

Der Soldat in Ostpreußen

Nachrichten aus Heer, Kriegsmarine und Luftwaffe

Herausgegeben unter Mitwirkung des Wehrkreiskommandos

JUNI - HEFT

Berlin 1939

Preis 30 Pf.

Das Gesicht des Soldaten

Aufn. Seherl-Bilderbüro





Besucht die Kurische Nehrung mit den Fahrgastdampfern „Cranzbeek“, „Cranz“ und „Memel“ die täglich in jeder Richtung zweimal verkehren.

Auskunft und Fahrplan bei der Reederei:

Hermann Götz, Königsberg (Pr.) Magisterstr. 57 / Periode: **Sammel-Nr. 32406**

Kurhaus Rositten bedeutend erweitert und neuzeitlich ausgebaut
Park, schönste Lage, 100 Zimmer (fließ. Wasser)

Hotel Berliner Hof

Königsberg/Pr., Steindamm 70-71

Das bekannte Haus ersten Ranges
in zentralster Lage / an der Hauptpost
ausgestattet m. all. neuzeitl. Einrichtungen

Der angenehme Aufenthalt in dem
behaglichen Wein- und Bier-Restaurant
Spezialausschank des weltbekannten
Dortmunder Union - Biers

Im Marmorsaal dezente Künstlermusik



Preiswert und gut wohnen Sie im

Continental-Hotel

Königsberg (Pr)

mit allen neuzeitlichen Einrichtungen

Straßenbahn- Haltestelle Börse
Linie 2, 3, 4, 5, 8, 12, 15

W. Wilkening

Dem Bahnhof am nächsten

Hotel Königlicher Hof

Inh. Geschw. Sulz **Tilsit** Tel. 2001

Das führende Haus

Zimmer mit fließendem warmem und kaltem Wasser

Café Alt-Wien

Steindamm, Ecke Heumarkt

Täglich nachmittags und abends **Konzert**
nur erstklassiger Kapellen



**Benzol - Vereinigung
des Ostens**

G. m. b. H., Berlin
Niederlissg. Königsberg (Pr)
Weidensdamm 22 - Telefon 46117
Tankdienststelle:
Hofenstr. 1 - Tel. 43305

B.V.-ARAL
rein
deutsches
Erzeugnis

B.V.-ARAL = Benzol + Benzin, beide aus deutscher Kohle

Die neue „Triumph“-
Standard - Schreibmaschine

mit Segmentumschaltung und
leicht auswechselbarem Wagen

Karl Dudek Büromaschinen-
Spezialgeschäft
Königsberg, Fleischbänkenstr. 38



Formblätter der Wehrmacht

Schießscheiben und Zubehör

Bürobedarf und Betriebsfältiger

Sanz Remhoefer & Leo Krause Königsberg (Pr) 1

Emero

Der Brems- und Kupplungsbelag

für die höchsten Ansprüche der Wehrmacht, schon seit Jahren bestens bewährt. Er enthält schon immer nur 2-3% Auslandswertanteile. Prima Referenzen stehen zu Diensten.

Patent-Bremsbelag
G. m. b. H., O h o r n / S a.

Generalvertretung: **Otto Friedrich Kluge, Königsberg Pr., Georgstraße 8**

Der Soldat in Ostpreußen

Herausgegeben unter Mitwirkung des Wehrkreiskommandos

In den militärischen Aufführungen ist die private Meinung der Verfasser ausgedrückt, nicht die möglicherweise militärischer Dienststellen

Tannenberg - ein bleibendes Erlebnis / Von Geff. Müller, Taplau

Lange schon war es mein Wunsch, das Tannenbergdenkmal, das Wahrzeichen deutscher Treue in Ostpreußen, kennenzulernen. Ende März, nach 1½ Jahren Militärzeit in dem Land des Deutschritterordens, bot sich mir endlich die Gelegenheit.

Während der Frühlingssonne lag über der ostpreussischen Landschaft, als wir in einer Kolonne von Wagen den Höhenstein führten. Wir folgten das Reichsdenkmal Tannenberg, das wir zum größten Teil nur von Abbildungen und Schilderungen her kannten, kennenzulernen.

Voller Erwartung führen wir durch den jungen Morgen, vorbei an der alten Feste Königsberg, durch Partenstein und Guttstahl, über Allenstein, vorbei an den Seen bei Osterode auf Tannenberg zu. Schon von weitem sahen wir wuchtig und trugig wie eine alte Ritterburg die Türme des Ehrenmals aufragen. Wir schritten nun über historischen Boden, Boden, der mit dem Heldenblut des deutschen Kriegers aus allen Jahrhunderten getränkt ist. So, wie vor Jahrhunderten der Hochmeister des Deutschritterordens mit den Besten seiner Mannen für dieses Land kämpfte und fiel, so starb auch im Großen Kriege die Blüte der deutschen Jugend im Kampf um den heiligsten Boden des Landes.

Zunächst wurden uns an Hand eines großen Leuchtreliefs die ereignisreichen Tage im August 1914 geschildert. Es war kein mühsamer Vortrag, den uns ein Mittäpfer jener Tage hielt, sondern wir erlebten zutiefst Tannenberg. Wenn auf dem großen Leuchtrelief die weißen Plänen aufleuchteten, die die deutschen Truppen barstellten, so sahen wir im Besitze, wie diese Truppen in Gewaltmärschen ihre Stellungen bezogen oder wie sie unter Aufbietung aller Kräfte ihre Stellungen gegen die oft zehn- und zwanzigfache Übermacht der Russen hielten. So erlebten wir den genialen Plan des großen Feldmarschalls und seines Generalstabschefs. Wir sahen, wie die Umklammerung der Russen gelang und Regiment auf Regiment die Waffen streckte.

Vorbereitet durch diesen padenden Vortrag schritten wir nun zum Ehrenmal. Waren wir schon durch das äußere Bild stark beeindruckt, so war doch der Anblick, der sich uns beim Betreten des Innenraumes bot, geradezu übermächtig. Frei lag der gewaltige Innenraum vor uns, aus dessen Mitte in schwarzen und weißen Steinen das Eisene Kreuz hervorleuchtete. Breite Stufen führten vom Mittelraum zu den acht Türmen, an deren Außenseiten und Nischen die Truppen, die in der Tannenbergschlacht gekämpft haben, ihren gefallenen Kameraden Gedenktafeln errichteten. Und nun wandten wir uns den Türmen selbst zu. Zunächst zum Fahnenurm. Weihevollle Stimmung liegt über diesem Raum, von dessen Seiten die stolzen Fahnen und Standarten der alten ruhmreichen Regimenter herunterhängen. Diese Fahnen, die dort im Fahnenurm des Reichsdenkmals einen würdigen Hort gefunden haben, sind ein Stolz Deutschlands. Unter ihren Zeichen kämpften und starben all diejenigen, zu deren Gedenken das Ehrenmal errichtet wurde.

Dann fanden wir in einem Turm, wo von locherbeträugten Säulen die Büsten des Generalfeldmarschalls, Lubendorffs und der an der Tannenbergschlacht beteiligten Oberführer zu uns herunterblickten.

Wieder in einem anderen Turm steht das Monumentalstandbild Sindenburgs, und dann schritten wir langsam die Steinstufen herunter, um zum Heiligum des Tannenbergdenkmals, der Gruft Sindenburgs, zu gelangen. Zu beiden Seiten des Eingangs erheben sich schwer und wuchtig, fast drohend, als Wächter zwei in Eisen gehauene Krieger, und neben dem Eingang leuchteten uns die

in Granit gehauenen Worte des Generalfeldmarschalls entgegen, die Worte, die er auf dem historischen Boden von Tannenberg beim Zurückweisen der Kriegsschuld Deutschlands zur Welt gesprochen hat.

Nun schritten wir in das durch mattes Kerzenlicht erhellt Gruftgewölbe hinunter. Zu beiden Seiten der eigentlichen Gruft Sindenburgs zeigen Gedenktafeln an, daß dort je zehn in der Schlacht bei Tannenberg gefallene deutsche Krieger ihre letzte Ruhestätte gefunden haben. In der Mitte der Gruft, hinter einem schmiedeeisernen Tor, steht der Sarkophag des Siegers von Tannenberg neben dem Schein seiner treuen Lebensgefährtin. Vor dem Sarkophag halten zwei Soldaten des neuen Heeres die Ehrenwache genau so starr und unbeweglich wie die feineren Reden draußen vor dem Eingang zur Gruft. Wir fühlen es hier deutlich, daß Tannenberg erst durch die Befestigung des Heros des deutschen Volkes und zwanzig seiner unbekanntem Soldaten da s Ehrenmal Deutschlands geworden ist.

Schweigend und zutiefst beeindruckt wenden wir uns dem Ausgang zu. Noch minutenlang mag keiner von uns die weihenolle und ernste Stimmung zu unterbrechen.

Nun fahren wir zu den Schlachtfeldern, in deren unmittelbarer Nähe viele der toten Helden begraben sind. Zunächst sehen wir Waplik, wo fast das gesamte Regiment 59 mit seinem Kommandeur verblutete. Wir fahren hier noch an der kleinen Brücke, die über die Maransé führt, Gefohelinschlage und noch so manne Überreste aus jenen heißen Kämpfen. Rechts der Straße erhebt sich schlicht und einfach, aber doch gewaltig in seiner Wirkung, ein hohes Steinkreuz über dem Heidenriedhof Waplik, der einer der größten in ostpreussischer Erde ist. Schweigend schreiten wir durch die Gräberreihen und lesen die Inschriften auf den schlichten Holzkreuzen. Hier an dieser Stelle fühlen wir jungen Soldaten erst richtig, was der Krieg war. Wir möchten jeden der ausländischen Kriegesieger durch die Gräberreihen eines deutschen Heidenriedhofs führen und ihnen dabei vor Augen halten, daß diese Helden, gleich ob sie in ostpreussischer Erde oder auf den Schlachtfeldern Flanderns und Frankreichs ruhen, mit ihrem ganzen Willen und ihrer ganzen Kraft für die Ehre und Freiheit des Vaterlandes gekämpft haben, und daß wir, die Soldaten der jungen deutschen Wehrmacht, genau so kämpfen werden, wie unsere Väter es damals getan haben. Deutsche Jugend weiß, was sie ihren Vätern, vor allem aber was sie Deutschland schuldig ist.

