

# 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)  
Weidensamm 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 Betriebsfälliger

**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% Auslandswert-  
anteile. 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 maßgeblicher 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 Leuchtturms 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 Leuchtturm die weißen Bienen aufleuchteten, die die deutschen Truppen barstellten, so sahen wir im Oelde, 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 Generalstabes. 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 führen 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 Vorkämpfer 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 erhellte 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 Lebensgefährten. 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 das Ehrenmal Deutschlands geworden ist.

Schweigend und zutiefst beeindruckt wenden wir uns dem Ausgang zu. Noch minutenlang magt 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 mannde 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 Kriegesgeher 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 lauten 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 Macht und dem Glanz des neuen Reiches kündigt. Der Geist von Tannenberg lebt wieder!

„Kriegsflagge gefeszt, 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 verfenzt. Admiral von Reuter, der Führer der Schiffe, hatte den Befehl zur Verfenkung gegeben. Ein deutscher Seeoffizier, der damals Kommandant der verfenzten 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: **Waffenstillstand, 10. November 1918.** Der nachgesuchte Waffenstillstand ist abgeschlossen. Der 23. Artikel fordert nach jedem 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 Gesnerweil der vom Revolutionstempel Herausgerissen ist verbrannt, Tage heiter 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 Fröhme, die die West oder das Depot längsseit schicken. Brennstoff wird für eine lange Fahrt aufgefällt.

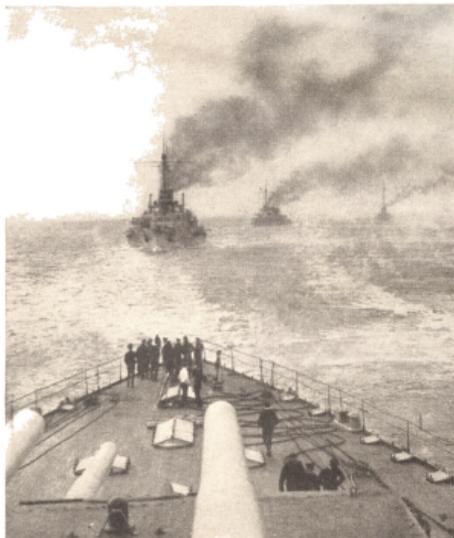
**Die Aualieferung der Schiffe**

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 Unmährscheintige ist gelungen, die 74 Schiffe und Torpedobote sind vollständig verpackt und dampfen unter dem Befehl des Konteradmirals 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 betäubendem Grund. Ein englisches Boot bringt einen Brief längsgerits. Vom Flottenchef, dem Wegner der Panzerkreuzer vom Stagerat, Earl Batten: „Die deutsche Flagge ist um 3.57 Uhr niedergebolen und ohne Befehl nicht wieder zu setzen!“



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

Erwartungen das Opfer vollstremder Befürzter 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 einbeitliche Hingabe 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 Veröbnlichkeiten, 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 Echtheit 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-



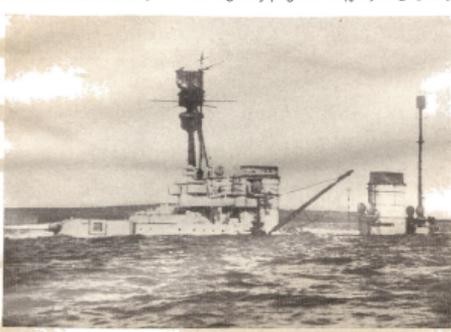
Die Bucht von Scapa Flow mit der internierten Deutschen Kriegsflotte. Im Vordergrund das Flottenflaggschiff „Baden“

## 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. Halbflottille kommt bei einem der 11. längsseit; so liegen wir geschulterlich sieben Monate, bis wir gemeinsam in die Tiefe sinken. Die Überführungsbeefehlungen scherten nach Deutschland zurück, nur Bomblommandos blieben an Bord. Ich blieb als Dienstflieger der 12. Kommandanten und wurde damit solange „Flottillenführer“.

