



Schleswig, Jagel, Kropp

MARINEFLIEGERGESCHWADE

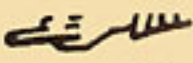

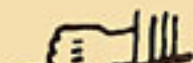
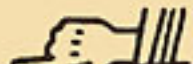
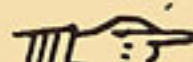











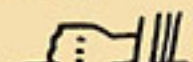
2

2. Jahrgang / Februar 1966

0.20 DM Schutzgebühr

**DER
NACHRICHTEN
ZEITUNG
DER
MARINEFLIEGERGESCHWADE 2**

In diesem Heft:


20 Pfennig	Seite	1	
Über uns	Seite	2	
NB-aktuell	Seite	3	
<u>Aus dem Geschwader</u>			
- ... meldet sich nicht	Seite	5	
- Unser Soldatenheim	Seite	7	
- In Weihnachtsbaum gefällig?	Seite	15	
<u>Aus der Flotte</u>			
- Die Bedeutung unserer Marine	Seite	16	
<u>Schleswig-Holstein</u>			
- Schleswig, Stadt zwischen 2 Meeren	Seite	18	
Das neue Filmprogramm	Seite	20	
Die Truppen-Bücherkiste	Seite	23	
<u>Ausgesucht und notiert</u>			
- Menschenführung auf Atlantis	Seite	24	
Technik heute	Seite	30	
<u>Autofahrer ABC</u>			
- Das Wärmelaufen	Seite	32	
Sportgeschehen	Seite	33	
Unser Preisrätsel	Seite	35	
Briefe	Seite	36	
Und - das Letzte	Seite	40	

Nichtredaktionelle Berichte und Beiträge müssen nicht die Meinung der Redaktion wiedergeben. Nachdruck sowie fotomechani-

sche Wiedergabe - auch auszugsweise - nur mit vorheriger Genehmigung der Redaktion gestattet. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 1



02,06,07 **KptLt. H. Ohst** 18,01,66

A black and white portrait of a middle-aged man with a receding hairline, wearing a dark suit jacket, a white collared shirt, and a dark necktie. He is looking slightly to the right of the camera with a neutral expression. The background is a plain, light-colored wall.

KptLt
Ohst



18.01.66

Am 19. Januar 1966 verstarb - für alle unfaßbar - der Leiter der Prüfgruppe, Kapitänleutnant Herbert Ohst. Auf dem Wege zum Dienst wurde er vom unerbittlichen Tod zur großen Armee in die Ewigkeit abberufen.

Die nachfolgenden Worte sollen ihm zum ehrenden Gedenken gewidmet sein:

Am 2. Juni dieses Jahres wäre Kapitänleutnant Ohst 59 Jahre alt geworden. Ein Rückblick auf sein Leben spiegelt das Auf und Ab einer fast 40-jährigen Dienstzeit im Dienst des deutschen Volkes wider. 1926 trat er in die Reichsmarine ein. Auf Grund seiner hervorragenden Leistungen als Portepeeunteroffizier wurde er zum Seeoffizier umgeschult. Das Kriegsende erlebte er als Oberleutnant zur See. Nach einer mehrjährigen Tätigkeit als Verwaltungsangestellter trat er 1958 in die Bundeswehr ein und war seitdem im Bereich der Marineflieger tätig. Als T.O. und Staffelfelch der Instandsetzungsstaffel hatte er entscheidenden Anteil am schnellen Aufbau unseres Geschwaders. Später wurde er dann Leiter der Prüfgruppe.

Was sollte man nun mehr an ihm schätzen, seine technischen Kenntnisse oder seine menschliche Art, jederzeit Verständnis und Rat für die Sorgen und Nöte seiner Untergebenen zu haben? War er doch ein Mensch, der seine eigenen privaten Belange stets dem Dienst unterordnete.

Wie bezeichnend war doch gerade für sein Wesen, als er uns - überwältigt vom väterlichen Stolz - auf unserer Weihnachtsfeier von der bestandenen Offiziersprüfung seines Sohnes erzählte. Er, der sonst stets Dienst und private Dinge streng auseinanderhielt.

So stehen wir nun mit den trauernden Hinterbliebenen, denen unser tiefempfundenes Mitgefühl gehört, an der Bahre dieses untadeligen und aufrechten Offiziers und nehmen Abschied von ihm. Wir verloren nicht nur den Kapitänleutnant, sondern auch den Kameraden Herbert Ohst.

Ehre seinem Andenken!

Liebe Leser!

Sie sind soeben 20 Pfennig losgeworden. Das ist der Preis für rund 2 Zigaretten. Wieviel mal am Tag geben Sie 20 Pfennig für Zigaretten aus; und - wieviel macht das in der Woche, im Monat?

Wir vom NACHBRENNER waren gezwungen, den Preis des Heftes von DM -,10 auf -,20 heraufzusetzen. Für uns sind das ca. 1.000 mal 20 Pfennig im Monat. 200,-- DM für Sie, für Ihren NACHBRENNER! Die Druckkosten lassen sich im Augenblick durch unsere Einnahmen nicht auffangen. Sie wissen es selbst: Die Preise steigen und steigen.

Wir sind aber auch zu dem Entschluß gekommen, Ihnen für Ihr Geld noch mehr NACHBRENNER zu liefern. Sie werden es schon gemerkt haben: Dieses Heft ist umfangreicher geworden; 40 Seiten! Und: Wir wollen noch aktueller, noch inhaltsreicher werden. Schreiben Sie uns, was Sie lesen möchten, was Sie interessiert?

Ihre Redaktion

über uns

Dieses Heft können wir wieder "normal" machen. Das heißt, wir brauchen es nicht - wie das Dezemberheft - schon einen Monat im Voraus fertigstellen.

Sie werden es bereits gemerkt haben: Diese Ausgabe ist umfangreicher geworden. Auch wir kommen um eine Preiserhöhung nicht vorbei. Dafür haben wir in Zukunft 40 Seiten zu bieten!

Den Gesamtinhalt haben wir von der ersten bis zur letzten Seite diesmal bis zum Druck gefertigt. Und dafür müssen wir vor allem unsere Bildstelle hervorheben. Ihr ist es gelungen, mit vorhandenen, ungeeigneten Geräten den NACHBRENNER in nahezu gleicher Ausführung wie bisher zu bringen. Gefällt Ihnen, liebe Leser, diese Form des NACHBRENNER?

In der Weihnachtswoche war KKpt a.D. Wried bei uns sub-such. Begrüßungsgeschenken den NACHBRENNER: Fünf Mark. "Als kleine Unterstützung", meinte der Kapitän a-de`! Das ist erfreulich, denn Geld ist die Lebensader des NB. Wir unruehielten uns mit KKpt W. und erfuhren, daß er so seine "Hobbys" hat. Darüber werden wir im nächsten Heft berichten. Wir fragten uns nämlich: Was machen eigentlich unsere ehemaligen, unsere Kameraden außer Dienst?

Und noch was Erfreuliches: Beim letzten Entlassungs-törn zahlten einige Soldaten, die in den Reservestand traten, für ein Jahr die Kosten für die Zustellung ihres NB i m

Voraus. "Um ihn auch regelmäßig zu bekommen", meinten die Reservisten.

Das ist natürlich selbstverst.!

