

Denkwürdigkeiten



Journal der
Politisch-
Militärischen
Gesellschaft

Nr. 28
April
2006

Herausgegeben vom Vorstand
der Politisch-Militärischen Gesell-
schaft e.V. (pmg) in Berlin

ISSN 1436-3070

LEADOFF

Liebe Mitglieder,

Am 21. April 1918 wird das Geschwader des Rittmeisters Manfred Freiherr von Richthofen in der Nähe von Vaux-sur-Somme in ein Luftgefecht mit alliierten Flugzeugen verwickelt. Bei der Verfolgung eines kanadischen Jagdfliegers wird Richthofen in seinem Flugzeug durch einen Brustdurchschuss tödlich verwundet. Bis heute ist umstritten, ob der tödliche Schuss von einem zweiten kanadischen Kampfpiloten oder einer australischer Flugabwehrstellung am Boden kam. Die Alliierten bestatten Manfred von Richthofen am 22. April 1918 in Bertangles (Frankreich) mit vollen militärischen Ehren.



Manfred von Richthofen¹

88 Jahre später ist das mit den militärischen Ehren nicht mehr so selbstverständlich. "In der Political Correctness der späten Tage haben Helden keinen moralischen Ort, schon gar nicht militärische", schreibt Professor Dr. Michael Stürmer. Über Jahrzehnte hieß der Favoritenmarsch "Richthofen-Marsch". Doch jetzt wird der Name des berühmten Jagdfliegers wie auch anderer Militärs der Weltkriege nicht mehr gern gehört, berichtet "DIE WELT" in ihrer Ausgabe vom 22. März 2006. Am 27. März verfasst

¹ Photopostkarte
Photo: Nicola Perscheid
Postkartenvertrieb W. Sanke
Berlin, 1917/1918
13,3 x 8,4 cm / DHM, Berlin / Pk 94/454

Michael Stürmer in der gleichen Zeitung seinen nachfolgenden Beitrag. Am 28. März ist "DIE WELT" dann wieder in Ordnung: "Das Verteidigungsministerium plant keine Eingriffe in die traditionelle Militärmusik. Der 'Richthofen-Marsch' kann auch in Zukunft 'Richthofen-Marsch' heißen", wird Friedbert Pflüger zitiert, Parlamentarischer Staatssekretär im Verteidigungsministerium. Und der Staatssekretär verweist auf das Richthofen-Geschwader der Luftwaffe in Wittmund: "Das trägt seinen Namen mit Stolz und völlig zu Recht. Das soll auch in Zukunft so bleiben."

Wir wollen in dieser Ausgabe der **Denkwürdigkeiten** mit Beiträgen von beiden Seiten des Atlantiks - von Michael Stürmer und Mark K. Wells - an den Todestag von Manfred von Richthofen erinnern. Bis heute ist dieser ein Vorbild für Jagdflieger auf aller Welt und zugleich auch ein wichtiger Bestandteil transatlantischer Identität.

Ralph Thiele, Vorstandsvorsitzender

In dieser Ausgabe

1 Dem tapferen und würdigen Feind

von Prof. Dr. Michael Stürmer

3 The Death of the Red Baron

von Mark K. Wells

THEMEN

Dem tapferen und würdigen Feind

Aus Anlass des Symbolstreits ein
Porträt des Roten Barons

Es war in Oxford, im Jahr 1989. Der neue Botschafter der Bundesrepublik Deutschland am Hof von St. James, Hermann von Richthofen, ging zu dem berühmtesten Schuhmacher der alten Universitätsstadt, um die Beagling Shoes, spezielle Jagdstiefel, endlich zu bezahlen, die ein entfernter Großonkel, damals

am Lincoln College studierend, 75 Jahre zuvor, weil er zum Krieg nicht zu spät kommen wollte, unbezahlt gelassen hatte. Der Schuhmacher verzichtete großmütig auf Kapital und Zinsen. Die britische Presse war begeistert: "Er flog auf niedriger Höhe ein", war noch am selben Abend die Schlagzeile des "Evening Standard". Was machte es da aus, daß der Oxforder Student und der Kampfpilot über "Flanders fields" nur entfernte Vettern gewesen waren?

