des Kriegszustandes einige Lücken auf. Während früher die einzelnen Länder ihre Beobachtungen miteinander austauschten, ist jetzt jede Regierung bemüht, ihre Feststellungen auch auf diesem Gebiet dem andern Staat, und noch dazu einem feindlichen, vorzuenthalten. Aus diesem Grunde gibt jede ausländische Dienststelle wertvolle Wetterbeobachtungen nur chiffriert an die unteren Abteilungen ihres Gebiets weiter.

Bei uns hat jedoch jeder Frontsflieger Anweisung erhalten, neben seiner eigentlichen gefechtsmäßigen oder aufklärenden Tätigkeit auch Beobachtungen über die Wetterlage in dem von ihm zu besiegenden Abschnitt zu machen und diese unverzüglich seiner vorgesetzten Dienststelle zu melden. Durch diese Zusammenarbeit mit der an der Front eingesetzten Luftwaffe ist nicht nur der Flugwetterdienst fortgeführt, sondern sogar erheblich erweitert worden. Außerdem haben auch wir natürlich zu der

Abwehrmaßnahme gegriffen, unsere Wetterbeobachtungen nur chiffriert an die einzelnen Flugwetterdienststellen und die Verbände der Luftwaffe weiterzugeben, so daß sie vom Gegner für seine Zwecke nicht ausgenutzt werden können. Wie sehr sich auch diese Kleinstarbeit in den vergangenen Wochen bewährt hat, haben die Erfolge unserer Luftwaffe zur Genüge bewiesen.

Für seine Kameraden in den Tod

Von Heinz Matthias

In einem Lazarett an der Ostfront liegt ein Oberfeldwebel, der als einziger der Besatzung seines Kampfflugzeugs am Leben geblieben ist, nachdem die Maschine durch das Flakfeuer polnischer Batterien in Brand geschossen worden war. Er selbst hat schwere Brandverletzungen erlitten, ist in polnische Gefangenschaft geraten und hat sich durch sein umsichtiges und tapferes Verhalten befreien und wieder zurück zu den deutschen Truppen begeben können. Wir waren Zeuge, als der Staffelf kapitän diesen Oberfeldwebel am Krankenlager besuchte und ihm das Eiserne Kreuz für seine hervorragende Tapferkeit vor dem Feind überbrachte.

Die Maschine war durch einen Volltreffer in Brand geraten. Der Flugzeugführer versuchte, sie

auf deutsches Gebiet zurückzubringen. Da explodierte der linke Flächentank. Das war das Ende für die tapfere Besatzung. Nur Sekunden standen jedem einzelnen der vier Männer zur Verfügung, um durch einen schnellen Sprung sich mit dem Fallschirm aus dieser brennenden Hölle in Sicherheit zu bringen. Wohl waren die deutschen Stellungen noch nicht erreicht und auch eine Gefangenahme durch polnische Soldaten bewahrte noch lange nicht das Leben der abgeschossenen deutschen Flieger, wie zahlreiche Berichte von bestialischen Grausamkeiten polnischen Untermenschentums beweisen — aber hier gab es keine andere Wahl mehr.

Einer nach dem andern sprang in die Tiefe, als dritter von ihnen der Oberfeldwebel, während der Flugzeugführer am Steuer aushielt.

Ein Wunder scheint es, daß er bei diesem Absprung durch das lodernde Flammenmeer mit dem Leben davongekommen ist. Schwere Verbrennungen im Gesicht und an den Händen werden ihn noch auf lange Zeit an das Krankenbett binden. Auch die Grausamkeit polnischer Soldaten, die ihm Fesseln um die verbrannten Hände legten und ihn mit Kolbenschlägen traktierten, hat eine glücklicherweise nur vorübergehende Verschlechterung seines gesundheitlichen Zustandes herbeigeführt.

Heute war er in der Lage, zum erstenmal eine Schilderung seiner dramatischen Erlebnisse und vor allem seiner glücklichen Flucht zu geben. Nachdem er auf einer kleinen Lichtung gelandet war, trat ein polnischer Soldat auf ihn zu und forderte ihn in deutscher Sprache auf, die Waffen abzulegen. Sofort wurde er von mehreren Polen umringt und durch Schläge mit dem Gewehrkolben schlimm zugerichtet. Seinen Hinweis, daß er schwere Brandverletzungen erlitten hätte, beachtete man nicht, sondern schnürte seine Hände so eng zusammen, daß die Riemen in das rohe Fleisch einschnitten.

Er konnte gerade noch beobachten, wie die Polen sich ein Vergnügen daraus machten, ihre Schießkünste an seinen beiden mit den Fallschirmen gelandeten Kameraden zu erproben, dann wurde er in rohester Weise zu einer Batteriestellung getrieben und dort gründlich durchsucht, das heißt bestohlen. Die polnischen Banditen nahmen ihm nicht nur Uhr, Geld und andere Wertsachen fort, sondern fast alles, was er bei sich führte. Man sagte ihm, er solle zu einem Divisionsstab gebracht und dort verhört werden, aber dazu kam es nie. Sechs Mann schleppten ihn eine Stunde lang über Wiesen und Felder, bis sie an einer Wegkreuzung mit einer langen Wagenkolonne zusammentrafen. Dort wurde

der Oberfeldwebel mit einem Zivilgefangenen zusammengekettet und mußte hinter dem ersten Wagen marschieren. Ohne Rücksicht auf seinen Zustand trieb man ihn die ganze Nacht hindurch über die Landstraßen und legte erst am nächsten Morgen eine kurze Pause ein, dann ging es weiter bis zum Nachmittag.

Plötzlich umschwärmten Meldereiter und -fahrer den Zug, MG-Feuer flackerte auf, die Kolonne geriet durcheinander. Als dann die ersten deutschen Granaten über den Polen krepitierten, ließen sie Wagen und Pferde stehen und suchten sich durch schleunige Flucht in Sicherheit zu bringen. Aber die deutschen Gefangenen, die inzwischen auf 15 Köpfe angewachsen waren, schleppten sie mit. Sechs Polen sperrten sie in eine Scheune, doch nur für kurze Zeit. Da dicht dahinter eine polnische Batterie lag, befürchteten die polnischen Bewachtungssoldaten einen deutschen Volltreffer, holten die Häftlinge wieder heraus und trieben sie über freies Feld mitten durch die Einschläge der deutschen Granaten. Bald lief jeder, so gut er konnte, durch den Hagel umherbrausender Granatsplitter oder warf sich in eine Vertiefung. Dadurch zog sich der Gefangenentrupp über 500 Meter auseinander, so daß die Bewachtungssoldaten die Übersicht verloren,

zumal sie nur noch an ihre eigene Sicherheit dachten.

„Aber dann ging es nicht mehr weiter,“ berichtet der Oberfeldwebel, „denn jede Sekunde schlug eine Granate ein. Wir wagten Kopf und Füße nicht mehr zu rühren. Ich selbst hatte es noch ziemlich gut und lag in einer Höhlung, vor mir ein Hamburger Gefreiter, links hinter mir ein polnischer Bewachungssoldat und ein deutscher Unteroffizier. Bald schrie es hinter mir laut auf. Mein Kamerad und der Pole waren schwer verwundet worden.“

Anderthalb Stunden harnte der deutsche Flieger, eng an den Boden gepreßt, im Feuer der eigenen Batterien aus. Eine furchtbare, ihm Ewigkeiten dünkende Zeit waren diese anderthalb Stunden, erzählte er weiter, nachdem er glücklich aus der brennenden Maschine abgesprungen und nun noch einmal in jeder Sekunde vom Tod durch die deutschen Geschosse bedroht war. Endlich verstummte das Dröhnen der Abschüsse, das Krachen der Einschläge. Der Oberfeldwebel hob vorsichtig den Kopf. Von den Polen war nichts mehr zu sehen. „Los!“ rief er dem Hamburger zu, der vor ihm in dem Trichter lag, und beide rannten zu einem Gehöft, das lichterloh brannte.

Plötzlich hören sie Stimmen. Wieder werfen sie sich hin, und bange Augenblicke vergehen, bis sie zu ihrer grenzenlosen Freude deutsche Worte feststellen können. „Hallo! Hallo! Wir sind Deutsche!“ brüllen sie mit letzter Kraft und hören auch schon, wie ihnen entgegengerufen wird: „Achtung! Nicht schießen!“ Dann liegen sie ihren Kameraden in den Armen. „Nun bin ich tatsächlich der einzige Überlebende unserer Maschine. Und das verdanke ich nur meinem Flugzeugführer. Hätte er nicht die Riste bis zum letzten Augenblick gehalten, so wäre keinem von uns der Absprung mehr möglich gewesen. Er hat die Maschine geführt, bis sie nicht mehr steuerfähig war, und ist dann in aufopfernder Pflichterfüllung, wobei er nur an die Rettung seiner Kameraden dachte, auf seinem Führersitz verbrannt und mit dem Flugzeug in die Tiefe gestürzt.“

Verwundete Soldaten werden mit Flugzeugen in die Heimat gebracht

Die großen Ju-52-Sonderflugzeuge mit dem Roten Kreuz flogen von der Heimat bis an die Front

Von Hans Theodor Wagner

Die Fürsorge für unsere kämpfende Truppe ist bis ins kleinste vorbereitet und organisiert worden. Im gleichen Augenblick, wo deutsche Soldaten mit

der Waffe in der Hand gegen einen Feind antreten, rollt der riesige Mechanismus an, der überall da, wo deutsche Truppen stehen, nicht nur Munition und Verpflegung, sondern auch Feldpost und vor allem ärztliche Hilfe für unsere Verwundeten bringt.

Die deutsche Luftwaffe, deren Kampfwert allen Luftarmeen der Welt weit überlegen ist, hat sich selbstverständlich auch in den Dienst dieser Fürsorge und Betreuung gestellt. Nicht nur Soldaten und Bomben, nicht nur Munition und Verpflegung, nicht nur Briefpost und Zeitungen werden durch Flugzeuge der Luftwaffe bis dicht an die vordersten Linien gebracht, auch Verwundete werden von erfahrenen Flugzeugbesatzungen in Spezialmaschinen auf dem raschesten und sichersten und auch angenehmsten Wege in die Lazarette der Heimat überführt.

Lagelang würde der Transport der Schwerverwundeten über die schlechten und zudem zerstörten Landstraßen Polens in Kraftwagen dauern. Jede Bewegung der Fahrzeuge würde den schwerverletzten Soldaten Schmerz verursachen, würde die lange Fahrt zur Qual gestalten. Für unsere modernen Großflugzeuge gibt es heute keine Entfernungen mehr — in wenigen Stunden überfliegen sie riesige Gebiete, überwinden den

weiten Weg von der Heimat bis zur Hunderte von Kilometern vorgeschobenen Front in einer unvorstellbar kurzen Zeit. Gibt es ein angenehmeres, schöneres und schnelleres Reisen als im Flugzeug? Raum — also sollen unsere Schwerverwundeten auch mit diesem modernen Transportmittel befördert werden.

Wenn den Verwundeten die erste ärztliche Hilfe an der Front zuteil geworden ist und sie nur wenige Kilometer zurück bis zum nächsten Flugplatz im Kraftwagen befördert werden, wartet auf sie eine dreimotorige Ju 52, die mit den modernsten Einrichtungen ausgerüstet ist. Die Seitenwände des Rumpfes werden aufgeklappt, und sorgsam heben die Sanitäter die Bahren mit den verwundeten Soldaten in das Innere des Flugzeuges. Acht Verwundete finden bequem Platz, sie liegen wie in weichen Krankenbetten und spüren kaum etwas von dem Transport, während sich Sanitäter der Luftwaffe auch während des Fluges um sie bemühen. Ärzte, Krankenschwestern überwachen die Verladung und sorgen dafür, daß der Transport so schnell und angenehm wie möglich vor sich geht.

Riesige Rote Kreuze kennzeichnen die Flugzeuge der Sanitätsstaffel an den Flächen und am Rumpf als Sanitätsflugzeuge — jeder ritterliche

Gegner wird diese Flugzeuge achten und von einem Angriff absehen. Allerdings hat die deutsche Wehrmacht auch in diesem Deutsch-Polnischen Kriege ihre bitteren Erfahrungen mit der sogenannten Ritterlichkeit des polnischen Gegners gemacht. Damit diese Sanitätsflugzeuge nicht wehrlos den Angriffen feindlicher Jäger ausgesetzt sind, besetzen selbstverständlich auch Fliegerschützen die Maschinengewehrstände. Der Gegner kann versichert sein, daß nicht nur die Flugzeugführer, sondern auch die MG-Schützen ausgesuchtes Personal sind, die den Transport in der befohlenen Weise durchführen und sichern.

Wenn man das Verladen unserer Verwundeten in die Sanitätsflugzeuge beobachtet, muß man gerade hier, wo die Fürsorge für unsere Soldaten am allerbesten sein soll, die Männer bewundern, die mit wenigen geübten Handgriffen, ohne eine Sekunde zu verlieren oder ein überflüssiges Wort zu verschwenden, das Umladen der Krankenbahren in die startbereiten Flugzeuge durchführen. In einem Duzend Sanitätskraftwagen werden die Verwundeten bis dicht an die Flugzeuge gebracht, kaum zehn Minuten später werden die Seitenwände verschlossen, die geöffneten Dachluken schieben sich zusammen, auf einen Wink des leitenden

Stabsarztes lassen die Flugzeugführer die Motoren anspringen. Dann rollen die drei Flugzeuge mit den acht Schwerverwundeten und den 22 Leichtverwundeten, die den Flug sitzend zurücklegen können, über den Flugplatz, heben sich in die Luft und jagen nun mit den Soldaten Hunderte von Kilometern zurück in die Heimat. Eine einzige leise Erschütterung gibt es, die die Verwundeten jedoch wegen des vorsichtig durchgeführten Landemanövers und der Kunst der Flugzeugführer in den modernen Flugzeugen kaum verspüren. Dann schweigt wieder das Lied der Motoren, hilfreiche Hände öffnen am Heimatflughafen wieder die Seitenwände. Nun geht es nur wenige Kilometer in Sanitätskraftwagen zu dem Heimatlazarett, wo jede erdenkliche ärztliche Fürsorge sie erwartet, damit unsere Verwundeten möglichst bald ihre Schmerzen vergessen und wieder gesund werden.