Liebe "Spieße"! Denkt doch bitte einmal daran, daß Ihr bei zukünftigen Entlassungen Eure "Schäfchen" auf uns, auf unsere Sorgen mit dem NB aufmerksam macht. Und: Habt Ihr UNS schon den Neusu - kommandierten vorgestellt?

Schon wieder ist ein Erief verschwunden. Freundlicherweise hat sich ein Kamerad von der "Marine" bereit erklärt, uns über Kampfschwimmer etwas zu schreiben.

Die Redaktion hat einen Vogel! Das heißt, zwei! Hatte sie. Nun haben wir nur noch einen. Der eine ist uns vom Gefr. Heinrich gebracht worden. Ein Grünfink ist's. Halb erfrohren und ausgehungert. Jetzt ist er wieder in Ordnung. Wir meinten, daß er wieder hochsupäppeln sei. Einen Zebrafinken haben wir dann noch da zugekauft. Der ist uns jedoch in der letzten Woche von der Stange gefallen. Tot.

Da geht bei uns ein Leserbrief ein. Vom Gefr. Rode, H-Stab. Er sitzt nur drei Türen weiter von uns entfernt und sieht uns praktisch jeden Tag. Er vergleicht den NACHBRENNER mit der "DM". Das ist eigentlich eine Sache: Der NB testet Konsumgüter aus dem täglichen Bedarf der Soldaten!

Ihre Redaktion

Austauschkleiderkammer in Jagel

Am 12. Januar 1966 wird in den ehemaligen Unteroffizierwohnungen, Haus 2, also in den roten Backsteinhäusern, eine Austauschkleiderkammer für Angehörige des MFG 1 ihre Tore geöffnet haben. Die Öffnungszeiten sind wie folgt festgelegt:

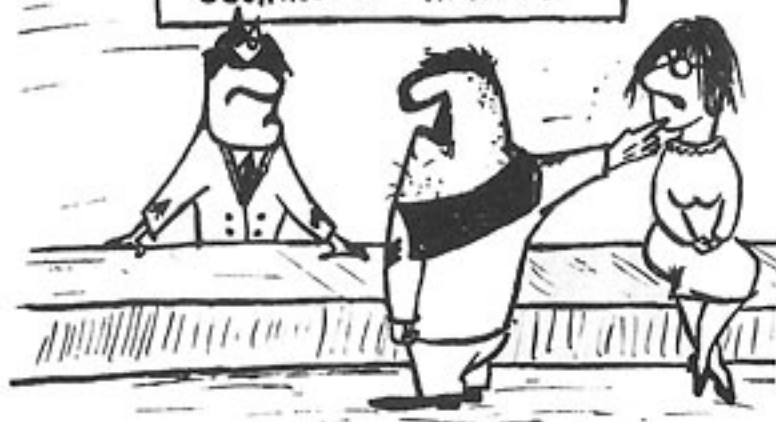
PUO: Dienstag u. Donnerstag in der Zeit von 13.30 bis 15.30 Uhr

Uffz u. Mannsch.: Dienstag und Donnerstag von 08.30 bis 11.00 Uhr.

Es können hier unbrauchbare, zu große oder kleine Bekleidungsstücke gegen brauchbare getauscht werden.

Bedingung: Die Bekleidung muß sauber sein, d.h. Oberbekleidung blühtenrein, Unterwäsche gewaschen.

Austauschkleiderkammer
Geöffnet: 10^h bis 12 Uhr



"... sie ist mir nämlich genau so unbequem wie die BUMA-Unterwäsche, sie ist untragbar!"

OLTzS Rieger in den USA

OLTzS Rieger ist ab 5. Januar 1966 zu einem mehrjährigen Lehrgang in die USA gegangen. Unsere guten Wünsche begleiten ihn.

NB-Sammelordner

Ab 15. Februar 1966 ist der geplante Sammelordner für den NACHBRENNER lieferbar. Er nimmt 17 Hefte auf (die ersten 5 Hefte des Jahrgangs 1965, 12 Hefte des Jahrgangs 1966), ist in abwaschbarer Plastikausführung mit 17 Einhängestäben gearbeitet und mit Goldprägung (Geschwaderwappen und Schriftzug "NACHBRENNER") versehen. Er kostet natürlich Geld. 3.90 DM.

Truppenbücherei

Die Truppenbücherei ist zu folgenden Zeiten geöffnet:

Dienstag 19.00 - 19.00

Donnerstag 12.00 - 13.00

(Zeit für Jagel)

und in Kropf:

Dienstag 12.00 - 13.00

Donnerstag 17.30 - 18.30

FKpt Lemp verabschiedet

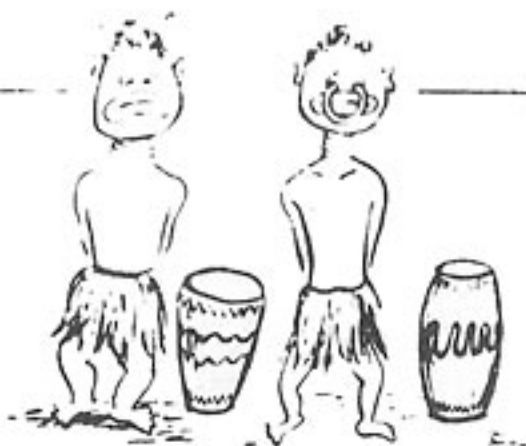
Im Dezember 1965 verließ uns der bisherige Kommandeur der Technischen Gruppe, FKpt Lemp, um das MFG 2 als Kommodore zu übernehmen. Sein Nachfolger ist KKpt Klemusch. Wir bedauern den Fortgang von FKpt Lemp, würden ihm für seine unermüdete dienstliche Arbeit und seine aufopfernde Tätigkeit als Kommodorevorstand der Offz.-Heimgesellschaft. Wir wünschen ihm für die Zukunft, dienstlich und privat, alles Gute!

Wilhelm Busch im O'Heim

Am 10. Februar 1966 findet für die Offizierheimgesellschaft ein Vortrag von Dr. Hans P. Knoll statt.

Thema: Wilhelm Busch

-Der Malerdichter, der lachende Philosoph, u.a. Beiträge.



...meldet
sich nicht!

Am 3. Dezember 1965 langte es uns: Wieder einmal hatten wir versucht, mittels Fernsprecher Kontakt aufzunehmen. Mit einem Fernsprechteilnehmer, der nur 30 Meter entfernt, in einem anderen Block sitzend, untergebracht ist. Hoffnungsfroh hoben wir den schwarzen Hörer ab, und dann geschah es: Nichts!

Wir warteten unverdrossen fünf, zehn, fünfzehn Minuten, dann meldete sich die Vermittlung.

"Vermittlung...?"

Wir fragen nach Teilnehmer X Y .
"... ist besetzt!"

Ein zweiter Anlauf von uns folgt:

"Vermittlung...?"

Wir wiederholen unser Begehren.

"... ist besetzt!"

sagt uns die Vermittlung.

"Klick" -der Hörer wird auf die Cabrel gelegt.

Nach einer guten Stunde folgt das, was Sie, liebe Leser, eben bereits gelesen haben!

Jetzt sind wir neugierig geworden! Wir nehmen unseren dienstlich gelieferten Notisblock inter'm Arm und begeben uns zur Vermittlung.

Der rechte Zeigefinger betätigt den Klingelknopf. Jetzt wird geöffnet. Die Dame guckt zunächst erstaunt. Aber jetzt erkennt sie uns. Wir dürfen eintreten.