Der Mythos des Red Baron - genannt nach seinem roten Doppeldecker - reichte noch, um seinen diplomatischen Großneffen in Großbritannien augenblicklich berühmt zu machen. Der Rote Baron hat bis heute in den Augen der Briten nur einen Fehler: dass er nicht einer der Ihren war. Während der industrielle Krieg in die Schützengräben stieg und Massensterben in Blut und Dreck bedeutete, sattelten die Kavalleristen ab. Die kühnsten Draufgänger, wie Manfred von Richthofen, ließen sich von der Technik mitreißen. Sie erfanden einen Krieg, den es vordem nie gegeben hatte, in der dritten Dimension. Techniker des Todes, fanden sie Bewunderung als die letzten Ritter, Maschine gegen Maschine, Mann gegen Mann.

Der deutschen Postmoderne ist das Heldentum unbegreiflich geworden. Aber wer 1914 in den Großen Krieg zog, hatte diese Erfahrung noch vor sich. In seinen skizzenhaft und im leichten Ton hingeworfenen Erinnerungen schrieb Manfred von Richthofen, dessen Reiterregiment damals an der deutsch-russischen Grenze im Polnischen stationiert war, in den letzten Friedensjahren habe man sich "an das Kriegsgeheul gewöhnt" und es nicht mehr ernstgenommen. "Am wenigsten glaubten wir an einen Krieg, die wir die Ersten an der Grenze waren." Der Krieg war unvorstellbar - nicht nur den Leutnants, sondern auch denen, die ihn in den Stäben, materiell unzureichend, politisch dilettantisch, planten.

Unwirklich das Ganze, und aus der Rückschau kaum begreiflich.

Stefan Zweig, der große Romanzier, hat in seinen Erinnerungen beschrieben, was die Völker ins Verderben trieb: Zivilisationsmüdigkeit, Kraftgefühl und Todesromantik. "Wenn man heute ruhig überlegend sich fragt, warum Europa 1914 in den Krieg ging, findet man keinen einzigen Grund vernünftiger Art... Es ging um keine Ideen. Es ging kaum um die kleinen Grenzbezirke. Ich weiß es nicht anders zu erklären, als diesen Überschuß an Kraft, als tragische Folge jenes inneren Dynamismus, der sich in diesen vierzig Jahren Frieden aufgehäuft hatte und sich gewaltsam entladen wollte."

In dieser Welt von Gestern war der junge Manfred von Richthofen aufgewachsen. Auf den schlesischen Gütern der Familie sah es damals noch so aus, wie es immer ausgesehen hatte, oben und unten, Aussaat und Ernte - und es würde immer so sein. Ehre, Pflicht, Vaterlandsliebe - wobei sich das mehr auf Preußen als auf das Reich bezog - Christentum und Gottvertrauen waren nicht abstrakte Werte, sondern persönliche Tugenden. Der Vater war Berufsoffizier geworden, aber früh ausgeschieden, um sich der Landwirtschaft zu widmen. Manfred, der 1892 geborene älteste Sohn, konnte kaum abwarten, ins Kadettenkorps zu kommen. Als Fahnenjunker trat er mit 19 Jahren in das schlesische Ulanenregiment Nr. 1 ein.

Urkatastrophe der Gegenwart, nach dem Wort George F. Kennans, wurde der Große Krieg. Schnell erstarb der Vormarsch zum Stellungskrieg, die Defensive - erst Panzer und Flugzeug sollten das ändern - technisch stärker als die Offensive. Maschinengewehre und schwere Haubitzen pflügten den Blutsumpf. Mit den einsamen Patrouillenreitern der Ulanen, Lanze und Karabiner tragend, ging es schnell zu Ende. In den Gräben zu steigen, gefiel dem Leutnant von Richthofen wenig. So meldete er sich 1915 zur Fliegerwaffe. Im Luftkampf fand er seine Berufung: Ein Todesengel, der in jedem Einsatz sein eigenes Leben einzusetzen hatte. Richthofen war

22 Jahre alt, als der Krieg begann, mit 80 Luftsiegen über den Fronten wurde er erfolgreichster Jagdflieger des Krieges. Mit 25 Jahren war alles zu Ende, 21. April 1918 - ob ein Gegner in der Luft ihn abschoß oder eine Maschinengewehrgarbe vom Boden, blieb ungeklärt.