Jeder einzelne Verwundete trägt tapfer sein Schicksal. Diese Männer waren mit dabei, wo es galt, die Heimat zu verteidigen und Leben und Gesundheit für das Vaterland zu opfern. Der eine war Bordfunker und wurde beim Tiefflug von einer Maschinengewehrkugel getroffen. Der andere war Flugzeugführer und wurde schwer verletzt, als sein Kampfflugzeug abgeschossen wurde und knapp

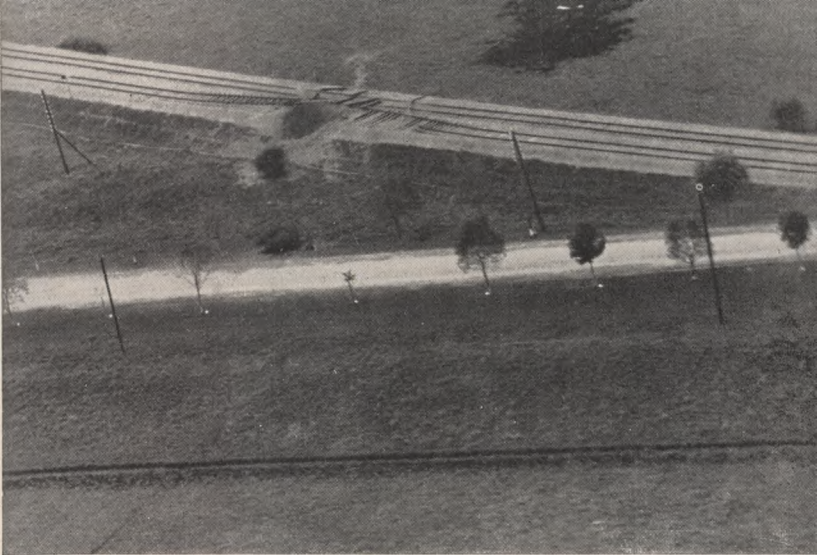
über den Linien der eigenen Truppen mitten in einem Walde zu Bruch ging. Dem anderen wurde von dem Sprengsplitter einer Flakgranate die Karte aus der Hand gerissen und die rechte Hand verstümmelt. Da sind Panzerschützen darunter und Infanteristen, die beim Sturm auf eine feindliche Stellung schwer verwundet wurden — Soldaten aller Waffengattungen, Männer der deutschen Wehrmacht, die nun in tiefer Dankbarkeit von der Heimat als treueste Söhne unseres Volkes in Obhut genommen werden. Ihnen gilt ganz besonders unsere Fürsorge und alle unsere Liebe als selbstverständlicher Lohn für das schwere Opfer, das sie ihrem Führer und Volke dargebracht haben.

Das Kind der Staffel

Von Karl Heinz Christiansen

Eines Tages ist es da, ein kleines Mädchen — zehn Jahre alt vielleicht, mit sauber zurückgebürsteten blonden Haaren und roten Schleifen an den Rattenschwänzchen.

Vor ein paar Tagen erst kam die deutsche Stuka-Gruppe auf den Platz, den man eigentlich gar nicht als Flugplatz bezeichnen darf. Es ist eben eine große Wiese am Rande der Stadt, aus der immer



Die klassische Form der Bahnzerstörung, der genaue Treffer auf den Bahnkörper



Bombenrichter auf der Straße von Grochow nach Praga



Tiefer Einschlag einer Einsta-Bombe, der die danebenstehenden Häuser anscheinend unversehrt ließ, wirtte dadurch, daß die Bombe sehr tief in lodernen Sand einbrach, nur nach oben. Im Innern allerdings wurden die Häuser durch den Aufbruch reißend zerstört.

Diese Bombe hat im Bahnhof von Prag nicht nur einen tiefen Krater gerissen, sondern auch einen D-3-Wagen neben einem Meter neben die Gleise gesetzt



noch der Brandgeruch der von jüdischen Verbrechern angezündeten Häuser herüberzieht.

Aus dieser Stadt mit dem unaussprechlichen Namen kommt wohl das kleine Mädchen. Es wanderte mit kleinen trippelnden Schritten die holperige Straße herunter und sieht jetzt staunend auf das ihr völlig unverständliche Treiben der vielen Männer in blaugrauer Uniform.

Wir sehen sie lange dastehen und die winzige Nase krausmachen und die Ohren zuhalten, wenn ein Flugzeug mit dröhnendem Motor startet oder landet. Wir winken zu ihr hinüber, und die Kleine setzt sich langsam in Bewegung, ganz zögernd und mit ernstem Gesicht kommt sie auf uns zu. Aber sie kommt.

Also das sind nun die Deutschen, mag sie denken. Sie lachen ja, die deutschen Flieger, und sehen gar nicht so aus wie die bösen Männer, von denen uns der Lehrer immer erzählt hat. Man wird ja sehen, was sie mit mir anstellen, denkt das Mädchen wohl in seinem kleinen Kopf. Man wird ja sehen, böse sehen die Männer eigentlich nicht aus.

Der Feldwebel, der vor einer halben Stunde von seinem Feindflug zurückkam, sagt: „Hallo, kleines Mädchen . . .“ und nimmt es ohne viel Federlesens auf seinen starken Arm und schaukelt

die Kleine kräftig hin und her. Das gefällt ihr mächtig und sie lacht. Lacht zum ersten und kräht vor Vergnügen in einer Sprache, von der wir kein Wort verstehen. Als der Feldwebel sie wieder auf den Boden gesetzt hat, strahlt sie über das ganze Gesicht, macht einen kleinen Knix, zeigt auf sich und sagt: „Jadwiga . . .“ Und die Flieger wissen auch, was sich gehört, machen eine tiefe Verbeugung und sagen „Hans“ oder „Gustav“ oder „Theodor“. Und nach dieser ernsthaften Zeremonie ist die Freundschaft fertig.

Von der Feldküche her kommt ein kräftiger schöner Duft. „Das könnte Erbsensuppe mit Speck sein“, sagt einer der Kameraden, und Jadwiga macht große Augen und öffnet halb den Mund. Ihre Blicke sehen gebannt auf das schwarze Rohr der Küche, aus dem sich lustiger blauer Rauch kräufelt. Dann darf Jadwiga mit uns essen — wirklich Erbsensuppe mit Speck.

Und wir merken, daß sie Hunger hatte. Großen Hunger. Denn mit einem Male sind wir alle nicht mehr vorhanden für sie, sie pustet auf den Löffel, ißt und schaut sich nicht mehr um.

Jadwiga ist ein Ereignis. Am Abend sprechen die Soldaten von ihr. „Sie ist gar nicht wie andere polnische Kinder,“ sagt einer, „gar nicht so schmutzig

und so ——.“ Sie sprechen von Jadwiga und denken wohl an ihre kleine Tochter daheim.

Am nächsten Morgen kommt sie wieder und dann alle Tage. In der Hand hält sie manchmal einen kleinen vertrockneten Apfel und reicht ihn einem von uns. Oder ein Hühnerei. „Jadwiga ,organisiert‘ —“ lachen die Flieger und nehmen die Geschenke, wie man ein fürstliches Geschenk entgegennimmt.

Und dann bleibt Jadwiga aus und kommt nie mehr. Sie ging, wie sie kam, nur ganz ohne Abschied. Wie ein kleiner Vogel, der sein Nest verlor.

Stuka-Einsatz über Warschau

Von E. Hesse

Alles geht militärisch genau und pünktlich vor sich. Der Start erfolgt um 14 Uhr auf dem Königsberger Flughafen. Eine schnittige He 111 nimmt die Besatzung auf. Kurs Süden; warm leuchtet die Sonne in die Kanzel. Der Flug geht über ostpreussisches Land — Wiesen, Wald, Wasser, Felder, auf denen die letzte Frucht eingebracht oder neue Bestellung vorgenommen wird. Ein friedliches Landschaftsbild.

Rechts voraus eine Beltstadt. Im Anflug mit der Sonne im Rücken ist deutlich zu erkennen, daß

es sich um ein Gefangenenlager handelt; in langen Reihen stehen polnische Soldaten vor einem breiten Gebäude. Essenempfang! Das ist in der ersten Stunde das einzige, was an den Krieg erinnert.

Ein großes schwarzes T auf der Erde, umgeben von grünen Wiesen, dunklem Ackerboden und hellem Sand taucht auf; daneben in Reih und Glied, ausgerichtet wie Soldaten, graue Riesenvögel: Die He 111 landet auf dem Absprunghafen eines Sturzkampfgeschwaders, das sich hier einen vorbildlichen Flugplatz geschaffen hat. Das schwarze T ist die asphaltierte Startbahn, die das Starten nach mehreren Richtungen hin gestattet.

Fernaufklärer, die schnellen Do 17, brausen über den Platz, Kette um Kette, und verschwinden hinter dem nächsten Bergrücken; sie kommen aus Warschau und bringen Kunde von der Wetterlage. Obwohl der Himmel sich im Westen verdunkelt und langsam Regen niedergeht, der bald einem kleinen Wolkenbruch gleicht, starten die Stukas, immer drei und drei; als letzte schließt sich unsere He 111 an. Höher und höher geht's, bei 2000 Meter ist die Wolkendecke erreicht. Wieder scheint die Sonne über einem schneeweißen Wolkenmeer. Das Wetter ist wie geschaffen für den bevorstehenden Auftrag der Stukas.

In 5000 Meter Höhe drehen die führenden Stukas plötzlich scharf nach Osten ab und wenige Minuten später geht Flugzeug um Flugzeug in den Sturzflug: wie ein schwarzer Strich nach unten zeichnet sich dieser Vorgang auf den weißen Wolken ab. Schnell ist die Wolkendecke durchstoßen, und ehe man sich wohl auf der Erde überlegt hat, was eigentlich los ist, sitzen die Verderben bringenden Bomben im Ziel. Eine große Rauchwolke, noch eine und da wieder eine; plötzlich wird eine hohe Stichflamme sichtbar, die hell auflodernd durch dicken schwarzen Qualm dringt, das war ein Volltreffer!

Eisenbahnanlagen, Straßenkreuzungen und sonstige militärisch wichtige Anlagen im Osten Warschaus, jenseits der Weichsel, waren das Angriffsziel, der Auftrag wurde erfolgreich durchgeführt. Beim Überfliegen in 1000 Meter Höhe sind die Einschläge deutlich erkennbar; Gleisanlagen sind vernichtet, Straßenkreuzungen zerstört, ein Gasbehälter brennt lichterloh.

Wer achtet bei derart eindrucksvollem Geschehen auf feindliche Abwehr? Polnische Jäger braucht man ja nicht mehr zu fürchten, die gibt es schon lange nicht mehr. Und an die Flak denkt man nur, weil man erfahren hat, daß der Pole seine Fliegerabwehr um Warschau zusammengezogen hat.

Hier und da blitzt Mündungsfeuer leichter Flak auf; aber getroffen hat kein einziger Schuß. — —

In einem weiter ostwärts der Weichsel gelegenen Stadtteil ein seltener Anblick: inmitten eines großen Häuserblocks ein weiter Platz und in der Mitte ein großes Hakenkreuz, in weißer Farbe auf die Erde gemalt; einige Straßenzüge weiter wieder ein Hakenkreuz, nur etwas kleiner. Was hat das zu bedeuten? Bis hierher sind unsere Truppen vorgeedrungen und geben mit diesem Zeichen ihren Kameraden in der Luft Kunde, wo die Front verläuft.

Es ist 16,30 Uhr; eine Viertelstunde oder auch länger kreiste die He 111 wie ein Adler über der feindlichen Stadt — dann nimmt sie Kurs nach Norden.

Heimwärts geht's über befreites Land, in dem wieder Ruhe, Ordnung und Sicherheit eingelehrt sind. Die Bauern gehen ihrer Feldarbeit nach, die Jugend winkt grüßend zum Himmel empor — vergessen sind die Schrecken des Krieges!

Das Wolkenloch über Warschau

Von Wilhelm Renner

Es ließ sich nicht verheimlichen: das Wetter war, fliegerisch gesprochen, säuisch. Alle halbe Stunde ein lichter, jede Stunde ein sonniger Moment, der Rest war veritable Waschküche, wechselnd in 200 bis 600 Meter Höhe. Aber die „Wetterfrösche“ wußten es besser, sie behaupteten, es sei ein Schönwettergebiet von Südosten her im Anzug, und dementsprechend wurde der Start unserer Kampfgruppen auf 13,10 Uhr festgelegt.

Somit war die Situation geklärt. Pünktlich brausten die ersten Staffeln unserer beiden Gruppen los. Wir hatten den besonderen Vorzug, den Schluß des Ganzen zu bilden, um außer der eigenen „Eierabladung“ auch noch im Luftbild die Wirkung der Bombenwürfe unserer beiden Gruppen festzulegen. Der rauhe, aber sachliche Fliegerjargon nennt diese Funktion: als Kugelfänger fliegen. Was so ungefähr übereinstimmt mit dem alten Wort: „Den letzten beißen die Hunde“.

„Immerhinque!“ sagt der Lateiner in solchen Fällen. Wir setzten uns also hinterdrein, in der Hoffnung, nun wenigstens der Mühe des „Franzens“, d. h. der Orientierung enthoben zu sein. Aber auch

diese Hoffnung war vergeblich. In 400 Meter Höhe hatte die Waschküche alle unsere Vorläufer bereits verschlungen, und wir tauchten, auf uns selbst gestellt, in den milchig-grauen Nebel hinein. Einmal erschien an einem von gedämpftem Sonnenschimmer bestrahlten Wolkengebirge die letzte Kette unserer zweiten Gruppe, aber bald war sie wieder in neue Wolkenberge eingetaucht, und wir flogen, in einem 360 gradigen Kringel uns hochschraubend, stur unseren Kurs weiter.

Der Kurs ging nach Praga, der östlichen Vorstadt von Warschau. Hier war, wie wir durch den mit gewohnter Genauigkeit arbeitenden Nachrichtendienst unseres Luftwaffenkommandos gehört hatten, noch einiges für die Luftwaffe zu tun, um den wahnwitzigen Widerstand der hoffnungslos umschlossenen Besatzung der Stadt zu brechen und sie reif zu machen für die unmittelbar bevorstehende Aufräumung durch unsere Truppen.

Immer noch sind wir nicht durch die Wolken hindurch und sind doch schon auf 2800 Meter. Immer gewaltiger türmen sich die Wolkenberge.