"Wie kommen gerade an einem Tag, an dem nicht viel los ist bei uns!"
"Heißt uns die Dame. Was meint sie?"

Wir erhalten jetzt die ersten aufklärenden Worte über das "Nervenzentrum" des MFG 1. Wir blicken in zwei kleine Räume, die an Abstellschuppen erinnern. In einem dieser "Notunterkünfte" sind zwei Schalttische -bestückt mit je einer Dame- untergebracht. Zwei weitere Telefonistinnen sitzen im Hintergrund in Bereitschaft.

Der zweite Raum ist die Kaffeeküche. Ein Zeichen für eine eifrige Tätigkeit in der Kaffeeküche sind die überall herumstehenden Kaffeetassen, die bei unserem Erscheinen so schnell und unauffällig wie möglich beiseite geschafft werden.

Jetzt fällt unser Blick zurück in den ersten Raum mit den Schalttischen. Da werden Gespräche aufgenommen, Fragen beantwortet, falsch und -richtig verbunden. Es geht zu, wie in einem Taubenschlag.

Nach Angaben der Vermittlung sind in Rekordzeiten mit 2 Schalttischen bis zu 6000 Gespräche vermittelt worden. Dazu kamen noch Gespräche von u.nach außerhalb. Und alles in einer Schicht.

Das wollten wir einmal prüfen! Wir nehmen ganz diskret unsere vorher eingesteckten Stoppuhren hervor und begannen mit unserer "Arbeit"! Unablässige, fortlaufende Messungen mit unseren Kronometern ergaben folgendes Bild:



"Leider die einzige Möglichkeit, den Fern-Lieferverkehr innerhalb des MFG 1 nicht zum Zusammenbrechen zu bringen!"

Die Stoppuhr des LtzS Pietsch steht auf 60. Sekunden! Sieben, sagt er und meint Gespräche pro Minute. Btm Eftkowski schreibt acht.

Drei- vier -fünfmal stoppen wir und nehmen dann den Durchschnitt. Rund 7,5 Gespräche in der Minute, je Tisch

"Heute ist Staffeldienst", sagt uns die freundliche Empfangsdame.

Nachdem wir nun die Damen der Vermittlung genügend von der Arbeit abgehalten haben, bedanken wir uns artig und eilen von hinnen.

Das nächste Opfer unserer Neugierde wurde Hauptbootsmann Kutscher. Boss seines Zeichens, Obertelefonist und Auffangsohnur für Beschwerden. Für ihn gab es kein Entrinnen. Er mußte uns die Entwicklungsgeschichte seiner Vermittlung berichten.

"1958 begann man in Halle 36 mit rund 25 Anschlüssen für Jagel -Nord. Im Sommer 58 wurde Kropp belegt, doch

auch jetzt ging es mit 25 Anschlüssen für 5 Staffeln weiter.

Das Kabelnetz wurde 1959 richtig verlegt und zwar durch die Luft. Anrufe von Kropp nach Jagel konnten nur über die Postleitung erfolgen. Aber schon bald wurde das erste Erdkabel von Kropp nach Jagel verlegt.

Dann ging es Schlag auf Schlag mit unserer Vermittlung "aufwärts". In einem gewissen Raum in Jagel postierte man unseren Schrank neben den der Engländer - Damals waren nämlich noch welche in Jagel-

Auf 300 Anschlüsse konnten wir dann das Ganze erweitern. Doch nach einigen hin- und her waren wir dann in Kropp.

Nun, die dauernden Beschwerden der Fernsprechteilnehmer haben dazu geführt, daß wir demnächst eine Selbstwählanlage provisorisch installieren werden. Und nach Fertigstellung eines dafür vorgesehenen Gebäudes in Jagel entgültig seiner Bestimmung übergeben werden. Ich hoffe, daß dann alle im MFG 1 zufrieden sein werden!"



... meint Btm Kutscher und geleitet uns zum Ausgang.



„ Vom Werden des MFG 1“

Unter diesem Titel beginnen wir ab Heft 3/66 eine Lesefolge über die Entstehungsgeschichte des MFG 1. Wir vom NACHBRENNER haben uns umgesehen und gehört und haben "Alte Hasen" und "Füchse" ausgequetscht, um Ihnen, die Sie neu bei uns sind, und um Ihnen, die Sie noch immer dabei sind, einen Bilderbogen der Dreignisse, Schwierigkeiten Annehmlichkeiten aus vergangenen Tagen vorzuführen.

Hier ein Auszug aus der ersten Folge:

Hauptbootsmann Wried:

Ich erinnere mich noch ganz genau. Wir marschierten mit rund 50 Soldaten im Unterkunftsbereich Kropp ein. Vorn, an der Wache, hatte die Firma Radio Voigt, Schleswig, zwei Lautsprecher aufgestellt und ließ zu unserer Begrüßung eine Platte mit dem Marsch "Alte Kameraden" abspielen. Ich glaube, wir sind damals alle rot angelaufen, als wir das hörten und sahen!

Sichern Sie sich Ihren NACHBRENNER

G-CLUB

Soldatenheim

Es wird sich bereits herumgesprochen haben: Mitte März 1966 soll es stehen. Unser Soldatenheim wird eines der modernsten und schönsten werden. Die Fundamente sind bereits fertig, und der Rest ist nur noch ein Kinderspiel -wenn der Winter nicht bis in den März hinein dauert.

Sie haben bereits in der Januarausgabe Herrn Okonek kennengelernt. Es ist uns allerdings entgangen, ein Foto beizufügen, damit Sie sich ein Bild von Ihrem zukünftigen Heimleiter machen können, wollen wir hier das Verschwitzte nachholen.



Verraten wollen wir an dieser Stelle noch, daß Herr Okonek auch Soldat war. Nicht nur während des Krieges, sondern auch bei der Bundeswehr: genauer: Bundesmarine.

Sie glauben, daß wir da einen guten Griff gemacht haben. Nicht nur, weil Herr Okonek auch Soldat war, sondern weil er auch "Seelord" war und sich -wie er uns berichtete- noch immer mit den "BLAUEN JUNGS" verbunden fühlt!

Sie haben uns mit Herrn Okonek unterhalten -über unser Soldatenheim. Sie wissen es selbst: die wildesten Gerüchte sind bereits im Geschwader herumgegangen. Fragt man so z. B. einen Soldaten nach seiner Meinung über das neue Soldatenheim, dann kann es passieren, daß einem antwortet wie "wird doch nur Mist", oder "ohne Alkohol wird das doch nie te...". "Wenn ich schon nur in Uniform da a.stauchen kann, dann...".