Von Waplik aus fahren wir noch nach Lahna und Orlau, den beiden Stätten, an denen das Jäger-Battalion 1 „Graf York von Wartenburg“ seinen großen Tag hatte. Auf dem Heidenriedhof Orlau liegen auch viele der russischen Krieger begraben, und ich glaube, daß sie hier in deutscher Erde besser ruhen als in ihrer von dem roten Tod beherzten Heimat.

Die letzten Strahlen der untergehenden Sonne fallen durch die noch lahen Büume und vergolben das Kreuz des Heidenriedhofs. Wir bliken noch einmal hinüber zu jenen Höhen, an denen die heißen Kämpfe getobt haben. Dort, wo die Väter starben, herrscht heute wieder das rege Leben der ostpreussischen Soldaten. Still versprechen wir es den Helden, die hier ruhen, daß wir unsere Dankeschuld durch ein wahrhaftes Wehrschaffmachen abtragen wollen, wir, die jungen Soldaten des Dritten Reiches. So ist Tannenberg nicht ein Ort begabener Hoffnungen, sondern eine Stätte, die von der Wacht und dem Glanz des neuen Reiches kündigt. Der Geist von Tannenberg lebt wieder!

„Kriegsflagge gefetzt, Boote beginnen zu sinken!“

Was bedeutet die Heldentat von Scapa Flow?

Torpedobootskommandant erzählt Einzelheiten von der Verfenkung der deutschen Schiffe

Am 21. Juni 1919 wurde von den deutschen Befehlungen die in der Bucht von Scapa Flow von den Engländern internierte deutsche Kriegsflotte verfenkt. Admiral von Reuter, der Führer der Schiffe, hatte den Befehl zur Verfenkung gegeben. Ein deutscher Seeoffizier, der damals Kommandant der verfenkten Torpedobote war, umreißt hier die wirkliche und symbolische Bedeutung der Heldentat von Scapa Flow und erzählt Einzelheiten seiner damaligen Erlebnisse.

Wenn ich es unternehme, über persönliche Erinnerungen an den Tag von Scapa Flow zu berichten, so geschieht es mit folgendem Vorbehalt: Scapa Flow war ein Ende und ein Anfang. Das Ende eines Weges tiefster Erniedrigung, eines Weges in die Irre, auf dem deutsche Seeleute, die nach 4½-jährigen fortgesetzten Enttäuschungen und vergeblichen

händen und nur erstickt waren vom Unkraut, das — zu wenig gehindert — sie überwandert hatte.

Die maßgebenden Waffenstillstandsbedingungen

So rollten die Ereignisse ab: Wilhelmshaven, 10. November 1918. Der nachgesuchte Waffenstillstand ist abgeschlossen. Der 23. Artikel fordert nach jeden Tagen das Auslaufen des Kerns der deutschen Hochflotte

- 6 Panzerkreuzer,
- 10 Linienkrieger,
- 8 Kleine Kreuzer,
- 50 Zerstörer der neuesten Typen

in abgeräumtem Zustand nach einem neutralen oder in dessen Ermangelung nach einem Hafen der alliierten Mächte zur Internierung. Das Gesandte der von Revolutionstempel Verursachten ist verdrängt, Tage heftiger Arbeit folgen; denn gegenüber diesem Befehl, das wissen Soldatenrat, Werkstarbeiter und Matrosen, gibt es kein Deuteln oder Widerspruch.

Die Gerüchte von den mit roter Flagge auf Vorwärts Seebe eingelaufenen britischen Kriegsschiffen zerflattern wie Spugblinde der Nacht. — Die Torpedos, mit Liebe gepflegt für den so oft vergeblich erhofften Augenblick des Angriffs, die gelben Granaten für unsere drei braven 10,5-Zentimeter-Geschütze, alles wandert in große Frobme, die die West oder das Depot längsweit schicken. Brennstoff wird für eine lange Fahrt aufgefällt.

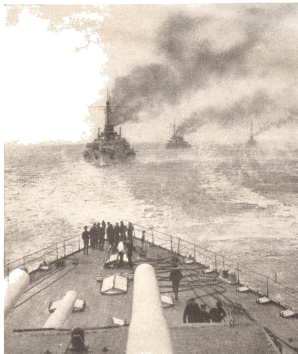
Die Ausrüstung der Schiffe

16. November. Der Führer der Torpedobote ruft seine Unterführer und Kommandanten zu einer letzten Besprechung zusammen. Ernst klingt die Stimme des Vorgesetzten. Dann legt er die Hand an die Wähe: „Und nun, meine Herren, gute Fahrt! Und denken Sie daran, daß Ihre Leute trant sind!“ Wir gehen nachdenklich auseinander, jeder auf sein Boot. Die Worte hallen in uns nach.

Der Tag des Auslaufens war der 19. November. Schillig-See in der äußeren Jade, wo wir so oft wartend geschlingert und unsere Vorflöße in die Nordsee hinaus begonnen haben! Das Unwahrscheinliche ist gelungen, die 74 Schiffe und Torpedobote sind vollständig verpackt und dampfen unter dem Befehl des Kommandanten Ludwig v. Reuter aus der Jade, Kurs nach dem Firth of Forth. Das Bild, das die aufgehende Sonne des 20. November beleuchtet, spricht eine Sprache von erschütternder Eindringlichkeit, vor der weltfremde Hingepinnte in nichts zerflattern: Auf der winterlich grauen Nordsee, auf der sie der nie durchbohrte Schild der Heimat gewesen, die unbeflegte deutsche Flotte in unübersehbarer Linie. An der Spitze die fünf ruhmvollen Panzerkreuzer „Seeglöck“, „Sindenburg“, „Moltke“, „von der Tann“, Deutschlands Hoffnung, Stolz und Glanz, Kunstwerke deutscher Arbeit, deutscher Stahl aus deutscher Erde, auf ihrer letzten Fahrt.

Britische Flotte in Sicht

Aus solchen Gedanken reißt uns die Meldung: Die britische Flotte in Sicht, an Steuerbord, an Backbord, überall. In nicht endenwollenden Reihen tritt sie aus dem Morgendunst des 21. November hervor, gescheitelt, die Geschütze gerichtet auf die — od — nur zu gewissenhaft abgerufenen Opfer, nimmt sie zwischen sich, die sie in ihrem Kampf nicht bezwingen. Der Anker fällt in britischem Grund. Ein englisches Boot bringt einen Brief längsgerits. Vom Flottenchef, dem Wegener der Panzerkreuzer vom Stagerat, Carl Baltz: „Die deutsche Flagge ist um 3.57 Uhr niedergebolen und ohne Befehl nicht wieder zu setzen!“



Die in Scapa Flow verfenkten Schlachtkreuzer bei ihrer letzten Ausfahrt. Vom Heck der „Moltke“ aus gesehen: „Derfflinger“, „Seeglöck“ und „Von der Tann“

Erwartungen das Opfer vollstrebender Befürhrt geworden waren, rebelliert und das so oft verdächtige Kne in unglücklichsten Augenblick auf den Thron gehoben hatten.

Die Wiedergeburt

Der Anfang einer neuen Zeit des „Wir“, wie denn das ganze Befestigungswerk nicht möglich war ohne die einheitsliche Eingabe aller an das gleiche Ziel. So gesehen ist uns Scapa Flow das Aufleuchten einer Weltwende, demgegenüber das Schicksal des einzelnen Beteiligten ohne besondere Bedeutung ist; so sehe ich meinen Bericht als den von einem für viele, von denen jeder einzelne gleich unentbehrlich war, um das Werk gelingen zu lassen.

Und noch dieses: Der 21. Juni 1919 war zwar ein Wiederanfang, durch den die deutschen Seeleute die Schande löschten, die sie auf sich geladen. Aber das Vorausgegangen war doch so schwer und schmerzhaft, daß der deutsche Seeoffizier trotz aller Verlöbnissen, was nachher kam, nur ungerne davon freist. 20 Jahre sind seitdem vergangen, in denen wir Abstand gewonnen haben von den damaligen Geschicknissen. Was stark, echt und der Erhaltung wert war, ist dem Lebenwundern Auf des Führers gefolgt und steht heute in neuer Kraft. Ich hoffe aus der Froschperspektive des Kommandanten eines der 50 ausgelieferten Torpedobote zeigen zu können, wie auch damals die guten Reime vor-



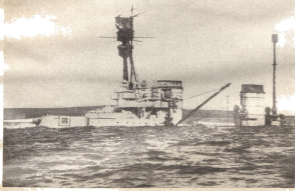
Die Bucht von Scapa Flow mit der internierten Deutschen Kriegsflotte. Im Vordergrund das Flottenflaggschiff „Baden“

Sieben schwere Monate

Unser V. Torpedobootefflotille erhält ihre sechs Bojenplätze am weitesten entfernt vom Verband, ganz im Süden des Outer Sound. In ein Boot der 12. Halbflotille kommt bei einem der 11. längsseit; so fliegen wir geschäftlich sieben Monate, bis wir gemeinsam in die Tiefe sinken. Die Überführungsbelegungen kehren nach Deutschland zurück, nur Baglamantombos bleiben an Bord. Ich blieb als Dienstflieger der 12. Kommandanten und wurde damit solange „Flottillenführer“.