Es gibt ein Foto Richthofens aus seinen letzten Tagen. Die Waagschalen des Krieges begannen sich zu neigen. Aber wohin? In Russland herrschte Bürgerkrieg. Im Südosten hielten die Österreicher, durch deutsche Bataillone verstärkt, die Fronten am Isonzo und der mittleren Donau. Die Türken verweigerten den Briten den Vormarsch im Nahen Osten. Im Westen aber stiegen die Amerikaner ans Land, gut genährt, mit modernster Bewaffnung und überzeugt, für das Gute zu kämpfen: Sie würden die Erde erben.

Das Foto zeigt Richthofen im Kreis der Leutnanten und Oberleutnanten, die die Maschinen seiner Staffel flogen. Überschlank sie alle, trugen sie einmal noch die elegante Friedensuniform mit den steifen Kragen und hielten sich, als säßen sie zu Pferde. Es ist offenkundig eine Inszenierung, wie ein Bild von Pierre Delvaux. Starre liegt über dem Ganzen. Alle schauen, als gälte es Abschied zu nehmen, wie ins Leere, in Wahrheit aber auf den Mann in der Mitte, Rittmeister von Richthofen, eine Legende schon in seiner Zeit. Um den Kopf trägt er einen schweren Verband: Der Streifschuß hätte tödlich sein können.

Niemand unter den jungen Offizieren trägt Orden - an denen es den Kampfpiloten wahrhaftig nicht fehlte. Doch auf solchen Flirt mit dem Leben kam es längst nicht mehr an. Nur einer trägt um den Hals Preußens höchste militärische Auszeichnung, den Orden Pour le Mérite, den einst Friedrich der Große gestiftet hatte. Der Betrachter des Bildes kennt das Ende schon, das die Handelnden erst ahnen. "Ave Caesare, morituri te salutant" - Die Todgeweihten grüßen Dich, Caesar. Der Opfergang wird als Spiel mit dem Tod inszeniert. Hass auf den Gegner?

Der tut seine Pflicht, wie sie die ihre tun. Die Maschinen dieser Frühzeit bestanden aus einem gewaltigen Motor und Benzin-tanks, die Tragflächen aus Holz und verstärktem Tuch. Der Pilot saß im Cockpit nahezu schutzlos. Die Jagdflieger hatten die Aufgabe, die Fesselballons der gegnerischen Artillerie zu vernichten, vor allem aber feindlichen Flugzeugen den Himmel zu verwehren.

Zum Überleben gehörte Fliegerglück, vor allem aber perfekte Beherrschung der Maschine im spiraling kreisenden Luftkampf, um hinter dem Gegner in Schussposition zu kommen. Doch auch Taktik gehörte dazu, die indes nicht im Hörsaal zu lernen war, sondern nur im Kampf. Versäumte Lektionen wurden mit Absturz und Tod bezahlt. Fallschirme wurden erst später eingeführt.

Am 21. April 1918 kam Richthofen nicht mehr zurück. Alles hatte sich in Sekunden abgespielt. Die Trümmer der roten Fokker und der tote Pilot schlugen hinter den britischen Linien auf. Die Briten bahrten ihn auf in der Uniform der 1. Ulanen, die er statt der Fliegermontur getragen hatte. Um fünf Uhr nachmittags erschallten militärische Kommandos. Zwölf britische Soldaten, Stahlhelm auf dem Kopf, marschierten unter Führung eines Offiziers heran und bildeten Spalier. Dann traten sechs englische Offiziere, alle Geschwaderführer, in das Zelt, wo der Tote aufgebahrt war, und hoben den Sarg auf die Schultern. Die Truppe präsentierte das Gewehr. Dann folgte sie im melancholischen Slow March, das Gewehr mit dem Lauf nach unten, dem Sarg. Immortellen wurden gewunden und mit den deutschen Farben geschmückt. Vom britischen Hauptquartier kam ein Kranz mit der Inschrift: "*Dem Rittmeister von Richthofen, dem tapferen und würdigen Feind*".

In der Political Correctness der späten Tage haben Helden keinen moralischen Ort, schon gar nicht militärische. Die Briten und Franzosen beispielsweise sehen das immer noch anders. Doch auch die deutsche Demokratie

braucht Staat, und beide können die Tugenden nicht erzeugen oder erzwingen, von denen sie letztlich leben. "*Die liberale Ordnung kommt nicht aus ohne befestigte Linien*" (Joachim C. Fest).