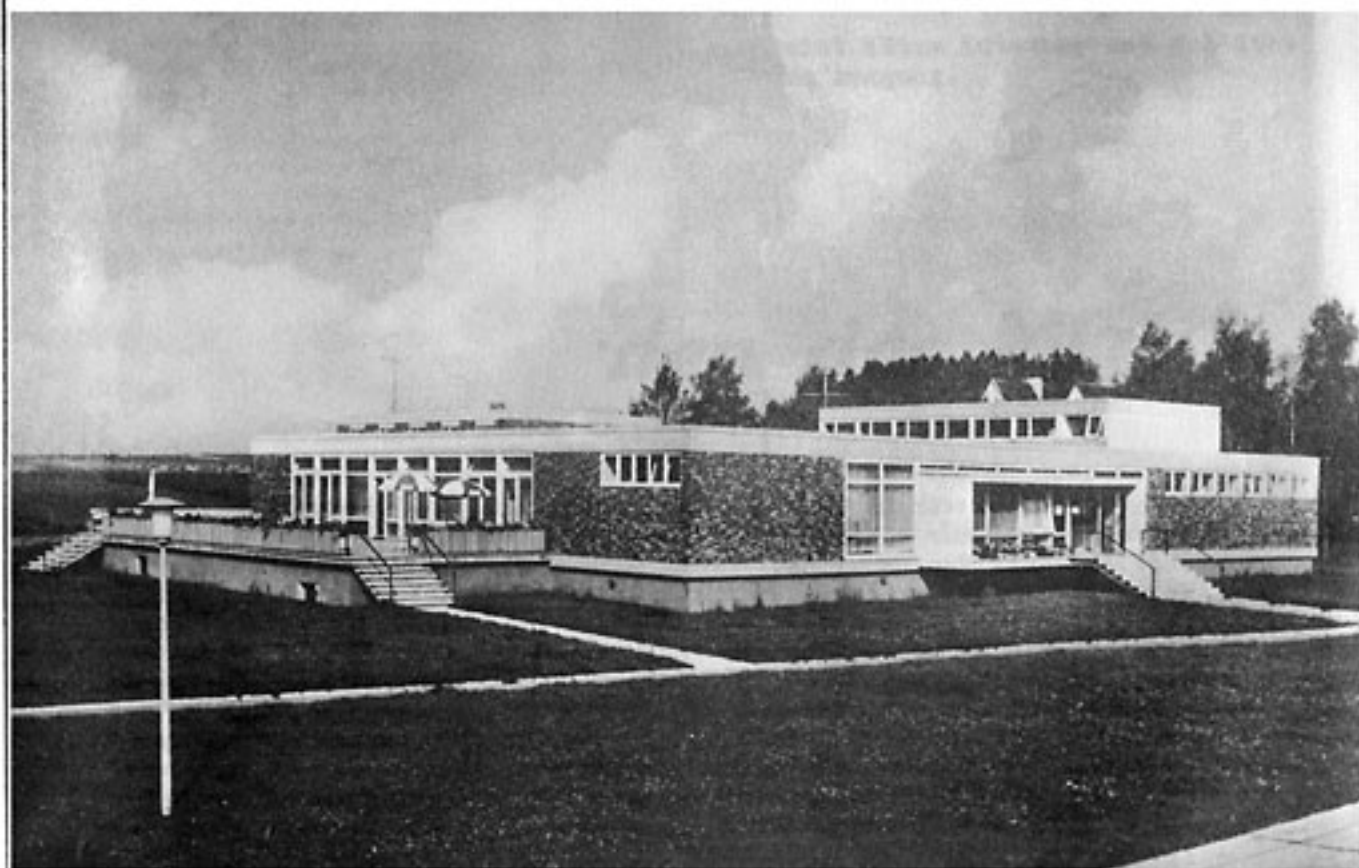
...berartige

und haben uns diebisch gefreut, Herrn Okonek so richtig mit "seinem Soldatenheim" auf die Schippe zu nehmen.

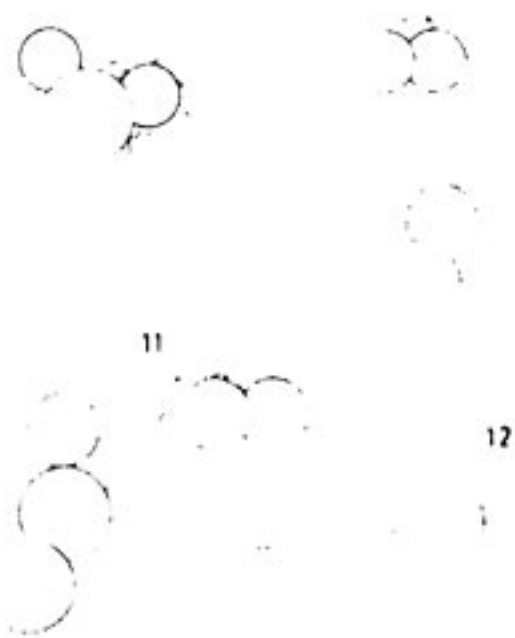
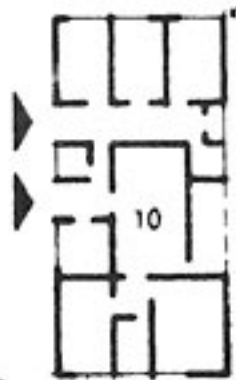
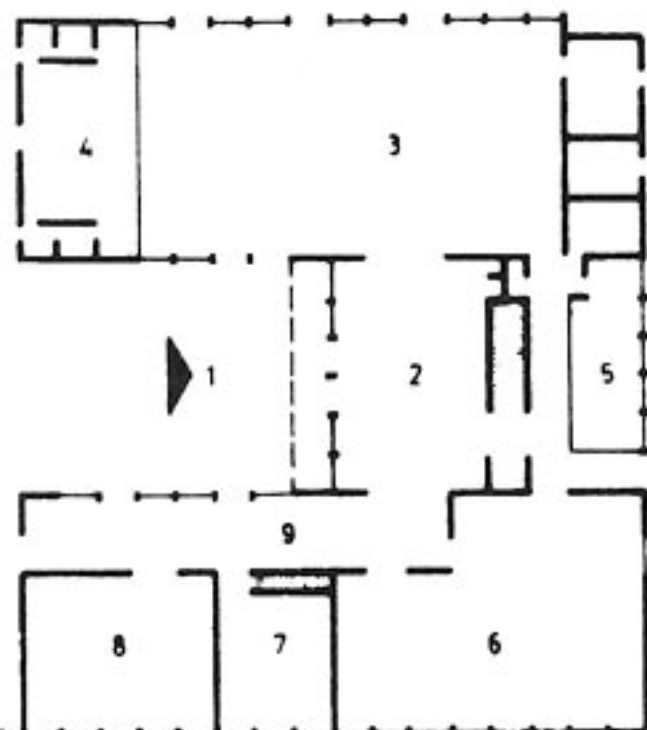
So ziemlich alle Redaktionsmitglieder haben wir zusammengetrommelt, um ein gezieltes Angriffsfeld gegen den zukünftigen Heimleiter zu starten. Immerhin hatten wir uns gesagt, daß wir vom NACHBRENNER -wenn wir schon berichten- die Meinung des eigentlichen Nutznießers des Soldaten, vertreten wollen.

Eigentlich hätte Herr Okonek schon beim Anblick des großen Redaktionsstabes nervös werden müssen. Aber: Nichts dergleichen! Gelassen sieht unser Heimleiter eine Schachtel mit Zigarren aus seiner Jackettasche und reicht sie herum. Komisch, in den seltesten Fällen kaußen sich unsere Redaktionsmitglieder Zigarren. Selbst LtzS Torchalla, der sonst nicht raucht, greift genau wie alle anderen nach der kostenlosen Begrüßungszigarre.