Wir Zurückgebliebenen stellen uns auf unser neues Leben ein. Ein Weg an Bord von 25 Meter Länge, auf dem man gerade zu zweit nebeneinander gehen kann, das ist unser Auslauf für die nächsten sieben Monate. Hunderte und aber Hunderte von Malen wird dieser Weg durchzweiffelt im Sturmlicht, um die Lebensgeister wachzuhalten.

Am 7. Mai 1919 enthält mein Tagebuch folgende Aufzeichnung: „Nach-



Schlachtkreuzer „Hindenburg“ links in Scapa Flow. (Zuht. (3) Schier-Hilberstein)

dem die Feinde erst beschäftigt hatten, uns die Friedensbedingungen so rechtzeitig vorzulegen, daß wir sie am 10. Mai, dem Jahrestage des franfurter Friedens, beantworten sollten, erfolgte durch eine Uneinigkeit mit Jütten über die Zukunft Finnens, das Jütten für sich begehrte, und anderes die Vorlage erst am 7. Mai nachmittags 3 Uhr im Britannien-Palast zu Versailles. Sie wurden uns wenige Tage später aus den englischen Zeitungen dem wesentlichen Inhalt nach bekannt. Die Wirkung auf uns war so schmerzlich, daß wir seitdem nichts Bestimmtes mehr anfangen können. Alles erhebt sich zu wert- und zwecklos, Briefe schreiben vollends. Was sollte man schreiben?“

Gerüchte an Bord

Unser Leute waren abends, nachdem ich ihnen alles vorgelesen hatte, bei Rauch lustig und guter Dinge. Die einen lagen, die Bedingungen sind unerhört, wir müßten hier gleich etwas unternehmen gegen die Engländer, die anderen: es ist ganz wurscht, wir wollen nach Hause; die Dritten: Es ist nicht wahr, die Zeitungen werden nur für uns hier oben gedruckt, damit wir aus Jörn etwas unternehmen und die Engländer dann einen Vorwand haben, uns zu befehlen (!). — Für diese Fall find nach Anweisung des Führers der Torpedoboote, Kornettensanität Hermann Cordes, Vorbereitungen getroffen. — Ja, ungeschicklich hatte uns der Gedanke beschäftigt: Was wird aus unserer Schiffen und Booten, wenn am 21. Juni der Waffenstillstand abläuft? Die Hoffnung, sie eines Tages doch nach Deutschland zurückzubringen, war der Ankerpunkt gewesen, die Maschinenanlagen und die fernmännlichen Einrichtungen in gewandtschaftlichem Zustand zu erhalten. Aber 6 Wochen vor der Ausführung hatten also unsere Torpedobootebefehlungen Kenntnis von einer Verleugungsabsicht, auch zu einer Zeit, bevor Admiral v. Reuter die Besatzungen des größten Teils der entbehrlich gewordenen starken Baglamantombos veranlaßt hatte. Aber alle hatten dicht gehalten, kein Verdacht kam dem argwöhnlichen Gegner!

Der Befehl zur Verrentung

Wie war nun die Lage für den Führer des Verbandes? Mitte Februar schon hatten die Engländer unsere Funkempfangsanlagen unklar gemacht; Briefe aller Art mußten eine über London führende schleppende Perle durchlaufen. So sah sich Admiral v. Reuter für den Fall dringender Entscheidungen auf sich selbst gefaßt. Sie mußten notwendig werden, wenn die vertragsmäßige am 21. Juni zu Ende gehende Waffenruhe abließ. Ihre Vermeidung war möglich durch die Unterzeichnung des Friedens, durch Verlängerung der Waffenruhe oder durch den Wiederausbruch der Feindseligkeiten. Die Unterzeichnung erschien nach allen Pressenachrichten ausgeschlossen, von einer Verlängerung war nichts bekannt.

Es blieb also nur die dritte Möglichkeit. Für sie waren die Richtlinien für die Entschlüsse des Admirals gegeben durch die Bestimmungen, nach denen ein Seereisefahrer im Ausland, der ohne Verbindung mit der Heimat ist, lo zu handeln hat, wie es der Nutzen des Reiches und die Ehre der Marine verlangen, und die andere, laut deren deutsche Kriegsschiffe im Kriege unter keinen Umständen in Feindeshand fallen dürfen.

Die Hoffnung und das unablässige Bemühen des Admirals, den Verband für Deutschland zu erhalten, mußten somit zurücktreten hinter der Pflicht, die Anzeigebahnung durch den Gegner bei dem mit Sicherheit erwarteten Wiederausbruch der Feindseligkeiten zu verhindern. Daß dieser damit insofern aus einer Verlegenheit befreit wurde, als er eine Beteiligung der wertvollen deutschen Schiffe beim Friedensschluß auf die bisherigen Verbündeten nicht wünschen konnte, war nicht zu vermeiden.

Allzu langsam sinken die Boote

Der 21. Juni, Tag der Sommerferienende, bricht an. Laßender Sonnenschein liegt über der weiten Scapa-Bucht und hat das Bewachungsgewader, aufsteigend zu Übungen, in See gelockt. Wer aber konnte wissen, was der eigentliche Grund dieses unerwarteten Auslaufens war? Angesichts unserer Verlegenheit war keine Zeit zu verlieren. Ich gehe an Deck, aber noch liegt alles friedlich wie immer vor Anker und Bojen.

Mein Tagebuch verzeichnet: „Morgens gepackt. Schwärmer. Gegen 11 Uhr auf den Schiffen Signal: „Achten Sie auf meine Signale!“ Kurz darauf auf „Sehlt!“ Kriegsschiffe zu sehen und Stande Z — das Angriffssignal der Torpedoboote, hier das verdrängte Verleugungs-signal — auf den Torpedoboote der Nordgruppe. Signale wiederholt. Boote ausgeht. In der Nähe der VI. Flotille nur Wachschiff, alles andere anselander, außer Vertikalschiff „Sandbuck“. Sacken an Deck und in die Boote. Kriegsschiffe gehen. Boote beginnen zu sinken. Leute ruhig. Motorboot nimmt Rutter in Schleppe; bringen Vorrats aus. Motorpistolen von „Sandbuck“ und Drifter (Bodfahrzeuge) wollen uns wieder an Bord zwingen. 3 Minuten Zeit. Wir antworten, daß unmöglich, da Boote sinken. Auf „S 132/B 44“ bereits Engländer an Bord. . . .“ Hier hatte sich unsere Befürchtung bewahrheitet, daß die wohl 5 Meter langen und an der Vorwand 15 Zentimeter breiten Schlingpflanzeln, mit denen die Boote in den 7 Monaten verpackt waren, die geöffneten Ventile beim Einströmen des Wassers verstopfen würden. Denn allzu langsam sinken die Boote. Mein Tagebuch fährt fort: „Kübler — der älteste Offizier der Nachgruppe — mit Vooten Kurs auf „Sandbuck“. Wird von zerstört mit mehreren Gewehrhalben beschossen. Wahrscheinlich Bell durch Rutterbordwunde hindurch am Rnie verletzt, ein Mann 2 Finger abgetrennt. Kübler ruft: „Als Mann außerboard!“ Es fallen trotzdem noch Schiffe, von „Sandbuck“ paragehüllt.

Leute rufen um Hilfe! Ich mit Kapitän Stallen ins Motorboot, unter Schiffe zu Hilfe gehen, retten, was Engländer noch nicht aufgenommen. Mein Boot „S 131“ sinkt mit wehender Flage, fällt fast über das Boot „S 144“, Matten gebrochen. . . .“ Zerstört „Spener“ längsseit „S 132“ nimm Befehle an Bord; ich fahre mit Motorboot auf Sandbuck“.

Zäpferes Verhalten der Befehlungen

Sie verarmte hatte sich allmählich ein großer Teil der Torpedobootebefehlungen. Hier erfuhr ich auch erst Näheres darüber, wie es aus den anderen Gruppen der Flotille zugegangen war. Auf „S 132“ hätten die Engländer Gefesoldaten an Bord gesetzt, die die Offiziere der Boote unter fortgesetzten Befehlen, das Sinken sofort abzupfoppen, auf das Vorschiff trieben und sich dort unter demonstrativem Leben ihrer Gewehre ihnen gegenüber aufstellten; bei nicht alsbaldiger Ausführung des Stoppbefehls sollten sie augenblicklich erschossen werden.

Die andere Gruppe war die mit den starken Verlusten: 4 Tote und 8 Verwundete hatte allein unsere Flotille gestellt, die weitaus größten Opfer. Hier war Leutnant zur See Joachim mit seinem Rutter lebendwärts gerudert. Engländer, die inzwischen die sinkenden Boote bestaunt hatten, nahmen die Rutterbelegung als Ziel für eine Gewehrfeindschaft. Niemand ausgelegt, so war bei der nahen Entfernung jeder Schuß ein schiefer Treffer. Wahrscheinlich Matrosen, verbeizelt und besonders tüchtig, fällt zuerst, nach ihm Wahrscheinlich Matrosen, ebenfalls ein hervorragender Soldat, und noch mehrere andere.