Wir Frühgeborenen 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 durchwiesen 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, beantwortet hätten, 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 Witz 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 sind nach Anweisung des Führers der Torpedoboote, Kornettensanität Hermann Cordes, Vorbereitungen getroffen. — Ja, unerschiff hatte uns der Gedanke beschäftigt: Was wird aus unserer Schiffe 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 Verlenkungsabsicht, auch zu einer Zeit, bevor Admiral v. Reuter die Besatzungen des größten Teils der entbehrlich gewordenen starken Bomblommandos veranlaßt hatte. Aber alle hatten dicht gehalten, kein Verdacht kam dem argwöhnlichen Gegner!

## Der Befehl zur Verentung

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 Sommerferien, 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: „Warten Sie auf meine Signale!“ Kurz darauf auf „Senklich“ Kriegsflagge zu sehen und Stande Z — das Angriffssignal der Torpedoboote, hier das verordnete Verlenkungs-signal — auf den Torpedoboote der Nordgruppe. Signal wiederholt. Boote ausgeht. In der Nähe der VI. Flottille nur Wachschiff, alles andere anselaufen, außer Vertikalschiff „Sandbuck“. Sacken an Deck und in die Boote. Kriegsflagge gesetzt. 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 Booten Kurs auf „Sandbuck“. Wird von Verstärker mit mehreren Gewehrhalben beschossen. Wachschiff Bell durch Rutterbordwunde hindurch am Rande verliert, ein Mann 2 Finger abgerissen. 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. . . .“ Verstärker „Spener“ längsseit „S 132“ nimmt Befehlungen an Bord; ich fahre mit Motorboot auf Sandbuck“.

## Lepteres Verhalten der Befehlungen

Sie verarmte mich allmählich ein großer Teil der Torpedobootebefehlungen. Hier erfuhr ich auch erst Näheres darüber, wie es aus den anderen Gruppen der Flottille zugegangen war. Auf „S 132“ hätten die Engländer Gesoldaten an Bord gesetzt, die die Offiziere der Boote unter fortgesetzten Befehlen, das Sinken sofort abzupropfen, 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 Flottille gestellt, die weitaus größten Opfer. Hier war Leutnant zur See Joachim mit seinem Rutter beständig gerudert. Engländer, die inswischen die sinkenden Boote landwärts hatten, nahmen die Rutterbelegung als Ziel für eine Gewehrfeindschaft. Niemand ausgelegt, so war bei der nahen Entfernung jeder Schuß ein schiefer Treffer. Wachschiff Wartkap, verbeizelt und besonders tüchtig, fällt zuerst, nach ihm Wachschiffmann Pantroz, 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 Verstärkers sehen wir von der VI. Flottille nun zum ersten Male wieder die große Scapa-Bucht, wo die Schiffe gelegen hatten, jetzt wieder, nur „Hindenburg“ noch in langsamem Sinken. „Spener“ und „Friedrich der Große“ heben — ein wüßtes Boot. Wir nehmen Abschied von Scapa Flow und fahren in die Gefangenenschaft. Weitere 7 Monate. In der Heimat indes die Fieberflut der Windmühle, der Freikörperlei. Vergangenheit und drüber. Aber doch Auferstehung. 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 Hallentore, und mit wuchtigem Stampfen rollen dumpf brummend Etwas nach Etwas auf den Ausreterpflug der Luftnachrichtentruppe. Die starken und zuverlässigen Motore von Henschel, Krupp und Mercedes singen ihr arbeitsschweißendes Lied in den tauschimmernden Morgen, bis das scharfe Sicheln 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 glöhen bisshäuber in die noch schweigenden Romanieblöcke.

Vald darauf zerreißen zwei kurze, schrille Pfeiffe die entstandene Stille, und nun scheidet ein Nies ein Ameisenhaufen durch plumpen Treter 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 präkonstruierten Posten vorbei zur nahen Stadt. In

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

Wir verhehen, welche harte Nervenarbeit dazu gehört, bei der großen Anzahl der Teilnehmer (bis 100 Teilnehmern) eine schnelle und richtige Verbindung heraufzufinden. Die Ruhe verlieren, ist hier der Wahlspruch. In luftiger Form hat man für den Mann am Schrank eine Wohnung geschaffen — ein Gehäuse des unerwünschten Humors 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 fillzulusteln! An Bequemlichkeit fehlt es nicht: Luftflößen 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 einer Nachrichtenmann mit Stelzen in luftiger Höhe arbeiten sehen. Ein Bild führt uns, wir sind im Telegrafenaufbau gelandet. Ein Nachrichtenmann versteht selbstverständlich auch, das Vorgehänge für sich auszunutzen. Und wo er kein Gehänge vorfindet, baut er es sich selber. Wie sind Zuckhauer, als eine Verbindung an eine Poststation mit Hilfe des Antennensparates hergestellt wird. Ein nach etwas ungeschickter Akzent 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.

