



Schönefelder Feldpost

4. Jahrgang

September 1942

Nr. 3/4



Liebe Arbeitskameraden!

Wieder habe ich für viel persönliche Briefe und Besuche in Schönefeld zu danken.

Die Arbeitskameraden im Werk bitte ich, Grüße von der Front, auch wenn sie nur allgemein an die Abteilung gerichtet sind, zu beantworten, damit unsere Kameraden an der Front durch das Ausbleiben eines erwarteten Grußes nicht enttäuscht werden.

Unsere chronologische Übersicht der April-Nummer schloß mit den Ereignissen Ende März ab.

Am 26. April berichtete der Führer in der Reichstagsitzung über den Winterfeldzug im Osten und sprach der Truppe seinen Dank aus. Der Reichstag ermächtigte den Führer, ohne Bindung an die bestehenden Rechtsvorschriften alle Maßnahmen zu treffen, die zur Erringung des Sieges notwendig sind.

Am 16. Mai fällt Kertsch und am 30. Mai gibt das OKW. den Abschluß der durch den Großangriff Timoschenkos am 12. Mai 1942 eingeleiteten großen Schlacht um Charkow bekannt: die sowjetische 6., 9. und 57. Armee mit rund 20 Schützen-Divisionen, 7 Kavallerie-Divisionen und 14 Panzer-Brigaden sind vernichtet. Die Zahl der Gefangenen ist auf 240 000 gestiegen; 1249 Panzerkampfwagen, 2026 Geschütze, 538 Flugzeuge und ungezählte Mengen an sonstigen Waffen und Gerät wurden erbeutet oder vernichtet. Mit der Einnahme von Sewastopol am 1. Juli ist der Feldzug auf der Krim abgeschlossen. Am 7. Juli fällt Woronesch, am 17. Juli Woroschilowgrad; Rostow wird am 24. Juli in Sturm genommen. Weiter geht es in der Richtung auf den Kuban, die Industriestadt Woroschilowsk wurde am 4. August genommen und der Kuban an mehreren Stellen überschritten. Am 9. August ist Maitkop in unserer Hand. Es fallen Krasnodar und Noworossijsk. Bei Abschluß dieses Berichtes stehen wir tief im Kaukasus.

Auch in Afrika sind große Siege errungen worden. Am 11. Juni wurde das Fort Bir Hacheim erstürmt, die Festung Tobruk unter dem Befehl des Generalfeldmarschalls Rommel durch deutsch-italienische Truppen am 21. Juni genommen. Weiter geht es nach Bardia, Bir el Gobi, und am 25. Juni sind Capuzzo, Sollum und Halfaya in unserer Hand. Die Festung Marsa Matruk wurde am 29. Juni gestürmt.

Im Kampf gegen die englisch-amerikanische Versorgungsschiffahrt versenkten Kriegsmarine und Luftwaffe vom 1. April bis 31. August 1942 insgesamt 4 019 400 BRT. Anfang Juli versenkten See- und Luftstreitkräfte in tagelangen Angriffen im Nordmeer einen Geleitzug mit 287 000 BRT. Am 15. August gibt das OKW. die Zerstörung eines britischen Geleitzuges im Mittelmeer durch deutsche Luft- und Seestreitkräfte bekannt. Neben zahlreichen Transportern, Handelschiffen und Tankern wurden u. a. der Flugzeugträger „Eagle“, 2 Kreuzer und 3 Zerstörer versenkt; 1 Flugzeugträger vom Typ „Illustrious“ und der Flugzeugträger „Furious“ wurden schwer beschädigt.

Auch unsere Bundesgenossen haben Erfolge zu melden. Ein italienisches Unterseeboot versenkte am 20. Mai ein USL-Schlachtschiff der „Maryland“-Klasse (32 000 Tonnen). Weiter waren die Japaner siegreich bei der Seeschlacht im Korallenmeer am 7. Mai, wobei die japanische Flotte 1 amerikanischen Flugzeugträger von der „Saratoga“-Klasse und 1 anderen der „Yorktown“-Klasse versenkten. Außerdem sank ein amerikanisches Schlachtschiff der „California“-Klasse in kürzester Zeit. Am 10. Juni wurden in der Nähe der Insel Midway 1 Flugzeugträger der „Enterprise“-Klasse und 1 weiterer der „Hornet“-Klasse von je 19 900 Tonnen durch die japanische Marine versenkt. Zu gleicher Zeit vollzieht sich am 7. Juni die Landung der Japaner auf den Aleuten. Am 9. August griffen japanische Marinestreitkräfte kombinierte britisch-nordamerikanische Flotteneinheiten bei den Salomon-Inseln an und versenkten 13 britische und amerikanische Kreuzer, 9 Zerstörer, 3 U-Boote und 10 Transporter; 1 Kreuzer, 3 Zerstörer und 1 Transporter wurden beschädigt.

In der Berichtszeit erklärten die USL. Bulgarien, Ungarn und Rumänien den Krieg und Brasilien Deutschland und Italien.

Der am 19. August großangelegte Landungsversuch englischer, amerikanischer, kanadischer und de-Gaulle-Truppen in der Stärke etwa einer Division als erste Welle unter dem Schutz starker See- und Luftstreitkräfte bei Dieppe brach kläglich zusammen. Desgleichen wurde ein von britischen Streitkräften am 14. September 1942 auf Tobruk angelegter Landungsversuch von deutsch-italienischen Verbänden unter besonders erfolgreicher Beteiligung der Luftwaffe vernichtend abgeschlagen.

Schönefeld, im September 1942.

» immer



Nistende Stare in Zerschossener Birke.

Ein Birkenstamm, entwipfelt und zersplittert
Vom Eisen, das vernichtend niederging -;
Denn tagelang wagte hier der Kampf erbittert,
Doch an dem seidenbastigen Stumpfe hing
Halb los und windschief noch ein Vogelkasten;
Er bot fürwahr ein Bild, daß Gott erbarm' -
Und ließ doch drin ein glücklich' Pärchen rasten,
Und barg die Brut, leitzung und lebenswarm.
Denn vor der übel mitgenommenen Klaue
Da saßen schon die Stare alle beid';
Und plauschten, zärtlich flötend ohne Pause,
Als gäb' es nirgends Krieg und Tod und Leid.
Noch oft, wenn über uns sich dunkel dröhnend
Entlud des Kampfes ebernes Gericht,
Sah ich vor mir im Geist licht und versöhnend
Dies Wunder gläubiger Lebenszuversicht!

KRIEGSBERICHTER HEINRICH ANACKER



Fritz Ponath, Abt. KBH

Um die Mittagszeit brachte uns die Eisenbahn in eine deutsche Hafenstadt. Sogleich marschierten wir zum Hafen. Dort waren in den großen Lager-schuppen, die auch unserem Bataillon einstweilige Unterkunft boten, bereits andere Formationen zur Abfahrt eingetroffen: Artillerie, eine Pioniereinheit und weitere Infanterieeinheiten. Alles wirbelte durcheinander und strebte nach dem Mittagessen neugierig dem Hafen zu.

Da lagen nun die dickbauchigen Transporter, wurden zum Teil schon beladen oder warteten auf die Beladung. Es herrschte ein ameisenähnliches Treiben. Die Krane rasselten und drehten sich und nahmen mühelos bald einen Lastwagen nach dem anderen zwischen ihre Fänge, dann wieder in einem kastenförmigen Verschlag jeweils zwei Pferde, die aufgeregt schnaubten und mit den Hufen auf den hölzernen Bodenbelag polterten, wodurch sie wieder von neuem aufschreckten.

Es war sehr lohnend, an den Hafenanlagen entlangzugehen und die verschiedenen Schiffe zu sehen, die dort vor Anker lagen. In der Nähe von großen Transportern lagen zwei Kreuzer und ganz weit ab, nur sichtbar mit dem Fernglas, fünf U-Boote vor Anker, die ihrem neuen Einsatzbefehl entgegenwarteten.

Das Schwierigste beim Verladen unserer Kompanie-lasten war die Kiste mit Jolanthe. Traditionsgemäß ist Jolanthe ein Schwein weiblichen Geschlechts. Ein solches begleitet nun unsere Kompanie in Ferkelform. Unsere Kompanie hatte zusammen-gelegt, um ein Ferkel von etwa 50 Pfund zu kaufen. Die Mitnahme von Jolanthe mußte aber heimlich erfolgen, damit die anderen Kompanien dieses Verfahren nicht nachahmten und das Ba-taillon dann die Mitnahme wegen Transport-schwierigkeiten verboten hätte. Bisher war es gelungen, Jolanthe auf unseren verschiedenen Reisen durch Deutschland mit Aufenthalt in einzelnen Städten verborgen zu halten. Nun bangten wir, daß Jolanthe durch irgendwelche Gefühls-äußerungen vorzeitig ihre Anwesenheit offen-baren könnte. Glücklicherweise klappte alles. Jolanthe bewohnte eine große Kiste mit vier her-ausziehbaren Stangen zum Tragen. Darin wurde sie getragen wie eine Prinzessin in der Sänfte. Auch ein blaugraues Kaninchen-Ehepaar hatten wir mitgeschleppt, das uns den Anblick von Oster-hasen vortäuschen und später in vermehrter Auf-

lage gute Braten liefern sollte. Da dieses Ehepaar „wie die Kaninchen“ lebt, werden wir nächsten Taufe feiern.

Nachdem im Laufe der nächsten Stunden alles in dem schier unergründlichen Bauch des Schiffes verstaut und noch einmal nachgezählt war, fingen schon die Maschinen im Schiff an zu arbeiten. Inzwischen waren auch die Schwimmwesten zum ständigen Tragen an Bord ausgegeben worden. Da mag mancher von unseren Landsleuten das Gruseln bekommen haben, zumal er soviel Wasser, wie schon im Hafen sichtbar war, sonst wohl nicht zu sehen bekommen hätte.

Endlich war es Abend geworden. Der volle Mond stand schon am Firmament. Plötzlich hatte sich eine Militärkapelle eingefunden und gab sich Mühe, das alte Lied, das immer noch neu ist, wiederzugeben und das da bedauert, daß ich denn zum Städtle hinaus muß. Als auch dieses Getöse von uns als letzter Gruß aus der Heimat angesichts der guten Meinung dankbar entgegen-genommen war und die Kapelle mühselig mit ihren unbequemen Instrumenten sich die Not-brücke vom Schiff heruntergeschlängelt hatte, gab es eine immer stärker werdende Erschütterung im ganzen Schiff: Es glitt von seinem Anlegeplatz fort, immer wieder die herandrängenden Eis-schollen beiseiteschiebend oder zerschmetternd, was ein dauerndes schnurrendes Geräusch im Schiffsinne hervorrief.

Wir waren nicht die einzigen Seefahrer, die mit einem Transporter den Hafen verließen. Genau in Kiellinie folgte ein Schiff dem anderen, so daß man nicht hätte übersehen können, wieviel es waren, die uns die Heimat mit norwegischem Boden vertauschen halfen.

Mit der Zeit waren wir aus dem Hafengebiet heraus und nichts war sichtbar, als ein Transpor-ter vor uns, einer hinter uns und eine Anzahl weiterer in der Ferne. Dazu unendlich viele Liter Wasser, viel Himmel und der ewig gleichmütig lächelnde volle Mond. Zwischendurch vernahm man immer wieder das monotone Schnurren der Eisschollen am Schiff. Als wir schon gänzlich außerhalb des Hafens waren, entdeckten wir rechts und links von unserem Schiff und hinter uns weitere kleinere Dampfer, die den Geleitschutz übernommen hatten und auch einen größeren Dampfer, der nur Rettungsgerät mit sich führte, wie uns der Erste Offizier tröstend versicherte.

Die hereinbrechende Nacht brachte empfindliche Kälte mit sich, so daß man mindestens eine Pelz-veste anziehen mußte, um weiter an Deck und auf den höheren Aufbauten bleiben zu können. Da es schließlich nichts Neues zu sehen gab, ging man zu den bei den Aufbauten befindlichen Ka-binen, um seinen Aufenthaltsraum zu besichtigen. Das Schiff war erst kürzlich fertiggestellt und machte mit uns seine zweite Fahrt. Es war vollstän-dig friedensmäßig erstellt. So waren die Wand-schränke und Möbel der einzelnen Kabinen in Cedernholz kunstvoll gearbeitet. In jeder Kabine natürlich fließendes Wasser und daneben die Toilette nebst Duschraum. Verschwenderische elektrische Beleuchtung war überall, selbst am Bett, so daß man beispielsweise liegend lesen konnte. Ein prunkvoller Speiseraum mit Maha-goniverkleidung war vorhanden, darüber ein Rauchsalon mit Radioübertragung, so daß wir jederzeit Konzert hatten.