Herr Okonek sucht in einer Aktentasche und legt dann das Gesuchte auf den Tisch. Es ist ein Bauplan vom Soldatenheim mit allen Räumen, die uns einmal zur Verfügung stehen sollen. Dann sehen wir uns ein Foto an. Die Aufnahme zeigt unser zukünftiges Freizeitquartier. Allerdings nur ein Vergleichsfoto vom Soldatenheim Haid. Und genau so soll unser Heim einmal dastehen:



- 1 EINGANG
- 2 HALLE
- 3 SAAL
- 4 BÜHNE
- 5 KÜCHE
- 6 SPEISERSAAL
- 7 LESERAUM
- 8 SPIELRAUM
- 9 FLUR
- 10 HEIMLEITERW. U. GÄSTEZIMMER
- 11 TISCHTENNISP
- 12 MINIATURGOLFP



SOLDATENHEIM IN KROPP

Bis jetzt haben wir noch nichts gesagt, aber jetzt platzen so ziemlich alle von NACHBRENNEH mit ihren Fragen heraus.

Ihr wollt wissen:

- gibt es auch Bier im Soldatenheim,
- können Soldaten mit und ohne Glauben, ob kathol. oder evang. das Heim besuchen,
- dürfen auch "Nichtsoldaten", also die Bevölkerung aus Kropp das Heim betreten,
- werden die Preise für Getränke und Speisen günstiger sein, als in den Wirtschaften Kropps und in d. Kantinen,
- werden die Einrichtungen, die uns geboten werden, was kosten,
- können auch Feste im Heim gefeiert werden,
- ist notfalls Platz für Ehefrauen, die an Feiern teilnehmen,
- werden -weil das Ganze ja mit von der Kirche aufgezogen ist- Andachten usw. abgehalten,
- was wird dem Soldaten schlechthin geboten?

"Es ist vollkommen klar" meint Herr Okonek, "daß ich mit Selterwasser nicht mal einen Hund hinter'm Ofen fortlocken kann, geschweige denn einen Soldaten aus der Kaserne! Sie bekommen bei mir selbstverständlich Bier und Brause, Kaffee und Puschkin, Eskorial grün und Torte mit Sahne. Erwähnen darf ich aber, daß bei mir alkoholische Exesse von vornherein unterbunden werden müssen. Die Gründe dürften Sie sicher selbst erkannt haben. Das Heim soll ja ein Ort der Gemütlichkeit und der Entspannung sein. Selbstverständlich werden die Wogen der Gemütlichkeit auch einmal sehr hoch schlagen, wenn ein Staffelfest, ein Unteroffizierabend usw. abgehalten wird. Hierfür haben wir eigens einen Bierkeller oder den großen Saal.

Es spielt natürlich keine Rolle, ob Sie ev. oder kath. oder moham. glauben. Sie sind bei mir immer willkommen! Aus der Benennung des Heimes werden Sie erkannt haben, daß wir um Kontaktpflege bemüht sind, daß also auch die Zivilbevölkerung aus Kropp eingeladen ist. In erster Linie ist es natürlich ein Soldatenheim; Ihr Soldatenheim.

Zu den Preisen kann ich Ihnen schon jetzt sagen, daß ich billiger sein werde. Verschenken kann ich natürlich nichts, denn das ganze Unternehmen muß sich selbst tragen. Es ist selbstverständlich nicht so, daß ich an Gewinn teilhabe, ich bekomme ein festes Gehalt. Alle Einnahmen müssen natürlich in erster Linie die Unkosten decken und der Überschuß wird in Form von Neuanschaffungen usw. wieder verwendet. Für Kegelbahn, Minigolfanlage u. ä. Einrichtungen wird lediglich eine geringe Gebühr erhoben, denn auch diese Dinge werden einmal unbrauch-

bar. Es ist natürlich nicht so, daß Sie bei mir zu Andachten, Gebeten usw. aufgefordert werden; dafür sind die Kirchen da. Sollte ein Pfarrer einmal einen Diskussionsabend abhalten wollen, so bekommt er von mir dafür einen freien Raum zur Verfügung gestellt.

Was ich Ihnen alles bieten kann, möge Ihnen die nachfolgende Aufstellung zeigen:

1. SPEISESAAL

Im Speisesaal reichen wir unseren Gästen Getränke aller Art, sowie eine sehr preiswerte und reichhaltige warme und kalte Küche.

2. LESEZIMMER

Wenn es Freude macht, sich bei einer guten Lektüre zu entspannen, der wird im gemütlichen Lesezimmer sicher etwas geeignetes und dazu die nötige Ruhe finden. Es stehen Bücher, Lesemappe und Zeitungen zur Auswahl.

3. SPIELZIMMER UND KEGELBAHN

Für die Spielfreudigen stehen das Billard und das Tischtenniszimmer sowie eine doppelte, vollautomatische Kegelbahn zur Verfügung. (Vor Anmeldung erwünscht)

4. GROSSER SAAL

Unser großer Saal wird für Filmvorführungen, Theateraufführungen, Konzerte und Vorträge benutzt werden. An den Wochenenden sollen Tanzveranstaltungen stattfinden, außerdem kann nach vorheriger Absprache mit der Heimleitung der Saal für Veranstaltungen aller Art zur Verfügung gestellt werden.

5. HOBBYRAUM

Für wirkliches Schaffen steht unser Hobbyraum bereit. Er soll so eingerichtet werden, daß Holz und Lederarbeiten gemacht werden können. Bei reger Beteiligung haben wir die Absicht, einen ausgebildeten Werklehrer zur Anleitung zu stellen.

6. HOSPIZ-RÄUME

Wenn der Soldat Besuch erhält, so kann er seine Eltern, Ehefrau ect. im Soldatenheim unterbringen.

7. BIERKELLER

Im Untergeschoß des Heimes wird ein kleiner, gemütlicher Bierkeller zum "Selbstabzapfen" eingerichtet. Der Bierkeller soll Gruppen (bis 20 Personen) ein ungestörtes Beisammensein ermöglichen. (Keine Trinkgelage!)

8. MINIGOLF-ANLAGE

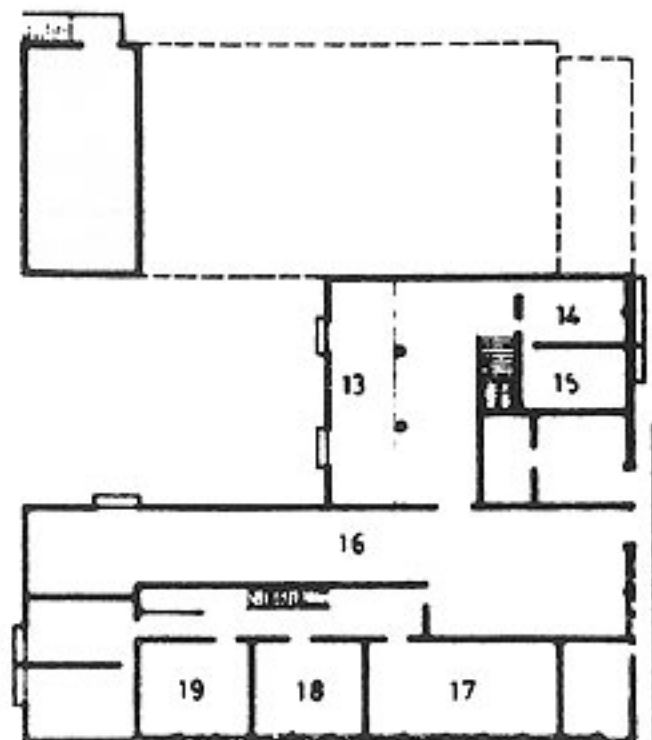
In unserem Garten wird zur allgemeinen Benutzung und zur sportlichen und spielerischen Betätigung eine Minigolf - anlage errichtet werden.