Ganz selten erspähen wir eine Lücke, durch die wir einen orientierenden Blick nach unten werfen können. Einmal erscheint unter uns der monumentale Grundriß des Tannenbergsdenkmals. Dann die

Blöcke und Gassen eines riesigen Lagers: es ist ein Gefangenenlager, wie wir wissen. Es mag da unten eine schöne Überfüllung herrschen.

Dann rollen wir auf einem phantastischen weißen Teppich nach dem ehemaligen Polen hinein. Wie fest gepackte Baumwollballen liegen die sonnenbestrahlten Wolkenbänke unter uns. Der Beobachter macht ein bedenkliches Gesicht. Wir müssen unsere Ziele genau anfliegen, einmal um den erhaltenen Lichtbildauftrag exakt auszuführen, zweitens um selbst unsere Last richtig loszuwerden, drittens dürfen wir unter keinen Umständen das Gesandtschaftsviertel Warschaus gefährden, das — zwar seit gestern in der Hauptsache geräumt — nur durch wenig mehr als die Breite der Weichsel von unseren Zielen getrennt ist.

Da deutet sich in einer dunkleren Gesamttonung ein Wolkental in unserem schimmernden Baumwollparkett an, über das wir in rund 4000 Meter Höhe hinwegzurollen scheinen. Wolkentäler entsprechen zumeist Landschaftstälern. Sollten wir Glück haben? In der Tat: Wir kommen näher und sehen in der Schrägsicht schon von Ferne durch einen Riß der Wolkendecke ein Stückchen des im Sonnenglaß schimmernden Silberbandes der Weichsel. Unverkennbar durch die Anzahl von Sand-

bänken, die, dank der absoluten Untätigkeit der Polen in den vergangenen 20 Jahren, aus dem Flußlauf ein Filigran von einzelnen Wasserläufen hat werden lassen.

Da wären wir also. — Nun herunter mit der Maschine. In sirrender Fahrt tauchen wir durch das Wolkenloch hindurch und siehe da: unter uns liegt Warschau. Ein einziger Blick umfaßt die vier Weichselbrücken, in deren Zuge ostwärts des Flusses in der Hauptsache die Ziele liegen, durch deren Zerstörung unsere Gruppen die letzten Widerstandszentren des Feindes erledigen sollen.

Schon umtanzen uns die wohlbekannten weißen und schwärzlichen Explosionswolken der Flaks. Sie liegen nicht schlecht, und offenbar sind hier — wo anders sollten sie auch sein? — noch eine ganze Anzahl polnischer Flakbatterien an der Arbeit. Gerade zieht die letzte Kette unserer Gruppe unter uns nach Norden weg. Ich vergleiche gespannt mein Zielbild mit der Wirklichkeit und sehe, wie großartig unsere Gruppen und die uns vorangeflogenen Stukas gewirkt haben. In unübersehbaren Schwaden zieht der Qualm der brennenden Werke und Anlagen durch die Landschaft, in denen an den Nordausgängen von Praga die Polen sich noch festgebissen halten. Anderswo stehen noch die Qualmwolken

der letzten Bombenexplosionen. Wir fliegen sorgfältig den Bahnhof an, von dem die Polen heute früh noch versucht hatten, einen Panzerzug loszuschicken, der nun allerdings schon mit zerschmetterter Lokomotive auf der zerstörten Strecke nach Minsk liegt. Bäh, aber immer ein wenig hinterherhinkend, folgen die polnischen Flaks unserer Maschine. Ein paar hundert Meter unter uns krebst ein einzelner polnischer Jäger. Nun, unsere MGs sind schußbereit.

Nachdem wir unsere Last zielgerecht abgeladen haben, gehen wir erst einmal etwas zwischen die tief niederhängenden Fransen unseres Wolken-teppichs. Die Flaks tasten noch ein wenig die Gegend ab, vermuten uns aber offenbar bereits auf dem Heimwege. Als wir uns zur Erledigung des luftbildnerischen Teils unserer Aufgabe wieder auf den Kurs über Praga begeben, stört uns fast niemand mehr. Wir können zufrieden sein: Nachdem beim Start und noch beim größeren Teil des Anflugs die Situation ziemlich aussichtslos erschien, können wir nun mit dem Gefühl, unseren Auftrag voll erfüllt zu haben, nach Hause brausen.

Noch immer steht das Wolkenloch über Warschau, noch immer liegt ringsherum dieser merkwürdige Wolkenteppich, der sich dann nach Norden zu aller-

dings in Regensturmwolken auflöst, die gewaltig an unserer Maschine rucken und rütteln. Hin und wieder bricht matt rötlich der Schimmer der Abendsonne durch das zerrissene Gewölk und legt einen mystischen Schein über die unvergleichliche Seenlandschaft Ostpreußens.

Sturzkampfflieger über Warschau

Von Carl Cranz

Der schnelle Vormarsch unserer Armeen und die Ergebnisse der Vernichtungsschlacht in Polen sind, wie aus allen Berichten des Oberkommandos der Wehrmacht hervorgeht, entscheidend dem machtvollen Einsatz unserer Luftwaffe mit zu verdanken. In fortgesetzten Einsätzen hat sie seit den ersten Kampftagen von Gdingen unserer Infanterie und unseren Panzern die Wege tief nach Polen hinein gebahnt, hat die anfänglich nicht geringe Kampfkraft der polnischen Luftwaffe gebrochen, ihre Bodenorganisation vernichtet, die rückwärtigen Verbindungen der polnischen Armee zerschlagen und laufend die Kampfhandlungen des Heeres an allen Teilen der Fronten vorwärts getragen.

Heute und vorgestern ist das eingeschlossene Warschau erneut Ziel wirksamer Luftangriffe gewesen. Vor zwei Tagen wurden die Kraft-, Wasser-

und Gaswerke Warschaus mit Bomben belegt. Heute griffen Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörer-einheiten in größerem Umfang die Straßen- und Bahnknotenpunkte der Vorstadt Praga wirkungsvoll in drei verschiedenen Wellen an. Wir haben an einem dieser Angriffe der Sturzkampfstaffeln mit einem Kampfflugzeug teilgenommen und hatten Gelegenheit, die zerstörenden Wirkungen unserer Bombeneinschläge zu beobachten.

Mit insgesamt 34 Sturzkampfmaschinen startet unsere Gruppe bei regnerischem Wetter. Die Kameraden der Kampfeinheiten haben vor einer Stunde ihre Vernichtungsarbeit über Warschau getan. Jetzt folgen die Sturzkampfflieger in einer zweiten Welle. Je Flugzeug eine 500-Kilogramm- und zwei 50-Kilogramm-Bomben, insgesamt eine Bombenlast von über 20000 Kilogramm, trägt unsere Gruppe bei diesem einen Einsatz südwärts.

Wir erwarten seit geraumer Zeit den Befehl zum Start in dem feldmäßigen, zwischen Wäldern und Seen gelegenen Forst. Der Gruppenkommandeur hat alle Befehle an seine Staffelf kapitäne erteilt. Kurze sachliche Gespräche gehen hin und her. Der Kommandeur erklärt: „Vom Beginn des Sturzfluges aus etwa 4000 Meter Höhe bis zum Abwurf aus etwa 1000 Meter Höhe haben wir noch

etwa 15 Sekunden Zeit, genau auf die befohlenen Ziele zu stürzen.“ 15 Sekunden also durchjagen diese fliegenden einmotorigen, mit zwei Mann besetzten Bombenschlepper in etwa 6- bis 700-Stundenkilometer-Tempo einen Höhenunterschied von 3000 Metern, bis ihre 34 mal 12 Zentner Bombenlast Tod und Vernichtung auf die feindlichen Ziele krachen läßt.

Der Startbefehl löst mit einem Schlage die Starre des Wartens. Energiegeladen und angriffsfreudig, wie federnder Stahl, sind diese jugendfrischen soldatischen Gestalten. Kraft und Wille strömen aus ihnen aus. Wie die Generation des Großen Krieges sind sie in diesen Wochen des Kampfes und Einsatzes wie selbstverständlich zu Frontsoldaten und Kriegern herangewachsen.

In wenigen Minuten haben die Besatzungen ihre Plätze inne, springen die Motoren an, lösen sich die ersten Ketten.

Schnell gehen wir auf 1000, 2000, 4000, 4500 Meter. Wieder einmal türmen sich unter uns die uferlosen Schneegebirge der Wolken. Wieder ziehen vor und neben uns, als ob sie über den Wolken im hohen, wolkenlosen Firmament festständen, wie lebendige Wesen die schlanken, wehrhaften „Stukas“ mit ihren vibrierenden Luftschrauben. Jeden Flieger

bannen immer wieder diese unerklärlich erregenden und mitreißenden Bilder vollendeter menschlicher Tatkraft und Herrschaft über den dienstbaren Stoff der Maschine.

Durch die nur zeitweilig aufgerissene Wolkendecke wandern die Blicke über die horizontlosen Weiten des Landes. Himmel und Erde sind eins in dieser Höhenwelt der fliegenden Soldaten. Schon haben wir das gewundene Band des Narew passiert. Im Westen leuchtet hell der Glanz des Weichselstromes. Der Dunst der Großstadt breitet graue Schleier über die weitläufige Stadt.

Das Tempo des Angriffs läßt keine Muße für lange Gedanken. Wie befohlen, schwenken vor uns und seitlich die Ketten nach Südwesten ein. Klarer wird die Sicht. Deutlich sehen wir jetzt die langen Stränge der Bahnen nach Siedlce im Osten, nach Bialystok im Nordosten und in der Ferne wie mächtige Spinngewebe die Schienenstränge nach Norden und Süden. Die eingprägten Ziele der Bildskizze liegen deutlich erkennbar. Dahinter im Glanz der Sonne glitzern die Weichselbrücken über dem breiten Strom — dort die ragenden Zinnen des Schlosses Johann Sobieskis, des Barockbaues der Heiligen-Kreuz-Kirche, in der Chopins Herz beigesetzt ist, die Mauern der Weichselterrassen

Augusts III. und im Nordwesten die Straßenzüge der 3 bis 400 000 Juden des Warschauer Ghettos.

Die ersten Ketten setzen zum Sturzflug an. Wie die Meteore stürzen sie, jetzt erdenschwer, in rasendem Tempo hinunter. Wir wissen, in diesen wenigen Sekunden unvorstellbarer menschlicher Selbstbeherrschung stößt den Polen da unten das aufpeitschende stählerne Heulen der zum Zerreißen angespannten Maschinen in Hirne und Herzen, bricht in dieser Stadt des hoffnungslosen Widerstandes die Hölle der Einschläge los und entfesselt der Abergwitz polnischen Größenwahns Tod und Vernichtung. Wunderbar präzise leuchten die Feuerscheine, schlagen die Rauchsäulen der Einschläge in den Räumen der Ziele empor. Die Knotenpunkte der von Praga westlich und südwestlich auf die vier Weichselbrücken zulaufenden Hauptstraßen nordwestlich des Flugplatzes Soctaw und des von Praga nordwestlich laufenden Straßenzuges längs der Avia-Flugzeugmotorenwerke, der Artilleriearsenale und des Warschauer Ostbahnhofes liegen im überraschend gut sitzenden Vernichtungsfeuer der 34 niederstürzenden Sturzkampfflugzeuge unter der Führung eines gerade dreißigjährigen bewährten Kommandeurs und seiner Staffelf kapitäne. Rot lodern flackert der Feuerschein der Brände über der Stadt.



Sturzkampfbomben auf die Bunker von Modlin. Deutlich sind die verschiedenen Phasen der Explosion zu sehen



Warschau vor Beginn der Beschießung

Explozierende
Sturzkampfbom-
ben auf den Bun-
tern von Möbilit

Mingabe ist das
halbe Leben!
Stufmänner er-
gählen den Stame-
raden vom Bo-
denpersonal über
den Angriff auf
die Wasserplatte.
Sie tragen
Schwimmreifen,
da der Flug teil-
weise über See
führt



In Rauch gehüllt liegen die schwer getroffenen Ziele.

Unser Spanienpilot fliegt eine Schleife, wechselt den Kurs. Wir fliegen parallel der Weichsel von Nordwesten nach Südosten quer über das vielerorts brennende Warschau und zurück. Die Sprengwolken der Flaks puffen backbord und über uns auf. Sie liegen gut und nahe. Wieder wechseln wir Kurs und folgen den nordwestlich abziehenden Ketten unserer Gruppe. Der Glanz der sinkenden Sonne liegt über der Stadt und dem Strom. Die Gedanken wandern zu den Kameraden des Heeres da unten — zu den kämpfenden und zu den gebliebenen. In diesen Stunden ist in dem hinter uns bleibenden Praga der Vorgänger des jetzigen Oberbefehlshabers des Heeres, Generaloberst Freiherr v. Fritsch, gefallen. Im Donnern der Motoren unserer Maschinen über Polen spricht das Gesetz des Krieges: „Über Gräber vorwärts!“

Schwierige Fahrt der Nachschubkolonnen

Von J. Paltzo

Weit im polnischen Raum steht unsere siegende Truppe. Das bedingt für Nachschub und Ersatz einen großen Organisationsapparat, der in peinlichster Genauigkeit für die Heranschaffung der notwendigen

Ergänzungen an Munition, Lebensmitteln sowie Kriegsmaterial aller Art sorgt. Unsere Luftwaffe, die in engster Zusammenarbeit mit der auf der Erde kämpfenden Truppe befestigte Hindernisse mit Bomben belegt, aufklärt oder den Luftraum sichert, folgt mit ihrer Flughafenorganisation der vorderen Front, um im Feldflughafen zum sofortigen Einsatz bereit zu sein.

So stehen unsere Sturzkampfgeschwader, unsere Jäger und Zerstörer heute tief im Innern Polens.

Und wie schwer und verantwortungsvoll ist die Arbeit einer Luftwaffen-Nachschubkolonne. Auf den in der ganzen Welt sprichwörtlich bekannten „polnischen Wegen“ müssen sich die schweren Lastwagen des Nachschubs mühsam ihren Weg bahnen. Ungeahnt sind die Schwierigkeiten, die allein zu überwinden sind, um die Wagenkolonne über die ausgefahrenen Wege zu bringen. Der Morast und Sumpf sind oft tatsächlich mehr als knietief; bis weit über die Achsen versinken die Transportwagen im Dreck. Da müssen dann die Männer mit Spaten, Picken, Äxten, Winden, Bohlen, Pfählen und Brettern eingreifen, um ihre Fahrzeuge wieder in Schwung zu bringen. Verflucht noch mal!