Etwas brenzlich schien es, als um Mitternacht die Schiffsmaschinen stoppten und sämtliche Trans-

porter bei Vollmondschein stillstanden. Durch den Ersten Offizier erfuhren wir, daß in der Hafenstadt, die wir soeben verlassen hatten, Fliegeralarm war. Ob dem Tommy etwas verraten war? Auf jeden Fall kam er in den Hafen zu spät. Aber... er konnte vielleicht unsere Transporter suchen und finden. — Nach einer halben Stunde ging es dann im Geleitzug weiter. Diese Gefahr war also vorüber! Endlich legte man sich — befehlsmäßig unausgezogen und mit Stiefeln — aufs Bett, nachdem man hin und wieder ein Glas Rum oder Kroatzebeere zu sich genommen hatte. Morgens um 5 Uhr war man schon wieder auf Deck, um sich die Gegend zu besehen. Die See war überall voller Eisschollen, die mühselig und mürrisch dem Schiff Platz machten, teilweise auch vom Schiff heruntergedrückt wurden, um knurrend an anderer Stelle wieder aufzutauchen. Dort, wo Himmel und Meer in unendlicher Ferne sich zu berühren schienen, kam plötzlich ein rötlichgelber Strich hervor, dann ein weiterer; die Striche erweiterten sich, und in schneller Folge erschien ein rotleuchtender Kreisbogen, der verbreitert im Wasser sich spiegelte. Der Kreisbogen wuchs sich zusehends zu einem Halbkreis aus und stand gleich darauf als rotleuchtender Sonnenball an der Grenze zwischen Wasser und Himmelsgebäude. Das war ein herrlicher Tag, der da heraufkam! Die anderen Transporter hatten in der Nachtzeit eine andere Formation eingenommen, und nun fuhr man zu zweien nebeneinander. Ein strahlender Tag war angebrochen. Wir stiegen auf die Aufbauten, die die Kommandobrücke enthielten und auch der zahlreichen Flak Stellungen boten und sahen mit dem Fernglas den Horizont ab. Geräusch von Flugmotoren ließ uns aufhorchen. Da kamen zwei Flugzeuge auf unseren Geleitzug zugeflogen. Es waren zwei Me109, die den Luftschutz bei unserem Geleitzug hatten und die uns dauernd umkreisten wie die Schäferhunde die Herde. Das gab einem eine gewisse Sicherheit. An Gefahren gab es drei Möglichkeiten: Fliegerbomben, Torpedierung und Treibminen, letztere bei Nacht am meisten gefürchtet. Es wirkte dabei wenig ermutigend, daß gerade mittschiffs unter unseren Kabinen große Stapel Munition lagen, die mitgenommen werden mußten... auch Artilleriemunition. Man saß mithin während der Überfahrt von dreimal vierundzwanzig Stunden wortwörtlich auf dem Pulverfaß! Appetit hatte man alle zwei Stunden. Außer der guten Verpflegung, die unsere Feldküche lieferte, aß ich in jener Zeit zwölf Pfund Äpfel auf, die ich mir vor der Überfahrt hatte besorgen können, und fünfzehn Eier, die ich aus Mangel an eigener Kochgelegenheit ungekocht als Eierkognak zu mir nahm.

In der zweiten Nacht unserer Seefahrt machte unser Schiff verschiedene Kraftproben mit uns, um uns auf Seetüchtigkeit zu prüfen: Kaum hatte es sich auf die linke Seite gelegt und dadurch einen auf dem Bett auf die linke Seite gerollt, neigte es sich sogleich boshaft anschließend auf die rechte Seite, um einen gänzlich um die Achse zu rollen. Nicht genug damit, hob es den Bug wie ein wildgewordenes Pferd, um gleich hinterher nach hinten auszuschlagen, d. h. das Heck zu heben. Soviel Böswilligkeit auf einmal hätte ich solch einem Eisenkasten gar nicht zutraut. Ich lag aber gottergeben auf meinem Bett, biß die Zähne zusammen und wartete auf weitere Überraschungen. Außer diesen Ungezogenheiten kam aber nichts mehr. Ein Glas Alkohol gab mir das seelische und körperliche Gleichgewicht wieder. Die Seekrankheit blieb aus!

In der zweiten Nacht beim Morgengrauen blieb unser Kahn von 8000 t nach einem Riesengepolter, das wie Hohn gelächter klang, plötzlich stehen. Er wartete geraume Zeit und ging dann rückwärts. Was hatte das nun wieder zu bedeuten? Er hatte sich in Eisschollen festgefahren und versuchte, den Widerstand des Eises zu brechen. Es glückte, und wir fuhren eine Strecke weiter, bis das Schiff erneut stehen blieb. Es war inzwischen wieder Morgen geworden, ein kalter und grauer Morgen zuerst. Wir warteten etwa eine Stunde. An dieser Stelle mußte erst ein Eisbrecher eingesetzt werden, um uns eine Fahrtrinne zu schaffen. Wieder kamen zwei Me109, um uns vor Überraschungen zu schützen. Mit der Zeit schwand der Nebel, die Sonne hatte sich hindurchgearbeitet. Schon waren in der Ferne graue Striche erkennbar — Land in Sicht! Aber die Entfernung täuschte uns. Wir mußten bis zum späten Nachmittag fahren, ehe die grauen, fernen Landstriche einigermaßen sichtbar wurden. Wir nahmen die Ferngläser vor die Augen und brachten uns das Land so näher. Da sah man schon vorspringende Landzungen, dünnes Unterholz und hin und wieder eine Fischerhütte. Immer näher kam uns das Land, die Höhen nahmen an Größe zu, die Holzhäuser in ihrer bunten Bemalung leuchteten freundlich in der Abendsonne.

Langsam schob sich das Schiff zwischen den umgebenden Höhenzügen hindurch. Endlich tat sich der Hafen vor uns auf, in dem es schon von Frachtern, Kriegs- und sonstigen Wasserfahrzeugen geradezu wimmelte. Als auch unser Schiff und die mit uns gefahrenen Transporter nebst Begleitschiffen eingetroffen waren, lagen wir im Hafen buchstäblich so dicht wie Heringe in der Tonne. Da es schon gegen 8 Uhr abends war und noch nicht bekannt, ob unsere Einheit in diesem Hafen ausgeladen würde, wurde befohlen, daß wir an Bord übernachten sollten. Dies war uns mit Rücksicht auf die in Häfen schwierige Quartierfrage nur lieb, andererseits aber auch nicht. Wußte man doch nicht, ob hier auch Fliegergefahr bestünde. Als man den Hafen mit dem Fernglas abgesucht hatte, um einmal wieder Menschen zu Gesicht zu bekommen, die ausnahmsweise kein Feldgrau tragen und man die erste Flasche Pilsner-Oel (Bier), die an Bord gekommen war, getrunken hatte, ging man zu Bett... zum ersten Male wieder ohne Stiefel und im Schlafanzug.

Gegen 23 Uhr ertönten die Sirenen: Fliegeralarm! Eine schöne Aussicht, falls dem Tommy unser Eintreffen verraten war, was bei der politischen Einstellung der Norweger stets und überall zu erwarten ist. Jeder englische Flugschüler hätte bei einem Angriff auf den Hafen Volltreffer erreichen müssen. Der Tommy verschonte uns jedoch, und nach einer sehr langen halben Stunde kam die Entwarnung.

Die Nacht verlief ruhig, und als der Morgen dämmerte, merkte man an den erneuten Erschütterungen des Schiffes, daß die Motoren wieder liefen und man mithin über unsere Ausladung in einem anderen Hafen entschieden hatte. Bald auch bewegte sich unser Transporter rückwärts und hatte wieder die freie See erreicht, um von dort aus zuerst genauen Kurs nach Osten zu nehmen und in der Frühe des nächsten Tages nach Norden zu steuern, immer möglichst die Küste entlang. Um die Mittagszeit kamen die Landzungen in Sicht, die unsere Küste umsäumten. Auch einzelne Inseln tauchten auf, an denen wir vorbeifuhren. Da kamen wir auch dicht an einer winzig kleinen Insel vorbei, die unbewohnt ist und auf

der ein schlichtes Eichenkreuz sich erhob, das die Inschrift trug: Blücher 9. 4. 1940. Wir fuhren über die Stelle, an der vor fast genau zwei Jahren der Kreuzer Blücher binnen kaum fünf Minuten torpediert gesunken war. Es ist ein seltsames und andächtig bewegendes Gefühl, über ein Schiff zu fahren, das 40 m unter einem auf dem Meeresgrunde liegt.

Bald darauf wurde der Hafen der ehemaligen Residenzstadt von Norwegen sichtbar mit seinem Häusermeer, das schon insofern ein absonderliches Bild bietet, weil zwischen einstöckigen Holzhäusern bedeutende Hochhäuser emporragen. — Nach verhältnismäßig schneller und reibungsloser Entladung des Schiffes marschierten wir vom Hafen etwa 6 km durch die Stadt, um in einer Schule Quartier zu beziehen.

Die Überfahrt war in jeder Beziehung etwas Besonderes. Übrigens haben wir später erfahren, daß wir nicht allein mit dem Wetter großes Glück gehabt hatten.

Obergefr. Georg Diehr, Abt. 3/22

Durch einen glücklichen Zufall bin ich in der Lage, Ihnen endlich wieder einmal etwas Neues zu berichten. Auf Grund meiner Erfolge im Flugzeugmodellbau war es mir vergönnt, einen Erholungsurlaub nach Italien anzutreten. Am 11. Juni verließ ich also unsere Stellung, fuhr nach Berlin, um einige Zivilsachen einzupacken, und am 12. Juni ging es auf die Fahrt nach München. Dort hatten wir während des zweitägigen Aufenthaltes Gelegenheit, einige Sehenswürdigkeiten in Augenschein zu nehmen. Am 15. Juni verließ dann unser Militärsonderzug die Stadt München, um uns über die herrlichen Alpen, über die Städte Rosenheim, Kufstein, Innsbruck, Brenner, Bolzano, Verona, Pavia, Tortona, Mailand, Genua nach Alassio zu bringen. Hier führen wir ein fürstliches Leben, wohnen in einem erstklassigen Hotel, erhalten gute und ausreichende Verpflegung und verbringen die Zeit mit Baden, in der Sonne liegen, Rad- und Fußtouren. Dauer des Urlaubs: drei Wochen.

Ich könnte Ihnen noch vieles mehr schreiben, möchte aber Ihre Zeit nicht allzusehr in Anspruch nehmen. Auf jeden Fall erfüllt mich eine tiefe Dankbarkeit gegen unser Vaterland, denn nur in ihm erscheint es mir möglich, daß auch der kleine Soldat in den großen Genuß einer derartigen Vergünstigung und Anerkennung kommt.

Obergefr. Walter Haubold, Abt. 55/18

Nachdem wir den harten Winter überstanden und unsere Panzer wieder in Schwung haben, sind wir seit dem 18. Mai an der Kesselschlacht um Char-kow beteiligt gewesen. Wie Ihr wohl alle im Radio vernommen habt, tobte hier eine unerhörte Schlacht. Unsere schwersten Tage waren gerade zu Pfingsten. Vom ersten Feiertag morgens bis in die späte Nacht hinein griff der Russe an. Der „Emil“ hatte russische Panzer gesichtet und überbrachte uns diese Meldung. Sofort wurden unsere Spähwagen klar gemacht, und wir nahmen mit dem Feind erst mal Fühlung. Uns gingen bald die Augen über, in solch einer Zahl von Kampfswagen erschien der Russe. Durch Funk setzten wir unsere Meldung ab, und der Bataillonschef konnte alle Vorbereitungen treffen. Wir bauten unsere Wagen vor dem Ort auf, um unsere Infanterie zu unterstützen. In der größten Ruhe begann nun ein heimliches Leben und Treiben in unseren Linien. Artillerie und Sturmgeschütze fuhren auf, den Russen zu erwarten. Der wollte bei unserem Bataillon durch, das war klar, und das hatte auch die gute Hs 126

gemeldet. Mit einem Male ertönte in der Luft Motorengeräusch, und wir glaubten im ersten Moment an russische Flieger. Aber dann erkannten wir die Hs 123. Die Maschinen kreisten über uns, Leuchtzeichen gingen hoch, dann schwenkten sie ab und stürzten sich auf die Russen. Welle auf Welle folgte, der größte Teil des feindlichen Angriffs brach im Bombenhagel zusammen. Dann traten unsere Kampfswagen an und gingen zum Gegenangriff über. Jetzt begann die Schlacht zu toben. Die Artillerie schoß, was das Zeug hergab. In diesem Feuer brachen die Russen zusammen. Unser Bataillon hatte sich so tapfer geschlagen, daß es am 28. Mai in einer Sondermeldung erwähnt wurde. So hatten wir es wieder einmal geschafft. Tausende von Russen marschierten in die Gefangenschaft, der Rest blieb tot auf dem Schlachtfeld. Wir hatten nun ein paar Tage Ruhe, bis uns die nächste Aufgabe gestellt wurde.

Soldat Josef Schiller

Ich habe Ihre werte Karte erhalten und erwidere Ihre Grüße herzlichst. Da ich heute G. v. D. bin und mir dadurch die ganze Nacht zum Lesen und Schreiben zur Verfügung steht, so will ich Ihnen einige Zeilen schreiben. Sie werden schon bemerkt haben, daß mein Standort nicht mehr Fürth, sondern das besetzte Gebiet ist. Wir waren bloß 14 Tage in der Fliegerschule, und dann wurden wir wieder zurückberufen zur alten Einheit. Den Grund werden Sie bestimmt wissen und auch werden Sie schon vom Luftwaffen-Sturm-Bataillon gehört haben. Zur Zeit liegen wir auf einem Feldflugplatz an der Küste. Unsere Aufgabe besteht darin, den Platz gegen feindliche Aktionen zu schützen bzw. zu verteidigen. Wir rechnen mit 99 % Sicherheit, daß er's wenigstens versuchen wird, und wir haben uns auch demgemäß vorgebaut. Die Heimat kann sich bestimmt auf uns hier verlassen, wir werden zeigen, was wir fünf Monate lang gelernt und täglich geübt haben. Unsere bisherige Militärzeit war bestimmt nicht leicht, und ich hab oft an das Henschel-Werk mit allerlei Gefühlen zurückgedacht, an das bißchen Arbeit, die wir hatten, und an die Meckereien, die oft geführt wurden wegen Sonntags- und Überstundenarbeit, und hier hatten wir seit dem 20. März zwei einzige richtige Feiertage, das war der Tag nach der Vereidigung und am Tage nach der Besichtigung durch den General. Daraus habe ich gelernt, daß der Mensch alles kann, wenn er muß. Aber trotz allem wünsche ich mich nicht zurück, da es mein Stolz nicht zulassen würde, während dieser bewegten Zeit als junger Bursche in der Großstadt bleiben zu müssen. Ich weiß, wenn meine Einberufung nicht gekommen wäre, wäre ich bestimmt noch eingesperrt worden wegen unerlaubten Fernbleibens von der Arbeit. Aber nun weiß ich, wie wichtig der Rüstungsarbeiter oder die Überstunden sind, was von denen alles abhängt, jedes Flugzeug, jeder Ersatzteil, auf die wir so oft warten. Ohne Rüstungsarbeiter ist der Soldat machtlos. Zu dieser Erkenntnis bin ich leider erst bei der Wehrmacht gekommen, was ich leider zu meiner Schande feststellen muß. Ja, es heißt nicht umsonst: Bei den Preußen wird der Knabe zum Mann gemacht. Aber ich bin mit dem Los sehr zufrieden, denn an den Dienst haben wir uns gewöhnt, und sonst kann uns nichts mehr erschüttern, nicht mal mehr der Tommy oder der Amerikaner, aber noch schöner wäre ein recht baldiges siegreiches Ende, auf das wir alle herzlichst hoffen werden. Zum Schluß bitte ich herzlichst um Verzeihung der schlechten Schrift, und ich hoffe, daß Sie alles einigermaßen entziffern können. Auch bitte ich

Sie, mir bitte mal einen „Henschelstern“ oder „Schönefelder Feldpost“ zukommen zu lassen. Nun grüßt Sie höflichst...