Dies ist natürlich nur ein kleiner Einblick in all' die Möglichkeiten, die noch offenstehen. Für Wünsche der Soldaten habe ich selbstverständlich immer ein offenes Ohr.

Durch Zufall bin ich auf Ihren NACHBRENNER aufmerksam geworden und möchte in diesem Zusammenhang eigentlich noch darum bitten, mir jeden Monat einen Platz in Ihrer Geschwaderzeitung zur Verfügung zu stellen, um allen Soldaten auf diesem Wege mein monatliches Programm bekannt - geben zu können."

Selbstverständlich werden wir vom NACHBRENNER Ihre Arbeit, Herr Okonek, voll unterstützen.

Wir bitten Sie, liebe Leser, die nachstehende Anzeige aufmerksam zu studieren.



- | | |
|--------------|--------------------|
| 13 GARDEROBE | 17 TISCHTENNISRAUM |
| 14 WC DAMEN | 18 JAZZKELLER |
| 15 WC HERREN | 19 HOBBYRAUM |
| 16 KEGELBAHN | |

in Weihnachtsbaum gefällig?

von Bism Wolfgang Büllers

Es gibt Menschen, denen es ein inneres Bedürfnis ist, andere an ihren Talenten teilhaben zu lassen. Wenn es sich bei einem solchen Talent außerdem um Vorteile mancherlei Art für diese "Anderen" handelt, so wird doch nur allzugerne zugegriffen. Weiß man denn, ob man Gleichwertiges so vorteilhaft jemals angeboten bekommt? Nein, man weiß es nicht! Man verläßt sich auf den "ORGANISATOR", denn der weiß es ganz bestimmt. Der besorgt nichts, was nicht besonders preisgünstig ist.

Weihnachten stand wieder einmal vor der Tür. Uneigennützig, wie immer, besorgte der "Organisator" für viele Geschwaderangehörige Tannenbäume. Von ihm eigenhändig geschlagene, antransportierte und verkaufte (der Förster gibt auch nichts umsonst), kerzengerade Tannenbäume deckten nicht die enorm hohe Nachfrage. So sah sich also der "Organisator" nach innerer Zwiesprache noch einmal in der Tannenbaum-Schonung um und besorgte Nachschub. Obwohl die Ansprüche höher geschraubt und Bittennach "Edeltannen" gestellt wurden, ließ sich der "Organisator" nicht beeindrucken und besorgte auch diesem Personenkreis das Gewünschte. Ich habe mir sagen lassen, daß Bäume sogar nach Glücksburg und Kiel gingen. Der "Organisator" besorgte auch das! Auch sein Urteil über die Beschaffenheit eines Baumes wurde selbst in höchsten "Kreisen" akzeptiert.

Wird man als "MÄDCHEN FÜR ALLES" betrachtet, so birgt das gewisse Gefahren in sich. Man wird zur Bewältigung der mannigfaltigsten Wünsche und Aufgaben hinzugezogen. Wird ein Fest gestartet: "Mädchen für Alles" macht das schon. Es ist dabei gleichgültig, ob es sich um ein Fest des Stabszuges oder ein Fest in der Offiziersmesse handelt. Und was so ein "Mädchen für Alles" alles arrangiert - es ist fast nicht zu glauben! Hier wird die Musik besorgt, da eine Tanzgruppe und dort eine sinmarschierende Feuerwehrkapelle, um nur einige Punkte zu erwähnen.

Der entsprechende Raum in unserem NACHBRENNER würde bei einer genaueren Aufzählung mit Sicherheit nicht ausreichen.

Ann.: Auch bei 40 Seiten nicht! D.R.

"Organisator - oder MÄDCHEN FÜR ALLES ist das eigentlich eine gerechte, zutreffende Bezeichnung für einen Soldaten, der, so bescheiden er auch immer sein mag, für seine Kameraden, ganz gleich welchen Dienstgrades, nur das Beste will?

Ich meine, er ist ein "Kamerad"!



Zweifelsohne ein Kamerad mit einer besonderen Befähigung! Daß es sich hier um Obermaat Helmut C l e m e n s von der Horstgruppe handelt, brauche ich nicht unbedingt zu betonen.

Die Bedeutung unserer

von Kptlt G r o ß

Marine und ihre Aufgaben

AB heute wollen wir uns ein wenig mit den Problemen der Marinen in aller Welt und besonders unserer eigenen befassen. Es ist gedacht als Anregung für uns alle, weil es uns etwas angeht. Angehöriger der Seestreitkräfte zu sein ist schließlich unser Beruf. Oder nur ein Job?

Das Hauptaugenmerk unserer Seestreitkräfte ist auf die See gerichtet. Binsenweisheiten sagen Sie, ja - natürlich, vieles, was Ihnen selbstverständlich erscheint, wird in der Folge auftauchen. Aber haben Sie es schon einmal in ganz bestimmten Zusammenhängen gesehen? Oder waren die Ihnen bekannten Tatsachen nicht einfach so nebeneinander - beziehungslos in Ihrem Bewußtsein?

Die See ist der größte "Kontinent" der Erde. Sieben Zehntel der Erdoberfläche ist von Wasser bedeckt, als Fläche, als Raum bis zu 14 000 Meter tief, wie neueste Messungen zeigen. Und der Luftraum darüber ist nahezu leer. Mit wenigen Ausnahmen, ich denke an Küstenvorfelder wie das Watt, an eisbedeckte Flächen nahe den Polen oder in extremen Wintern oder an Minenfeldern, ist die See überall gleichgut befahrbar und damit eine unerschlagbare, kostenlos bereitgestellte Rollbahn; sie unterliegt keiner Abnutzung, die Hindernisse sind gering, ihre ebene Fläche bedarf zur Überwindung von Entfernungen nur geringer Energien, ihre Leistungsfähigkeit ist unbegrenzt.

Fast immer in der Geschichte der Kriege wurde die Bedeutung des Seeweges als Nachschubstraße unterschätzt. Ich erinnere an Hannibal, der über die Alpen zog, statt sich seiner leistungsfähigen und großen Flotte zu bedienen. Ich nenne die Versorgung Leningrads auf dem Schienenweg auf Anordnung der Heeresgruppe Nord im II. Weltkrieg; hier hätte der Nachschub auf dem Seewege fast ungestört bis "vor die Tür" in hundertfachem Umfange in einem Bruchteil der Zeit erfolgen können.

Wer die See beherrscht, besitzt den leistungsfähigsten Transportweg. Wie leistungsfähig dieser Weg ist, soll uns eine kleine Aufstellung zeigen:

1 PS bewegt an Nutzlast :
durch die Luft 7 - 8 kg
auf der Straße 40- 90 kg
auf der Schien. 300-700 kg
auf dem Wasser 100-4000kg

Aber die See ist auch ein Element und durchaus nicht Freund des Menschen. Sie fordert große, unzählige Opfer und prägt den Menschen der mit ihr verbunden ist, seelisch, geistig und körperlich in viel stärkerem Maße als Land oder Luft. Aber warum bringt der Mensch

als Landbewohner diese Ozean, läßt sich von diesem Element Wasser so fernem und verändern?