Antwup auf Antwup überholen wir und sehen gleichzeitig die Kameradschaft in den einzelnen Formationen. Keiner wird überanstrengt. Selbständig wechseln sich die Männer an den anstrengendsten Plätzen ab; denn ein ermüdeten Mann ist für die allzeit bereitete Nachrichtenstruppe wertlos. Fallscher Gifer (schodet 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

Fahn. Wolf

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

Auf fetter Landstraße 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 verschüchert auf die herrliche Morgenstimmung aufmerksam. Zu schwer erhebt es diesem noch, das straffe Soldatenleben mit vertrautem Naturbetrachtungen in Einklang zu bringen, und doch wird wohl jeder Soldat von dem lauschenden Morgen heindrudt.

Zunwischen 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 Sichern der Luftdruckbremsen vor. Das übliche „Müht euch; Zugführer zu mir!“ des Kompaniechefs läßt die Wäffe sich zwanglos verteilen. Um den Chef versammeln sich die Zugführer der verschiedenen En-Einheiten, um die Lage erklärt und ihre Aufgaben erteilt zu bekommen. Der Vefzer wird es eraten 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 Industriestrenten. Nachrichtlage: Die postfälligen Leitungen sind zum Teil zerstört. Zu ihrem Aufbau ist die Nachrichtenkompanie eingeteilt.

Je dem einzelnen Mann wird die Lage fest eingepreßt. Auf unbedingte Verwirklichung bedauert nicht mehr hingewiesen zu werden, gebietet diese Eigenschaft doch zum Befestigen eines Nachrichtenolbatens!



Auch der Seetransport macht keine Schwierigkeiten Fahn. Neunhofer



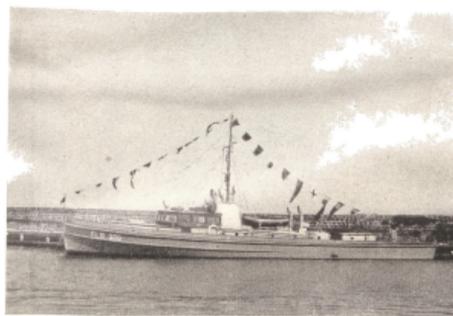
In der Abenddämmerung kehren die Trupps heim

Fahn. Meyer-Graup

# Unsere Flugsicherungsboote! / Von Leutnant Brand

Dichtaneinandergedrängt liegen im Neufahrner Hafen die kleinen Flugsicherboote, als wolle es beim andern Schuß gegen Wind und Rüste und Wellen lachen. 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 schmutzige, graue Uniform. Die Außenkantenflanke 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 Flugsicherboote 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 gefasagt

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 Flugsicherboote 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 festhütigen Schiff in Kauf 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 hause. Verlassen wir das Steuerhaus nach der gegenüberliegenden Seite, so treten wir durch eine kleine Kiste, das Heim der beiden Funker, in das Mittelsteck — ich meine nicht jenes aus 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 Zentralföhrkörper in den Kojüten. Bewarmet wird die Küche im Nebenberuf durch einen Kachelofen. Hieran schließt sich der Maschinenraum. Die eben noch von Koffeldüften umplante Kiste merkt es gleich; es ist

der nicht zu verwachsende Geruch 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. Unter Schiff kann entsprechend der mitgenommenen Menge Öl 50 Stunden laufen, ein Aktionsradius also von etwa 700 km.