Funk-Gepr. Horst Preuße, Abt. 2/05

Sende Euch allen viele Grüße zwischen lustigen, aber auch schweren Seefahrten. Vor allen Dingen möchte ich mich zu Anfang gleich für die Zeitschriften bedanken. Sie sind ein erwünschter Zeitvertreib auf den langen Feindfahrten, denn es kommt selten vor, daß wir mal im Hafen liegen und dann im Höchsthafte zwei Tage. Um so mehr freut man sich, wenn die Heimat an uns hier draußen denkt. Der größte Teil unserer Fahrten besteht darin, unsere Schiffe sicher und unbehindert zu ihren Bestimmungshäfen zu geleiten. Aber wir haben auch andere Aufgaben. So als U-Jäger. Zur Zeit liegen wir im Dock, denn wir sind wieder mal kurz am Absaufen vorbeigekommen. Aber man muß eben Schwein haben. Unser Wahlspruch ist: Zähne zeigen, angreifen und zuschlagen, egal in welcher Lage der Feind angetroffen wird. Denn der Sieg ist unser, das kann man heute schon sagen. Wir brennen alle darauf, so bald wie möglich wieder fahren zu können.

Obergepr. Franz Schrödel, Abt. 4/48

Den grausamen Winter habe ich gut überstanden. Jetzt hat ihn der Frühling abgelöst. Man kann jetzt im Juni ruhig noch Frühling sagen, da hier die Natur sehr im Rückstand ist. Es will nicht richtig schön werden. Acht Tage scheint die Sonne, da regnet man hier im Sportzeug herum, dann regnet es zwei bis drei Tage lang, und es kühlt sich sehr ab. Wir haben jetzt drei Henschel-Wagen in unserem Nachrichtenzug. Der eine begleitet uns schon sehr lange, mit ihm sind wir auf den schlechtesten Wegen in Rußland gut vorwärtsgekommen, Tausende von Kilometern hindurch, einmal sogar zwei andere Fahrzeuge im Schlepp.

Gepr. Alfred Stuck, Abt. 10/31

Zu Anfang will ich Ihnen Dank sagen für die Unterstützung, die Sie meiner Frau in der Heimat angedeihen lassen. Es ist für einen Soldaten ein beruhigendes Gefühl, zu wissen, daß die Heimat die Angehörigen der im Felde stehenden Soldaten so gut unterstützt. Wir hier an der Ostfront tun dafür unser Möglichstes, um den Russen klein zu kriegen. Ich selbst habe die Schlacht bei Kertsch mitgemacht, und ich kann wohl sagen, daß die Flugzeuge der Firma Henschel, die Hs 123, einen großen Anteil am Siege hatten. Mit welchem Schneid haben sie sich immer wieder im Tiefangriff auf den Feind gestürzt und trotz rasenden Abwehrfeuers ihre Bomben und MG-Garben genau in die feindlichen Stellungen gefegt. Das ist in erster Linie der deutschen Wertarbeit zu verdanken, denn ohne die Flieger hätte es bestimmt länger gedauert und hätte auch mehr Verluste gekostet. So aber waren wir in ein paar Tagen fertig und konnten uns anderen Aufgaben widmen, wovon Sie in nächster Zeit wieder hören werden. Ich selbst habe den Krieg bisher gut überstanden und hoffe auch, daß mir das Kriegsglück fernerhin treu bleiben wird. Ich bitte, allen Kameraden die herzlichsten Grüße zu übermitteln.

Uffz. Hans Ostwald, Abt. BP

Man sollte es nicht für möglich halten, aber diese Geschichte hat sich tatsächlich zugetragen. Laßt Euch erzählen:

In unserer Kompanie gab es einen elenden Besserwisser. Nennen wir ihn der Einfachheit halber Krause. War vom Theater die Rede — Krause kannte alles; war vom Sport die Rede — Krause wußte alles, kurz: Krause war stets im Bilde.

Uns ärgerte das schon lange, und so entschlossen wir uns, Krause anständig zu verasten. Eines Tages erzählten wir ihm, daß es im nahen Walde „Raspelböcke“ gäbe. Man müßte sich abends, mit einer Taschenlampe bewaffnet, auf die Lauer legen und mit der Lampe blinken. Die Raspelböcke würden dadurch angelockt werden und so nahe an den Betreffenden herankommen, daß man sie mühelos mit der Hand (!) fangen könnte.

Krause war begeistert.

Am Abend sahen wir, wie er, bewaffnet mit zwei gewaltigen Säcken — in den einen sollten die toten, in den anderen die lebendigen Raspelböcke hineinkommen — und einer großen Lampe, dem Walde zustrebte.

Nach nahezu zwei Stunden tauchte er unter dem Gelächter der ganzen Kompanie wieder auf. Die beiden Säcke hingen leer über seinem Arm.

Am nächsten Tage gab der Spieß vor der Front bekannt, daß gestern jemand versucht hätte, zu wildern. Er verweise noch einmal auf den Kompaniebefehl, wonach das Wildern verboten sei. Auch der Versuch wäre strafbar.

Krause war von Stund an kuriert.



Ein verspäteter Pfingstgruß unseres
Werkkameraden Herbert Nitschke

Mücken



Soldaten, die in das ferne Deutschland auf Urlaub fahren, erzählen, daß sie an der Grenze entlaust werden müssen. Jeder wird entlaust. Die Frage: Sind Sie entlaust? ist heute eine Selbstverständlichkeit, ist gewissermaßen zur höflichen Formel geworden, so wie man früher fragte: Wie geht es Ihrer werten Familie?

Darüber muß ich mich wundern. Wegen der paar Läuse, Wanzen und Flöhe soviel Aufhebens zu machen, halte ich für komisch. Man muß die Sache doch von dem Gesichtspunkt aus betrachten, wie schnell diese Haustiere sich greifen lassen. Ich will Ihnen, wenn Sie genügend Läuse haben — sonst lohnt es sich nicht —, in einer Minute so viele Läuse greifen, wie das Kartenspiel Karten hat. Versteht sich: Kleiderläuse. Flöhe, das gebe ich zu, sind schwieriger zu fangen. Aber auch hier kommt es ganz auf die Umstände an. Bei 40° Kälte zum Beispiel erfrieren sie von alleine. Man muß natürlich das Hemd ausziehen. Und bei 40° Hitze gleiten sie aus.

Nein, man hätte von vornherein mehr der Flora und Fauna dieses Landes Rechnung tragen müssen. Wissen Sie, was das ist? Keine Vergnügungsorte, jedenfalls nicht im Osten; aber wenn man wie wir in einem Sumpfwald lebt, spricht man als gebildeter Mensch von Flora und Fauna. Was sagen Sie zum Beispiel zu den schwarzen Vipern, die sich unversehens heranschleichen, wenn Sie mit Ihrem deutschen Gemüt dem Spiel der Eidechsen nachdenklich zusehen? Die niedlichen Eidechsen sausen Ihnen in die Feldflasche, wenn Sie sie nicht zumachen. Manchmal sind sie auch schon drin, wenn Sie sie zumachen. Die schwarzen Vipern sind der Deibel, lieber Herr, aber man kann sie greifen, und gegen die Fliegen sind sie direkt harmlos. Jawohl, ich meine die gemeine Stubenfliege. Stuben haben wir hier keine, bei unserer Lage, Sie werden das entschuldigen, aber gemein sind sie bestimmt, gemeingefährlich. Wir haben das gehabt. Das Essen kommt nach vorne. Wir essen immer Eintopf. Also, es kommt an, und schon sitzen die lieben Fliegen darauf. Das macht an sich nichts, aber es ist sehr unangenehm, wenn ringsum, soweit das Auge reicht, tote Sowjets und Pferdekadaver liegen, tausende, und stinken. Und stinken, sage ich Ihnen. Den Fliegen ist es scheinbar egal. Sie setzen sich drauf und dran und kriechen hinein, und dann setzen sie sich auf unser Essen. Das ist kein schöner Zug von ihnen. Aber das ist alles nichts gegen die Mücken. Fliegen lassen sich greifen, unter solchen Umständen bestimmt. Mücken lassen sich nicht greifen.

Im Mai, als die Sonne kam, waren auch die Mücken da, plötzlich, zu Millionen. Man ist viel zu wenig unterrichtet; denn wovon leben diese Millionen Mücken, wenn wir nicht hier sind? Denn es ist doch nur ein Zufall, daß wir hier sind. Zur Zeit leben sie jedenfalls von uns, und nicht schlecht.

Mücken gibt es auch in Deutschland. Bloß nicht so viele. Aber hier im Osten ist ja doch alles ganz anders. Also Mücken? Kleinigkeit. Wir rauchten Pfeifen, Zigarren und Zigaretten. Priemen nützt nichts, weil keine Rauchentwicklung dabei ist. Pfeife hilft am besten, meinten wir. Ja, das denkst du! Nichts hilft. Nichts, lieber Herr. Bei Läusen und Wanzen, bei Vipern und Fliegen ist Angriff möglich. Und wenn wir angreifen, siegen wir. Sie können darüber Näheres in den Berichten lesen, die man über uns schreibt. Bei den Mücken ist nichts zu wollen.

Wir entfachten Feuer. Im Herbst ärgerten wir uns, wenn das Feuer, das wir zur Erwärmung unserer steifgefrorenen Gliedmaßen entfachten, schwelte. Hier ärgern wir uns, wenn es nicht schwelt. In kürzester Zeit entstanden tausend Verfahren, wie man trockenes Holz dazu bringen kann, daß es sich wie nasses benimmt, aber trotzdem brennt. Gewaltiger Qualm stieg gen Himmel und zeigte den sowjetischen Fliegern, wo wir waren. Dies war so ziemlich die einzige Wirkung. Die Mücken lachten sich eins.

Die „Isak“ wurde erfunden, die Insektenabwehrkanone 42, die schwere und leichte. Man schießt in eine Kartuschhülle einige Löcher, tut qualmfähiges Material hinein und schwenkt die „Isak“, nachdem man das qualmfähige Material angezündet und an die Kartuschhülle einen Haltedraht gebunden

hat, hin und her, wobei es dem Mann überlassen bleibt, ob er von rechts nach links oder von links nach rechts schwenken will. Also ganz einfach in der Handhabung. Ich verrate Ihnen aber eines: es ist nicht nur gleichgültig, ob Sie von rechts nach links oder von links nach rechts schwenken, es ist überhaupt gleichgültig, ob Sie schwenken, jedenfalls den Mücken.

Wir empfangen Mückenschleier. Grün mit grünen oder weißen Bändchen, sehr kleidsam. Ohne Berufsstörung zu tragen. Die Mücken sahen sich diese Schleier an, und dann gingen sie ran wie unsere Stukas. Überhaupt haben sie den Stukas alles abgesehen. Sie greifen wie jene mit Sirenengetöse an und ebenso unermüdlich. Gut ist Mückenschleier mit Stahlhelm. Dann stechen sie nur gegen Kinn und Hals. Gegen den Stahlhelm können sie nichts machen. Wir haben unten eben erst abgelegten Handschuhe wieder angezogen. Darauf hatten die Mücken bloß gewartet.

Die Mückenschleier weisen überdies Mängel auf. Es fehlt das Loch für die Pfeife. Der Mückenschleier auf dem Kopf ist zum Beispiel bei Benutzung der Latrine nahezu wertlos. Glauben Sie mir dies also, lieber Herr, und ersparen Sie mir Schilderungen von Einzelheiten. Sie meinen, man könnte auch nachts dorthin gehen? Alles versucht. Aber entweder sind diese verfluchten Biester auch nachts dort, oder der Feind schießt. Vergessen Sie nicht, daß wir uns hier im Kriege befinden.