Aber allen Schwierigkeiten zum Trotz sind die Männer bei bester Stimmung; Schwierigkeiten

sind dazu da, um überwunden zu werden. Und so folgte jeder Verwünschung ein kräftiger Soldatenwitz, aus dem die Freude über das sieghafte Vorgehen und die eigene Entschlossenheit zum Einsatz sprechen.

Alle verfügbaren Kräfte müssen jedes einzelne Fahrzeug über die moorigen Stellen, Löcher, Sümpfel und Pfützen hinüberschieben; die Führer der Lastkraftwagen stellen dabei ihre akrobatischen Fähigkeiten unter Beweis, und auch hierbei zeigt sich die gute Ausbildung.

Der Zweck des Einsatzes der Luftwaffen-Nachschubkolonnen liegt auf der Hand. Sie bringen die gesamte technische und materielle Einrichtung für unsere Feldflughäfen und sorgen dann für den Nachschub in diesen Häfen. Benzin, Motorenöl, Ersatzmotoren, Ersatzteile, Handwerkszeug, Proviant, kurz, was ein Flughafen für Besatzung und Flugzeuge braucht. Denn gerade im Ernstfall wird besonderer Wert auf die tadellose Instandhaltung der Flugzeuge gelegt; hängt doch von ihrer Sicherheit nicht nur das Leben der Besatzung, sondern auch die Erfüllung des Auftrages ab.

So sind in der Luftwaffe die Nachschubkolonnen ein wichtiger Bestandteil, ja eine unerläßliche Voraussetzung für das Entstehen und für das reibungslose Arbeiten unserer Feldflughäfen.

Bomben auf das brennende Warschau

Von Karl Heinz Christiansen

Unter den Flächen unserer He 111 gleitet die friedliche Landschaft Masurens vorbei. Wie schimmernde Perlen glänzen die Seen inmitten der grünen Wälder. Das ist der Frieden. Kein Feind, der großsprecherisch erklärte, er würde Deutschland zermalmen, betrat dieses Land. Kein Stiefel eines Soldaten der polnischen Armee ging über diese Straßen — wir sahen diese Armee vor wenigen Tagen, wie sie durch Polen zog. Ein Heerhaufen, den Gott schlug, eine verblendete Rotte, die aus einem wahnsinnigen Traum in ein furchtbares Erwachen hinübergliitt.

Aber das Antlitz des Krieges steht bald vor uns, zwei starke Motoren reißen uns über die Grenze — in ein Land, das einst Polen hieß. Wir fliegen die Straßen der Vernichtung entlang. Kahle Mauern und verödete Dörfer liegen unter uns. Aber es waren nicht deutsche Soldaten, die hier zerstörten, es sind keine Bombeneinschläge, die das Vernichtungswerk vollbrachten. Jüdische Strolche und polnische Meuchelmörder legten Feuer an die Gehöfte der volksdeutschen Bauern, der Rote Hahn zog übers Land, und die fliehende polnische Truppe vollendete das grausige Vernichtungswerk.

Wir überfliegen Brücken, die zusammengestürzt im Wasser liegen, und wir sehen, wie die deutschen Pioniere am Werk waren und in kurzer Zeit Notbrücken bauten, die den unaufhaltsamen Vormarsch unserer Truppen ermöglichten. Und je weiter wir über das Land flogen, um so eindringlicher werden auch unsere Eindrücke vom Wirken der deutschen Luftwaffe. Wir sehen die zerstörten Schienen, die dem Feind die Verbindungen abrissen, unter uns liegen die vernichteten Transportzüge, in die mit tödlicher Treffsicherheit die Bomben aus unseren Kampfflugzeugen fielen. Verkohlte Wälder ziehen vorüber — Brandbomben trieben die Polen aus ihren Schlupfwinkeln. Das ist das Gesicht dieses Krieges, den man uns aufzwang und der dann mit scharfem und blankem Schwert geführt wurde.

Der Höhenmesser klettert. Wir haben die Sauerstoffschläuche schon vor dem Mund, feine Eiskristalle bilden sich an den Fenstern. Ein Hagelsturm umgibt uns eine Zeitlang, aber dann ist es plötzlich wieder ganz hell und durch vom Wind zerfetzte Wolken blicken wir auf die Erde. — —

„Da vorn liegt Warschau — —“ schreit mir der Flugzeugführer ins Ohr. Da vorn liegt Warschau — er hätte es nicht zu sagen brauchen. Riesige schwarze Rauchsäulen stehen wie gewaltige Wegweiser am

Horizont, eine schwere Dunstwolke liegt über der belagerten Stadt, die von besessenen Verbrechern dem Untergang preisgegeben werden soll.

Ich sehe im Fernglas das halb zerschossene Haus in der Vorstadt Praga, auf dem wir noch vor ein paar Tagen standen und sahen, wie die deutsche Artillerie ihr Vernichtungswerk begann. Damals brannte die Straße lichterloh, heute sind es nur noch verkohlte Trümmer.

„Stukas — —“ brüllt der Beobachter und zeigt nach rechts. Zwei, vier, sechs — — immer mehr kleine schwarze Punkte wachsen aus dem Himmel. Stukas — — wir sind zur rechten Zeit über der brennenden Stadt eingetroffen und erleben jetzt aus unmittelbarer Nähe einen Angriff deutscher Sturzbomber auf Warschau.

Ein Flugzeug nach dem andern neigt sich zur Erde, schießt mit unsagbarer Geschwindigkeit gegen den Boden und läßt seine schweren Bomben auf das Ziel zurasen. Wir beobachten die Einschläge, Feuersäulen schießen empor, dichter Qualm wälzt sich aus den getroffenen Gebäuden.

Es ist ganz offensichtlich, daß sich der Angriff der deutschen Flugzeuge nur auf ganz bestimmte, der militärischen Verteidigung dienende Ziele beschränkt. Immer noch gilt das Wort des Führers:

„... ich führe keinen Krieg gegen Frauen und Kinder!“ Aber wie sinnlos ist dieses Verbluten einer Weltstadt, in der längst die Hölle ausgebrochen ist, in der Banden plündernd durch die Straßen ziehen und die verängstigte Bevölkerung terrorisieren.

Jetzt hat uns die polnische Flak aufs Korn genommen. Sie zielen nicht schlecht da unten, ein weißes Wölkchen nach dem andern entfaltet sich genau unter unserer Maschine. Aber ihre Abwehr reicht nicht mehr ganz zu uns herauf — Pech für euch, meine Herren!

Immer und immer wieder rast das Verderben aus zahllosen Sturzkampfflugzeugen in das Inferno von Warschau. Grell züngelt die Glut der Flammen zu uns herauf — wir umkreisen die verlorene Stadt, und als wir tiefer gehen, trägt der Wind beißenden Brandgeruch zu uns herüber. Warschau, letztes Bollwerk eines Staates, der aufgehört hat zu existieren — geht es seinem Untergang entgegen?

Es ist etwas Trostloses um diesen Anblick. Man möchte hinunterspringen und beschwören: Haltet ein in diesem über alle Maßen sinnlosen Widerstand, erhaltet eure Stadt, jagt die Verbrecher zum Teufel, die euch zum sinnlosen Aushalten aufheizen.

Unter uns zieht sich das helle Band der Weichsel. Am Horizont stehen schwarz gegen den Himmel

gigantische Säulen aus schwarzem Rauch — die gespenstische Silhouette einer Stadt, die von allen Göttern der Vernunft verlassen wurde.

Und dieses Bild steht vor unseren Augen. Es bleibt, wie wir über Lodz kreisen, der Stadt, die sich ergab und der man kaum die Wirkung des Krieges anmerkt.

Das Tempo der Luftwaffe

Von Wilhelm Renner

In einem zusammenfassenden Bericht, dessen stolze Sachlichkeit spätere Generationen vergleichen mögen mit den Vorschußlorbeeren vom „Marsch auf Berlin“, die die polnischen Armeeführer sich zuteilten, ehe sie noch zu kämpfen begonnen hatten, hat das Oberkommando der Wehrmacht die Schlußbilanz des großartigsten Feldzuges der Geschichte gezogen. Von dem Wirken der Luftwaffe heißt es darin:

„Nach den Befehlen des Generalfeldmarschalls Göring (Chef des Generalstabes Generalmajor Jeschonnek) wurden zwei starke Luftflotten unter den Generälen der Flieger Kesselring und Löhner gebildet und zur Führung des Luftkrieges gegen Polen eingesetzt. Diese beiden Luftflotten haben die polnische Fliegertruppe

restlos zerschlagen, den Luftraum in Kürze beherrscht. In engster Zusammenarbeit mit dem Heer haben in ununterbrochenen Einsätzen Schlacht- und Sturzkampfflieger Bunkerstellungen, Batterien, Truppenansammlungen, Ausladungen usw. angegriffen.

Durch ihre Todesverachtung haben sie dem Heer unendlich viel Blut erspart und zum Gesamterfolg in höchstem Maße beigetragen. Die Flakartillerie nahm den deutschen Luftraum unter ihren Schutz und wirkte besonders im Anfang des Feldzuges mit an der Vernichtung der polnischen Fliegertruppe. Im ganzen sind rund 800 Flugzeuge vernichtet oder vom Heere erbeutet, ein letzter Rest außer Landes geflüchtet und interniert.“

„Zum Gesamterfolg in höchstem Maße beigetragen.“ Bei der schlichten Sprache dieses Berichtes bedeutet dies die höchste nur denkbare Anerkennung für die Leistungen der Luftwaffe, und es lohnt sich, noch einmal einen Blick zu werfen auf den Gesamtrahmen, in dem diese Leistungen vollbracht wurden.

In kaum mehr als drei Wochen wurde gegen vielfach heftigen Widerstand eine vom ersten Augenblick des Aufmarsches an durch ein einziges klares

Ziel bestimmte Operation in einem Raum durchgeführt, zu dessen Bewältigung das deutsche Feldheer des Jahres 1915 mehr als vier Monate brauchte. In der Luftlinie gemessen erstreckt sich dieser Raum in der Nord-süd-Ausdehnung über etwa 750 und in der West-ost-Ausdehnung über reichlich 600 Kilometer — wohlgemerkt: in der Luftlinie. Diese Entfernungen vergrößerten sich für die Truppen noch erheblich, einmal durch die natürlichen Gegebenheiten der Landschaft und der Straßenführung, vor allen Dingen aber durch die taktischen Wendungen und Zwischenspiele der gewaltigen, in Anlage und Durchführung gleich kühnen, ja genialen Operation. Selbst wenn überhaupt keine Kämpfe zu bestehen gewesen wären, wäre die reine Marschleistung der deutschen Armeen der höchsten Bewunderung wert. So konnte der angestrebte Gesamterfolg in diesem beispiellosen Tempo nur dadurch errungen werden, daß — bis auf die bekannten, nun durch die deutschen Siege schon in die Geschichte eingegangenen Brennpunkte der Auseinandersetzung auf dem Boden — die Luftwaffe, gestützt auf die Meldungen der mit unvergleichlicher Genauigkeit arbeitenden Luftnachrichtenformationen, in wahrhaft todesverachtenden Angriffen auf die gegnerischen Kraftzentren dem Feinde sozusagen

Rückgrat und Knochen brach und daß die Luftverteidigung vom ersten Augenblick des Kampfes an mit einer wahrhaft verblüffenden Präzision die Heimat, die Versammlungsräume der Armeen und die Marschstraßen vor jeglicher Feindwirkung aus der Luft schützte.

Die oberste Führung hat also ihr unbegrenztes Vertrauen in die Einsatzbereitschaft und Schlagkraft der Luftwaffe in jeder Hinsicht gerechtfertigt gefunden. Sie hat ihr darum das höchste Lob nicht vorenthalten. Indem die Luftwaffe auf solche Weise „in höchstem Maße“ zur Sicherung des operativen Gesamterfolgs beitrug, hat sie zugleich der politischen Führung in einem Ausmaße gedient, das sich heute noch gar nicht ermessen läßt. Es ist ja nicht der Sieg der deutschen Waffen als solcher, der die Welt teils in Bewunderung, teils in Bestürzung versetzt hat. An ihm hat, was die Unternehmung gegen Polen betraf, ernsthaft niemand gezweifelt. Das Tempo, in dem Polen niedergeworfen wurde, war es, was die ganze Welt mit angehaltenem Atem fast fassungslos zur Kenntnis nahm. Und dies Tempo war, das dürfen wir mit Stolz sagen, das Tempo der Luftwaffe.

Über Warschau

Von Hans Theodor Wagner

„Waffenruhe bis 14 Uhr — Startverbot für alle Maschinen — niemand darf sich vorläufig am Himmel von Warschau zeigen.“ Dieser Befehl hält uns fest gebunden an unseren Flugplatz. Die Heinkel 111 steht startbereit, ist vollgetankt. Die Besatzung wartet, blickt nach der Uhr. Grau verhängt von schweren Regenwolken ist Ostpreußens Himmel. — —

14,01 Uhr. Das Telephon klingelt. Wir atmen auf: Startbefehl. Und dann jagen wir los in Richtung Süden, fliegen wieder einmal über das befreite Land. Kein Flakwölkchen, kein Maschinengewehrhammern kündigt einen Feind an.

Noch 100 Kilometer bis zur Weichsel — man blickt geradeaus und sieht eine pechschwarze Wand weit voraus. Das ist Warschau. Rechts daneben eine kleinere dunkle Wolke — Modlin, die kleine Stadt am Weichselbogen, unweit der ehemaligen polnischen Hauptstadt. Über den beiden Städten hängt die unheilverkündende schwarze Wolke aus Rauch und Ruß und gelbem Flammenschein.

Man sitzt in der Kanzel des Heinkel-Ausflärsers, vergleicht die Karte mit den Landstraßen und Eisen-

bahnen tief unten. Der Staudruckmesser zeigt die Geschwindigkeit mit 350 Kilometer in der Stunde an.