Trotz über das gelungene Werk, wenn auch in Trauer um die gefallenen und verwundeten Kameraden, werden wir im Laufe des Nachmittags auf die englischen Schlachtschiffe gebracht. Auf dieser Fahrt an Bord des englischen Zerstörers fliegen wir von der VI. Flotille nun zum ersten Male wieder die Scapa-Bucht, wo die Schiffe gelegen haben, jetzt wieder, zur „Hindenburg“ noch in langem Enten. „Spener“ und „Friedrich der Große“ heben — ein wilder Haß. Wir nehmen Abschied von Scapa Flow und fahren in die Gefangenenschaft. Weitere 7 Monate. In der Heimat indes die Fieberflut der Windmühle, der Freitagszeit, Vergangenheit und drüber. Aber doch Aufbruch, die dritte Flotte fährt. Möge ihr ein glücklicheres Schicksal beschieden sein!

von Bonin

Die Luftnachrichtentruppe

Von Feldwebel Schweingel

Kreischend und quietschend öffnen sich die mächtigen Ventiltore, und mit wuchtigem Stampfen rollen dumpf brummend Lkw nach Lkw auf den Ausreterplatz der Luftnachrichtentruppe. Die starken und zuverlässigen Motore von Henschel, Krupp und Mercedes singen ihr arbeitsschweißendes Lied in den tauschimmernden Morgen, bis das scharfe Sischen der Luftdruckbremsen ihnen Halt gebietet. Dazwischen flühen die wenigen Klein- und Truppführerwagen zu ihren genau bestimmten Plätzen. Da stehen sie nun, die kleinen und die großen, und glohen bisshaber in die noch schweigenden Kompanieblöcke.

Nach darauf zerreißen zwei kurze, scharfe Pfeiffe die entstandene Stille, und nun scheidet ein Nies ein Ameisenhaufen durch plumpen Treit zerklüftet zu haben. Aus allen Winkeln und Ecken eilen flinke Soldaten in scheinbarer Unordnung auf den Appellplatz. Doch ein scharfer Beobachter steht, doch auch hier das Ausklaggebende für jede Gemeinschaft herrscht: Zucht und Disziplin. In wenigen Sekunden steht die Kompanie ausgerichtet — Mannschäft und Fahrzeuge — zur Meldung an den Offizier. Eine kurze, aber genaue Überprüfung der Kraftwagen und Männer, und schon ertönt das Kommando „Aufgelesen!“ Die Kolonne reißt an dem präsenzierenden Posten vorbei zur nahen Stadt. In

Die Stellung des Nachrichtenmannes bringt es mit sich, daß er über die jeweilige Kriegslage durch seine Fernsprecheinrichtungen und Vermittlungen genauestens unterrichtet ist.

Wir verstehen, welche harte Nervenarbeit dazu gehört, bei der großen Anzahl der Teilnehmer (bis 100 Teilnehmern) eine schnelle und richtige Verbindung heraufzufinden. Die Mühe verleiht, ist hier der Wahlspruch. In luftiger Form hat man für den Mann am Schrank eine Wohnung geschaffen — ein Gehäuse des unerwähnten Himmels des Nachrichtenmannes — auf einer Tafel steht: „Man spreche dreimal gut artikuliert: Häh — ner — po — po —“

Wir schmunzeln und wenden uns dem Wageninnern zu. Zwei Feldbesprechter beantworten Fragen und dergleichen. Sie scheinen nie fillustufen! An Bequemlichkeit fehlt es nicht: Luftfließen sorgen für angenehmes Sitzen. Heizung kann angestellt werden, und eine Anzahl von drehbaren Lampen auf beiden Klappentischen durchstrahlen den Raum mit gutem Licht. Dafür befindet sich der Vermittlungsapparat auch Tag und Nacht in ununterbrochenem Betrieb. Rufen von Leitungen und Teilnehmern geben einen genauen Überblick über die jeweilige Lage. Range dürfen wir uns aber nicht bei der Vermittlung aufhalten; denn sie ist das Allerheiligste und darf nicht gestört werden.

Vorbei führt uns unser Weg an unserem großen Kontinenten, dem Gehänge des D. A. P. Wer beschreit unser Erheben, als wir oben auf einem Mast aus einem Nachrichtenmann mit Steigeisen in luftiger Höhe arbeiten sehen. Ein Bild führt uns, wir sind im Telegrafenaufbau gelandet. Ein Nachrichtenmann versteht selbstverständlich auch, das Vorgehen für sich auszumachen. Und wo er kein Gehänge vorfindet, baut er es sich selber. Wie sind Zuschauer, als eine Verbindung an eine Postleitung mit Hilfe des Antennensystems hergestellt wird. Ein nach etwas ungeschickter Arbeit rufst er mal einige Meter vom Leitungsmast abwärts und reißt sich die brennenden Schenkel. An gutmütig spöttischen Ermahnungen aus dem Kameradenkreis fehlt es nicht, etwa wie die, er möchte doch mit der Wade bremsen.

Antwurrup auf Antwurrup überholen wir und sehen gleichzeitig die Kameradschaft in den einzelnen Formationen. Keiner wird überanstrengt. Selbständig wechseln sich die Männer an den anstrengenden Plätzen ab; denn ein ermüdetes Mann ist für die Arbeit bereitete Nachrichtenstruppe wertlos. Fallscher Gift schadet hier nur. Ruhig und klar denken und dann schnell die Gedanken in die Sat umhaken!

Einige Formationen der Luftnachrichtentruppe haben wir kennen gelernt, doch ist ihre Mannigfaltigkeit noch nicht erschöpft.



Vor dem Abmarsch zur Nachrichtenübung

Feld. Wolf

Zentrum wird die Geschwindigkeit des Verkehrs durch den machtvollen Hod unserer Einheit bestimmt. Ab und zu überholen uns knatternde Motorräder, die gleich flinken Geschwären die Kolonne umkreisen und für diese die Querlinien abriegeln.

Auf feier Landtränke steigen bald in diesem und jenem Wagen schwermütige oder lustige Soldatenlieder auf. In ihrem Inhalt meist erzählend von wehmütigen Abschiedsbesenen der Geliebten, wenn auch nicht der tröstliche Hinweis auf die „nächste“ fehlt. Vor mir hört einer leinen Kameraden an und macht ihn verschüchtert auf die herrliche Morgenstimmung aufmerksam. Zu schwer erhebt es diesem noch, das straffe Soldatenleben mit vertrauten Naturbetrachtungen in Einklang zu bringen, und doch wird wohl jeder Soldat von dem laßenden Morgen beindruckt.

Zunächst hat die Kolonne die freie Chaussee verlassen und eine in einer Richtung liegende Wiese als Halteplatz erlernt. Mit selbstverständlicher Genauigkeit richtet sich Wagen an Wagen in einer Front ein. Jedes einzelne Fahrzeug hält mit höherem Stoßseufzer an — so kommt uns wenigstens das Sischen der Luftdruckbremsen vor. Das übliche „Müht euch; Zugführer zu mir!“ des Kompaniechefs läßt die Wäse sich zwanglos verteilen. Um den Chef versammeln sich die Zugführer der verschiedenen Einheiten, um die Lage erklärt und ihre Aufgaben erteilt zu bekommen. Der Befehl wird es ertaten haben — es ist Manöver bei der En-Gruppe.

Nach der üblichen Pause nimmt der Zugführer seine Unterführer zusammen und erklärt ihnen in kurzen, aber treffenden Sätzen den angenommenen Kriegszustand. Die blaue Partei sind wir, die „Roten“ unsere Feinde. Erdlage: Die roten Truppen haben die Grenze überschritten und sind bis zu der und der Linie in deutsches Land eingedrungen. Luftlage: Die roten Luftstreitkräfte waren anfangs in der Übermacht, doch plant die blaue Partei einen erfolgversprechenden Gegenangriff. Ziel der roten Luftflotte sind unsere Industriestellen. Nachrichtlage: Die postlichen Leitungen sind zum Teil zerstört. Zu ihrem Aufbau ist die Nachrichtenkompanie eingeteilt.

Nebem einzelnen Mann wird die Lage fest eingepreßt. Auf unbedingte Verlässlichkeit braucht nicht mehr hingewiesen zu werden, gebietet diese Eigenschaft doch zum Bestensten eines Nachrichtenoldaten!



Auch der Seetransport macht keine Schwierigkeiten. Kuhn, Neunhofer



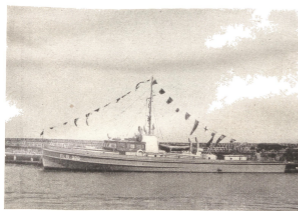
In der Abenddämmerung kehren die Truppe heim

Feld. Meyer-Grapp

Unsere Flugsicherungsboote! / Von Leutnant Brand

Dichtaneinandergedrängt liegen im Neufahrner Hafen die kleinen Flugsicherboote, als wolle es beim andern Schuh gegen Wind und Rüste und Wellen tauchen. Nur zwei haben sich abgesondert von der großen Schaar, sie liegen gleichsam als Wächter mehr nach der Außenansicht zu. Sie sind offensichtlich Holz auf ihre Größe und ihre Souveränität und ihre schmutze, graue Uniform. Die Außenkantenflage mit dem Hebelzeichen legt uns, daß sie im Dienst des Reiches stehen: Es sind zwei Schiffe der Luftwaffe, zwei Flugsicherungsboote.

Geht einem Messerflugschiff über See der Motor aus, so ist es gezwungen, sofort zu woffen. Nicht lange kann es sich, besonders bei klümmlicher See, über Wasser halten. Deshalb sendet es auf dem Funkwege Hilferufe mit möglichst genauer Standortangabe aus. Und nun legt die eine Aufgabe der beiden Flugsicherungsboote ein, aufzukommen mit einem dritten, in Pillau stationierten Schwertschiff, solchen in See mit getretenen Flugzeugen für den ganzen Bereich der Ostpreußenküste



Flugsicherungsboot 305 hat über die Toppen geflaggt

Xuh. Verfaller

Süsse zu bringen. Zu diesem Zweck stehen sie mit ihren Funkgeräten ständig in Empfangsbereitschaft und sind überdies — liegen sie im Hafen — telephonisch mit der Küste verbunden.