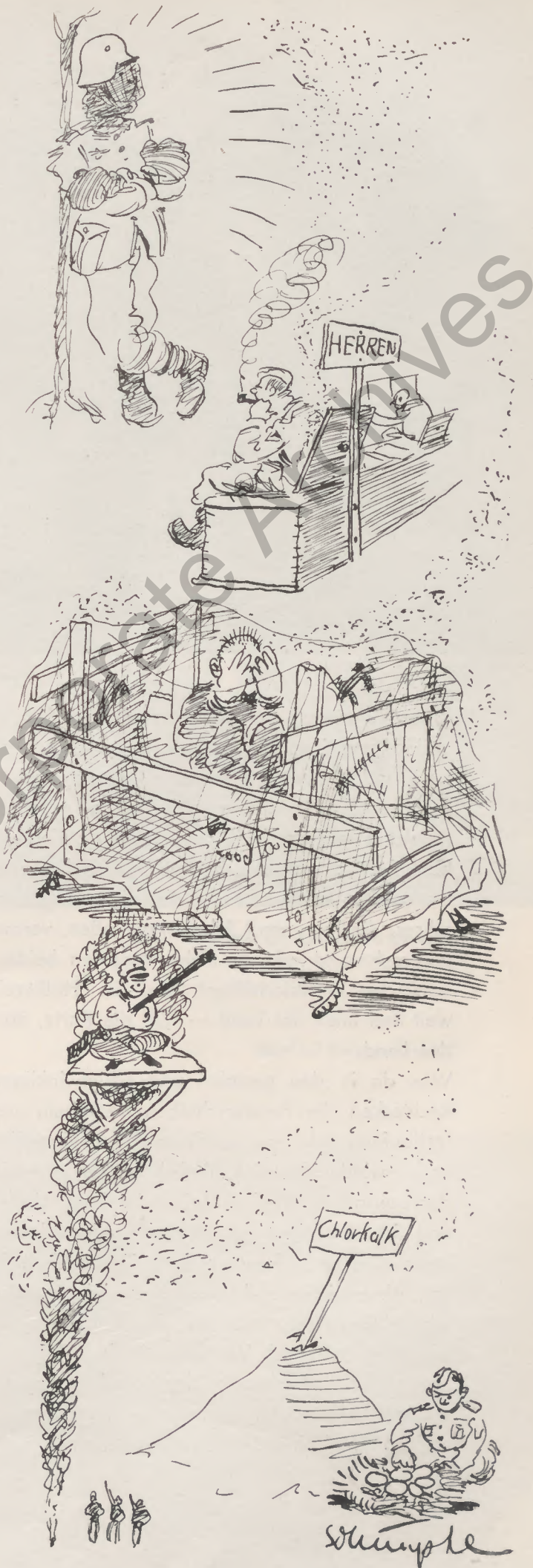
Überhaupt nachts. Hier gibt es um diese Jahreszeit bekanntlich keine Nächte mehr. Die Vögel zwitschern daher auch nachts und haben begreiflicherweise keine Zeit, Mücken zu fangen. Die Mücken wissen dies. Genau so wie die Sowjets um die Nachtzeit wie die Irrsinnigen um sich ballern, greifen die Mücken nachts mit ungeheurer Verstärkung an. Einer von uns glaubte... aber lassen Sie sich das erzählen: Heute nacht, sagte er, heute nacht... ich die Mücken an. (Machen Sie aus den drei Punkten was Sie wollen, guter Freund. Wir sprechen hier nun einmal so.) Dann zimmerte er den ganzen Abend an einem Gestell herum, umwob es mit zarten Gazeschleiern, die er mit Leukoplast zusammenklebte, murmelte: Die Schultern müssen auch mit hinein... Wir hatten schon Sorge, daß er ein Kind kriegen würde. Aber er stülpte sich die ganze Wiege über den Kopf, kroch mit den Schultern hinein und schlief trotz stärksten Beschusses selig lächelnd ein. Die Mücken hatten sich das ganze Theater aus einer Bunkerecke mit angesehen. Kaum pennte er, griffen sie konzentrisch an. Welle auf Welle, im rollenden Einsatz. Lieber Herr, er war mein Freund. Der Mann ist fürs Leben gebrochen. Ein ausgesprochen tierliebender Mensch, der er einmal war, martert er jetzt die von ihm überlisteten Mücken über Lichten langsam zu Tode und jubelt dabei in Lauten, die nichts Menschliches mehr haben.

Ein Leutnant hat durch Messungen festgestellt, daß die Flora und Fauna der Mücken 6m über dem Erdboden aufhört. Er hat eine Pappel erklimmt und wohnt jetzt dort oben, fern den Menschen, näher der Gefahr. Denn der Infanterist liebt die Erde. Es ginge ihm ausgezeichnet, ließ er berichten. Auf die Latrine muß er aber auch einmal. Es gibt auf die Dauer kein Mittel, den Mücken zu entfliehen.

Wir wissen dies, aber wir glauben es nicht. Wir versuchen es jetzt mit Chlorkalk. Wir haben ganz vorzüglichen Chlorkalk. Sein Geruch ist überall. Er dringt bis zu den feindlichen Linien. Die Sowjets fürchten sich sehr davor, weil sie das für ein neuartiges Kampfmittel halten. Aber diejenigen, die behaupten, die Mücken wären davon ohnmächtig geworden, sind Phantasten.

Schweigen Sie, lieber Mann, wir brauchen Ihre Ratschläge nicht. Die paar Beispiele, die ich Ihnen erzählte, sind der Rede nicht wert. Noch tausend könnte ich anführen. Immer aufs neue versuchen wir mit ungebrochenem Kampfgeist, das Wesen, den Ursprung und die Bedeutung der Mücken zu ergründen, um sie wirksam bekämpfen zu können. Man sagt, sie brüten um diese Zeit. Wir werden sie dabei belauschen und ihnen die Eier wegnehmen. Wir sprechen nur noch von Mücken. Wir schreiben davon nach Hause. Einen von uns hat es gepackt, er hat einen ganzen Bericht über die Mücken geschrieben und will ihn drucken lassen. Wir wollen die Mücken..., wir werden sie... ha, wir sind noch nicht am Ende, verlassen Sie sich darauf.

Oberleutnant Ladwig





SOMMERREISE ZUM SCHLACHTGESCHWADER

Unser Flugzeug-Kommandant machte mit Bleistift und langem Lineal einen Strich von Lemberg nach Kiew und flog mit uns genau auf diesem schnurgeraden Strich entlang. Die große gefaltete Karte mit dem Strich lag derweil auf der Fensterbank des Führerraumes, darunter saßen die vielen Instrumente, links und rechts die beiden Flugzeugführer, die manchmal Schokolade aßen, voraus und rechts und links die dicken Motoren, beiderseits die Wellblechflügel, und im Halbkreis weit und breit das Land — hier die Karte, dort das Land.

Was da in den geraden und schiefwinkligen Rechtecken der Fensterscheiben herankam und fortlaufend unter uns verschwand, war eigentlich immer wieder dasselbe, ähnlich wie der Himmel, der bei allem Wechsel seiner Wolken, Lichter und Schattierungen nur immer wieder Himmel ist: endlos und ohne greifbare Unterschiedlichkeit, ohne Hinten und Vorn. Blaß und körperlos wie ein Dunst herantreibend, so kam und verging und blieb das Land. Wir Gäste in dem Flugzeug zeigten uns gegenseitig dann und wann die wenigen besonderen Dinge, die unter uns erschienen, mal eine kleine Viehherde, einen Fluß-

lauf, ein Dorf, und zu sagen hatten wir uns nur wenig, nicht allein, weil mit unserm Schreien von Mund zu Ohr gegen die drei Motoren schwerlich aufzukommen war, sondern weil wir eben gar nicht landschaftskundig waren und schon deshalb keine Weisheiten auszutauschen hatten. Aber trotz aller Leere vor unsern Augen erlebten wir doch dieses in seiner Unaufhörlichkeit gewaltige Land, so weitläufig und langweilig, daß die Zeiger unserer Taschenuhren schnellere Fortschritte zu machen schienen als der noch so schnelle Flug unserer Ju.

Es dauerte bis zum Abend, als der Bleistiftstrich endlich abgeflogen war und wir nun in der Umgegend von Kiew mit steifen Beinen auf einem Flugfeld standen. Eine außen wie innen wahrhaft düstere Kaserne, durch deren finstere Korridore die Soldaten wie Spukgestalten gingen, nahm uns auf für diese Nacht. Mit Streichhölzern leuchtend fand ich schließlich eine Pritsche, und als ich meinem Stubenkameraden Gutenacht wünschte, sagte er, wir hätten wahrlich einen unglaublichen Dusel gehabt mit diesem Hotel hier, ein geradezu nie wiederkehrendes Glück. Und in diesem seltenen Glück schliefen wir ein.

Am nächsten Tage zeigte unsere zuvor so biedere und sture Ju ein sehr verändertes Wesen; sie schien ihr Tempo verdreifacht zu haben, sie schien stürmisch und scharf, fast kriegerisch geworden zu sein, insofern, als daß wir nun im ständigen Tiefflug, nur 10 oder 20 Meter hoch über die Ukraine dahinwetzten. Dicht über Baumwipfel oder Grünflächen rissen uns die Motoren dahin, Stunde um Stunde rutschte die Erdkruste unter uns durch, bis wir dann am Nachmittag das Gebiet des wirklichen Krieges erreichten und nach einigem Suchen dort hin fanden, wo das Schlachtgeschwader vor dem Feinde stand.

Weit und unterschiedlich verteilt, aufgestellt im Zickzack oder unterbrochener Runde, sahen wir die große Zahl der Schlachtflugzeuge auf der Erde hocken. Mit einigen Freudensprüngen und hohlem Poltern setzte unsere schwerbeladene Ju auf den Boden, wir stiegen aus, wir waren da, waren also jetzt — und es schien mir wichtig, mir diese Tatsache einige Sekunden lang zu vergegenwärtigen — eben dort, wohin seit Jahr und Tag die Gedanken und guten Wünsche aus Schönefeld und Johannisthal so oft sich wenden.

Fast in der Mitte des weiten Flugfeldes stehend, sah ich zunächst nur die Flugzeuge ringsum. Dahinter aber, in dem angrenzenden Buschwerk, in den flachen Bodenwellen und den kleinen Lichtungen hatten die



Ortschaft der nördlichen Ukraine

Dorf im Kursker Gebiet



einzelnen Staffeln ihre „Wohnplätze“, standen die vielen Fahrzeuge halb eingegraben oder mit Grün getarnt, waren die kleinen und größeren Zelte aufgebaut. Jeder Mann trägt Stahlhelm und Schußwaffe, jeder hat seine Beschäftigung. Alles ist entfaltet. Im Kinozelt läuft ein Tonfilm, die Küchen dampfen, Munition wird umgepackt, der Kammerbulle ordnet seinen Laden, Zelte werden gespritzt, Gräben gebuddelt, Eier gebacken, Wasser vom Ziehbrunnen geholt, Briefe geschrieben, Haare geschnitten, Wäsche gewaschen, Telefonleitungen gelegt, während der Werkzeug und die Bordmonteure von früh bis spät an den Maschinen bosseln. Kurzum ein Betrieb, der sich obenhin als recht munter und gefällig ansieht, der aber eine Seite hat, die unseren heimischen Lebensgewohnheiten fremder ist als wir glauben, obwohl wir wissen (allerdings nur vom Hörensagen und nicht vom Mitmachen), daß sich der Krieg unter freiem Himmel abspielt und also das Leben der Frontsoldaten auch. Ein Leben, das in



Oben:
Schlachtvieh auf
der Unkrautsteppe

Unten:
Eine Feldbäckerei
deckt sich ein



allen Lagen und Gezeiten — im wörtlichen wie im übertragenen Sinne — den staubigen oder morastigen Boden der Erde als Hort und Grundlage hat. Draußen Tag und Nacht, Woche um Woche, in Frühling, Sommer, Herbst und Winter, immer bleibt der Frontsoldat nur an die bloße Erde gebunden und ist dabei ständig bereit, sein flaches Nest mit allem was er hat im Handumdrehen zusammenzuraffen, um seinen Dienst oder seinen Kampf irgendwo anders in der Öde des Ostens fortzusetzen.

Da reißt du dein Zelt ab, bündelst deine siebzig Sachen, trabst auf das Rollfeld, suchst dir eine Transport-Ju, in deren bereits vollgepfropftem Laderaum du dich mitsamt deinem Zubehör ein-klemmen kannst, schaukelst dann hundert oder zweihundert Kilometer über ein in Regenschauern versoffenes Gelände, tauchst schließlich mit der Ju in meterhohes Gras und stehst dann selber mit deiner Habe in dem tiefen Teppich, während der Regen dich bebraust. Schleppst dein nasses Paket an irgendeinen Busch, buddelst dir ein

Oben:

**Eine Neben„straße“
zwischen Charkow
und Belgorod**

Unten:

**Ein kurzer Regen-
schauer genügt, um
die Rollbahnen in
Morast von beson-
derer Klebekraft zu
verwandeln**





Eine Kornmühle im Vorland von Woronesch

Loch, das dich vor Bombensplittern decken soll, und nachdem du dein inzwischen vom Regen zentnerschwer gewordenen Zeltflaken darüber aufgespannt hast, wringst du deine Woldecken aus und dein neues Heim ist fertig, bist du wieder ein einsatzbereiter Soldat. Meistens beginnt anschließend die Sonne zu scheinen und aus deiner feuchten Wohnung eine Dampfbadeanstalt zu machen. Morgens liegst du in deinem Erdloch wie ein gequollenes Brötchen, und wenn du dir dann den Waffenrock auf dem Leibe glatt gestreckt hast und aus deinem Zelt herauskriechst, steht der Spieß da und brüllt dich fürchterlich an.

In den Tagen, als wir mit der Ju vom Reiche her beim Schlachtgeschwader eintrafen, stand der Beginn der großen Sommeroffensive kurz bevor. Es regnete. Aber bald zeigte der Himmel ein

Hauskapelle in einem Fliegerhorst der Etappe





Am Verpflegungslager einer Gruppe

besseres Gesicht; gewaltige Schönwetterwolken segelten hoch über der Steppe, Wind und Sonne trockneten im Nu die Rollbahnen und Flugplätze ab, und unter den Soldaten sagte einer zum andern: „Morgen wirds wohl losgehen.“

Die Nacht vor der großen Offensive! — ich wollte sie nicht versäumen. Tag und Nacht wechseln dortzulande zwei Stunden früher als bei uns; um 8 Uhr war es schon dunkel und wurde geschlafen. Bald danach brummelten wie gewöhnlich die Sowjetflieger am Sternenhimmel, aber unsere Scheinwerfer blieben gelöscht und

die Flak rührte sich nicht — sollten sie in Gottes Namen ihre Bomben werfen, das Land ist groß. Ich tappte durch das Zeltlager hinaus aufs Feld zu den Flugzeugen. Nirgends eine Menschenseele außer der Wache, kein Lichtschein und kein Laut. Eigenartig, daß dieses weite Dunkel zwei feindliche, zur Schlacht gerüstete Heere barg, daß dort, gar nicht weit, der Schauplatz ihres Treffens sein würde.