Schnell nähern wir uns der Weichsel. Mit Rotstift hat man sich die Linien der deutschen Truppen eingezeichnet. Ein kleiner Kreis um Modlin und die am Weichselbogen gelegenen Wälder, ein größerer Kreis um Warschau. Hier kämpfen auf verlorenem Posten polnische Truppen unter dem Befehl von Verbrechern. Denn unter diesem Wahnsinnskampf haben Hunderttausende von Frauen und Kindern furchtbare Qualen zu leiden. — —

3500 Meter hoch geht es in eine schwache Linkskurve um Modlin herum. Man erkennt tief unten die Schützengräben, die Feuerstellungen der polnischen Batterien. Aber nicht eine einzige Flakgranate rast uns entgegen. Belüftet ist unter uns das Vorgelände der Festungswerke von Modlin. Mitten aus der Stadt aber steigen Rauchschwaden empor — ganze Häuserblocks stehen in Flammen. Östlich der Stadt stehen schon die deutschen Truppen, sie haben auch diese Stadt eingeschlossen, und die Polen führen Krieg, leisten hier einen Widerstand, der nur das Leben vieler eigener Soldaten kostet und der von der Zivilbevölkerung ungeheure Opfer fordert.

Und nun rast der schwere Bomber vom Westen her auf das brennende Warschau zu. Wir haben heute keine Bomben, nicht einmal Maschinengewehre an Bord. Denn es gibt ja keine polnische Luftwaffe mehr — — zwei Wochen vorher, da war ein Flug über Warschau noch etwas anderes. Da kamen uns von allen Seiten die polnischen Jäger entgegen und versuchten, mit uns anzubinden. Aber trotzdem haben wir damals unsere Bomben auf die befohlenen Ziele geworfen und haben getroffen, haben die Flugplätze und die polnischen Flugzeuge auf ihren Horsten restlos vernichtet.

Die Geschwindigkeit nimmt ab, wir steigen auf 4000 Meter, klettern weiter auf 5000. Die einzelnen Wolkengebirge überflogen wir bereits in 1500 Meter Höhe. Dazwischen aber ist die Sicht hervorragend — bis zum Zentrum der früheren polnischen Hauptstadt allerdings nur. Denn die dunkle Wand der schwarzen Rauchschwaden, die sich nach Norden und Süden in einer Länge von etwa 10 Kilometern erstreckt, reicht fast bis zu unserer Flughöhe hinauf. Der Westwind treibt die Rauchschwaden von uns weg, ganz deutlich liegt nun der frühere Verkehrsflughafen von Warschau unter uns. Man erkennt mit bloßem Auge die riesigen Bombeneinschläge, die überall über den Flughafen verstreut liegen,

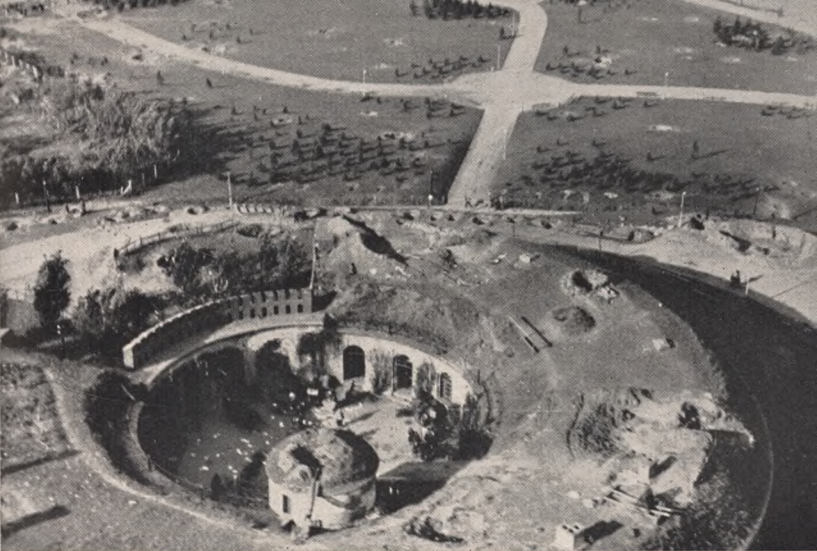
und ringsum sieht man völlig zerstörte Flugzeughallen und Werften, Fabrikanlagen und glutrot leuchtende Industriekomplexe. Man versucht die Brandstellen zu zählen — es ist unmöglich. Und jede einzelne Stelle, aus der der schwarze Qualm emporsteigt, bedeutet ein Großfeuer. Hinter dieser glühenden Front aber liegt unsichtbar das Stadtzentrum, liegen die östlichen Vororte.

Ein grauenhafter Anblick. Durch das Fernglas beobachtet man die Straßenzüge — sie sind menschenleer. Fliegeralarm! Die Bevölkerung wird sich vor unserer He 111 wieder in die Keller verkrochen haben. Sie werden aber vielleicht aus irgendeinem Versteck, aus einem der vielen „Splittergräben“, die sich zickzackförmig durch die Anlagen und Gärten ziehen und die Schutz gegen die Bombensplitter bieten sollen, uns angsterfüllt beobachten und jeden Augenblick erwarten, daß sich aus dem Rumpf unseres Kampfflugzeuges die gefürchteten schweren Brocken lösen. — —

Über den Wolkengebirgen von Süden huscht ein schmaler Pfeil, dahinter folgt ein zweiter, dritter, vierter — ich erkenne durch das Glas eine deutsche Sturzkampfstaffel. In rasendem Flug jagen die Flugzeuge heran, kommen rasch näher, sind jetzt knapp 1000 Meter unter uns. Die Staffel formiert

sich plötzlich zum Gänsemarsch, die einzelnen Flugzeuge folgen in ganz kurzen Abständen. Aus dem ersten Pfeil wird ein winziger Punkt: jetzt hat also der Staffellokapitän sein befohlenes Ziel erkannt und stürzt sich mit seinem Flugzeug auf das Ziel hinab, die Maschine scheint fast mit 90 Grad senkrecht zu stürzen — und schon ist die zweite und die dritte gefolgt, die ganze Staffel jagt im Sturzflug hinab.

Man kann die Bomben nicht erkennen, aber jetzt sieht man, wie sich plötzlich die erste Maschine wieder aufrichtet und steil aufwärts schießt, die Staffel rast in alle Himmelsrichtungen voneinander weg — Herrgott, unten leuchten grelle Blitze auf, ein Haus stürzt zusammen, es liegt neben einem großen Schornstein, es ist vielleicht das Kesselhaus eines Industriewerkes. Ich greife in die Kartentasche, halte eine Sekunde später die Luftbildaufnahme von Warschau in der vor Kälte klammen Hand — wir haben hier oben fast minus 25 Grad. Und dann stelle ich fest, daß es sich um das Schaltwerk eines Elektrizitätswerkes handelt. Rund 20 Bomben, auch eine Anzahl schwerer 500er, müssen dieses Schaltwerk in wenigen Sekunden zerstört haben. Denn nun ist zu den zahlreichen riesigen Bränden ein neues Großfeuer gekommen, wieder steigen neue dunkle Rauchschwaden empor, zün-



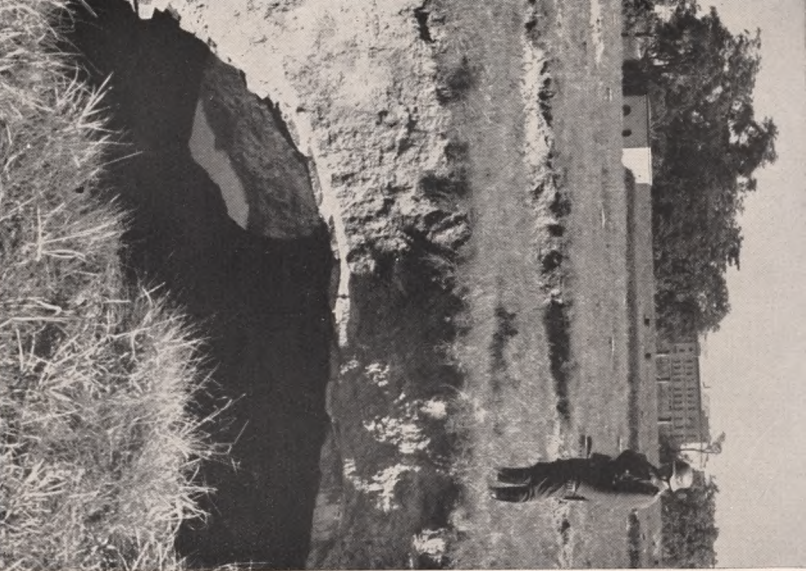
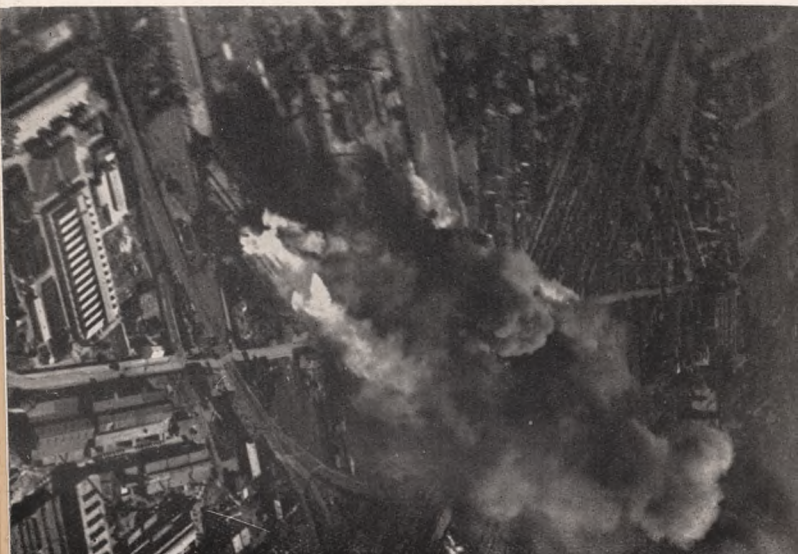
Luftbild eines Warschauer Festungswerkes nach der Beschießung durch deutsche Kampfflieger



Eines der Außenforts der Festung Warschau nach der Beschießung. Deutlich sind auf der Wallkrone die Zerstörungen durch Bombeneinschläge festzustellen

Bombentreffer in
benutzterirdischen
Behältern des
Abfallwertes von
Abfallbau. Die
schlimmen schlag-
artig die Abfall-
verförmung der
politischen
Gefangung

Bei den Angriff-
fen auf die Ge-
fangung Abfallbau
wurden die mili-
tärlich und ver-
sorgungswirt-
schaftlich wichti-
gen Ziele unter
Feuer genom-
men. Hier fliegt
eines der großen
Abfallbauer Gas-
werte im Bom-
benfeuer in die
Luft



gelnder Feuerschein zeigt die Bombeneinschläge — sie haben gut getroffen, unsere Stukas.

Da jagt eine neue Staffel heran, es sind Zerstörer, schwere Jäger. Im gleichen Augenblick sehe ich wieder einmal die gelben Flakwölkchen. Die Granaten explodieren 100 Meter unter unserer He 111 — den Stukas können sie nicht mehr gelten, denn die sind schon über der dunklen Wand verschwunden, unsichtbar für die polnische Flak, die Flugzeuge jagen bereits wieder zurück nach dem Süden, von wo schon wieder neue Stuka-Verbände herankommen. Die Zerstörer aber stoßen hinab und auf die Flakbatteriestellungen zu, überschütten die polnische Flak mit einem Hagel von Granaten aus ihren Schnellfeuerkanonen. Unheimlich diese Schnelligkeit der deutschen Zerstörer, die ja die schnellsten Flugzeuge der Welt sind.

Ich suche mit dem Glas die Straßenzüge ab, entdecke einen freien Platz, auf dem eine andere Flakbatterie steht und unaufhaltsam ihre Granaten uns entgegenschleudert, aber diesmal liegen die Serien viel zu weit. Wir kurven zurück, fliegen über dem Weichselbogen. Und wieder ein Stuka-Verband und noch eine Staffel vom Süden, überall zwischen den dunklen Rauchwolken tauchen diese Maschinen auf, sie steigen plötzlich steil hoch, fliegen

knapp 50 Meter an uns vorbei, ich sehe die Gesichter der Besatzungen, die Flugzeugführer blicken einmal rasch zu uns herüber, schätzen in diesem Bruchteil einer Sekunde die Entfernung zu unserer He 111 ab, haben dann ihr Ziel erkannt und stürzen in wahnsinniger Geschwindigkeit herab, lösen die Bomben aus — und immer neue riesige Krater entstehen unten in den Industrieanlagen.

Niemand kann diese Brände mehr löschen, denn niemand kann sich heranwagen an diese Hölle von Großfeuern und Bombeneinschlägen mitten im Stadttinneren von Warschau. Immer wieder blickt man auf dieses grauenhafte Bild, umfaßt diese riesige dunkle Wolkenwand, unter der sich die wahnsinnigen „Verteidiger“ verbergen.

Eine halbe Stunde ist vergangen. Die Stuka-Staffeln sind verschwunden, und nun feuert die Flak wieder wie besessen auf uns. Die beiden Motoren laufen auf Vollgas, in einer schrägen Linkskurve stürzen wir hinab, der Staudruckmesser zeigt immer höhere Geschwindigkeit an, während wir rasch an Höhe verlieren. Aber dann ist unsere He 111 aus dem Bereich der polnischen Flak heraus, noch ein paar Kilometer weiter, die in einer halben Minute zurückgelegt sind, übersiegen wir südlich der Weichsel die deutschen Linien und nehmen

Rurs auf das riesige Schlachtfeld, auf dem noch vor wenigen Tagen die Schlacht am Weichselbogen tobte und wo Hunderttausende von Gefangenen gemacht wurden. Weichselbrücken, die wie Streichholzbauten geknickt sind, schwarze Vierecke am Boden, auf denen noch vor Tagen ganze Häuserkomplexe standen, Bombentrichter neben Bombentrichter, umgestürzte Fahrzeuge und tote Pferde, man sieht Kühe und Fohlen friedlich weiden, verlassenes, verlorenes Vieh, um das sich niemand kümmert, und nicht einen einzigen Menschen in dem weiten Raum.

Wir fliegen jetzt in 300 Meter Höhe. Die Ohren schmerzen von dem raschen Tiefergehen. Unten liegt eine Eisenbahnlinie. Zwei riesige Sprengtrichter haben die Schienenstränge zerrissen. Hundert Meter weiter steht ein langer Güterzug. Ja, hier kann niemand weiterfahren. Dahinter ein zweiter Güterzug, dann folgen Lokomotiven auf Lokomotiven, alle in Richtung Warschau.