Vom Hindukush bis zum Kongo, vom Balkan bis zum Roten Meer könnte sich schon bald die Wahrheit dieses Wortes erweisen. Man kann, wie die causa Richthofen zeigt, alles abbauen, was noch aus der Vergangenheit des Ernstfalls die Beschaulichkeit der Deutschland GmbH stört. Man muß dann nur an Nietzsches Wort denken, es sei "*das Eis, das uns trägt, so dünn geworden: Wir fühlen alle den warmen unheimlichen Atem des Tauwindes - wo wir noch gehen, da wird bald niemand mehr gehen können*".

Prof. Dr. Michael Stürmer, Berlin

Der Beitrag gibt die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.

THEMEN

The Death of the Red Baron

On Sunday morning, April 21st, 1918, a small blond-haired German aviator led a flight of seven airplanes on a routine patrol from a forward air base in France. Less than two hours later, all but one of the airplanes returned. The leader of the formation was missing. The circumstances of his death in combat became the subject of controversy for more than eighty years. Part of the reason for the great interest in the event is related to its principal figure – Rittmeister Manfred Freiherr von Richthofen. The life and death of Germany's World War One ace of aces has fascinated aviation devotees on both sides of the Atlantic. His legendary prowess in air combat, his colorful aircraft, and his aloof, stoic demeanor combine to give him a special aura which seems to grow with the passing years. Despite linger-

ing questions, however, much of the mystery of his final flight has been resolved.

Two days prior to his death, the Baron von Richthofen shot down his eightieth Allied aircraft. The leader of *Jadgeschwader 1*, Richthofen was a hero to his countrymen and widely known across the front-lines. In an era when combat flying was still very much a novelty, Richthofen epitomized the gallant "Knight of the Air." The road to success had not been an easy one, however.

Richthofen, like many of his fellow officers, had originally gone to war as a cavalryman. Recognizing that the future of horse-soldiers in modern war was bleak, and dissatisfied with his interim role as a supply officer, he requested a transfer to the air service. In 1915 he began flying as an air observer. Several combat encounters on the Eastern front, along with a chance meeting with German ace Oswald Boelcke on board a train, quickly led Richthofen to pilot training. Despite his great enthusiasm for flying, his piloting skills were far from perfect. But they were to improve quickly. Moreover, few aviators have ever matched his single-mindedness, his gift for leadership, and his instinct for victory in aerial combat. In many ways, Richthofen has come to symbolize the ultimate fighter pilot.

It was yet another encounter with Boelcke which eventually led Richthofen to the ultimate realization of this dream. Boelcke, by 1916 the acknowledged expert of air combat, selected the young Prussian to join his fighter squadron. Within just a few short weeks, Richthofen shot down his first enemy aircraft. Further victories quickly followed. As his score climbed steadily so did his skills. Awards and accolades came also. The accidental death of Boelcke late in 1916 left Richthofen the role as inspirational leader of his fellow fighter pilots. His sixteenth victory earned him the *Pour le Merite* (irreverently known as the Blue Max) and squadron command.

Richthofen's leadership of his squadron, *Jasta 11*, and later *Jagdgeschwader 1*, the very first fighter wing, became legendary. Flying an all-red Albatross, then later a Fokker Dr.1 triplane, he drove his units to an amazing string of victories. His personal tally zoomed. All this took its toll, however. The war in the air grew ever more intense. Richthofen himself was shot down in July, 1917. He survived only by the barest of margins, but eventually returned to the air.

1918 was a difficult year for the German air service. Months and months of combat left Germany no closer to victory than before, in the air or on the ground. Increasing casualties and fatigue burdened the airmen. Richthofen,

sion would cost Germany her greatest hero. Soon after its noon-time take-off Richthofen's flight was reinforced by several more Albatrosses and triplanes from another squadron. Flying toward the French village of Hamel, in the Somme sector, Richthofen spotted some British artillery observation planes at 6000 feet. A dog-fight ensued. Though it ended inconclusively and quickly, the regrouping German aircraft attracted the attention of a nearby squadron of British fighters. These newcomers were led by Captain A. Roy Brown, a Canadian flying with the new Royal Air Force. Brown, an ace with 11 victories, was due invaliding home because of serious illness. He was nevertheless airborne on what was supposed to

to air combat. May quickly realized his dangerous predicament, despite not knowing who his famous assailant was. The young pilot frantically dove his Camel to escape von Richthofen. Separated from the rest of the dogfight, the olive-drab Camel and the blood-red Fokker sped lower and lower along the Somme river valley. The chase quickly took the airplanes over no-man's land. Thousands of infantrymen, but most particularly the soldiers of the 4th and 5th Australian infantry divisions looked up from trenches and dugouts to watch the drama. Richthofen was close behind May, his quick bursts seeking their target. May's aircraft careened from side to side, its erratic course and uneven control probably the only thing that prevented its pilot's death.