Vom Achterschiff gleiten wir auf einer Dünnerleiter in die Reitszahn hinab; hier wohnen der Herr Kapitän und der Maschinist. Auch dieses Achterschiff ist äußerst wohlhabend, 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 Flugsicherboots, 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 Stadtgärtnerei zu Königsberg, und zwar handelte es sich um einen riesigen Pappelbaum, der umgelegt werden mußte. Fünfundzwanzig Netreten der 2/3/1 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 Erdboden, 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 Kraftflüge fanden bereit und warteten auf ihren Einflug. Rautes Mastorengesäßlich zerschlug die Stille des Gartens. Die erste Säge wurde angehebt, gleich darauf die zweite. Durch das freibehende Geräusch der Sägen wurden viele nachlässige 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. Umwehrend wurde mit Säge und Äxt gearbeitet. Teilweise konnte nur gefügt werden, um dann Stück für Stück mit der Äxt abzubauen. Aber zwei Stunden hieß es angelegte Arbeit leisten. Tiefer und tiefer drangen die Sägeketten in den Leib des Baumes. Die Truppe an den Flöhenjügen 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 Baumkrone unter der gewaltigen Kraft der Flöhenjüge 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 Krüppelstange forderte alle Umstehenden auf, sich in Sicherheit zu begeben. Dann ein Knarren und Bröckeln, gewaltig erhöhte der Erdboden beim Aufschlag der riesigen Baumkrone! Die starken Flöhenjüge, etwa 60-70 cm im Durchmesser, brachen wie Streichhölzer! Demers 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 Schlechtwetterperiode vorangegangen ist. Demers 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 Motorenschlacht 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 Bentflüchden, Oblt. Kronsbein (Vreslau) überfuhr am zweiten Fahrttag die Zeit wegen dreier Reifenpannen hintereinander, und Optm. Gödgarter (Kudelschodt) 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, Pr. Eylau nach Marienburg, gleich etwa 395 Kilometer. Am Schlußtag ging die Fahrt von Marienburg nach Elbing, Rosenberg, Wehlaf, Pr. 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 e h n e“ Landwege waren oft zu befahren, und Schnee und Sand taten ein übriges, um die Fahrt zu erschweren. Wenn sich demnach 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 Entseidung fallen, wohl aber bei den zusammen fünf Sonderprüfungen, die dadurch einen gelteigten „Anhalt“ boten, daß man die Goldzeiten verließte. Da mußte dann doch häufig gewaltig auf die „Zube“ gedrückt und mit allen Schlitzen und d aller Vorsicht gefahren werden. Die zwei Sonderprüfungen am ersten Fahrttag waren: die Dnechtprüfung 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 Egzerterplatz T h i e r b e r g bei Osterode; am dritten Tag: die Querfeldeinfahrt auf dem Egzerterplatz W a h n a u bei Selligenbeil und die Querfeldeinfahrt auf dem Truppenübungsplatz S t a b l a d bei Pr. Eylau.

Wir wollen und können uns ersparen, auf einige Sonderfahrleistungen der Egzerterplätze 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



meister." Auf der einen Seite also große Freude, auf der anderen große Niedererschlagenheit. 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 Militärsporthvereine bringen und den Kampf um den Handball auf eine noch höhere Leistungstufe ansteigen lassen.

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

Meisterei	Stelle	Punkte	Verl.	Streichsch.	Zerw.	Punktreich.		
Hinzenburg Bifchofsburg	18	13	2	4	114	82	20	7
Schmiedmeister Marienb.	18	14	4	0	172	136	28	8
Graf Roon Gumbinnen	18	11	4	3	166	109	25	11
Hinzenburg Ortelzburg	18	8	6	4	125	105	20	16
Luftrnadg. Königsberg	17	7	8	2	147	140	16	18
MGSA Königsberg	18	6	10	2	137	159	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	18	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 feststellt 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 MGSA Leipzig und einer Gausauswahlmannschaft begeisterte die Anhänger jenes so kleinen Ballspiels, die 25 besten Hererestruer zeigten in ihrer Rille am Beck, Barren und Pferd vollendetes Können. 700 Soldaten säßten in hervorragender Geathheit Massenreihungen vor, die Männer der Aufführungsabteilung I zeigten wehre Wehrleistungen im Geschicklichkeitsfahren auf Kräden, Hindernisbahnen sorgten für Tempo und Schwung, foz, auch der vermehrte Besucher sportlicher Veranstaltungen konnte befriedigt nach Hause gehen.

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 Vielseitigkeitsprüfungen 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, Pistolen-schießen, 300 Meter beliebig Schwimmen, Dressurprüfung Kl. L und ein Oeländeritt, stellte an die Teilnehmer deswegen besondere Anforderungen, als die drei ersten Übungen innerhalb von 3 Stunden befristet werden mußten.

Im Mittelpunkt kämpferischen Geschehens stand zweifellos der „Wehrkreispreis“, zu reiten nach dem System eines „Nationen-Preises“, mit dem Unterschied, daß der Parcours nur ein m a l 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 Sonnenwetter 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.