Unsere Neufahrner „Kriegsflotte“ untersteht unmittelbar dem Flak-Regiment-Schießplatz Brüstertor, da von dort aus auf See hinaus scharf geschossen wird. Wohl sind an den Tagen, an denen tatsächlich geschossen wird, Schiffe und Flugzeuge von dem gefährdeten Raum unterrichtet, aber dennoch kann es vorkommen, daß durch Nachlässigkeit ein Wasser- oder Luftfahrzeug in Gefahr gerät. Deshalb liegen an diesen Tagen die Flugsicherungsboote am Rande der Gefahrezone auf Wache, und nähere sich ihr ein Schiff, so eilen sie darauf zu und bringen es zum Abbreiten. Ist es ein Flugzeug, so versuchen sie, mit ihm in FZ-Verbindung zu kommen und es auf die Gefahr aufmerksam zu machen. Gelingt es nicht, so sind sie wenigstens zur Stelle, sollte eine Maschine getroffen werden. Selbstherühndlich fordern sie sofort die Flak auf, das Schießen einzustellen.

Werfen wir einen kurzen Blick auf eins der Schiffe, die in ihrer schmächtigen Form wirklich sehr gut aussehen. 32 Tonnen verdrängt es dicht an bei einem Tiefgang von nur 1,80 Meter in der Loge, ziemlich sehr heftige Schlingungen in dem sonst recht festhängigen Schiff in Rauf nehmen. Wir betreten das Steuerhaus, einen vielleicht 4 mal 4 Meter großen Raum. Hier steht das Steuer, von hier aus regelt der Kapitän die Fahrt des Schiffes, hier führt er seine navigatorischen Berechnungen aus, und schließlich haben hier die Funker ihr Reich. Die Funkgeräte, die ihnen zur Verfügung stehen, sind im wesentlichen dieselben wie die unserer Kampfmotoren. An Stelle des in diesen verwendeten Rahmenpeilers finden wir hier ein anderes, modernes Gerät.

Von dieser „Kommandobrücke“ führt eine kleine Treppe zur Mannschaftskajüte im Vordersteck, wo vier Mann auf beschränktem Raum, aber uergermüßig hocken. Verlassen wir das Steuerhaus nach der gegenüberliegenden Seite, so treten wir durch eine kleine Kiste, das Deim der beiden Funker, in das Mittelsteck — ich meine nicht jenes auch sehr notwendige Gemach, das sich ganz in der Nähe befindet —, sondern die Küche, dargestellt durch einen schönen Herd in einem abgetrennten, winzigen Raum. Dieser Herd leitet übrigens, nach dem Prinzip der Etageheizung, Wasserdampf in richtige Zentrale-Heizungskörper in den Kojüten. Bewarmet wird die Küche im Nebenberuf durch einen Kachelofen. Hieran schließt sich der Maschinenraum. Die eben noch von Koffeldbüten umspielte Kiste merkt es gleich; es ist

der nicht zu vernachlässigende Geräusch von Dieselmotoren. In der Tat wird das Schiff von zwei 6-Zylinder-Dieselmotoren angetrieben, die mit ihren je 300 PS dem Schiff eine Geschwindigkeit von immerhin 18 sm, also etwa 35 km/h geben. Es übertragen ihre Kraft mit 900—1100 Touren auf die 2 Schrauben, die, um das Schiff nicht vom Kurs abzubringen, sich in einander entgegengesetztem Sinne drehen. Bei mehrmotorigen Flugzeugen haben bekanntlich die Luftschrauben den gleichen Drehsinn. Was aber in der Luft nur wenig ausmacht, würde im Wasser das Boot fast zu einer Kreisbewegung treiben. Doch zurück zur Geschwindigkeit. Obwohl die Schiffe noch jung sind, hat die Technik sie doch schon wieder überholt; vielleicht sind sie für ihren Zweck doch nicht mehr schnell genug, jedenfalls sind schon neue — Flugsicherungsboote — im Bau, die mit 30 sm einem verunglückten Flugzeug werden Hilfe bringen können. Unser Schiff kann entsprechend der mitgenommenen Menge Öl 50 Stunden laufen, ein Altkonstruktions also von etwa 700 km.

Vom Achterschiff gleiten wir auf einer Dünnerleiter in die Reizzone hinab; hier wohnen der Herr Kapitän und der Maschinist. Auch dieses Altputzzimmer ist äußerst wohllich, es hat sogar ein kleines Sofa, von dem aus der Kapitän, wie er selbst behauptet, regiert, solange das Schiff im Hafen liegt. Alles in allem umfost seine Regierergewalt übrigens 7 Mann und einen Hund.

In diesem Zusammenhang möchte ich über den kleinen Bruder dieser beiden Flugsicherungsboots, das sogenannte C-Boot, verpassen. Die kleine Motorbootklasse untersteht dem Fliegerhorst Neufahrner selbst und überwacht ebenfalls die Sicherheit speziell des Neufahrner Flugbetriebes für den Fall, daß einem bei Nordwind, also auf See hinausflutendem Flugzeug kurz nach dem Start der Motor „wegbleibt“ und es auf Wasser niedergeht.

Eine hohe Verantwortung tragen die Schiffe, aber es ist ein schönes Leben, auf ihnen der Sicherheit der Luftwaffe zu dienen.

Pioniere fällen einen Baumriesen im Botanischen Garten in Königsberg

Was die Natur in langen, langen Jahren geübt hat, muß oftmals durch Menschenhand gestört werden!

Es geschah es auch in der Stadtgartnerei zu Königsberg, und zwar handelte es sich um einen riesigen Pappelbaum, der umgelegt werden mußte. Fünfundzwanzig Netreten der 2/3 I sollten hier beweisen, was sie bisher in praktischer Arbeit gelernt haben. Sieben Uhr morgens wurden Mannschaften und Geräte mit dem Aufzuge dorthin befristet. Auf das Kommando „Abgefessen“ war im Nu alles herunter, und schon fanden die Netreten ordentlich ausgerichtet neben dem Fahrzeug. Sämtliche Geräte wurden jetzt vom Wagen gelöst und sein säuberlich auf dem Erbboden, der Reisesfolge nach, so wie sie gebraucht wurden, ausgelegt. Schon vor weithin war der zu fällende Baum kenntlich. Von ganz nahe wollte jeder den Giganten einmal in Augenschein nehmen. Ein ganz anständiger Proben war's. Fünf Mann reichten gerade aus, um ihn zu umarmen. Der Stamm war vollständig gesund, nur die harten Ästgen waren schon sehr morsch, so daß es bei Sturm und Wind lebensgefährlich war, sich in die Nähe dieses Baumriesen zu begeben, nicht eventuell von einem herabstürzenden Ast erschlagen zu werden.

Wie Begeisterung ging es an die Arbeit. Eine lange Leiter wurde aufgestellt, und schon betrug sie ein Unteroffizier, um hoch oben am Drehseile an den Ästgen zu befestigen. Am anderen Ende der Seile wurde je ein Flaschenzug befestigt, der wiederum mittels einer Anker-

ein
Name
von Klang!

Schönbucher

das
gehaltvolle
Bier.



Nicht lange mehr - und der Baum wird fallen, und zwar in der vorher bestimmten Richtung, um so möglichst wenig Schaden anzurichten

Kulu, Krichu

platte, die von starken Eisenspähen am Erdboden festgehalten wurde, befestigt war. Diese Vorarbeiten waren unbedingt erforderlich, sollte doch der Baum nach einer bestimmten Richtung fallen, um so wenig wie möglich andere wertvolle und seltene Bäume des Gartens zu beschädigen. Drei Kräftige Runden bereit und warteten auf ihren Einfall. Rautes Motorsägegeräth zerschlug die Stille des Gartens. Die erste Säge wurde angehebt, gleich darauf die zweite. Durch das freibehende Geräusch der Sägen wurden viele neugierige Passanten herbeigelockt, die sich die Arbeit der Pioniere aus nächster Nähe ansehen wollten. Die Arbeit gestaltete sich bei dem starken Umfange des Stammes äußerst langsam. Abwechselnd wurde mit Säge und Äxt gearbeitet. Teilweise konnte nur gefügt werden, um dann Stück für Stück mit der Äxt abzhauen. Aber zwei Stunden hieß es angelegente Arbeit leisten. Tiefer und tiefer drangen die Sägeketten in den Leib des Baumes. Die Truppe an den Flöhsenjügen hatten darauf zu achten, daß die Seile bauernd gespannt wurden, um den Baumriesen auch wirklich nach der gewünschten Richtung fallen zu lassen. Der Kompanieschef und unser Retortenleutnant waren auch erschienen, um sich die Arbeit ihrer Retorten anzusehen.