Um sich Seegeltung zu verschaffen, die in Seemacht gipfelt, und die im Falle einer Auseinandersetzung die Seeherrschaft erringen und dem Staat dadurch die Erhaltung seiner wirtschaftlichen und politischen Freiheit ermöglichen soll.

Das klingt erst einmal sehr gut und sagt dem Einzelnen vorerst gar nichts, wenn er sich nicht gerade damit beschäftigt hat. Weil wir aber später herausfinden wollen, was wir bei der Marine eigentlich so machen und warum, müssen wir uns schnell ein wenig mit der Bedeutung dieser drei Begriffe vertraut machen; so vertraut, daß wir es ein für alle mal wissen. Und so kompliziert ist es auch gar nicht.

Die drei zu klärenden Begriffe sind also:

1. Seegeltung
2. Seemacht
3. Seeherrschaft

Fragen wir doch die Experten!

Der Wissenschaftler Meurer sagt in seiner Seekriegsgeschichte (Verlag von Hase und Koehler, Leipzig 1942):

Seegeltung ist die Fülle aller auf das Meer gerichteten wirtschaftlichen Belange eines Staates. Sie umfassen hauptsächlich die wirtschaftspolitischen und zum Teil auch kulturpolitischen Gegebenheiten eines Staates.

Sie ist sein Angewiesensein auf die See, wie es sich ausdrückt in seiner geogr. Lage, den natürlichen Hilfsquellen seines Landes, seiner Bevölkerungsdichte, seinen Überseeverbindungen, seinem Anteil an der Hochseefischerei, am Welthandel und an der Weltschifffahrt, seinen Schiffbauleistungen, seiner Exportindustrie, seinen überseeischen Märkten und Absatzgebieten, eigenem Volkstum im überseeischen Ausland usw., aber auch im Charakter seines Volkes und in der Art seiner Regierung.

Seemacht ist die Fähigkeit, aller Seeverbindungen kontrollieren und andere von der See vertreiben zu können.

Sie bezeichnet die politisch-militärisch-strategische Kraftentfaltung, die ein Staat entwickelt und entwickeln muß, wenn seine Seegeltung bedroht werden kann, und ihre Behauptung lebensnotwendig ist.

Seeherrschaft bedeutet die Ausübung der Seemacht.

Seegeltung und Seemacht sind die beiden Arme, die ein Volk aufs Meer hinausstreckt, es zu nutzen und zu beherrschen, beide nicht ohne einander denkbar, beide voneinander abhängig, doch so, daß die Seegeltung die Grundlage bilden muß, auf der die Seemacht sich aufbaut.

In der nächsten Folge wollen wir die Elemente der Seemacht und der Seeherrschaft untersuchen!

SCHLESWIG-HOLSTEIN



SCHLESWIG -

Stadt zwischen

ZWEI MEEREN

SCHLESWIG liegt ziemlich genau in der Mitte der Halbinsel Schleswig-Holstein an einem 40 km langen Meeresarm der Ostsee, der Schlei, wo diese sich an ihrem Ende zu einem großen See verbreitert und sich schließlich in verschiedene kleine Seen (sog. Noore) auflöst.

Die stark hügelige Landschaft, in welche die Stadt am Wasser eingebettet liegt, wurde von der letzten Eiszeit (vor ca. 20 000 Jahren) geformt und ist eine sog. Endmoräne. Sie besteht aus Resten der Erd- und Steinmassen, welche das von Osten kommende Eis vor sich herschob. Das Tal der Schlei ist eine der subglazialen Rinnen, durch die beim Schmelzen des Eises das Wasser nach Osten abfloß und vor dem Eisrand die Sandmengen ablagerte, die heute auf dem Mittelrücken Schleswig-Holsteins die kargen Sander bilden.

Schleswigs Wetter wird deutlich von seiner Lage in der Mitte zwischen zwei Meeren bestimmt. Weil die See erst Anfang März ihr durchschnittliches Temperatur-Minimum erreicht, kann sich der Frühling nur spät in dieses Land vorwagen. Dafür hält im Herbst die See den Winter bis weit in den Dezember zurück, weil sie erst im September ihre Maximaltemperatur erreicht.

Was in Venedig oder Kopenhagen die Tauben, sind in Schleswig die Möwen. Ihr Gekreisch gehört zum Sommer an der Schlei. Ständig hungrig, fliegen sie am Strandweg entlang und fangen geschickt die Brocken, im Fluge auf, die man ihnen zuwirft. Die "Möweninsel" ist ihre "Großstadt". Rund 800 Paare leben auf der Insel.

Geschichtlich beginnt Schleswig-Haithabu im Jahre 804. Die damals zuerst genannte Stadt lag am Westufer des Haddebyer - Noores in dem Halbkreiswall, den wir noch heute sehen. In der Mitte des 11. Jahrhunderts wurde sie auf das Nordufer der Schlei verlegt und hat bald danach ihre zentrale Stellung im Handel des Nordens an Lübeck abgeben müssen. Vom 12. bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts erhielt Schleswig seine besondere Bedeutung als Sitz der Bischöfe und Residenz der Herzöge. Immerwieder wurde es in Kriegen erobert und geplündert, ein Spiel des weltpolitischen Ringens um die Nordmark, das von der Wikingerzeit bis heute währte. Im 19. Jahrhundert wuchs in Schleswig die vaterländische Bewegung, in der sich 1848 die Herzogtümer gegen Dänemark erhoben. Nach dem unglücklichen Krieg 1848/50 mußten die Stadt schwer dafür büßen. Nach der Befreiung 1864 wurde sie 1867 Sitz der preußischen Provinzialverwaltung (bis 1945) und Garnisonstadt.

Von Schleswigs ältester Siedlung am Haddebyer Noor haben die Prähistoriker Hausgrundrisse und Wege freigelegt. Als die Stadt an das Nordufer verlegt wurde, werden die meisten Häuser Holzbauten gewesen sein. Seit dem Beginn des 12. Jahrhunderts wurde der Dom aus Stein gebaut und 1196 zählte man im Stadtgebiet bereits 7 Kirchen. Das damalige Siedlungsgebiet umfaßte den engen Raum zwischen Holm, Hafen und dem unteren Gallberg. Bis ins 16. Jahrhundert hat er ausgereicht. Dann bildeten sich um Schloß Gottorf die Siedlungen der Beamten, Soldaten und Bediensteten (Friedrichsberg, Hesterberg, Hühnerhäuser). Auf dem Weg zur Stadt reihten sich die Häuser am Stadtweg und Lollfuß. Südlich schließen sich auf dem Holm die Fischersiedlungen und das St. Johanniskloster an die Altstadt an. Aus den Einzelsiedlungen entstand 1711 die "combinirte Stadt Schleswig". Nachdem durch den Bundesbahnhof Siedlungen im Friedrichsberg und den Bau des Fliegerhorstes (1933 - 37) auf der "Freiheit" die Stadtgrenzen noch weiter hinausgeschoben wurden, hat die Stadt Schleswig nun eine Länge von mehr als 6 km erreicht.