Von Zeit zu Zeit ging ich neugierig an den Autobus, in dem sich die Befehlsstelle einer Staffel befand und öffnete die Tür, um zu erfahren, ob

Durch einen hohen Erdwall gegen Bombensplitter geschützt, stehen die Flugzeuge am Rollfeld





der Einsatzbefehl schon da wäre. Aber jedesmal war es noch still in dem Wagen; der Schreiber lag auf der Bank und schlief.

Kurz vor Mitternacht aber gab es etwas Seltsames zu hören; ein tiefes Rollen wanderte in der Ferne, südlich von uns, ein unaufhörliches, gleichbleibendes Donnern wanderte durch die Nacht, viele Kilometer weit; — es war der Aufbruch und Aufmarsch unserer Panzer; es hörte sich an wie Tausende von Panzern...

Der Befehl war da. Mit dem ersten Dämmern sprangen alle Flugmotoren an und durchdrangen

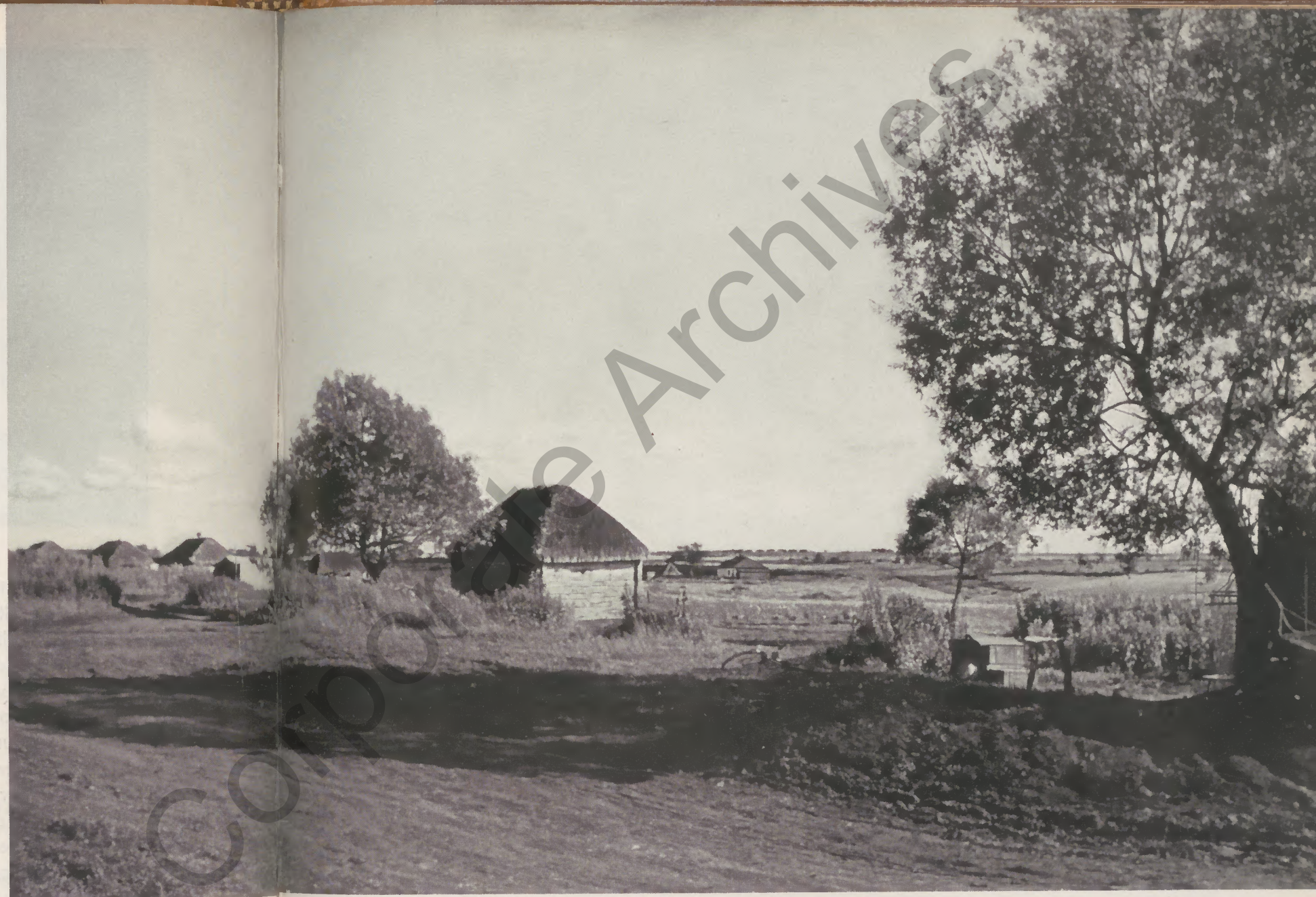


Oben:

Junge Hamster, die beim Zeltbau ans Tageslicht kamen

Unten:

Soldaten sind tierlieb — auch schon vor dem Schlachten



Blick vom Gruppen-Liegeplatz auf die Eisenbahn bei Schtschigry

die ganze offene Welt des Feldflugplatzes mit ihrem Krach. „Wir fliegen zur Unterstützung der Division Groß-Deutschland!“ hieß es in den Befehlsstellen, wo die Staffelp kapitäne, über große Karten geneigt, ihren Flugzeugführern klarmachten, wie und wohin und womit geflogen würde. Ich konnte kein Wort verstehen in dem Rummel und Motorenradau, ich lief an den Start, und da rasten auch schon die ersten Schlachtmaschinen mit Vollgas an mir vorbei, und während ich mich in ihrem Fahrtwind abwandte, jagte schon der nächste Schwarm in die Luft. Aus allen Richtungen des weiten Feldes rollten die Staffeln heran, standen zuweilen Schlange am Start, derweil fortgesetzt und in dichter Aufeinanderfolge ein

Schwarm hinter dem andern abgewinkt wurde. Der Himmel füllte sich regelrecht mit Flugzeugen. Wohin man blickte war ein großes, gemeinsames Wandern von unzähligen Maschinen in der Luft. Wie ein unaufhörlicher Vogelzug kamen sie daher, kamen immer neue, entfernten sich im grellen Licht der aufgehenden Sonne, flogen sie alle in die Schlacht. Es war ein gewaltiger Angriff, der da gefahren wurde, aber dies war doch nur der Anfang. Denn wie sie abflogen, so kamen sie auch wieder, kamen eigentlich nur auf wenige Minuten zurück, um neue Bomben und Munition vom Boden aufzunehmen und sich wieder einzureihen in den unaufhörlichen Zug zur Front.



Ich sah die soeben gelandeten Flugzeugführer aus den Maschinen steigen und in der Befehlsstelle zusammenkommen, um dort ihre Meldungen zu machen. Von den spannungsvollen Minuten ihrer Begegnung mit dem Feind, den Sekunden ihres Zuschlagens, ihres Sturzfluges, des Bombenwurfs oder ihres Feuerüberfalls waren sie noch heiß und erregt und machten dennoch mit geradezu trockener Sachlichkeit ihre Meldungen beim Staffelpkapitän. Der hatte meist schon wieder neuen Einsatzbefehl vorliegen, gab seinen Männern die nötigen Weisungen und war gleich danach mit ihnen wieder in der Luft.

„Der Feind geht zurück!“ hieß es schon in der ersten Stunde, und des Mittags wurde bekannt, daß unsere Infanterie das Tagesziel bereits überschritten habe und daß die deutschen Panzerspitzen weit voraus im Gebiet des Feindes stünden. Die Offensive rollte; die Luftwaffe hatte kraftvoll geholfen, sie in Gang zu bringen, und stand nun bereit, an den brenzlichen Stellen einzugreifen, etwa Lücken zu schließen, Widerstände zu zertrümmern oder besonders gefährdete Aktionen zu decken. Von dieser Einsatz-

Rechts: Der Kommodore, Major Hitschold, spricht zum Schlachtgeschwader

Unten: Unterirdischer Gruppengefechtsstand



bereitschaft unserer Flieger bekam ich einmal einen sehr eindrucksvollen Begriff. Der Tag schien längst abgeschlossen, es dämmerte schon, im Zeltlager war es still geworden, als mit einemmal der Kommandeur aus seinem Gefechtsstand sprang und — schon halbwegs im Laufschrift zu seiner startklaren Maschine — das eine Wort ausrief: „Jamskaja!“

Der Ruf „Jamskaja“ schien in diesem Augenblick die ganze weite Umgebung zu mobilisieren, kam sicherlich als Korpsbefehl aus allen Fernsprechern, denn so weit der Abendhimmel sich absehen ließ, erhoben sich wieder die vielen Geschwader und folgten dem Ruf „Jamskaja!“ Jamskaja, ein Vorort von Woronesch. — Ich habe nicht erfahren, was dort los war, aber als die großen Scharen unserer Flugzeuge nach einer

halben Stunde zurückkamen, wunderbar in ihren Verbänden geordnet wie auf dem Parteitag, war von Jamskaja und den Sowjetsoldaten in Jamskaja sicherlich nichts mehr da.

Die Henschel Hs 123 waren immer dabei. Mag auch der moderne Schlachtflieger oder Stukamann mit lächelndem Großmut zu ihr hinschauen, so darf man ihrem Verbands doch wohl nachsagen, daß sein Bienenfleiß im Fliegen und Bombardieren so leicht von keiner „Konkurrenz“ übertroffen wird, und daß der Himmel, über den Generaloberst von Richtofen verfügt, ohne einen schön ausgerichteten Staffeileil oder -winkel der Hs 123 nicht ganz vollständig wäre.

In jenen ersten Tagen der Sommeroffensive haben wir allerdings auch einen schwarzen Tag bei



Ein Schwarm Hs 123 am Start

In einer Staffel-Befehlsstelle
Lebhafte Besprechung nach dem Einsatz



unseren Hs 123-Fliegern miterlebt. Auf dem Feldflugplatz fing es mit der sehr ungewöhnlichen Erscheinung an, daß nur eine einzelne Hs 123 vom Feindflug zurückkehrte. Sie rollte auch nicht an ihren Liegeplatz, sondern zum Kommandeur, und der Leutnant, der heraussprang, rief uns von weitem zu: „Der Chef ist weg, und drei andere auch!“

Das konnte niemand fassen; auch nach einer Stunde ratlosen Wartens konnte es niemand fassen. Zwar kamen alsbald noch einige Maschinen der Staffel zurück, aber alle Flugzeugführer berichteten dasselbe: sie waren plötzlich in ein ungeheuerliches Flakfeuer geraten, gleich zwei Maschinen stürzten ab, der Staffelkapitän war ungespitzt in den Boden gefahren, zum Aussteigen war niemand mehr gekommen, ihr Schicksal war ungewiß.

Da standen nun alle die Leute, die Flugzeugführer und das Bodenpersonal der Staffel vor dem halb eingegrabenen Hauszelt, überlegten



Zum Feindflug in den Kampf um Woronesch

Kanonen-Munition wird ausgeladen

und rieten miteinander oder schwiegen. Immer wieder blickten sie in die Ferne, wo vielerlei Flugzeuge kamen und verschwanden, aber eine 123 wollte sich nicht zeigen. Am Abend aber gab es doch noch eine gute Botschaft: Der Staffelp kapitän meldete sich telefonisch von einem in vorderster Linie stehenden Truppenteil; er hatte den Aufprall glücklicherweise überlebt, war nach wie vor in bester Form, der Unverwüstliche, und kündigte zum nächsten Tage seine Rückkehr und seine Beteiligung zum nächsten Feindflug an. Ein Zweiter der Ausgebliebenen kam anderntags sogar auf der eigenen Maschine zurück, und zwar hatte es der Zufall gewollt, daß sich unter den Panzerschützen, die nach seiner harten Bruchlandung auf ihn zugelaufen kamen, ein sachkundiger und hilfsbereiter Mann unserer Schönefelder Gefolgschaft befand, der ihm die Maschine notdürftig wieder flott zu machen wußte. Zwei tapfere Flieger hatten ihr Leben gelassen, es brauchte eine Zeit, bis sich die Kameraden





damit abgefunden hatten, ein ernster Zug stand in allen Gesichtern, doch die Staffel blieb natürlich nach wie vor in vollem Einsatz. Der emsige Flugbetrieb, das beständige Starten und Landen ging weiter, ebenso wie ja auch das Vorstürmen unserer Panzer, unserer Pioniere und Infanteristen seinen Fortgang nahm. An der Vollzähligkeit und Einsatzbereitschaft der Staffel schien sich trotz der Einbuße nichts geändert zu haben; sie zeigte sich im „Nehmen“ nicht weniger stark als

im „Geben“. Nach wie vor war sie am Himmel jener Schlachten um Woronesch die auffallende, einmütige Erscheinung.