Da - jetzt schien der große Augenblick zu kommen. Allmählich neigte sich die große Baumtrone unter der gewaltigen Kraft der Flöhsenjüge etwas zur Seite. Jetzt hieß es vorsichtig arbeiten. Festiges Knarren an der Sägestelle zeigte, daß der Stamm gleich fallen werde. Schnell wurden die Arbeitsgeräte zur Seite geschafft, um nicht etwa zerklüftet zu werden. Ein langes Zeichen des Unteroffiziers mit der Krüppelstiefe forderte alle Umstehenden auf, sich in Sicherheit zu begeben. Dann ein Knarren und Bröseln, gewaltig erhöhte der Erdboden beim Aufschlag der riesigen Baumtrone! Die starken Flöhsen, etwa 60-70 cm im Durchmesser, brachen wie Strohhalme! Voraus ist am besten zu erkennen, mit welcher Macht der alte Baumriese niederbrach. Schnell ritten alle herbei, um das Opfer zu betrachten. Außer einem schwachen Birkenbaum war weiter nichts beschädigt. Jetzt hieß es, alles Gerät einpacken und wieder auf dem Lastwagen verladen, um dann die Heimfahrt anzutreten.

Mit dieser Arbeit hatten die Retorten bewiesen, daß sie während der bisherigen kurzen Ausbildungszeit, auch schon praktisch mit Gerät umzugehen gelernt hatten.

Pionier B e r n e n, Königsberg (Pr.)

Die Wehrmacht hat tüchtige Geländefahrer

36 goldene und 39 silberne Medaillen bei der 14. Ostpreußenfahrt

Die 14. Ostpreußenfahrt vom 10. bis 12. Mai 1939, zu der auf dem Fommelpfah in Königsberg 358 Fahrzeuge starteten, hatte nicht nur bei der Wehrmacht in Ostpreußen, sondern auch im Inneren des Reiches den erwarteten starken Anklang gefunden, besonders deshalb, weil sie wieder als nationale Veranstaltung ausgeschrieben war und dementsprechend für das vom Führer gestiftete Deutsche Motorsportabzeichen gewertet wurde. Aber auch sonst erzählte man sich von der „Ostpreußenfahrt“, daß sie ganz besondere Anforderungen an Mensch und Maschine hatte, zumal wenn eine Schlechtmeterperiode vorangegangen ist. Demzufolge der Gründe, daß von der Wehrmacht 48 Lizenz- und 36 Ausweisfahrern an den Start geschickt wurden. Nehmen wir einmal das Wesentliche vorweg. Die einzelnen Wehrmachtsabteile schickten ganz unterschiedlich ab. 36 goldene und 39 silberne Medaillen brachten sie in ihren Besitz von den zusammen zur Beteiligung gelangten 93 Gold-, 117 Silbernen und vier elfernen Medaillen. Neun Lizenzfahrer erhielten die goldene, 30 die silberne, 27 Ausweisfahrer die goldene, 9 die silberne Medaille. Bei den Mannschaften sieht das Bild so aus: bei den Lizenzfahrern zwei goldene, vier silberne, bei den Ausweisfahrern eine goldene und zwei silberne Medaillen. Bei den Lizenzfahrern haben wir besonders den in mancher heißen Motorenläuferei erprobten Oberst O u t t e n e c h t -Königsberg hervor. Sehr gut hielten sich die Ausweisfahrer, die den an sie gestellten Ansprüchen in erlauchlich guter Form gerecht wurden. Neun Fahrzeuge fielen nur aus. Von einigen wurde auch die Ursache bekannt. Oblt. Weide (Eggenburg) hatte 50 Kilometer vor dem Ziel Bentflüschden, Oblt. Kronsbein (Vreslau) überfuhr am zweiten Fahrttag die Zeit wegen dreier Reifenpannen hintereinander, und Optm. Gödgarter (Kudelsdorf) hatte ein ausgelagertes Lager.

Die Strecke des ersten Tages betrug 385 Kilometer und verlief von

Königsberg über Labiau, Tilsit, Schillkehnen, Goldap nach Vyd. Der zweite Fahrttag begann in Vyd, führte über Johannsburg, Ortelaburg, Pt. Eylau nach Marienburg, gleich etwa 395 Kilometer. Am Schlußtag ging die Fahrt von Marienburg nach Elbing, Rosenberg, Wehlaf, Pt. Eylau zum Zielplatz in Königsberg, gleich 390 Kilometer. Die Strecken waren abwechselnd weit gewöhnlich, um etwaigen Vorkommnissen begegnen zu können. Bei der Aufzählung der Strecken, die gut gekennzeichnet waren, könnte man in die Verführung kommen, anzunehmen, es wäre immer auf guten Landstraßen entlanggegangen. Zeit gefehlt! „S ch u e n“ Landwege waren oft zu befahren, und Schnee und Sand taten ein übriges, um die Fahrt zu erschweren. Wenn sich dennoch die Ausfälle in erträglichem Rahmen hielten, dann stellt dies der Fahrtlust und dem Material das beste Zeugnis aus.

Auf den langen Strecken sollte und konnte bei dem schönen Wetter also keine Eisfahndung fallen, wohl aber bei den zusammen fünf Sonderprüfungen, die dadurch einen gelteigerten „Anhalt“ boten, daß man die Goldzeiten verlorste. Da mußte dann doch häufig gewaltig auf die „Zube“ gedrückt und mit allen Schlitzen und d aller Voricht gefahren werden. Die zwei Sonderprüfungen am ersten Fahrttag waren: die Dneprprüfung an der Memel bei Lauffinen und die Querfeldeinfahrt am O l d a p e r F e r g ; am zweiten Tag: die Querfeldeinfahrt auf dem Egzerierplatz T h i e r b e r g bei Osterode; am dritten Tag: die Querfeldeinfahrt auf dem Egzerierplatz W a h n u bei Selligenbeil und die Querfeldeinfahrt auf dem Truppenübungsplatz S t a b i a d bei Pt. Eylau.

Wir wollen und können uns ersparen, auf einige Sonderfahrleistungen der Egzerierplätze hinzuweisen, besonders deshalb, weil an ihnen kaum ein Soldat staunelte, ein trefflicher Beweis für den guten Aus-

Koffer · Mappen · Damentaschen
elegante Handtaschen

Fritz Bruno

Königsberg i. Pr.

Kaiser-Wilhelm-Platz (gegenüber dem Schloßthurm)

Militäreffekten
und Uniformen

erhalten Sie gut und preiswert bei:

Adolf Doepner · Heiligenbeil / Ostpr.

Markt 37 :: Fernsprecher Nr. 229

bildungsstand unserer Geländeführer. Ein Vob auch den Befahrern, die Luftwaffe als Güte des Wehrkreiskommandos 1 zu einem Kameradschaftsabend zusammen. Im Ramen und im Auftrage des Oberbefehlshabers im Wehrkreis I, General der Artillerie von Rügiger, begrüßte der Kommandant der Befestigungen bei Königsberg, Generalmajor Brand, die Anwesenden. Er wies darauf hin, daß die Leistungen aller Teilnehmer an der Ostpreußenfahrt als vortrefflich, sich nach den drei anstehenden Tagen Kameradschaftlich zusammenzuliegen. Der Soldat an Steuer, der sein Können und seine Fachkunst an diesen drei Tagen der Ostpreußenfahrt wieder bewiesen habe, hat darüber hinaus aber noch eine besondere Verpflichtung: Er soll und muß ein Vorbild sein für jeden anderen Kraftfahrer. Wer wie die Teilnehmer an der Ostpreußenfahrt die Kunst des Kraftfahrens beherrscht, hat die Aufgabe, sie seinen Kameraden weiterzugeben und sie in Fahrtechnik und Fahrdisziplin vorbildlich zu erziehen. Der Führer hat die Motorisierung für große Teile der Wehrmacht befohlen. Der Einzug und die Leistungen der Fahrgelächter aller drei Wehrmachtsteile diente auch diesem Befehl. Mit einem Sieg-Preis auf den Führer und Obersten Befehlshaber beendete Generalmajor Brand seine Ansprache.

Die Ausreisefahrer hatten zum Teil erleichterte Bedingungen zu erfüllen. Wie sind der Auffassung, daß ein großer Teil von ihnen heute schon ganz in der Lage ist, schwerere Aufgaben zu meistern. Anerkennung deshalb auch unseren Ausreisefahrern, die manche einwandfreie Leistung im Gelände vorführten, die von großem Sachverstande und besonderem Einfühlungsvermögen in besondere Verhältnisse zeugte.

Und dann zum Schluß am dritten Tage (am Ziel) noch die 3. und 4. r. p. f. u. n. g. Sie brachte unseren gesamten Wehrmachtsführern so gut wie keine Strapazie. Ein deutlicher Hinweis dafür, daß man äußerst schonend mit dem Material umgegangen war. Denn darauf kam es ja an. Nicht daß, sondern wie man über die Grenze gekommen war! Was oben bereits beangenehmende Ergebnisse spricht eine bedeutendere Sprache als jedes Lob in Worten. Allen Preisrädern darf man herzlich gratulieren und sich mit ihnen auf die nächste „Ostpreußenfahrt“ freuen.

Nach Beendigung der Ostpreußenfahrt, an der sich in diesem Jahre die Wehrmacht besonders stark beteiligte, fanden sich am Abend im

Tiergarten sämtliche Teilnehmer des Heeres, der Kriegsmarine und der Luftwaffe als Güte des Wehrkreiskommandos 1 zu einem Kameradschaftsabend zusammen. Im Ramen und im Auftrage des Oberbefehlshabers im Wehrkreis I, General der Artillerie von Rügiger, begrüßte der Kommandant der Befestigungen bei Königsberg, Generalmajor Brand, die Anwesenden. Er wies darauf hin, daß die Leistungen aller Teilnehmer an der Ostpreußenfahrt als vortrefflich, sich nach den drei anstehenden Tagen Kameradschaftlich zusammenzuliegen. Der Soldat an Steuer, der sein Können und seine Fachkunst an diesen drei Tagen der Ostpreußenfahrt wieder bewiesen habe, hat darüber hinaus aber noch eine besondere Verpflichtung: Er soll und muß ein Vorbild sein für jeden anderen Kraftfahrer. Wer wie die Teilnehmer an der Ostpreußenfahrt die Kunst des Kraftfahrens beherrscht, hat die Aufgabe, sie seinen Kameraden weiterzugeben und sie in Fahrtechnik und Fahrdisziplin vorbildlich zu erziehen. Der Führer hat die Motorisierung für große Teile der Wehrmacht befohlen. Der Einzug und die Leistungen der Fahrgelächter aller drei Wehrmachtsteile diente auch diesem Befehl. Mit einem Sieg-Preis auf den Führer und Obersten Befehlshaber beendete Generalmajor Brand seine Ansprache.