Wir fliegen entlang dieser Eisenbahnlinie, mindestens ein paar hundert Lokomotiven stehen hier fest, kein Rauch dringt aus den Schornsteinen, die Maschinen und die Züge sind verlassen. Hier und da ein umgeworfener Waggon, eine Lokomotive, die mit den Rädern nach oben liegt. Das können

wieder nur die Stukas vollbracht haben. Die Bevölkerung der benachbarten Dörfer aber hat die Züge geplündert, die die Polen noch vor dem raschen Ansturm der deutschen Truppen in Sicherheit bringen wollten. Es ist ihnen nicht gelungen. Denn hier stehen die Eisenbahnzüge in einer Länge von etwa 30 Kilometern hintereinander, Güterzüge hinter Güterzügen und dazwischen die Luxus-Schlafwagen der großen internationalen Strecken. Wir gehen noch tiefer und erkennen, wie hier und da Leute an den Waggonen stehen und mit Äxten die Türen sprengen und alles herausholen, was nicht niet- und nagelfest ist. Weit herum verstreut liegen Einrichtungsgegenstände, liegen Waren, zertrümmerte Kisten. Die Plünderer scheinen sich gut einrichten zu wollen.

Wieder einige Kilometer weiter endlich rauchende Lokomotiven und deutsche Eisenbahner, deutscher Arbeitsdienst, der hier langsam Ordnung schafft. Und hier ist natürlich kein Plünderer zu sehen — es kann vielleicht nur Stunden dauern, da wird vorn die deutsche Polizei dasein und diesen Teufelsputz bannen, wird die Plünderer packen und zum ersten Male Ordnung in diese polnische Wirtschaft bringen. Man möchte am liebsten wieder umkehren, irgendwo neben den Gleisen landen

und mit der Pistole und ein paar Handgranaten in der Faust diese Banden selbst zersprengen helfen und sie der gerechten Strafe entgegenführen. Es ist das gleiche Pack, das erst als Heckenschützen aus sicherem Hinterhalt auf die deutschen Soldaten schoß und das nun hier wie Aasgeier unbehelligt raubt und plündert und glaubt, immer noch Herr im Lande zu sein.

Nur noch ein paar Tage, vielleicht nur Stunden, dann wird das polnische Banditengefinde die Waffen strecken — —.

In Warschau ist die Hölle

Von Benno Wundshammer

Drei Tage hatten wir zum Himmel geschaut, der mit unerschütterlicher Ruhe seine Lieblingsfarbe Regengrau beibehielt. Drei volle Tage haben wir geflucht und gewartet, gewartet und geflucht. Und jetzt brausen die Ketten unserer Stuka-Staffeln zum Feindflug über das Rollfeld, ziehen mit langen Rauchfahnen über die Weiden des Gutshofes, der unser Quartier ist, schrauben sich hoch in den blauen Himmel und verschwinden in den kleinen weißen Spätsommerwölkchen, die mit uns nach Warschau segeln. Ich sitze in der Führermaschine der letzten Kette, vor mir die Apparatur des Funk-

sprechgerätes, hinter mir in der gläsernen Hekkuppel das Maschinengewehr. Doch heute werde ich diese Waffe, die soviel Selbstvertrauen und Zuversicht gibt, nicht benutzen; feindliche Jäger werden sich bestimmt nicht zeigen, und auf feindliche Flakartillerie will ich lieber mit der Klein-kamera „schießen“.

Der Narew ist längst überflogen, und hinten am Horizont sehen wir bereits das breite Silberband der Weichsel herauffschimmern. Warschau! Langgezogene hellgraue Rauchfäden künden von den Leiden dieser verlorenen Stadt.

In die ersten Stadtviertel sind die deutschen Truppen eingedrungen. Ein dichter Grabenring umschließt die polnischen Widerstandsnester. Unsere Truppen haben in die Stellungen hakenkreuzförmige Gräben eingestreut, um so für uns den genauen Stellungsverlauf sichtbar zu machen. In 5000 Meter Höhe ziicht unsere Maschine über die kämpfenden Gegner. Die glasverkleidete helle Kabine gestattet eine ungestörte Aus- und Rund-sicht, und so kann ich genau unseren feuernden Minenwerfer in der ersten Linie ausmachen. Kleine gelbe Feuerblitze fahren hoch, und Sekunden später zeigt der weißstiebende Einschlag die vernichtende Wirkung dieser beweglichen Waffe. Wir fliegen

aus der Sonne an und können in dieser großen Höhe noch nicht erkannt worden sein; das Flakfeuer meldet sich noch nicht.

Ich habe das Kehltopfmikrophon eingeschaltet und unterhalte mich mit dem vor mir sitzenden Flugzeugführer. Ich sehe nur seinen breiten Rücken; er sitzt leicht vornübergebeugt in den Gurten und beobachtet seine Instrumente. Es ist ein seltsames Gefühl, die Stimme des Kameraden durch die Hörmuschel meiner Fliegerhaube ganz nah zu hören. Nun schalte ich die Sprechfunkvorrichtung ein, die eine Verständigung mit jeder Maschine unseres in großen Abständen fliegenden Verbandes ermöglicht. Die ersten Maschinen müssen bereits über der anzugreifenden Stellung sein. Und nun höre ich plötzlich leise im Rauschen des Gerätes die Stimme unseres Staffelführers, der eben zum Sturzflug ansetzt. Sehen können wir ihn nicht mehr, die tiefliegenden einzelnen Wolken haben sich zwischen uns gelegt.

Eine ungeheure Erregung hat mich erfasst, es ist ein tolles Stück, die Stimme des Kameraden zu hören, der, uns unsichtbar, eben im zischenden Absturz auf das Ziel seine Bombe zum Abwurf bringt. Unter mir ist jetzt der Fluß, die Weichselbrücken heben sich deutlich ab, und ich beobachte mit

Genugtuung, daß sie noch alle in Ordnung sind; es wäre bestimmt ein Leichtes, mit ein paar Bomben diese Verbindung zu unterbrechen; aber wir halten uns streng an den Befehl, der anordnet, die Stadt zu schonen.

Wie ein ungeheures Kartenblatt liegt jetzt die Stadt unter uns; links voraus die Gaswerke, auf die wir eingesetzt sind. Und nun sehe ich die vor uns fliegenden Maschinen plötzlich nach vorne kippen und hintereinander unter die Wolken nach unten ziehen. Es sind nur rasende Pünktchen im großartigen weiten Bild. Jetzt sind sie verschwunden, blaugraue Rauchschwaden zeigen, daß sie gut getroffen haben. Unterdessen ist die feindliche Flak lebendig geworden. In dichten Bündeln zischen ihre schweren Kaliber zu uns herauf und krepieren links von uns mit hellroten Feuerblitzen, und im Nu sind wir von den kleinen weißgrauen Explosionswölkchen umgeben.

„Achtung, Achtung, ich sehe zum Sturzflug an!“ Laut dröhnt die Mitteilung meines Kameraden in der Hörmuschel. Die Nase unserer Ju 87 kippt nach vorne, einen Augenblick lang stockt mir der Atem, und dann sehe ich nur noch Erde auf uns zurasen. Die Fallgeschwindigkeit ist irrsinnig, traumhaft sehe ich die Wolken an den Fenstern vorbei nach oben

rasen und grell pfeift der Wind durch jede winzigste Spalte der Kabine. Wie gebannt starre ich über den Kopf des Vordermannes nach unten auf die Umrisse der Gebäudeanlagen, die unverhältnismäßig anzuschwellen scheinen.

„Ich werfe ab!“ gelst es in meinen Ohren, und mit einem Ruck steht die Erde an der linken Seite. Wir haben in einer steilen Linkskurve abgefangen und rasen im Messerflug weiter. Die Anlagen sind genau zu erkennen, jetzt blüht es unten dunkelrot auf, und im Hochschießen der Explosionswolke sehe ich die Fäden eines Gasometers wirbeln, ein großes Gebäude fliegt stückweise hinterher und prasselt in winzigen Bruchstücken auf die Trümmer einer Gleisanlage.

Um Bruchteil einer Sekunde ist diese Szene an mir vorübergehuscht, und jetzt stürzen wieder Wolken und das leuchtende Blau des Himmels auf uns zu: der Flugzeugführer hat die Maschine hochgezogen. Gleichzeitig gelst es und dröhnt es in meinen Ohren, es ist das Freudengebrüll des Piloten, und ehe ich dazu komme, erstaunt zu sein, stelle ich fest, daß ich ebenfalls aus vollem Halse brülle; natürliche Reaktion in diesen wahnwitzigen Sekunden.

Der Sturz hat uns bis unter die 1000-Meter-Grenze geschleudert, und in dieser Höhe sehen wir

uns genau die Wirkung unserer großen 500-Kilogramm-Bombe an. Wir kreisen und sehen noch zwei Maschinen herunterstürzen, sehen wieder die dunkelroten Flammen der Detonationen und den düsteren Qualm der Explosionen. Jetzt erst stellen wir fest, daß der Pole ein irrsinniges Abwehrfeuer auf uns eröffnet hat; Maschinengewehrgarben, leichte Flak und die roten Bügeleisen der größeren Kaliber glühen zischende Fäden in den dichten Nebel der brennenden Stadt. Wir fliegen in engen Kurven, stellen die Kiste auf die Tragflächen und taumeln scheinbar wie ein Blatt im Sturm; aber so hat der Gegner unten kein sicheres Ziel, und seine freundlichen Grüße zersprühen irgendwo in der Gegend, wo ja auch viel Platz für solche Sachen ist.

Für einige Minuten haben wir uns in einer Wolke versteckt. Es langt gerade, um einen neuen Film einzulegen, und dann kurven wir in geringer Höhe über der Stadt. Sie brennt an allen Ecken und Enden, und trotzdem sind die vielen aufsteigenden Rauchsäulen in der ungeheuren Weite verloren. Die Straßen sind menschenleer, Schützengräben, Geschützstellungen, die von den Polen mit größter Gleichgültigkeit in Straßenzügen, auf Plätzen, neben Kirchen angelegt wurden, zerstörte Häuserblocks, zerrissene Bahnanlagen, besät mit Bomben-

trichtern, haben in das Gesicht der Stadt neue und tragische Runen gegraben, die noch lange Zeit, wenn der Widerstand der letzten Fanatiker gebrochen ist, zeugen werden von den Folgen polnischen Wahnsinns.

Generalfeldmarschall Göring bei seiner Luftwaffe

Von Heinz Matthias

Heute ist Heiligenbeil in freudiger Erwartung: der Generalfeldmarschall besucht Formationen seiner kampfgeprobten Luftwaffe, die hier im Horst zusammengezogen sind.

Schon Stunden vorher herrscht reges Leben und Treiben in den Unterkunftsräumen, die Mannschaften treten zum Appell an, und die Ketten kehren von ihren Feindflügen zurück. Das Motorengeräusch verstummt, dann stehen die Maschinen sauber ausgerichtet in langen Reihen auf dem Flugfeld: die schweren Flugzeuge, die bei den häufigen entscheidenden Einsätzen in dem Kampf gegen den nunmehr zerschlagenen polnischen Staat ein ehernes Machtwort mit ihren tod- und verderbenbringenden Bombenwürfen sprechen durften, und die schnittigen Jäger vom Typ Messerschmitt, die mit Weltrekordgeschwindigkeit, sei es bei Tag oder bei Nacht,

in schneidigen Angriffen gegen den Feind vorstießen, und schließlich die Transportmaschinen.

Es ist 12,30 Uhr geworden. Die Formationen treten an und marschieren zu einem offenen Viereck auf dem Rollfeld auf, das Bodenpersonal in den blaugrauen Fliegerblusen, die Flugzeugbesatzungen in ihren Flugkombinationen. Es sind Offiziere und Mannschaften vom Kampfgeschwader 3, vom I. Kampfgeschwader 2, der Flugbetriebskompanie des Geschwaders, der Horstkompanie sowie eine Abteilung vom Reichsarbeitsdienst.

Der Generalfeldmarschall kommt

Vom Balkon des mit Fahnen des Dritten Reiches geschmückten Flughafenverwaltungsgebäudes geht der Blick weit über die riesenhaften Anlagen des Horstes. Um 2 Uhr verkündet lauter Jubel der Bevölkerung, daß die Autokolonne des Generalfeldmarschalls immer näher kommt. Die Wagen schwenken ein und halten vor dem Befehlsgebäude des Horstes. Der Generalfeldmarschall verläßt seinen Wagen und schreitet auf General der Flieger Kesselring und Generalleutnant Wimmer zu, um die Meldung über die angetretenen Besatzungen des Horstes entgegenzunehmen. Dann geht er über den Platz zu den in Paradeaufstellung wartenden

Truppen und läßt sich die einzelnen Offiziere und Mannschaften vorstellen. Fast bei jedem verweilt er einen Augenblick und läßt sich in kurzen Worten von den Erlebnissen vor dem Feind berichten.

Dank im Namen des Führers

Hierauf betritt Generalfeldmarschall Göring das Podium und wendet sich mit folgender Ansprache an seine Flieger:

„Kameraden! Ich bin heute zu euch gekommen, um euch Dank und Anerkennung auszusprechen für die hervorragenden und einzigartigen Leistungen, die ihr in der vergangenen Zeit vor dem Feind vollbracht habt. Ich habe das von meiner Luftwaffe erwartet. Ich darf aber heute aussprechen, daß sie sich selbst übertroffen hat. In großer Dankbarkeit und mit Stolz sieht heute die ganze Heimat auf euch, und ihr mögt meinen Stolz und meine Dankbarkeit ermessen, diese Luftwaffe führen zu dürfen.“

Dann rühmte der Generalfeldmarschall die Leistungen der Luftwaffe vor dem Feind und rief den westlichen Demokratien zu, daß jetzt der letzte Augenblick für sie gekommen sei, Frieden zu schließen, sonst werde auch die Luftwaffe wieder das Kommando bekommen: Ran an den Feind! Er sei überzeugt, daß sich die Flieger auch in einem

kommenden Krieg mit den Westmächten genau so tapfer schlagen werden wie in Polen und auch ihre entschlossene soldatische Härte dann in nichts dem Einsatz in Polen nachstehen werde.