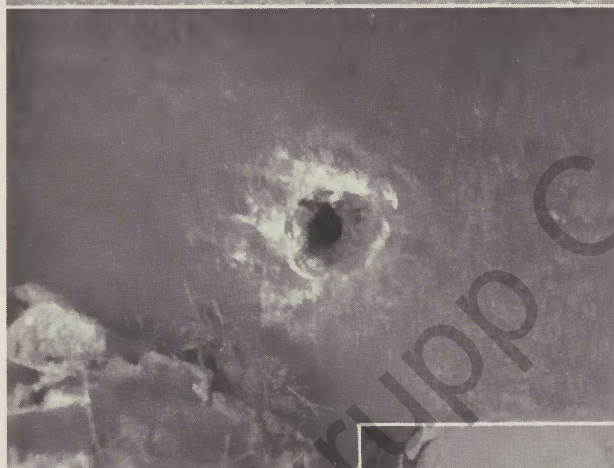
Am häufigsten sah man sie natürlich über dem Einsatzhafen; aber ich sah sie auch jedesmal, so oft ich eine Ausfahrt in das breite, frontwärts gelegene Gebiet mitmachen konnte. Stand ich auf dem Marktplatz eines noch von stickigem Brandgeruch erfüllten Städtchens und besah mir die umherlungernde Bevölkerung, oder verhielten

Oben: Befehlsstelle einer Hs 123-Staffel

I hab an' Durscht!

war das erste Wort dieses Schlachtfliegers, der abgeschossen wurde und nach abenteuerlicher Frontreise anderntags zurückkehrte. Leutnant Menapace wurde im August dieses Jahres mit dem Ritterkreuz ausgezeichnet (Siehe Seite 64 dieser Ausgabe)





EINER VON VIELEN SOWJETISCHEN STAHLKADAVERN IM GEBIET VON WORONESCH

Oben:
Ein einziger Schuß brachte
diesen 32-t-Sowjetpanzer
zur Strecke

Unten:
... und erledigte den
Panzerführer. Die Be-
satzung fiel, als sie aus
dem Panzer geflohen war

Mitte:
Der Durchschuß durch die
Panzerwand (siehe auch
die Einschußstelle im obern
Bild zwischen den
beiden vorderen Lauf-
rädern oberhalb des Roll-
bandes)





Unsere HFW-Monteure an der Front

wir einmal an dem Ort einer Panzerschlacht, wo ringsum nah und fern die erstarrten Kolosse standen, oder fuhren wir einmal mit einer Wagenkolonne viele Stunden weit durch die Öde, bis wir endlich an ein Dorf kamen, wo wir das Vieh einfingen — wo es auch war: die schöne ausgerichtete Reihe einer feindwärts oder heimwärts

ziehenden Schlachtfliegerstaffel sahen wir überall. Dann schauten wir immer zu ihnen auf und verfolgten sie mit unsern Blicken, während ich für meinen Teil mir nichts heftiger wünschte, als daß doch unsere ganze Gefolgschaft für diesen Augenblick an dieser Stelle wäre, um ihre Henschel-Maschinen wiederzusehn.

Alfred Gehner

Der Werkstattwagen





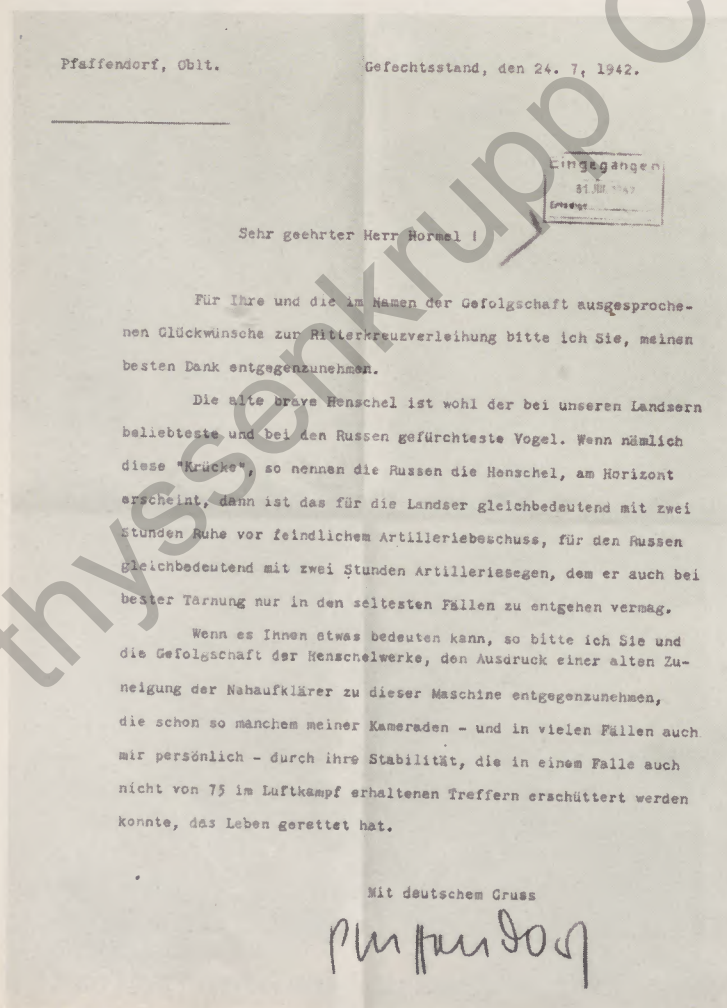
Deutsche Fahrzeugkolonnen auf dem Marsch zur Front

HÖCHSTE AUSZEICHNUNGEN FÜR SCHLACHTFLIEGER UND NAHAUFKLÄRER

Das Eichenlaub zum Ritterkreuz
erhielt als 118. Soldat der deutschen Wehrmacht
Hauptmann ALFRED DRUSCHEL

Hauptmann Alfred Druschel, Sohn eines Landes-Oberwegemeisters, ist am 4. Februar 1917 zu Bindsachsen in Oberhessen geboren, erwarb sich auf der Oberrealschule in Wiesbaden das Reifezeugnis und trat 1936 als Fahnenjunker in die Luftwaffe ein. 1938 zum Leutnant befördert, gehörte er als Beobachter einem Kampfgeschwader an, war Ordonnanzoffizier im Stabe einer Luftflotte und kam dann als Staffelf kapitän zu einem Schlachtgeschwader. Im Polenfeldzug mit dem EK II ausgezeichnet, erhielt er am 21. Mai 1940 im Westen das EK I. Das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes wurde ihm am 21. August 1941 verliehen, nachdem er sich auch im Kampf gegen die Sowjetunion immer wieder durch beispielhafte, todesverachtende Tapferkeit hervorgetan hatte. Sowohl als Staffelf kapitän wie als Einzelkämpfer war er der Erdtruppe ein getreuer Helfer, der vielfach entscheidend in ihre Kämpfe eingriff. So kommt ihm u. a. ein besonderes Verdienst um das Halten eines wichtigen Brückenkopfes zu. Bis zur Verleihung des Ritterkreuzes schoß er auf seinen Schlachtflügen sieben feindliche Flugzeuge ab.

**Brief des Ritterkreuzträgers Oberleutnant Pfaffendorf
an die Henschel Flugzeug-Werke**



Das Ritterkreuz erhielt am 22. Mai 1942
Oberleutnant ARMIN PFAFFENDORF
in einer Nahauflärungsstaffel.

Oberleutnant Armin Pfaffendorf, am 16. November 1919 als Sohn des Oberstleutnants Fritz P. in Elbing geboren, zeichnete sich in den schweren Kämpfen südlich des Ilmen-sees durch seinen rücksichtslosen persönlichen Einsatz hervorragend aus. Wiederholt hat er als Aufklärer für die Führung sehr wertvolle Erkundungsergebnisse gebracht und darüber hinaus als Artillerieflyer die Niederkämpfung von 142 Zielen, vorwiegend Feindbatterien, Flakstellungen und Stellungen schwerer Infanteriewaffen des Gegners ermöglicht. Mehrere Male wurde er in schwere Luftkämpfe verwickelt, zweimal gelang ihm der Abschluß feindlicher Jäger. An den großen Angriffserfolgen der Erdtruppe hatte somit dieser hervorragend tapfere Offizier wesentlichen Anteil.

Das Ritterkreuz erhielt am 23. Juni 1942
Oberleutnant ARTHUR MÖHLE †,
Beobachter in einer Nahauflärungsstaffel.

Oberleutnant Arthur Möhle, am 26. Oktober 1911 zu Höfeweiden geboren, hat als Beobachter am Westfeldzug, an der Sicherung der Atlantikküste sowie am Feldzug gegen die Sowjetunion teilgenommen und auf insgesamt 123 Feindflügen hervorragende Leistungen vollbracht. Durch seine Fronterfahrung, seinen unermüdlichen Einsatzwillen und sein Draufgängertum war er allen Beobachtern seiner Staffel stets ein leuchtendes Vorbild. Auch im Einsatz gegen die Sowjetunion immer wieder zu den schwierigsten Aufgaben herangezogen, erbrachte er trotz feindlicher Luftüberlegenheit, starker Flak- und Infanterieabwehr Ergebnisse, die ausnahmslos hervorragend waren. In den harten Abwehrkämpfen an der Ostfront während der Wintermonate war er der schwer ringenden Erdtruppe ein unermüdlicher, durch große Tapferkeit und selbständige Entschlußfreudigkeit ausgezeichnete Helfer, dessen Tätigkeit manchmal kampfbestimmenden Charakter trug. Am 19. April 1942 wurde der bewährte Offizier während der Bekämpfung feindlicher Artilleriestellungen aus der Luft schwer verwundet. Nach Landung seines Flugzeuges erlag er seinen Verletzungen.

Das Ritterkreuz erhielt am 20. August 1942
Leutnant JOSEF MENAPACE,
Staffelf kapitän in einem Schlachtgeschwader.

Leutnant Menapace, am 31. Juli 1920 zu Linz a. d. Donau geboren, ist ein Verbandsführer, der als Flugzeugführer in über 600 Feindflügen auf dem Balkan und im Kampf gegen die Sowjetunion durch sein hohes fliegerisches Können in unermüdlichem, wagemutigem Einsatz Waffentaten vollbrachte, die sich in der Unterstützung der schwer kämpfenden Erdtruppe vielfach kampfbestimmend auswirkten. Während der Kesselschlacht südwestlich Charkow im Mai dieses Jahres erkannte er als erster einen sowjetischen Durchbruchversuch, der auf Grund seiner Meldung durch sofort einsetzende rollende Angriffe des Geschwaders vereitelt werden konnte.

ZUM 1000. FEINDFLUG EINER Hs 126-STAFFEL

PK., im Osten, ...

Fast 14 Tage ist ein Regenguß nach dem andern niedergegangen. Von neuem haben sich in den Wochen der gerade beendeten Schneeschmelze überall in der endlosen östlichen Weite riesige Wasserlachen angesammelt. Noch immer steht das dichte Unterholz der Wälder unter Wasser, und nur an einigen höherliegenden Stellen zeigt es das erste so sehnsüchtig erwartete Grün.

Vorgestern endlich zerriß ein heftiger Wind die graue Wolkendecke, und schneller als wir erwarteten, trockneten die Wege ab. Sie sind tief ausgewaschen, nur langsam kommen wir voran, werden arg durchgestaucht und hin und her geworfen, sitzen oft bis über die Achsen im Morast fest — doch immer können wir den Wagen wieder flott machen. Nach ebenso langer wie beschwerlicher Fahrt kommen wir nun endlich in eine etwas abwechslungsreichere Landschaft. In vielen Windungen zieht der holprige Weg an leicht ansteigenden Hügelketten entlang. Auch in dem Straßendorf, das wir jetzt durchfahren, wird der Weg nicht besser. Vor den armseligen Katen sind, als einziger Schmuck des Dorfes, kleine Gärten, von hell leuchtenden Birkenzäunen eingefast, angelegt. Ein untrügliches Zeichen, daß die Blockhäuser von deutschen Soldaten bewohnt werden, die hier in die Monotonie des russischen Dorfbildes ein Stück Heimat hineingebracht haben, das sie liebevoll pflegen.

In einer der Hütten hat der Kommandeur einer Aufklärungsgruppe seinen Befehlsstand eingerichtet. Fast ununterbrochen rasselt in dem engen, notdürftig mit Kisten, alten Autosesseln und rohgezimmerten Tischen eingerichteten Raum der Feldfernsprecher. Dazwischen laufen Funkprüche und Fernschreiben ein. Schon in den ersten Augenblicken erhalten wir einen lebendigen Eindruck von der Arbeit der Nahauklärer

und wissen sofort, ohne daß wir erst zu fragen brauchen, daß sich bei ihr größtmögliche Geschwindigkeit mit äußerster Genauigkeit verbinden müssen.

Die Fülle der Arbeit ist heute ganz besonders groß. Mit der Besserung der Wetterlage können die Erdtruppen wieder in volle Aktion treten. Die Nahauklärer leisten ihnen hierbei wichtige Vorarbeit, erkunden an einzelnen Frontabschnitten die feindlichen Stellungen, stellen den Verkehr auf den sowjetischen Wegen fest, halten Ausschau, ob der Gegner irgendwo in Bewegung ist oder zu Vorstößen aus den weiten Wäldern ansetzt, klären auf, wo zu einem wirklichen Überraschungsangriff angesetzt werden kann. Ausschlaggebend für die erfolgreiche Nutzbarmachung der Luftaufklärungsergebnisse ist dabei die Geschwindigkeit ihrer Übermittlung an die Feldgraben.

„In 30 Minuten landet wieder ein Nahauklärer. Es ist gerade der 1000. Feindflug der 3. Staffel“, sagt uns der diensttuende Offizier

und fährt mit uns hinaus auf den mühsam entwässerten Feldflugplatz.

Die Kameraden der „Dritten“ haben sich am Landeplatz zur festlichen Einholung der Jubiläumsflieger versammelt, aus frischem Weidengrün zwei Kränze geflochten, und für die Besatzung ein Erinnerungsblatt, geschmückt mit dem Staffelabzeichen, zusammengestellt. Nicht immer haben die Männer mit solch frohen Augen wie jetzt den Horizont nach einer vom Feindflug zurückkehrenden Maschine abgesucht — mancher Kamerad ist aus dem Abwehrfeuer nicht wiedergekehrt. Nahauklärung fliegen bedeutet, oft dicht über der feindlichen Linie kreisen, Stellungen des Gegners auszumachen. Der Nahauklärer kann nicht in einer Wolke Deckung nehmen — eine unterbrochene Bilderreihe wäre wertlos! Und bei den vielfältigen Aufgaben während der Erd-



beobachtung muß er immer noch mit auf der Hut sein vor feindlichen Jägern, die plötzlich von irgendwoher auf ihn zustoßen können, nicht selten aus einer Wolkenbank heraus.