Im Ramen der Fahrgelächternehmer sprach der Dienstälteste, Oberstleutnant der Luftwaffe Anton, dem Wehrkreiskommando I herzlich den Dank für die kameradschaftliche Aufnahme aus, die alle Wehrmachtsführer hier in Ostpreußen gefunden hätten und die ein wesentlicher Ansporn zu besonderen Leistungen auf dieser Fahrt gewesen wäre.

Ostpreußens Handballmeister „Hindenburg Bischofsburg“

Selten ist in einer Spielzeit so erbittert um den Handballtitel des Gau 1 (Ostpreußen) gekämpft worden, wie in der Spielzeit 1938/1939. Teilnehmer der diesjährigen Runde waren: 6 Militärmannschaften: Hindenburg Bischofsburg, Hochmeister Marienburg, Graf Roon Gumbinnen, Hindenburg Ortelsburg, Luftnachrichten Sport-Berein Königsberg, Vord Insterburg; 4 Zivilmannschaften: Königsberger Männer-Turn-Berein, Königsberger Turn-Club, Verein für Lebensübungen Königsberg, Verein für Körperübungen Königsberg. In keinem der anderen 17 Gau Großdeutschlands ist die Teilnahme von Wehrmachtsmannschaften so stark wie im Gau Ostpreußen. Daß dann noch von den beteiligten Militärsportvereinen 5 Mannschaften die ersten 5 Tabellenplätze belegten, ist wohl einzigartig dastehend in der Handballgeschichte, und beweist, daß gerade der Handballsport bei den Soldaten in Ostpreußen sehr gepflegt wird und einen hohen Leistungsstand erreicht hat. Der Kampf um den Titel verlangte von allen daran beteiligten Mannschaften ein Höchstmaß an kämpferischem Mut, selbstlosen Körperlichkeit, Ausdauer und Kameradschaft. Daß dabei den Soldaten die harte Schule ihres täglichen Dienstes zum Vorteil gereichte, wird niemand verwundern, der selbst die sonntäglichen Stundenplätze mitmachen durfte. Der Tabellenstand am Schluß der Runde erachtet diese Tatsache. Das Infanterieregiment 2 kann stolz darauf sein, daß neben dem Handballtitel auch der Fußballgaulmeister von ihm gestellt wird. Wer die Handballverhältnisse in Ostpreußen kennt, wird wissen, daß der Name „Hindenburg Bischofsburg“ in ostpreußischer Handballkreise einen allen bekannten Klang hat. Ist es doch zum dritten Mal, daß diese Mannschaft den höchsten Titel im Gau I errungen hat. Erstmals wurde der Titel 1934/35 erworben. Dabei wurde dieser Verein erst in dem Jahre 1924 ins Leben gerufen. Mit Erfolg wurde der Meisterschaft im kommenden Jahre 1935/36 verteidigt. In den Jahren 1936/37 und 1937/38 errang der Verein für Lebensübungen Königsberg den Titel. Trotzdem landete Bischofsburg auch dann immer auf den vorbersten Plätzen, um jetzt wieder die Meisterschaft zurückzuerobern.

Wie wurde Hindenburg Bischofsburg Meister?

Gleich das erste Spiel der Runde gegen Hochmeister Marienburg brachte einen schlechten Start und eine 12:15 Niederlage. Die 2. Niederlage brachten die Gumbinner Soldaten ihren Kameraden mit 13:6. Das sind dann aber auch die einzigen verlorenen Spiele geblieben. In weiteren 3 Spielen trennten sie sich unentschieden. Ortelsburg, Gumbinnen und ausgerechnet der Tabellenletzte Vord Insterburg brachten

das Kunststück fertig, dem jehigen Meister ein Unentschieden abzutrotzen. Der hartnäckigste Konkurrent in der Runde war Hochmeister Marienburg. Diese Mannschaft lag auch bis zu ihrem letzten Spiel mit einem Pluspunkt vorrangen an der Tabellenliste. Das Interessante in diesem Endkampf lag darin, daß die beiden Spitzenmannschaften nicht mehr gegeneinander zu spielen hatten. Denn im Rückspiel in Bischofsburg versicherten sich die Gastgeber mit einem 8:5-Sieg. Der letzte Sonntag lag dann noch einmal beide Mannschaften im Kampf um den Titel. Während der VZL sein Spiel in Bischofsburg abgabte, hatte Hoch-

Ein guter Schütze

Feldwebel Blichert der Fliegerhorst-Kompanie Seetropfen errang im Schießjahr 1938 beim Ehrenpreiswettbewerb im Luftgau I mit 108 Ringen (fünf Schuß stehend freihändig) die goldene Uhr des Luftgau-Kommandos.



Zulu, Archid

meister Marienburg das Foch, auf einen Gegner zu stoßen, der sich in ausgezeichneter Form befand, während Marienburg einen seiner schwächsten Tage hatte. Als die Bischofsburger dann durch das allsonntägliche Sportrecht erfuhr, daß sie Meister geworden waren, glaubten sie zuerst an eine Falschmeldung. Erst mehrere Telefonanrufe nach Königsberg überzeugten sie von der Tatsache und veranlaßten sie, noch am gleichen Abend ein Telegramm an ihren härtesten Widersacher aufzugeben, das folgenden Wortlaut hatte: „Vielen Dank! Der neue Gau-

Konditorei **GEHLHAAR**
 Kanstraße 11/11a • Junkerstraße 19
 Das gute Tages-Café
 mit türkischem Mokka-Salon
 Versandhaus des weltbekannten Königsberger Marzipan

Uhren
Walter Bistrich
 Barber-Rohrstr. 35/36, am Markt
 und Poststraße 18, am Weinberg

meister." Auf der einen Seite also große Freude, auf der anderen große Niederdeutlichkeit. Aber das ist nun einmal im Sportleben so, und noch ist nicht alle Tage Abend. (Der Verfasser dieser Zeilen stand selbst im Brennpunkt dieses Kampfes.)

Wäge das nächste Spieljahr wieder einen Erfolg der beteiligten Militärportvereine bringen und den Kampf um den Handball auf eine noch höhere Leistungstufe ansteigen lassen.

Den VfHofsburger Kameraden zu ihren weiteren Spielen um die Gaugruppenmeisterschaft, in der DMSB Leipzig (der Deutsche Meister der beiden letzten Jahre), SV Elektra Berlin, RSB Borussia Carlomag und Polizei-Sport-Berein Cottin starten, ein eheliches „Bals und Weinbruch“. Als Schluß die Tabelle des Gaues I Ostpreußen:

Meisterei	Stelle	Punkte	Verl.	Unersiegt	Zer.	Punktreich		
Hinzenburg VfHofsburg	18	13	2	4	114	82	20	7
Schneidemühl Marienb.	18	14	4	0	172	136	28	8
Graf Roon Gumbinnen	18	11	4	3	166	109	25	11
Hinzenburg Ortelsburg	18	8	6	4	125	105	20	16
Lufsnade, Königsberg	17	7	8	2	147	140	16	18
RMB, Königsberg	18	6	10	2	137	155	14	22
BfV, Königsberg	17	5	9	3	119	127	13	21
KVC, Königsberg	16	4	8	4	104	112	12	20
BfA, Königsberg	18	5	13	0	136	192	10	26
Jord Insterburg	14	4	13	1	142	200	9	27

Feldwebel C 8 h, Marienburg

Wehrkreisturnier Königsberg

Es war ein Experiment, das Turnier in diesem Jahre auf der Rennbahn Carolinenhof und nicht, wie bislang, in Insterburg stattfinden zu lassen. Kadaver aber die vier Turniertage hinter uns liegen, muß festgestellt werden, daß das Experiment gescheit ist. Wenn auch an den drei ersten Tagen schwere Regenböden niedergingen und ein kalter Wind über das Gelände piff, so war doch die Beteiligung, namentlich am Schlußtag, so daß Teilnehmer und Zuschauer zufrieden sein konnten.

Es war ein durchaus glücklicher Gedanke, die diesmalige Leistungsschau des Sports der Wehrmacht nicht nur auf das Reiterliche abzustellen, es wurden dem Zuschauer Ausschnitte aus fast allen Sportdisziplinen gezeigt, die in der Wehrmacht gepflegt werden.

Ein Handballspiel zwischen dem deutschen Meister MZSA Leipzig und einer Gausauswahlmannschaft begeisterte die Anhänger jenes so kleinen Ballspiels, die 25 besten Herrenturner zeigten in ihrer Klasse am Best. Barren und Pferd volles Interesse. 700 Soldaten säßten in hervorragender Geiseltät Massenreihungen vor, die Männer der Aufführungsabteilung I zeigten wehre Wehrleistungen im Geschicklichkeitsfahren auf Kräden, Hindernisoffizieren sorgten für Tempo und Schwung, ferner, auf der vermehrte Besucher sportlicher Veranstaltungen konnte befriedigt sein.