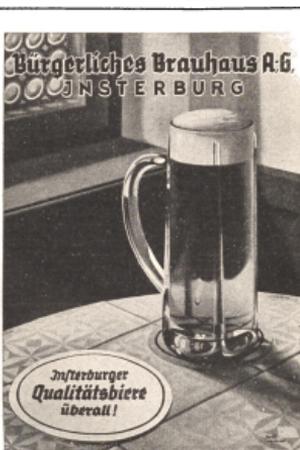
Um den Einzelpreis gab es ein Stechen über 6 erhöhte Hindernisse. Auch hier zwei Nullritze in gleicher Zeit. Das Los mußte entscheiden. Städtlicher Sieger wurde St. Schenker von den Insterburger Reitern.

Beregen wie nicht die immer wieder so überflüssigen Dressurprüfungen die Wagnersperde für Zwei- und Mehrspanner, die erneut Zeugnis ablegten von dem dressurmäßigsten 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 Falst die Schließensverteilung.

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 überfliegende Lande- und Starttechnik.

Der Kommandierende General des I. A. R. und Befehlshaber im Wehrkreis I, General der Artillerie v. Altkirch, Generalleutnant Bogdrig, die Kommandeure der I., II. und 21. Division sowie der I. 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!



Insterburger Qualitätsbiere überall!



Stobbes Machandel 00 seit 1776

Das Donsiger Nationalgetränk  
Geinr. 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. R. Fischer (Feldw. Lehmann, 13./3. R. 3.) 4 F. 135 Gef. II. Riedl (Wachtm. Wippich, 2./R. R. 1.) 8 F. 127 Gef. III. Rero (Wachtm. Berner, 1./Fahrbat. 14) 8 F. 131 Gef.

(Rittm. K. H. Haus, 2./Fahrbat. 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. L. Rante (Wffz. Papajewski, Kan.-Rgt. 4), 0.3. II. Rubiton (Stabswachtm. Schirmerger, Wehrtr. R. u. F.

(Wffz. Wippich, 1./R. R. 1.) 4 F. 120 Gef. — Jagdprüfung, R. L. M. I. Reander (St. v. Dietmann, R. R. 11) 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. — Spielballprüfung, 3000 Meter, I. Simonau (St. v. Schmidt-Pauli, R. R. 1), II. Verge (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. Rohly (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. — Preisprüfung, R. L. L. I. R. R. R. (Wm. Talla-Dorf, 1./Kan.-Rgt. 4) 1.0. II. Melone (Wm. Vermeulen, 2./Kan.-Rgt. 4) 1.1. III. Quate (Wm. Staniullo, 4./R. R. 1) 1.2. — Preisprüfung, R. L. L. I. R. R. (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. L. 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. Biddame (Wffz. Wolshewski, R. R. 1) 10.8. III. Quate (Wm. Borowski, R. R. 1) 12.5. — Mannschaftswettbewerb, I. R. R. 1, 37.38. II. R. R. 2, 62.38. III. Kan.-Rgt. 4, 63.86. — Preisprüfung, R. L. L. I. Quellnige (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, Preisprüfung, R. L. L. 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. L. Maginat (St. Drews, R. R. 1) 0 F. 89 Gef. II. Hann (Rittm. Kröger, R. R. 4) 0 F. 92 Gef. III. Zimber (Obst. v. Christen, R. R. 2) 0 F. 97 Gef.



Kufmarke zur Schleifenerteilung

Kahn. Wehrzeitbühnliche

— Preisprüfung R. L. L. Rbt. A. I. Jerm (Obst. Koch, R. R. 1) 0.8. II. Quebed (Rittm. Krieg, Kan.-Rgt. 4) 1.0. III. Poefie (St. Benens, R. R. 1) 1.5. — Preisprüfung, R. L. L. Rbt. B. I. Minnefänger

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

**SECHS  
OVERSTOLZ  
25 PFG**

In freiem Wechsel von Sonne und Regen reist die Ernte unterer Acker. Eine Sonnenglut, wie sie tagtäglich 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. So ist also gerade der Überfluß an Sonne, der dem Mazedonen-Tabak und damit der OVERSTOLZ den Reichtum an edlen Duftstoffen bereichert.



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