Im heftigen Abwehrfeuer mußten unsere Nahauflklärer den weitaus größten Teil ihrer Beobachtung machen. So schwer ihre Aufgabe ist, so groß ist aber auch der Anteil, den sie an den Erfolgen zahlloser Angriffe der Artillerie und der Panzer, der Infanterie und der Sturmflak, der Gebirgsjäger und der Pioniere haben. Und nicht nur immer wieder neue Ziele klären sie Tag für Tag für die Kameraden vom Heer auf, halten sie die Angriffsergebnisse in Luftbildern fest und geben sie der Führung fortlaufend wichtige Unterlagen über alle Vorgänge an der feindlichen Linie — oft auch konnten durch ihre ebenso schnell übermittelten wie ausgewerteten Beobachtungen einige blutige Opfer verhütet werden. „Dort, die Heinrich-Ludwig!“ In weit ausholenden Kurven schwebt der Henschel-Hochdecker auf den Platz ein, die ganze dritte Staffel winkt ihm zu, und als nach einer Ehrenrunde dann das Flugzeug aufsetzt, rennt alles hin, um die Jubiläumsbesatzung zu beglückwünschen. Kaum haben die zwei Flieger das Kabinendach geöffnet und die Anschnallgurte gelöst, da heben sie die Warte aus dem Flugzeug, legen dem „Emil“, dem Flugzeugführer, ebenso wie dem „Franz“, dem Beobachter, je einen Kranz um den Hals und tragen beide auf den Schultern zum Staffelf kapitän. Mit einem dreifachen „Hipp, hipp, hurra!“, begeistert von der ganzen Staffel wieder-

holt, gibt er ihnen das Erinnerungsblatt und reicht ihnen den Willkommenstrunk, Original-Champagner.

Er stammt von dort, von wo vor einem Jahr nach glänzender Bewährung im Westfeldzug die Staffel im Osten auf Einsatz ging. Vom ersten Tage des Kampfes gegen den Bolschewismus an ist sie seitdem ununterbrochen am Feind, leistete sie in mehreren der großen Vernichtungs- und Verfolgungsschlachten ebenso wertvolle Arbeit wie sie während der harten Winterkämpfe unter schwierigsten Bedingungen die Linien der Sowjets aufklärte und so viel zur Aufdeckung und Durchkreuzung der Pläne der Bolschewisten beitrug.

Die Nahauflklärer kennen hier, ohne daß sie bei den Erkundungsflügen noch viel die Karte zur Hand nehmen brauchen, jeden Bach, jeden Feldweg, jedes Wäldchen — nichts entgeht hier ihrem geübten Blick.

Der Beobachter der „Heinrich-Ludwig“ schreibt seine Meldung von der Gefechtsaufklärung vor der Front: Panzergräben bei..., dort und dort bespannte Fahrzeuge gesichtet, dort brennt..., große Überschwemmungen 3 km nordöstlich von... Es war sein 82. Feindflug. Auch diesmal richteten sich wieder die Feuerschlünde vieler feindlicher Abwehrgeschütze gegen sein Flugzeug, doch durch geschickte Ausweichbewegungen brachte sie sein Flugzeugführer ohne Treffer aus dem Geschößhagel heraus. Nicht immer freilich ist es so gut abgegangen, manche Narbe am Rumpf und Tragwerk der „Heinrich-Ludwig“ zeigt das.



Henschel Hs 126 als Aufklärer über der Kanalküste

Der Leutnant erzählt von einem „tollen Erlebnis“, das er dabei einmal hatte, wie er gleich von einem Dutzend Sowjetjägern angenommen, beinahe aus dem Flugzeug geschleudert wurde und dennoch mit heiler Haut davonkam und seinen Auftrag glücklich erfüllen konnte. Er schildert das ebenso spannend wie dramatisch. Sein „Emil“, der Flugzeugführer aus Danzig, macht Handbewegungen dazu, um die gefährlichen Fluglagen noch mehr zu verdeutlichen. Ja, „Emil“ und „Franz“ sind eine verschworene Gemeinschaft — sie ergänzen sich und halten unverbrüchlich zusammen.

Lieber erzählen diese Männer irgendeine Schnurre, als daß sie die Schwere ihrer im Stillen geleisteten Arbeit hervorheben. Sie sind nicht verdrossen, daß sie immer nur mittelbar an den Erfolgen beteiligt sein können, zu denen ihre Erkundungen oft die Grundlage bilden. Im Gegenteil: Sie sind immer zu Humor aufgelegt und stets einsatzfreudig im Bewußtsein der großen Bedeutung der ihnen gestellten Aufgabe. In diesem Geist sind die Besatzungen der 3. Staffel nun schon tausendmal zur Nahauflklärung über der feindlichen Front gewesen und freuen sich schon jetzt auf das nächste Jubiläum.

Kriegsberichter Hellmut Dressler

DER BEOBACHTER GING ÜBER BORD

Erlebnisse einer Nahauflklärer-Staffel, die ebenfalls ihren 1000. Feindflug feierte

PK... im Osten, 10. Juni 1942

„Die Erde hat ihn wieder...“; irgendeiner aus der Schar im blaugrauen Rock, ein Flugzeugführer, Beobachter, oder vielleicht der zackige Oberwerkmeister mit dem Kriegsverdienstkreuz I. Klasse hatte die Worte vor sich hingesprochen, als auch schon die ganze Staffel auf die Startbahn hinausstürmte, der rollenden „Henschel 126“ entgegen: sie war vor einigen Stunden zum 1000. Aufklärungsflug der Staffel gestartet!

Und nun begann ein kräftiges Händeschütteln, die Warte wuchteten Flugzeugführer und Beobachter auf ihre Schultern, beide wurden mit einem Kranz aus frischem Birkengrün geschmückt; dann überreichte ihnen der Staffelf kapitän eine Urkunde, aus ihr klang Freude über den 1000. Flug der Staffel wieder, zugleich aber war die frohe Stimmung ein beredter Ausdruck tausendfältiger Feindberührung, die bestanden werden mußte, um wertvolles Aufklärungsmaterial nach Hause zu bringen.

Niemand aber weiß diese Leistung mehr zu würdigen, als der Chef des höheren Stabes, dem diese „Spähtrupps der Luft“ unterstellt sind. So kam es, daß wenige Minuten später bereits auf dem Funkwege voraus der Glückwunsch ihres Generals eintraf: eine herzliche Anerkennung der geleisteten Aufklärungsarbeit!

Über der Staffel muß beim 1000. Feindflug Bacchus Pate gestanden haben, denn am Morgen des Jubiläumstages hatte die Marketenderei mehrere Flaschen köstlichen Naß' geliefert; zwei der Flaschen hielt davon jetzt der bärtige Beobachter in Händen, sein Gesicht strahlte, als hätte er eine ganze sowjetische Division in gut getarnter Bereitstellung entdeckt!

Die Bitte der Gefeierten, sie nun doch „in den Keller herabzulassen“, war Veranlassung zu einem fröhlichen Umrunk und dabei wurde auch hin und wieder die Erinnerung wachgerufen an so manchen Strauß mit feindlichen Jägern, an so manche Kurbelei im hartnäckigen Feuer der gegnerischen Flakbatterien. Unsere Nahaufl-

klärer aber, alte Füchse in ihrem Fach, besitzen die Ruhe fanatischer Skatspieler.

„Heute habe ich meinen 86. gemacht“, berichtet Leutnant K. nach einem kräftigen Prost, „und bis wir beide“ — dabei klopft er seinem ‚Emil‘ kameradschaftlich auf die Schulter — „den 1000. starten, wird denen drüben noch manchmal Hören und Sehen vergehen, wenn unsere Stukas auf Grund unserer Zielunterlagen zum Angriff übergehen...“

„Einmal aber wären wir dem Sensenmann doch beinahe über die Klinge gesprungen. Das war jener fatale Flug, als sich rund ein Dutzend Jäger auf die ‚Henschel‘ stürzten, in ihren Augen eine sichere Beute. Mein Oberfeldwebel machte kräftige Abwehrbewegungen... und in diesem Augenblick schossen mir die Burschen den unteren Fallschirmgurt durch. Ich fiel über Bord und blieb am Maschinengewehr hängen: eine wirklich verheulene Situation! Die ‚Ratas‘ sahen rot, schossen wild drauf los... und trafen wiederholt meinen Beobachtersitz! Schließlich wurden wir die unangenehmen Verfolger los, und nach manchem vergeblichem Bemühen gelang es mir auch, wieder in meinen Sitz zu klettern. Selbstverständlich haben wir anschließend, soweit das auf den einsamen Feldflughäfen dicht hinter der Front möglich ist, kräftig Geburtstag gefeiert!“

Am heutigen Jubiläumstag kam noch so mancher Schwank zur Sprache, immer wieder Situationen, bei denen das fliegerische Schicksal sich zu vollenden schien. Längst ist die Staffel eine eiserne Gemeinschaft geworden; und jedesmal wurden die Männer härter, wenn einer aus ihrer Mitte die eigenen Linien nicht widersah, wenn die Staffel für schwer erkämpfte Erfolge Tribut zahlen mußte.

Heute aber feiern die Nahauflklärer Jubiläum: Stunden der Freude, zugleich aber eine stille Verpflichtung, weiterhin „Spähtrupp der Luft“ zu bleiben, wertvolles Bildmaterial für kommende Operationen herzustellen. Nicht nur Bomben allein entscheiden den Krieg!

Kriegsberichter Leutnant Peter Bohlscheid



Flakvolltreffer in Hs 126

Der Flugzeugführer, Oblt. L., vollbrachte die hervorragende Leistung, daß er die durch einen Flakvolltreffer schwer beschädigte Henschel Hs 126, wie es die nebenstehende Bildreihe zeigt, über eine Flugstrecke von 190 km, davon ein Drittel über Feindgebiet, nach Hause brachte.



Eine Henschel Hs 126 der gleichen Staffel wurde in 200 m Höhe von zehn feindlichen Jägern vom Typ J 26 angegriffen und ihr schon bei einem der ersten Anflüge im Sturz das Querrudergestänge durch Kanonentreffer zerschossen und das Gestänge zum Höhenruder durch weitere Treffer unbeweglich gemacht. Allein mit Hilfe der Trimmung gelang es dem Flugzeugführer, wenige Meter über dem Boden die Maschine abzufangen. Während der Beobachter mit seinem MG weitere Angriffe abwehrte, wobei einer der feindlichen Jäger wahrscheinlich abgeschossen wurde, brachte der Flugzeugführer die Maschine allein mit Seitensteuer und Höhentrimmung über 100 km weit bis zum Flugplatz der Staffel und landete sie ohne Schaden, obwohl auch die Hydraulik zerschossen war und infolgedessen die Landeklappen nicht ausgepumpt werden konnten. Die Hs 126 erhielt in diesem Luftkampf 12 Kanonentreffer, 35 MG-Treffer und über 50 Splitterbeschädigungen.

Am 11. Juli 1942 sprach
Gauobmann Wohlleben
im Rahmen
eines Betriebsappells
zur Gefolgschaft unseres
Werkes Schönefeld





Ost-Arbeiterinnen im Einsatz



Bild rechts:
**Zum Empfang des Mittagessens
versammelt**

Bild auf der nächsten Seite:
Freizeit im Lager



Wir danken für die Feldpostgrüße von

Gefr. Otto Abraham, 12/05 — Soldat Ludwig Agnoletti, 7/40 — Obergefr. Erwin Ahlgrimm, 6/26 — Soldat Ludwig Albert, 52/22 — Gefr. Johann Albrecht, 7/20 — Gefr. Heinrich Amerkamp, 5/24 — Flieger Herbert Anhut, 59/34 — Soldat Georg Anthes, 5/38 — Gefr. Ernst Arndt, 4/27 — Soldat Herbert Baresel, TSB — Flieger Ernst Bax, 4/18 — Soldat Albert Bayer, 8/43 — Stabsfeldw. Karl Beckmann, WE — Soldat Franz Beer, 2/19 — Kanonier Paul Behnke, 5/38 — Soldat Paul Berwig, 12/55 — Soldat Herbert Bevier, SL/I — Gefr. Hermann Biermann, WK — Flieger Alois Blaimberger, 30/16 — Gefr. Erich Blank, 37/46 — Mar.-Art. Georg Blaul, WBV — Feldw. Artur Bloeks, KRB — Soldat Franz Bluhm, 10/29 — Gefr. Günter Bock, 6/27 — Soldat Jakob Bönsel, 48/19 — Soldat Emil Böttcher, 12/33 — Schütze Erich Bolz, 5/48 — Soldat Hans Bolzenthall, 4/27 — Gefr. Albert Boortz, 2/14 — Soldat Bruno Brinkmann, 7/25 — Soldat Kurt Brust, WBK — Obersoldat Herbert Buß, 63/26 — Obergefr. Walter Busse, Werk II, Mstr. Beckmann — Gefr. Franz Cermak, AW — Obergefr. Burkhard Chelius, BLW — Flieger Otto Christof, 56/20 — Gefr. Fr. Chudzinski, 12/44 — Soldat Walter Deesler, TVO — Soldat Hans Dietz, 10/28 — Soldat Emil Dill, 62/41 — Soldat Josef Döbler, 62/41 — Schütze Hans Dohrn, KRL — Gefr. Hans Dvoracek, 95/14 — Soldat Ernst Ebert, 2/19b — Gefr. Helmut Ege, 2/19 — Soldat Heinz Eilenberg, 2/19b — Soldat Herbert Elsner, 62/41 — Soldat Hans Fahrenkrug, 10/28 — Soldat Franz Falk, 4/27 — Kanonier Willi Felsch, SF — Soldat Kurt Fenske, 7/40 — Soldat Franz Fischer, 10/28 — Gefr. Herbert Flindt, 57/24 — Soldat Kurt Franke, WBM — Obergefr. Heinz Freier, 55/14 — Soldat Martin Gärtner, 3/08 — Soldat Kurt Gebert SL/II — Obergefr. Reinhold Gebert, ehem. Gef.-Mitgl. 6/38 — Soldat Karl George, SF — Pionier Horst Gering, KOS — Soldat Günter Gieler, 4/27 — Gefr. Heinz Görs, 10/28 — Soldat Heinz Grams, 3/22 — Flieger Otto Grimm, 5/38 — Soldat Gerhard