Die Vielseitigkeit im Können des ostpreußischen Pferdes wurde ja dann im Verlauf des Turniers hinreichend bewiesen. Wenn auch in

der Ausschreibung von einer schweren Dressur und einem Jagdbringen der Klasse 5 Abstand genommen wurde, so gaben doch die Leistungen in den Klassen A, L und M genügend Aufschluß über das Können von Reiter und Pferd.

Daß in den Vielseitigkeitprüfungen die Pferde trotz des schweren Geländes bis zum letzten Tage in bester Verfassung waren, bekräftigt unsere Ansicht, daß der Ostpreuße als das beste Soldatenpferd der Welt angesehen werden muß.

Zwei Jagdbrennen über 3000 und 3600 Meter, geritten von Offizieren, sorgten für notwendige Stimmung. Ein Fünfkampf, 300-Meter-Laufen, Pistolenschießen, 300 Meter beliebig Schwimmen, Dressurprüfung Kl. L und ein Geländeeritt, stellte an die Teilnehmer deswegen besondere Anforderungen, als die drei ersten Übungen innerhalb von 3 Stunden bestritten werden mußten.

Im Mittelpunkt kämpferischen Geschehens stand zweifellos der „Wehrkreispreis“, zu teilen nach dem System eines „Nationen-Preises“, mit dem Unterschied, daß der Parcours nur einmal zu durchreiten war. Im vergangenen Jahre konnte das Kav.-Regt. 4 Allenfeld diesen Wanderpreis erringen. Sollte es ihm gelingen, auch diesmal wieder den Sieger zu stellen? Damit würde der Preis endgültig gewonnen sein. Mit firscherter Spannung folgten die Zuschauer, die bei frohendem Sonnennatter in Carolinenhof erschienen waren, dem heißen Kampf der Mannschaften. Mit 4 Nullritzen gelang es dem Kav.-Regt. 4, das Reiter-Regt. 1 Insterburg und

die Reitende Art.-Abt. 1 Insterburg auf die Plätze zu verweisen.

Um den Einzelpreis gab es ein Stechen über 6 erhöhte Hindernisse. Auch hier zwei Nullritze in gleicher Zeit. Das Los mußte entscheiden. Günstiger Sieger wurde Lt. Schlenker von den Insterburger Reitern.

Bereiten wir nicht die immer wieder so drückenden Dressurprüfungen die Wagnersperde für Zwei- und Mehrspanner, die erneut Zeugnis ablegen von dem dressurmäßigen Fahren der Wehrmacht.

Es in Königsberg selten gefehenes Bild: In der Eignungsprüfung für Jagdpferde, Kl. L, die Teilnehmer hinter der Reute über die Hindernisbahn in Carolinenhof. Nach dem Ablauf die Schließenserteilung.

Auch ein manövernäßig gestaltetes Gefechtsbild zeigte dem Zuschauer etwas vom Einfluß der Truppe. Aufführungsabteilung I, Pioniere, Flak, Flieger mit Sturzbomben und Jägern entwickelten unter Mithilfe von Panzerpöhlungen einen Angriff gegen einen vom Gegner gehaltenen Brückentopf, der unter Einfluß modernster Kampfmittel genommen wurde. Ein Pfeiler Sturz zeigte seine überfallende Lande- und Starttechnik.

Der Kommandierende General des I. A.R. und Befehlshaber im Wehrkreis I, General der Artillerie u. Kavallerie, Generalleutnant Bogdrig, die Kommandeure der 1., 11. und 21. Division sowie der 1. Kanallerie-Brigade, hohe Vertreter von Staat und Partei wohnten an allen Tagen dem Turnier bei. Für Teilnehmer und Zuschauer das große Erlebnis am sportlichen Geschehen unserer Wehrmacht!

Bürgerliches Brauhaus A.G.
INSTERBURG



Stobbes Machandel 00
seit 1776

Das Deutsche Nationalgetränk
Gebr. Stobbe Marienburg
(Westpreußen)

Heynes Buchdruckerei
(G. Riebensahn) Braunsberg

Langgasse Nr. 55 · Fernsprecher Nr. 539

- Bürobedarf und Papier, Stempel
- Büromaschinen
- Drucksachen jeder Art



Wasch-echte Stoff-Namen
schnell und preiswert

Gegebnisse

Jagdprüfung R. L. für Unteroffiziere. I. Rieder (Feldw. Lehmann, 13./3. R. 3) 4 F. 135 Gef. II. Riedlitz (Wachtm. Wippich 2./ R. R. 1) 8 F. 127 Gef. III. Rero (Wachtm. Bernke 1./Fahrbt. 14) 8 F. 131 Gef.

(Rittm. Kithaus, 2./Fahrbt. 14) 0.3. II. Dohlein (St. Pohlmann, R. R. 11) 0.5. III. Rajade (Optm. Krüger, 3. R. 22) 0.9. — Remonte-Preisprüfung, R. L. I. Raute (Wffz. Papajewski, Kan.-Rgt. 4), 0.3. II. Rubikon (Stabswachtm. Schirmerger, Wehrt. R. u. F.

(Wffz. Wippich, 1./R. R. 1) 4 F. 120 Gef. — Jagdprüfung, R. L. M. I. Reander (St. v. Dietmann, R. R. 1) 1 F. 135 Gef. II. Romme (St. Drews, R. R. 1) 3 F. 145 Gef. III. Dreier (Obst. Rod, R. R. 1) 4 F. 132 Gef. — Spielballingebirnen, 3000 Meter, I. Simonau (St. v. Schmidt-Pauli, R. R. 1), II. Verhe (St. Frh. v. Mirbach, R. R. 2), III. Zynus (St. Rinte, R. R. 2). — Bistseitsprüfung, Rbt. A. I. Reher (Optm. Borowski, R. R. 21) 9.7. II. Rolly (Obst. Hillmann, R. 1) 12.82. III. Ostar (Optm. Weiler, 3. R. 22) 13.99. — Rbt. B. I. Birkole (Wffz. Schweineberger, 3. R. 48) 3.57. II. Rerbert (Wm. Oranau, R. R. 1) 6.16. III. Olearber (Wffz. Kopanski, R. R. 21) 10.87. — Dressurprüfung, R. L. I. Ruffen (Wm. Talla-Dorf, 1./Kan.-Rgt. 4) 1.0. II. Melone (Wm. Vermeulen, 2./Kan.-Rgt. 4) 1.1. III. Quote (Wm. Staniullo, 4./R. R. 1) 1.2. — Dressurprüfung, R. L. I (B). I. Rarr (Fw. Lehmann 13./3. R. 3) 1.0. II. Jermisch (Fw. Bartel, 4./3. R. 1) 1.2. III. Olive (Wm. Schenkowski) 1.3. — Bistseitsprüfung, R. L. I. Rbt. A. I. Ribbelung (St. v. Dietmann, R. R. 1) 6.8. II. Ortwin (St. Schmidt, R. R. 1) 8.38. III. Lord Saladin (Rittm. Zauber, Kan.-Rgt. 4) 8.66. — Rbt. B. I. Deiffa (Wm. Lajar, R. R. 1) 10.2. II. Rildame (Wffz. Wolshewski, R. R. 1) 10.8. III. Quatte (Wm. Borowski, R. R. 1) 12.5. — Rronnschaftswettbewerb, R. R. 1, 37.38. II. R. R. 2, 62.38. III. Kan.-Rgt. 4, 63.86. — Dressurprüfung, R. L. I. Duellnige (Rittm. Frh. v. Wolff, R. R. 2) 0.5. II. Romade (St. Schmidt, R. R. 1) 0.8. III. Regulus (Obst. Graf Birkum, R. R. 4) 0.9. — Sonberechnungspreis, Dressurprüfung, R. L. I für die besten Reiter einer unberittenen Truppe. I. Rajade (Optm. Krüger, 3. R. 22) 1.6. II. Duaim (St. Müller, Wf. Vakt, 21) 1.8. III. Omar (St. Stagnunus, 3. R. 22) 2.3. — Jagdprüfung, R. L. I. Magrat (St. Drews, R. R. 1) 0 F. 89 Gef. II. Rana (Rittm. Reig, R. R. 4) 0 F. 92 Gef. III. Zimber (Obst. v. Christen, R. R. 2) 0 F. 97 Gef.



Kufmarke zur Schleifenerteilung

Kahn. Wehrzeitsühnheit

— Dressurprüfung R. L. I. Rbt. A. I. Jrmn (Obst. Koch, R. R. 1) 0.8. II. Quebed (Rittm. Reig, Kan.-Rgt. 4) 1.0. III. Poefie (St. Benus, R. R. 1) 1.5. — Dressurprüfung, R. L. I. Rbt. B. I. Rinnefänger

Sch. I) 0.7. III. Auf (Stabswachtm. Birbel, Wehrt. R. u. F. Sch. I) 0.8. — Jagdprüfung, R. L. I. Doid (Optm. Wierajowski, 2./R. R. 2) 0 F. 122 Gef. II. Rantour (Optm. Orchl, 1./R. R. 1) 4 F. 114 Gef. III. Rantoline

**SECHS
OVERSTOLZ
25 PFG**

In fretem Wechsel von Sonne und Regen reist die Ernte unterer Acher. Eine Sonnenglut, wie sie tagen tagaus auf den Feldern Mazedoniens lastet, mürdet ihr nicht den Segen bringen wie dem Tabak, der ja nicht Frucht tragen, sondern Aroma farneln soll in seinen Blättern. Es ist also gerade der Überfluß an Sonne, der dem Mazedonen-Tabak und damit der OVERSTOLZ den Reichtum an edlen Duftstoffen befruchtet.



Was OVERSTOLZ so köstlich macht, das ist die SONNE AUF MAZEDONIEN