Biographie: Manfred Freiherr von Richthofen

1892	Am 2. Mai wird Manfred Freiherr von Richthofen in Breslau als Sohn eines preußischen Majors geboren.
1903-1911	Militärausbildung als Kadett in Wahlstatt und Lichterfelde.
1912	Eintritt als Leutnant in das Ulanenregiment in Militsch.
1914	Zunächst Kavallerist in Russland; kurz darauf nach Frankreich versetzt.
1915	Freiwillige Meldung zur Fliegertruppe. Zunächst als Beobachter an der Ostfront, später erster Kampfeinsatz in einem Bombergeschwader an der Westfront bei Ostende (Belgien).
1915/16	Manfred von Richthofen absolviert erfolgreich die Pilotenausbildung. Er wird Oswald Boelckes (1891-1916) Jagdfliegerstaffel zugewiesen.
1916/17	Nach dem Tod Boelckes wird Richthofen der erfolgreichste Kampfflieger in der Staffel. Bereits zur Jahreswende 1916/17 werden ihm die meisten Abschüsse aller deutschen Piloten zugerechnet.
1917	Er erhält den Orden Pour le Mérite und wird Leiter und Lehrer der neu gegründeten Jagdstaffel Nr. 11. Diese gewinnt an der Westfront schnell an Bekanntheit. Aufgrund der Lackierung seines Jagdflugzeugs, eines Dreideckers " <i>Fokker Dr 1</i> ", wird Manfred von Richthofen als der " Roter Baron " bekannt. Nach seinem 50. Abschuss wird er zum Oberleutnant und kurz darauf zum Rittmeister befördert.
1918	Im März erzielt Richthofen seinen 80. Abschuss. Am 21. April wird er bei der Verfolgung eines kanadischen Jagdfliegers in seinem Flugzeug durch einen Brustdurchschuss tödlich verwundet.
1925	Am 20. November wird der aus Frankreich überführte Leichnam nach einem Staatstrauerakt auf dem Berliner Invalidenfriedhof beigesetzt.

High above, Captain Brown noticed May's plight. Unless Brown reacted swiftly, May would surely die and the Baron would add another victim to his impressive score. Brown plunged down in pursuit. What happened next is subject to uncertainty. Brown later reported simply that he had fired on the red triplane. Afterwards, his great overtake speed swept him away from the other two aircraft. By the time he had completed his wide turn and was in a position to see, events had taken a dramatic twist. Confident that he had saved May, he flew back to base by a different route. Subsequent accounts, particularly those written for pulp magazines in the 1930s, were fantastically embellished and most assuredly not from Brown's own pen.

The truth is, Von Richthofen was not brought down by Captain Brown's diving attack. Only momentarily distracted, he continued his single-minded pursuit of the increasingly frantic May. At times the two airplanes were only yards apart. The chase often got as low as 50 to 100 feet above the ground. Australian ground gunners and infantrymen began to open fire on the scarlet triplane. Hundreds of rounds arced skyward as soon as May's Camel rushed by. Richthofen seemed possessed. His normally cool,

who had been at the front almost uninterrupted since 1916, was also tired. This explains much of what was to become of him.

On the morning of his death Richthofen almost did not fly at all. Scheduled for a much deserved leave, he only took off when the dismal weather cleared sufficiently to allow a patrol. What should have been a routine mis-

be his farewell mission. Seeing Richthofen and elements of his Flying Circus, Brown and his Sop with Camels swept down to attack.

The resulting melee near Sailly-le-Sec was Richthofen's last. Spotting what was clearly an easy victim, the Baron dove onto the tail of a Camel. His target was Lieutenant Wilfred May, a novice

calculating mind must have been numbed, even angered. Why wouldn't this British airplane fall? Eye-witnesses later recalled seeing Richthofen hunch in his cockpit every time he loosed a burst. Deep behind Allied lines, the tired angry German ace forgot his own tried and true tactical precepts. In modern fighter parlance he lost "situational awareness." He would pay the ultimate price.