Der Generalfeldmarschall schloß mit den Worten: „Ich danke euch im Namen des Führers, und in diesen Dank und diese Anerkennung schließe ich mit ein alle, die dazu beigetragen haben, den Einsatz der fliegenden Staffeln zu ermöglichen, in erster Linie das immer rührige, einsatzbereite Bodenpersonal, ebenso die Flugbetriebskompanien, die keine Mühe und Not scheuten, den fliegenden Kameraden die Voraussetzungen für ihre Siege schaffen zu helfen, sowie die Arbeiterschaft. Ihr alle dürft stolz sein auf die Leistungen, die ihr vollbracht habt.“

Der Generalfeldmarschall zeichnete dann verschiedene Besatzungen wegen ihrer Tapferkeit vor dem Feind mit dem Eisernen Kreuz aus und gab der Hoffnung Ausdruck, daß er in Kürze wieder vor die Front treten könne, um ihnen die nächste Klasse zu verleihen.

Nachdem sich Hermann Göring noch in das Goldene Buch der Stadt Heiligenbeil eingetragen hatte, verließ er unter den Jubelrufen der Bevölkerung die Flughafenanlagen.

Strafgericht über eine verlorene Stadt

Von Josef Grabler

Die Luft ist so klar und die Sicht so weit, daß man den Brand von Warschau schon aus 100 Kilometer Entfernung sehen kann. Auf der Höhe von Prażnik — eigentlich heißt es Przasnysz, aber das kann man nicht aussprechen — sehen wir am südlichen Horizont, fern, aber deutlich erkennbar, schwarze Rauchsäulen emporsteigen. Wir fliegen nicht höher als 300 Meter, da sonst die — jetzt noch — zart erscheinenden Rauchgebilde unter den Horizont sinken.

Małow bleibt links liegen, voraus ist Nasielsk auszumachen, und als wir den Narew überflogen haben, liegt die mit Feuer und Rauch gemalte Schlußapothekse des polnischen Feldzuges in ihrer ganzen Ausdehnung vor uns. Rechts vom Kurs ein großer Brandherd, dessen Feuerschein jetzt düster rot herüberleuchtet: die Festung Modlin, die heute unter dem vereinigten Feuer von Artillerie und Luftwaffe liegt. Geradeaus aber leuchten zahllose Brandherde auf. Schwarze und weiße Rauchsäulen steigen hoch, vereinigen sich mit den Schönwetterwolken, die vor dem Winde langsam ostwärts ziehen. Wo die Weichsel zwischen Praga und

Warschau die Stadt verläßt, blizt es vom jenseitigen Ufer ununterbrochen auf. Und näher kommend sehen wir, wem das Feuer der dort massiert aufgestellten polnischen Flak gilt. Die Stukas greifen ein. Wir stehen jezt auf der Höhe von Annapol und müssen ostwärts ausbiegen, da wir sonst in der geringen Höhe in die Geschobbahnen unserer eigenen Artillerie geraten.

Die Stadt bietet ein unbeschreibliches Bild, wie es wohl noch nie zu schauen war. Und man muß sich beim Anblick dieser Katastrophe ins Gedächtnis zurückrufen, daß die deutsche Heeresleitung mit einer Geduld ohnegleichen gewartet, wie sie immer wieder den Machthabern in Warschau die Möglichkeit geboten hat, Blutvergießen und Zerstörung zu vermeiden, daß also dieses Strafgericht, das jezt über die unglückliche Stadt hereinbricht, nur die Folge polnischen Größenwahns ist. Um andererseits den nutzlosen Widerstand der Polen in Warschau zu verstehen, ist es gut, zu wissen, daß die Militärkamarilla die Nachricht verbreitet hat, die Engländer seien in Danzig gelandet, im Anmarsch, um Warschau zu entsezen, und Berlin stünde in Flammen.

Aus den 2000 Meter hohen Kumuluswolken löst sich voraus ein Punkt, ein zweiter folgt und ein



So sah das Warschauer Gaswerk einen Tag später aus



Warschau während der Angriffe am 25. 9. 39. Über Praga hinweg aufgenommen. Rechts im Bilde ist die Weichsel mit einer Brücke erkennbar



Die Festung Modlin an der Mündung des Narew in die Weichsel. An einem einzigen Tage schossen deutsche Sturzkampfflieger die Festung übergabereif. Das Bild zeigt die Explosion eines Munitionslagers während der Stukaangriffe



Die Zitadelle von Modlin während der Sturzkampfangriffe. Dieses Bild ist ein unwiderleglicher Beweis dafür, daß nur militärische Ziele angegriffen wurden. Die Wohnhäuser in der Umgebung der Zitadelle sind unversehrt geblieben

dritter: Sturzkampfflieger! Mit geradezu unvorstellbarer Geschwindigkeit rasen die schweren Flugzeuge in fast senkrechtem Flug in die Tiefe, werden größer und größer. Im Augenblick des Abfangens sieht man den Bruchteil einer Sekunde lang die Bombe fallen. Sie verschwindet schnell in den von unten aufsteigenden Rauchsäulen, aber der Blitz der Explosion durchleuchtet die Qualmwolken, die sich dick und träge aus der Stadt lösen. Das zweite Sturzkampfflugzeug wirft ab, das dritte. Hoch oben plagen die Granaten der polnischen Flakartillerie, die verzweifelte Anstrengungen macht, die Angreifer herunterzuholen. Aber obwohl jetzt im rollenden Angriff ein Sturzkampfflugzeug nach dem anderen niederstößt, obwohl die Flak aus allen Rohren feuert, die Sprengpunkte bleiben immer hoch über den Angreifern. Dunkelgrau zeichnen sie sich vor den blendend weißen Wolken ab und verwehen schnell im Wind. Wir umfliegen jetzt die vorderste deutsche Linie vor Praga, einige hundert Meter dahinter steht unsere eigene Artillerie. Ab und zu blitzt es bei ihr auf, aber das Feuer unserer Batterien ist nur gering. Die Stukas werden es schon schaffen. Wir wissen, daß die Luftwaffe auch jetzt noch, in diesem entscheidenden Stadium des Endkampfes, Befehl hat, nur mili-

tärische und versorgungswirtschaftlich wichtige Ziele anzugreifen und die Wohnviertel zu schonen.

Plötzlich knallt es hinter uns und kurz darauf noch einmal. Wir kennen diesen trockenen Knall: die polnische Flak funkt zu uns herüber. Der Flugzeugführer legt die Maschine in eine steile Linkskurve. Wir sind doch zu nahe herangegangen. Nicht daß die Kriegsberichter der Luftwaffe sich scheuten, ins Feuer zu gehen. An nahezu allen Bombenangriffen und an vielen Aufklärungsflügen haben sie aktiv teilgenommen. Aber mit dem unbewaffneten und langsamen Verbindungsflugzeug dürfen wir uns doch nicht leisten, eine leichte Beute der jetzt nicht schlecht schießenden polnischen Flak zu werden.

Die Sonne ist verschwunden. Die Luft hat eine diesiggraue Färbung angenommen. Starker Brandgeruch macht sich bemerkbar. Wir fliegen jetzt ostwärts der Stadt durch die vom Westwind herangetriebenen Rauchwolken. Immer noch blüht es in Warschau auf, immer noch rollt der Angriff der Sturzkampfflieger. Es ist nicht auszumalen, wie es heute in der Stadt aussehen mag. Es geht das Gerücht, daß auch Straßenkämpfe zwischen Zivilbevölkerung, die die Übergabe verlangt, und der Militärpartei toben.

Wir sind aus dem Bereich der Rauchschwaden nach Norden geflogen und auf 1000 Meter gestiegen. Wenn wir den Motor abstellen, hören wir deutlich das Wummern der explodierenden Bomben. Wir kennen die Wirkung dieser 500-Kilogramm-Bomben. In ihre Trichter kann man ein Haus stellen, und wie viele sind gestern und heute auf Warschau niedergegangen?

Die Sonne sinkt zum westlichen Horizont. Ihre Strahlen beleuchten den Rauch, der aus der ehemaligen polnischen Hauptstadt aufsteigt, so daß es scheint, als reichten die rotglühenden Brandherde bis in den Himmel.

Und wieder: Gut gezielt!

Von Günther Kleingärtner

Heute morgen hatten wir prächtiges Flugwetter. Das „Fliegerwetter“ war vorbei, nur wenige weißleuchtende Wolken zogen über uns hin, und die Stimmung erreichte bald ihren Höhepunkt, als der Angriffsbefehl klipp und klar vor uns lag: Ziel Warschau!

Während die Infanterie ihre Operationen vorbereitete, brauste Stuka-Kette auf Stuka-Kette los, um die Widerstandskraft einer Stadt zu brechen,

deren verbrecherische Verteidiger glauben, durch ihr unsinniges Verhalten Polen zu retten.

Wir fliegen in einer Do 17 den am Horizont untertauchenden Sturzkampfflugzeugen nach, die die Aufgabe haben, Bahnhöfe, Gas- und Wasserwerke zu vernichten. Unter uns immer das gleiche Bild: schlecht befahrbare Wege und überall die sichtbaren Zeichen der Zerstörung: verbrannte Gehöfte, zerstörte und geplünderte Städte, ein Werk der polnischen Marodeure.

Warschau fliegen wir im weiten Bogen von Westen her an. Die Stukas, die schnellen und wehrhaften Flugzeuge, haben ihr Ziel bereits ausgemacht. Ein Flugzeug nach dem anderen kippt ab und braust in pfeilschnellem Sturzflug bis 1000 Meter über das Ziel, voraus die zentnerschwere Bombenlast, deren Einschläge wir deutlich beobachten können: schwarze Rauchwolken, blendend helle Stichflammen. Dieser Wurf liegt gut: die Gaswerke sind getroffen. Blik auf Blik zuckt auf. Ein Gasbehälter nach dem anderen brennt lichterloh.

Polnische Flak, die hier auf hoffnungslosem Posten zusammengezogen worden ist, belfert wie wild nach uns, schießt links daneben, zu tief oder zu hoch. Aber die Stukas stört das nicht, exerzierenmäßig setzen sie zum Sturz an. Unsere deutschen

Flieger zielen wirklich nicht schlecht: das endlose Trümmerfeld, das Krachen der Explosionen und die brennenden Gasbehälter sind furchtbare Quittungen für die verbrecherische Verteidigung des letzten Bollwerks der Polen.

Erst als kein einziger Behälter mehr unverfehrt ist und die Stukas ganze Arbeit geleistet haben, ziehen wir heimwärts. Sogar das Wasserwerk konnten unsere kühnen Flieger in Trümmer legen.

Auf dem Flugplatz erleben wir dann wieder das immer gleiche Bild, als der Führer des Angriffs die selbstverständliche Meldung voll Stolz erstattet: „Auftrag ausgeführt!“

Die letzten Tage

Von Benno Wundschammer

Mitten in der Nacht wurde ich wach vom Sturm, der an den Fensterläden unserer Unterkunft riß, pfeifend und stöhnend durch die Fugen der Lehm-
kate seinen kalten Atem zu uns hereinjagte und in wüstem Geklapper an den morschen Dachschindeln seine Kraft erprobte. Von der Decke herab tröpfelt es auf meinen Ledermantel, und ich stelle fest, daß ich bereits in einer Pfütze liege.

Die Kameraden stöhnen im Schlaf, hier und da knistert es im Stroh, und verschlafene Stimmen

flüstern und fluchen über den unerwünschten Segen. Bleiches Morgenlicht dringt schon durch die verregneten Fensterscheiben; es ist kalt. Rülbel, der neben mir liegt, kramt in den Taschen seiner schon etwas abgewetzten Hose und reicht mir stumm eine selbstgedrehte Zigarette. Eine Wohltat; eine Zigarettenlänge liegen wir und lassen die Gedanken laufen. Morgen ist Einsatz auf Modlin, die widerpenstige Feste muß zu Fall kommen. Ob wir alle heil wiederkommen? Gestern, wir saßen gerade beim Rum, meldete sich der Gefreite Schrader beim Kommandeur und berichtete vom Tod des Kameraden, der beim Flug auf die Bunker Modlins nicht mehr rechtzeitig aus der brennend abstürzenden Maschine herauskonnte. Uhr und Brieftasche legte er dabei auf den Tisch, und einen Augenblick lang saßen wir stumm im flackernden Kerzenlicht und grüßten in Gedanken den gefallenem Kameraden. —

Und morgen werden wir fliegen, gleich wie das Wetter ist, um sieben Uhr sind die Maschinen klar. Sieben Uhr — — Maschinen klar — —.

Heute morgen ist der Regen noch schlimmer geworden, und die polnischen Dorfstraßen sind ein einziges Dreckmeer, durch das wir, leise aus dem hochgeschlossenen Mantelkragen heraus fluchend, mit quatschenden Stiefeln hindurchwaten müssen. Der

Rüchenbulle hat einen höllisch heißen Rum mit Tee (zum Unterschied vom Tee mit Rum) gebraut, die Leberwurst ist auch nicht ohne, und langsam entschwinden die Bedenken und Zweifel der durchfrorenen Nacht. Wir fahren zum Platz; die FBR-Männer haben Gummimäntel übergezogen und sehen mit ihren Südwestern wie eine Schar banniger Nordseelotsen aus. Alle Maschinen sind startklar, Bomben geladen, wir warten nur noch auf den Befehl. Eine Viertelstunde warten wir, stehen am Holzfeuer, rauchen oder tauen an unseren Feigen, die wir heute morgen empfangen, schauen auf die Uhr und erzählen uns Witze; auf Härte wird keine Rücksicht genommen. Hinten hat sich ein Fußballverein aufgetan, und wenn der Konservenbüchsenball nicht getroffen wird, dann fliegt eben der Dreck, und die in der schweren Kleidung etwas unbeholfen torkelnden Männer freuen sich, je mehr der Dreck fliegt; ihr Lachen zeigt, daß sie bester Laune sind.

Jetzt kommt der kleine rote Wagen des Kommandeurs vom Dorf her angewackelt — einer sagt sogar angeschwommen — es geht also los! In Minuten sind die Jolanthen, so nennt man die Ju 87 hier, angeworfen, die kreisenden Propeller fegen das Regenwasser in stäubenden Fahnen von

den Maschinen. Noch eine kurze Staffelpbesprechung, und wir starten. Vor uns die Stabsstaffel; sie biegt um die beiden Getreideschober am Rande des Platzes, und dann rasen drei schwarze Schatten über die ausspritzende Startbahn — Richtung Weichselbogen.