Groß, 56/21 — Gefr. Albert Gruner, 1/53 — Gefr. Werner Gruszcynski, 52/14 — Soldat Kurt Handschug, 12/53 — Soldat Günter Hanus, 6/26 — Flieger Max Hecht, 63/38 — Gefr. Walter Heisig, 59/34 — Gefr. Egon Heinscher, SL — Soldat Hermann Hennig, 6/26 — Pionier Gerhard Henschel, 7/14 — Soldat Otto Hermann, 55/20 — San.-Soldat Herbert Hoffmann, WBV/A — Gefr. Werner Hofmann, 7/25 — Soldat Josef Hollmer, 2/14 — Soldat Wenzel Hoptner, 2/19b — Soldat Heinrich Idstein, 12/10 — Soldat Josef Intlekofer, 63/38 — Obersoldat Walter Jaap, 2/19c — Gefr. Kurt Jagusch, 7/40 — Soldat Herbert Jahn, 3/08 — Flieger Berthold Jeschke, 8/43 — Matrose Erich Jungmann, TKT — Gefr. Bruno Kadler, 66/10 — Gefr. Erich Kalleske, 2/14 — Unteroffz. Erich Kattner, 62/41 — Flieger Horst Keller, 48/37 E — Matrosen-Gefr. Paul Kirst, 8/43 — Kanonier Hubert Klaffke, KBL — Soldat Karl Klann, SW — Unteroffz. Heinz Klapperstück, DAF — Soldat Wilhelm Kleszcz, 62/41 — Gefr. Rudolf Knobloch, 30/16 — Soldat Willi Knobloch, 2/19 — Soldat Otto Koch, ehem. Gef.-Mitgl. 12/06 — Soldat Kurt Köhler, SW/II — San.-Unteroffz. Ludwig Köthe, WW/2 — Schütze Johannes Kohnen, KEM — Schütze Max Koller, 12/06 — Unteroffz. Hans Komischke, TFS/I — Gefr. Oskar Konrad, 58/37 — Soldat Heinz Kopp, 8/44 — Unteroffz. Hans Krug, 12/33 — Soldat Herbert Krüger, 54/13 — Soldat Walter Krüger, 58/08 — Gefr. Claus Krzyzosiak, 5/38 — San.-Unteroffz. Erich Kujath, SF/I — Gefr. Ernst Kunert, ehem. Gef.-Mitgl. 2/19 — Soldat Georg Kunz, 59/34 — Soldat Kurt Kußmann, 66/10 — Gefr. Paul Kutt, 7/40 — Gefr. Claus Krzyzosiak, 5/38 — Gefr. Rudolf Lange, WBK — Gefr. Heinz Lawatzek, 62/41 — Gefr. Heinz Lehmann, 4/33 — Soldat Ludwig Lembeck, 2/19a — Soldat Willi Lewandowski, 7/25 — Gefr. Bruno Liegner, 62/41 — Flieger Helmuth Lilienthal, KOM — Soldat Josef Linduschke, 10/29 — Gefr. Bruno Lobitz, 62/41 — Soldat Wilhelm Löbel, 7/37 — Soldat Heinrich Löffel, 5/38 —

Soldat Karl Loreck, 2/19 — Gefr. Josef Losert, ehem. Gef.-Mitgl. 7/14 — Soldat Karl Luck, 4/27 — Schütze Willi Lütke, 95/37 — Soldat Ernst Malcher, 2/19a — Matr.-Gefr. Walter Malik, ehem. Gef.-Mitgl. 5/38 — Kanonier Karl Masopust, TKE — Gefr. Franz Marquardt, 6/26 — Gefr. Paul Matschenz, 9/46 — Soldat Paul Mattern, 4/25 — Obersoldat Wilhelm Meckelburg, 3/02 — Obersoldat Ludwig Meidel, 2/19c — Soldat Werner Mewes, ehem. Gef.-Mitgl. 54/34 — Gefr. Erwin Meyer, 59/34 — Flieger Michael Meyer, 62/41 — Soldat Paul Michalke, 48/19 — Gefr. Franz Müller, 57/24 — Soldat Franz Müller, 3/22 — Gefr. Franz Müller, 55/24 — Soldat Hans Müller, 13/55 — Soldat Heinrich Müller, 7/40 — Obersoldat Leopold Müller, O.-F. — Soldat Ernst Munser, WBV/A — Soldat Karl Nerger, 9/46 — Soldat Hans Neugebauer, 2/09b — Pionier Walter Neuendorf, 12/77 — Schütze Karl Neumann, 1/48 — Soldat August Niebler, 2/14 — Soldat Walter Nießner, 10/29 — Soldat Wilhelm Niewitz, DAF — Flieger Werner Noack, ehem. Gef.-Mitgl. 5/38 — Soldat Hermann Otto, 55/20 — Pionier Erich Pantermöller, 9/46 — Obergefr. Leo Paschke, 54/12 — Soldat Erich Pasold, 4/27 — Soldat Georg Patan, 12/07 — Gefr. Rudi Pawlak, 2/19b — Gefr. Herbert Pawlich, 7/25 — Soldat Kurt Petrick, 2/19b — Gefr. Heinz Petzold, 2/19c — Soldat Willi Pieprzyk, 7/40 — Soldat Otto Pietrock, 2/14 — Soldat Joachim Preuß, 10/28 — Soldat Fritz Radtke, 60/34 — Flieger Friedrich Ramershofen, 6/26 — Soldat Hans Rascher, 12/55 — Soldat Willi Rauchfuß, WBF — Soldat Friedrich Reckmann, KBL — Soldat Karl Rehbein, 2/14 — Soldat Adolf Reich, 2/19 — Schütze Egon Reichenbach, 12/10 — Soldat Alfred Reinhardt, 3/08 — Soldat Paul Retzow, 9/65 — Obergefr. Willi Richter — Gefr. Kurt Richtsteig, 55/60 — Soldat Josef Riedl, 8/43 — Gefr. Heinz Robert, 12/33 — Flieger Wolfgang Röhrer, 7/25 — Flieger Fritz Röhn, 10/33 — Gefr. Erich Roland, WBV — Funker Herbert Rosenzweig, 56/21 — Soldat Kurt Rubens, KRN — Gefr. Willi Ruhe, 55/20 — Matrose Max Ruppelt, 58/37 — Schütze Josef Sedlatschek, 56/20 — Soldat Ernst Selle, ehem. Gef.-Mitgl. 7/37 — Gefr. Heinz Semmler, 2/19 — Gefr. Gerhard Semrau, 7/25 — Gefr. Josef Sieber, 62/41 — Soldat Otto Sielaff, GG — Pionier Franz Siwiak, 12/44 — Gefr. Hans Sonntag, ehem. Gef.-Mitgl. 2/19a — Soldat Reinhold Sponow, 8/43 — Soldat Josef Schiller, 12/61 — Obergefr. Richard Schiller, O.-F. — Gefr. Lambert Schirmer, 65/34 — Soldat Erich Schiwietz, 55/25 — Gefr. Josef Schmied, 2/19b — Soldat Erich Schmidt, 2/19c — Schütze Gerhard Schmidt, TKT — Marine-Art. Willi Schmidt, 3/08 — San.-Obergefr. Kurt Schreiber, WBV — ~~44~~-Mann Konrad Schrepfer, ehem. Gef.-Mitgl. 8/43 — Obergefr. Franz Schrödel, 4/48 — Obergefr. Arnim Schröder, 4/27 — Soldat Willi Schüler, SF — Flieger Artur Schulz, 7/37 — Soldat Helmut Schulz, 4/18 — Gefr. Erwin Schunk, WBK/II — Soldat Anton Schwammborn, KRN — Soldat Paul Stabenow, 10/28 — Soldat Gerhard Stawicki, 1/53 — Soldat Herbert Steiner, KOR/II — Obergefr. Manfred Steinert, 62/41 — Soldat Ludwig Stilgenbauer, DAF — Flieger Willi Strauß, 10/31 — Soldat Rudi Struck, 12/05 — Gefr. Alfred Stuck, 10/31 — Gefr. Hermann Tausch, KRN — Soldat Gerhard Teschner, 59/34 — Soldat Kurt Tetzlaff, 9/46 — Soldat Hans Tonn, 2/19 — Gefr. Otto Trippel, BB — Gefr. Jacob Versteegen, 3/08 — Obergefr. Hermann Voigt, 6/26 — Soldat Bruno Voß, TKR — Soldat Herbert Voß, 55/20 — Flieger Otto Wagner, 12/55 — Schütze Alfred Walter, 62/41 — Gefr. Erich Walter, 62/41 — Gefr. Erwin Wax, ehem. Gef.-Mitgl. TFV — Soldat Heinrich Wegert, 52/14 — Flieger Kurt Wegner, TFS — Flieger Erwin Wendt, 52/14 — Gefr. Gustav Winkler, 5/38 — Gefr. Erich Winter, 3/08 — Gefr. Oskar Wirth, WK — Gefr. Hans Witte, 2/14 — Gefr. Adam Wolf, 6/38 — Gefr. Kurt Wolf, 5/38 — Soldat Ferdinand Wolff, 52/55 — Soldat Tristan Wollenhaupt, WVK — Gefr. Johannes Ziebrock, 2/19b — Obergefr. Heinz Ziemke, 12/10 — Soldat Heinz Zühlke, 8/43.

Auszeichnungen

EK I:

Gefreiter Herbert Paasch, WBT/04.

EK II und das Flakkampfabzeichen:

Obergefreiter Reinhold Gebert, ehem. Gef.-Mitgl. 6/38.

EK II:

Unteroffizier Leonhard Krupka, WBK — Obergefreiter Leo Paschke, 54/12 — Gefreiter Walter Spikowski, 12/10 — Gefreiter Ludwig Stilgenbauer, DAF.

Minensuch-Kriegsabzeichen:

Matrosengefreiter Paul Kirst, ehem. Gef.-Mitgl. 8/43 — Gefreiter Hans Spörlein, ehem. Gef.-Mitgl. 55/20.

Flak-Kampfabzeichen:

Obergefreiter Manfred Steinert, 62/41.

Verwundetenabzeichen in Schwarz:

Gefreiter Franz Blum, 10/29 — Unteroffizier Walter Großkopf, WBA — Soldat Ignatz Krepetin, 2/14 — Obergefreiter Hans Prawdzik, 2/55 — Gefreiter Walter Strumpski, SF/I.

Beförderungen

Zum Leutnant: Werner Meißler, KA.

Zum Stabsfeldwebel: Paul Lorenz, TFZ.

Zum Wachtmeister: Heinz Kretschmer, 10/29.

Zum Sanitäts-Unteroffizier:

Kurt Schreiber, WBV — Heinrich Wendt, KRL.*

Zum Unteroffizier:

Wolfgang Degenhardt, DAF — Robert Gappa, TFV — Erich Hochhaus, KBG — Erich Jaensch, 2/14 — Hans Komischke, TFS/I — Paul Lange, 66/08 — Walter Ohlen-dorf, ehem. Gef.-Mitgl. WBM — Günther Ruge, 8/43 — Helmut Wittig, SF — Paul Zeh, 50/34.

Zum Obergefreiten:

Erwin Ahlgrimm, 6/26 — Erwin Beyersdorf, 6/24 — Arnold Bolzmann, 58/08 — Hans Brockhage, ehem. Gef.-Mitgl. 62/41 — Otto Brohme, 2/05 — Alois Donner, SW/I — Heinz Freier, 55/14 — Günter Irgang, 7/25 — Otto Kütbach, ehem. Gef.-Mitgl. TEV — Gerhard Kuhnert, ehem. Gef.-Mitgl. WBM — Leo Paschke, 54/12 — Hans Prawdzik, 2/55 — Max Rödiger, 5/38 — Manfred Steinert, 62/41 — Conrad Teschner, ehem. Gef.-Mitgl. 59/53 — Alfred Torreck, O.-F. — Werner Wegner, KEA.

Zum Gefreiten:

Otto Abraham, 12/05 — Heinz Adolph, 6/38 — Karl Behr, 4/27 — Franz Blum, 10/29 — Kurt Gabisch, 2/24 — Siegfried Gebler, 66/10 — Walter Goergen, 5/38 — Heinz Graumann, 2/19 — Albert Gruner, 1/53 — Günter Helbig, KRL — Albert Hodyra, 60/34 — Erwin Jänsch, WBM — Paul Kirst, ehem. Gef.-Mitgl. 8/43 — Walter Kleinert, WW/I — Rudolf Knobloch, 30/16 — Heinz Konrad, WBM — Friedrich Kopischke, 6/26 — Rudolf Lau, 3/08 — Heinz Lawatzek, 62/41 — Ludwig Lembeck, 2/19a — Herbert Lindemann, 3/08 — Bruno Lobitz, 62/41 — Walter Malik, ehem. Gef.-Mitgl. 5/38 — Julius Marksches, 10/48 — Karl Matschoß, 9/46 — Rudi Pawlak, 2/19b — Josef Sieber, 62/41 — Hans Sonntag, ehem. Gef.-Mitgl. 2/19a — Lambert Schirmer, 65/34 — Josef Schmied, 2/19b — Heinrich Schuster, ehem. Gef.-Mitgl. 2/19c — Willy Schwarzburger, 66/16 — Paul Stabenow, 10/28 — Ludwig Stilgenbauer, DAF — Otto Trippel, BB — Heinz Ulber, 56/55 — Günther Werner, 11/32 — Hans Winter, 7/15 — Hans Witte, 2/14 — Lothar Woythal, ehem. Gef.-Mitgl. 56/21 — Paul Zietz, 5/38.

Zum Obersoldat: Kurt Franke, WBM — Walter Jaap, 2/19c — Ludwig Meidel, 2/19c — Wilhelm Niewitz, DAF — Georg Patan, 12/07.

Zum ~~44~~-Sturmmann: Karl Jesinger, 54/13.