As the two flew over Mourlancourt ridge near Corbie, Richthofen's triplane came under intense machine gun fire from several sources. Ground observers saw splinters fly off his aircraft. Snapped from his preoccupation, possibly even slightly wounded by the splinters, Richthofen hauled his aircraft into a steep climbing right hand turn. He had been too low. He was too far behind the enemy's lines. In great peril, he climbed for altitude. During the last seconds of his life Germany's ace of aces probably knew he had made a terrible mistake. He was desperately trying to correct it when the fatal burst hit him.

The radius of his climbing turn took him away from May in split seconds. Several ground gunners with automatic weapons had clear shots. Three, in particular, were the best situated. Sergeant Cedric Bassett Popkin, 24th Machine Gun Company, 4th Australian Infantry Division, fired his Vickers gun from about two hundred yards away. Much closer was Gunner Robert Buie of the 53rd Battery, 5th Infantry Division along with W. J. "Snowy" Evans of the same unit. These last two were using Lewis machine guns and fired from as close as 40 yards.

Whip lashed by the streams of lead being poured into it, the little red triplane wallowed drunkenly, righted itself, then flew unsteadily downward. It crash-landed in a beet field on the southern side of the Bray-Corbie road not far from a brick factory. The triplane faced the German lines. Within seconds Australian infantry were at the crash site, first to check on the German pilot and then to begin souveniring the colorful aircraft.

Von Richthofen was dead. A subsequent autopsy, done in the rushed conditions of wartime, seemed inconclusive. There seemed to be one fatal wound. A bullet had struck the young aviator in the back, just behind the right shoulder, ricocheted off the spine and exited the front, just below the left nipple. The exit wound was higher than the entry. The Australians were quite confident that he had been shot down from the ground. Examining later, the Royal Air Force doctors were just as insistent that the wound had been inflicted from the air.

More important to the subsequent record was the fact that the Royal Air Force claim was quicker. It had, after all, more appeal. Wasn't it better to say that Germany's famous ace had been bested by an airmen? Brown was suited to the role of hero. He was a modest man, an ace in his own right, and even from a Commonwealth nation. Significantly, however, he was never 100% certain of the claim so avidly made for him. He was later quoted as saying he broke off his attack on the triplane because he was in agony from dysentery. He admitted too that higher-ups had pressured him to identify his claim as Richthofen. But virtually no one was willing to support the case for those muddy, unglamorous, and unsung infantryman. Except in Australia, their cause was ignored.

This situation changed as the result of the life-long investigations by two Americans. Authors Patrick Carisella and Dale Tittler each wrote books which largely overturned the incorrect record of events. Detailed analysis of Richthofen's route of flight backed up by meticulous examination of all the eyewitness accounts, show the veracity of the Australian claim. Even modern medicine supports this view. It can be said without equivocation that Captain Roy Brown did not shoot down Manfred von Richthofen. What cannot be said with certainty is which of the three ground gunners did. This is the question which may never be answered satisfactorily.

Ultimately, of course, it probably doesn't matter who killed the Red Baron. The simple fact is a brave airman died in the tragedy of combat. His opponents, both in the air and on the ground, also fought valiantly. To explore the truth is not to denigrate the gallantry or contributions of any man. But military historians owe it to themselves and to their readers to correct mistakes and overcome misinterpretation. That is one of the reasons this controversy is so engaging.

Mark K. Wells, Colorado Springs

Der Beitrag gibt die persönliche Auffassung des Verfassers wieder.

SUGGESTED READING:

- William E. Burrows Richthofen (1969)
- Patrick J. Carisella Who Killed the Red Baron (1969)
- Floyd Gibbons The Red Knight of Germany (1922)
- Heinz Nowarra and K. S. Brown Von Richthofen and the Flying Circus (1964)
- Dale Tittler The Day the Red Baron Died (1970)

IMPRESSUM

Denkwürdigkeiten

Journal der
Politisch-Militärischen
Gesellschaft e.V.

Herausgeber
Der Vorstand der **pmg**

Redaktion
Ralph Thiele (V.i.S.d.P.)
Tel.: 0173-5497942
E-Mail: info@pmg-ev.com
Webseite: www.pmg-ev.com

Die **Denkwürdigkeiten** erscheinen mehrfach jährlich nach den Veranstaltungen der **pmg**.