Über Radom sammelt sich der Verband. Mit der Stabsstaffel sind es immerhin dreißig Sturzbomber; eine beträchtliche Macht. Im Tiefflug geht es dann durch die tiefhängenden Wolken, die Pilica querend, zur Weichsel. Weiter nördlich klart es auf, die Flughöhe nimmt fortwährend zu, und bald sind wir durch die Schlechtwetterzone hindurch und können in 4000 Meter Höhe das Ziel anfliegen. Die Sonne trocknet schnell die regennassen Scheiben, und die dicken weißen Kumuluswolken ziehen in strahlender Weiße an uns vorbei ihre Bahn: Herrlichstes Stuka-Wetter. Die Erde unter uns liegt hell im Licht; dunkel heben sich die Wälder von der braungelben Ackerfarbe ab. Rechts unter uns liegt bereits die Festung Modlin; gelbe Rauchwolken zeigen an, daß noch erbittert gekämpft wird. Weit hinten jenseits der Weichsel sehen wir die Abschüsse der deutschen Batterien aufblitzen, in konzentrischem Feuer schlagen ihre Geschosse Bresche auf Bresche in die meterdicken Betonwälle.

Jetzt sind wir über dem Ziel; eine Wolkenwand verbirgt es noch, verbirgt aber auch uns, die wir jetzt in pfeifender Fahrt steil nach unten stürzen. Wie schon oft erlebt, rast die Erde auf uns zu, wir werfen mitten über den Bunkern ab und ziehen uns mit einer Steilkurve aus dem feindlichen Flakfeuer. Über uns stoßen die Kameraden aus den Wolken herunter; sie sehen aus wie rasende Striche, die in den Himmel gezogen scheinen. Im Augenblick des Abfangens sehen wir dann pünktchengleich die Bomben fallen. Unten schießen graue, weiße und gelbe Rauchpilze aus den Werken; in bizarren Formen, wie seltsam unbekannter Riesenfarn, wischt der Qualm der detonierenden Bomben über die Umrisse der Befestigungen, die in Minutenfrist verborgen werden durch eine einzige brodelnde Rauchwand, aus der an vielen Stellen dunkelrot die Feuer der Brände glühen.

Am Nachmittag war Ruhe befohlen, und wir hatten Zeit, unsere verregneten Sachen in der plötzlich wieder aufgetauchten Sonne und im frischen Herbstwind zu trocknen. Die Weidmänner des Verbandes klemmten sich polnische Beutegewehre unter den Arm und gingen auf Hasenjagd. Mancher Schuß traf nicht; es ist nicht leicht, mit Kugeln, dazu mit polnischen, auf den hakenschlagen-

Mümmelmann zu schießen. Am Abend hatten wir trotzdem eine beträchtliche Anzahl zusammen, und diese Zukost hat nicht schlecht geschmeckt. Es wurde eine herrliche Nacht mit einem Riesenfeuer, vielen Liedern und einem phantastischen Vollmond, der hinter der Windmühle die kleinen Zirruswölkchen vom samtblauen Himmel fegte. Eine Nacht, in der wir erzählten, tranken, ins prasselnde Feuer starrten und fühlten, daß das Leben bunt und manchmal sehr unwirklich ist.

Am nächsten Tag kommt der Abmarschbefehl. Eben hatten wir erst die Kapitulation Modlins erfahren; und jetzt gilt es Abschied nehmen von der Erde, wo wir kämpften und wo mancher Kamerad seine letzte Ruhe fand. Noch einmal ließen wir die Blicke über die Weite der polnischen Ebenen kreisen, umfaßten noch einmal die uns Großstädtern so schnell vertraut gewordenen Linien der primitiven Holzhütten zwischen alten Weidenbäumen und atmeten zum letzten Male den herben Geruch brennender Holzfeuer.

Wir fliegen heimwärts, die Maschinen sind mit Blumen gefüllt, und wir freuen uns sehr. Unter uns verschwinden die Sandbänke des Weichselstromes, verschwinden die verbrannten Dörfer, die Trichter- nester der Kampfgebiete. Vor uns liegt die Heimat.

Unsere Freude ist eine stille Freude, denn während wir nach Norden brausen, zieht unter uns die Erde vorbei, um die wir so hart gestritten haben.

Die Feuerprobe der Luftwaffe

Von Josef Grabler

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

Was aber in der Öffentlichkeit weniger bekanntgeworden ist, das ist die geradezu einzigartige Weise, in der die Luftwaffe vom Beginn des Feldzuges an die Initiative an sich gerissen und dem Feinde das Gesetz des Handelns diktiert hat.

In einer modernen Luftwaffe unterscheidet man zwei Arten von Luftstreitkräften, die operative Luftflotte und die dem Heer zugeteilten Verbände. Die letzteren besorgen die sogenannte Nahauflärung, die Erkundung im begrenzten Raume, die

Feuerleitung der schweren Artillerie, die laufende Feststellung der jeweils erreichten vordersten Linie, sie stellen die Verbindung zwischen den einzelnen Heeresteilen sicher und ähnliche Aufgaben.

Die operative Luftflotte dagegen ist zur selbstständigen Führung des Luftkrieges berufen und wird von Anfang an unmittelbar auf die Erreichung des Kriegszieles angelegt. Hierunter fallen in erster Linie Bekämpfung und Vernichtung der feindlichen Luftstreitkräfte, dann der Angriff auf die Rüstungsindustrie, auf Bahnen und Brücken, auf Versorgungsbetriebe und dergleichen.

Diese Aufgaben hat die operative deutsche Luftflotte schon in den ersten Tagen des Feldzuges gelöst. Sämtliche bekannten Flugplätze sind mit solchem Erfolg angegriffen worden, daß sie fast mit einem Schlag ausfielen. Die Hallen mit allen Flugzeugen, die auf den Rollfeldern aufgestellten Maschinen wurden meist im ersten Anlauf vernichtet, die Plätze selbst durch kreuz und quer über sie gelegte Bombenreihen für Start und Landung unbrauchbar gemacht.

Die polnische Flugzeug- und sonstige Rüstungsindustrie ging im Bombenfeuer unserer Kampfverbände in Flammen auf. Und dann waren die rückwärtigen Verbindungen des Feindes an der

Reihe. Auch sie sind in wenigen Tagen zerschlagen worden. Planmäßig wurden die Verbände auf Bahnen und Brücken angesetzt, und keiner ist zurückgekehrt, ohne die Erfüllung seines Kampfauftrages melden zu können.

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

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

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

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

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

Höhepunkte im Einsatz der Luftwaffe waren die Tiefangriffe auf ostwärts flutende Straßentolonnen. Mit dieser Tätigkeit waren unsere Luftflotten zur Hilfswaffe des Heeres geworden. Da die operative Luftwaffe schon nach wenigen Tagen keine Ziele mehr fand, warfen sich ihre Kampf-, Sturzkampf- und Zerstörerverbände mit Feuereifer auf diese neue Aufgabe. Sehnsüchtig erwarteten sie auf ihren Feldflughäfen den Eingang der Aufklärermeldungen. Kam dann beispielsweise der Befehl „Kolonnen auf Straße Rutno—Lowicz—Stierni-
wice angreifen!“, dann stürzten sich die Geschwader nach kurzem Anflug auf die Straße, warfen aus geringer Höhe im Reihenwurf ihre Splitterbomben, flogen dann zu neuem Anlauf in Baumhöhe die schon in Panik versetzten

Kolonnen entlang und feuerten aus allen Rohren in den Wirrwarr.

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

Unser Generalfeldmarschall hat einmal die Luftwaffe als des Schwertes Spitze bezeichnet. Die Spitze dieser Spitze aber sind ohne Zweifel die durch den polnischen Feldzug schnell vollstümlich gewordenen Stukas, die Sturzkampfflieger. Wo der Feind sich in ausgebaute Stellungen setzte, haben die Stukas ihn herausgeschossen. Meterdicke Bunker trachten unter ihren schweren Bomben zusammen, und aus Gefangenen ausagen

wissen wir, daß nichts so demoralisierend auf die Polen gewirkt hat wie die unheimlichen Bombeneinschläge der Stuka-Angriffe.

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

Verhältnismäßig wenig Arbeit fanden die Jäger. Die polnische Luftwaffe, schon in den ersten Tagen auf den Flughäfen ins Herz getroffen, stellte sich nur wenige Male zum Kampf. Die polnische Flak, anfangs mäßig, hat durch die Vielzahl der sich

bietenden Ziele schnell zugernt und ist gegen Ende des Feldzuges eine immerhin zu beachtende Waffe geworden. Dazu trug allerdings viel bei, daß die Polen zum Schluß fast ihre gesamte Flakartillerie in Warschau und Modlin massiert hatten. Besonders die 4-Zentimeter-Flak scheint eine vorzügliche Waffe zu sein. Oft genug zischten ihre „Roten Mäuse“, die kleinen Leuchtpurgranaten, nahe vor unseren Bugkanzeln vorbei. Trotzdem haben wir auch hier wieder von Gefangenen erfahren, daß die armen Kanoniere oft verzweifelt waren, wenn die deutschen Flugzeuge selbst bei Volltreffern nicht herunterkommen wollten. Sie haben die Rechnung ohne die auch uns überraschende Widerstandsfähigkeit der deutschen Flugzeuge gegen Beschädigungen gemacht.

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

Die Luftwaffe hat ihre Feuertaufe und Feuerprobe in großer Form bestanden. Mag auch eine Anzahl unserer Besatzungen schon in Spanien ge-

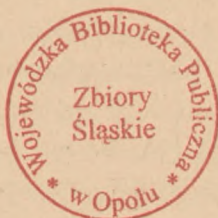
kämpft und Kriegserfahrungen gesammelt haben, für die Gesamtheit war der polnische Feldzug die erste große Bewährungsprobe. Man hat — es ist lange her — schon einmal die Meinung vertreten hören, der deutsche Soldat von heute sei nicht mehr der von 1914. Diesen Zweiflern hätten wir gewünscht, nur einen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

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

Gruppen und Geschwader das MG bedienend wie ihr jüngster Fliegergeschütze.

In tiefer Dankbarkeit senkt die deutsche Luftwaffe die Fahnen vor den Gräbern ihrer gefallenen Helden. Es sind nicht so sehr viele, aber auch diese wenigen, die im Flakfeuer geblieben sind oder durch Erdbeschuß im Tieffluge fielen, die in den Fallschirmen hängend von Menschen abgeschossen wurden, die den Ehrennamen Soldat nie verdient haben, oder die Bedauernswerten, die nach der Notlandung von vertierten Bestien zu Tode gequält worden sind, die Kanoniere, die am Geschütz gefallen sind, oder die Nachrichtenmänner, sie alle haben schmerzende Lücken hinterlassen.

Sie haben das Höchste gegeben, was der Mann und Soldat dem Vaterlande geben kann. Über ihre Gräber hinweg fliegt die deutsche Luftwaffe, ewig sich verjüngend, neuen Zielen entgegen.



Inhaltsverzeichnis

Seite

Grabler, Die neue Waffe	7
Wagner, „Wir sind bereit . . .“	9
Grabler, Luftwaffe sprungbereit	16
Wagner, „Wir greifen an“	18
Bohlscheid, Erster Bombenangriff auf den Korridor	26
Bley, Erster Einsatz	30
Matthias, Nach dem Angriff	33
Wundshammer, Feindflug gegen Bromberg	36
Renner, Bomben auf den polnischen Rückzug	43
Wagner, „Raus mit allem, was du drin hast!“	48
Bley, Sturzkampf-Angriff auf Hela	56
Bley, Wegen Tapferkeit befördert	59
Renner, Der Führer an der Front	67
Renner, Auf der Suche nach Zielen	69
Wundshammer, 1000 Meter über dem Korridor	74
Matthias, Das Geschwader marschiert	78
Wagner, Endlich Luftkampf!	81
Eranz, Mit Bomben und MGs auf die flüchtenden Polen	91
Kleingärtner, Stukas im Einsatz	99
Christiansen, Deutsche Jäger schützen den Führer	103
Wagner, Flucht durch die polnischen Linien	105
Wagner, Der Einsatz der Luftwaffe in der großen Ent- scheidungsschlacht um Warschau	109
Wagner, Die erfolgreichste Jagdgruppe und ihr erfolg- reichster Jäger — ein Gefreiter	113
Christiansen, Abschluß von Zeugen bestätigt	119
Renner, Flugwetter und Fliegerwetter	123
Renner, Das Beweisstück	126
Renner, Wettlauf im Äther	129
Kleingärtner, Eine Stuka-Besatzung schlägt sich durch die feindlichen Linien	131
Grabler, Einsame Kämpfer	138
Wagner, Luftwaffe sichert Nachschub	144
Grabler, Wir suchen die polnische Armee	157

	Seite
Renner, „Auftrag ausgeführt!“	165
Grabler, Durch die polnischen Linien	167
Renner, Wiedersehen mit Wolhynien	178
Paltzo, Luftnachrichtentruppe tief in Polen	186
Paltzo, Stukas zerstörten polnische Bunkerlinie	187
Cranz, Die Schläge der Luftwaffe	190
Paltzo, Kampfkameradschaft zwischen Fliegern und Erd- truppe	194
Amphlett, Mit der Kamera an den Feind!	196
Christiansen, So endete ein Panzerzug	204
Christiansen, Im Feuer vor Warschau	206
Christiansen, Schüsse in der Nacht	209
Matthias, Die Luftwaffe braucht den Wetterdienst	211
Matthias, Für seine Kameraden in den Tod	214
Wagner, Verwundete Soldaten werden mit Flugzeugen in die Heimat gebracht	219
Christiansen, Das Kind der Staffel	224
Hesse, Stuka-Einsatz über Warschau	227
Renner, Das Wolkenloch über Warschau	231
Cranz, Sturzkampfflieger über Warschau	236
Paltzo, Schwierige Fahrt der Nachschubkolonnen	241
Christiansen, Bomben auf das brennende Warschau	244
Renner, Das Tempo der Luftwaffe	248
Wagner, Über Warschau	252
Wundshammer, In Warschau ist die Hölle	261
Matthias, Generalfeldmarschall Göring bei seiner Luftwaffe	267
Grabler, Strafgericht über eine verlorene Stadt	271
Kleingärtner, Und wieder: Gut gezielt!	275
Wundshammer, Die letzten Tage	277
Grabler, Die Feuerprobe der Luftwaffe	283

Das Gedicht auf Seite 5 ist mit freundlicher Genehmigung der
C. H. Beck'schen Verlagsbuchhandlung in München dem Buch „Der
Wanderer zwischen beiden Welten“ von Walter Fleg entnommen.

**Wojewódzka Biblioteka
Publiczna w Opolu**

19816 Ś



001-019816-00-0