Geistiges Leben

Wie in der Vergangenheit zur Zeit des Gottorfer Hofes ist die Stadt heute wieder das Kulturzentrum des Landes geworden, seit die Landesmuseen in Schloß Gottorf ihre Schätze zeigen und die Stadt Schleswig 1950 das Nordmark-Landestheater wieder eröffnete. Durch die Sehenswürdigkeiten werden in jedem Jahre wissenschaftliche, fachliche und gesellschaftliche Tagungen und Kongresse nach Schleswig gezogen, welche die Zahl kultureller Veranstaltungen noch vermehren.

Wird fortgesetzt !



Erwin Erich Dwinger:

"Zwischen Weiß und Rot"

Dieser Roman behandelt das Rußland der Jahre 1919-20, die Zeit des Endkampfes zwischen Weiß und Rot, zwischen Menschewisten und Bolschewisten.

Mit ungeheurer Bildkraft gestaltet er E.E. Dwinger, Erlebtes und Erlittenes in dem gewaltigen Kampf zwischen der Roten Armee und dem zaristischen Admiral Kotschak. Auf den Schneefeldern Sibiriens enthüllt sich uns ein Stück Weltgeschichte, und wir müssen beschämt feststellen, daß wir über diesen so harten Kampf, dessen Ausgang sich auf die ganze Welt auswirkte, viel weniger wissen, als wir bisher glaubten. Altes bricht unter dem Druck des Neuen zusammen.

Wir erleben mit Dwinger den furchtbaren Rückzug des weißen Heeres von der Wolga über den Ural bis zum Baikalsee, Millionen Menschen bleiben auf der Strecke umgebracht durch Kälte, Krankheit usw. Wir hören von Korruption bei den alliierten Hilfstruppen und auch unter den zaristischen Generälen.

Dies Buch lehrt uns erkennen, daß der Bolschewismus nur dort siegen kann und sogar muß, wo Korruption und krassester Egoismus der besitzenden Klassen die Grundfesten des Staates unterminiert haben. "Zwischen Weiß und Rot" ist ein Roman, den jeder politisch und geschichtlich interessierte Mensch gelesen haben sollte.

E. Heinkel:

"Stürmisches Leben"

Ein interessanter Bericht über die Entwicklung des Flugzeugbaues. Heinkel schildert sein Leben, das eng mit der Geschichte der Fliegerei verknüpft ist. Wir erleben die Fliegerei von ihren Anfängen bis zur Entwicklung der Düsen- oder Strahlflugzeuge und hören bekannte Namen wie Messerschmitt, Junkers, Dornier usw.

Robert S. Close:

"Ein Messer fiel vom Himmel"

Die Handlung dieses Buches spielt zu der Zeit, in der die Segelschiffe nach Kap Horn rundeten, und in der es - wie man sagt - im Gegensatz zu heute zwar nur hölzerne Schiffe, dafür aber eiserne Seeleute gegeben hat. Wir erleben eine Sturmfahrt von Australien um Kap Horn nach Boston mit der Dreimastbark "Laconda". Auf dieser Reise wird der 1. Maat ermordet. Der Tat verdächtigt wird der junge Carson, ein "abgebrochener" Offiziersanwärter. Carson war besonders oft von diesen Maaten mißhandelt worden und hatte vor der ganzen Decksgemeinschaft wilde Racheschwüre und Morddrohungen ausgestoßen, um auf die Kameraden Eindruck zu machen.

Durch eigene Schuld gerät er in eine gefährliche Lage. Der Kapitän läßt ihn wegen Mordverdacht in Ketten legen. Nun hat C. viel Zeit um nachzudenken und sein Wesen wandelt sich. Die Überempfindlichkeit, der Übertriebene Ehrgeiz und das schon unmögliche Suchen nach Anerkennung - fallen von ihm ab. Allerdings bleibt die Frage offen, ob es ihm gelingen wird, vor einem Gericht seine Unschuld zu beweisen. Viel Hoffnung besteht nicht. Alle Indizien sprechen gegen ihn.

Jack London:

"Abenteuer des Schienenstranges"

Hier erzählt J. London seine Abenteuer als Vagabund. Aus reiner Abenteuerlust wird er Landstreicher und durchstreift zu Fuß oder auf dem Schienenstrang die Vereinigten Staaten und Kanada. Er wird von der Polizei gefaßt und in ein Zuchthaus eingesperrt.

Eine bunte Reihe bewegter Bilder aus Jack Londons Jugendzeit.

MENSCHENFÜHRUNG AUF „ATLANTIS“

Ich bin oft gefragt worden, wie es möglich gewesen sei, die „Atlantis“-Besatzung so lange in See zu halten, ohne daß ihre Dienstwilligkeit nachließ und ihre Moral zerbrach – ohne daß sie sich gegen ihre Vorgesetzten auflehnte oder sich untereinander bis aufs Blut befandete und verfeindete. All dies, obwohl vom Auslaufen bis zur Rückkehr sechshundertfünfundfünfzig Tage vergingen und immer die gleichen Menschen auf dem engen Raum des Schiffes einander begegnen, einander dulden und miteinander auskommen mußten – oftmals vermehrt um ein halbes Tausend Gefangene jeder Farbe und Herkunft. Ich wurde gefragt, wie dies möglich war trotz arktischer und antarktischer Kälte, tropischer Hitze, unruhigen Schlafes in stickigen, dumpfen Unterkünften, einförmiger Ernährung, trotz des Mangels an frischem Obst, Gemüse und Kartoffeln, des Fehlens jeglicher Verbindung mit den Familien daheim und täglicher schwerer Arbeit – immer mit dem gleichen und niemals weichenden Druck auf dem Herzen: Wann kommt der Gegner und vernichtet uns?! Man fragte, wie dies möglich gewesen sei, obwohl die „Atlantis“-Fahrer in fast zwei Jahren nur zweimal – auf den Kerguelen und auf dem Atoll Vana Vana – für kurze Stunden den Fuß an Land setzen können, die übrige Zeit aber in dem „Eisernen Gefängnis“ zugebracht hätten, als das manche ein Schiff auf See ansehen.

Nicht zuletzt, weil ich hoffte, alle solche Fragen auf diese Weise beantworten zu können, habe ich das Buch über die „Atlantis“ herausgegeben. Das meiste über dieses „menschliche Geheimnis“ ist, glaube ich, in und zwischen den Zeilen der vorbergehenden Kapitel zu lesen. Trotzdem bleibt ein Rest zu sagen übrig. Ich will versuchen, das mit wenigen Worten zu tun:

Ein Hilfskreuzer hat die Aufgabe, möglichst lange an immer wechselnden Orten den Gegner zu beunruhigen, zu schädigen, seinen Seehandel zu stören und seine Streitkräfte zu binden. „Möglichst lange“ – hier liegt der Punkt. Nicht das Material, die Bewaffnung, entscheidet – auf einem Hilfskreuzer schon gar nicht! –, sondern die moralische Qualität der Besatzung, ihre Fähigkeit, Belastungen zu ertragen und zu überwinden. „Möglichst lange“ – die Grenze des Möglichen fällt hier zusammen mit der Grenze der

Fähigkeit einer Besatzung, Strapazen auf sich zu nehmen, seelische Lasten zu tragen und in sich zu „verkräften“.

Was konnte die Führung tun, diese Fähigkeiten zu steigern?

Jedes Schiff, jede Besatzung hat eine Seele, gebildet aus der wechselseitigen Einwirkung der Einzelnen aufeinander. Der einzelne in der Besatzung mußte demnach angesprochen, geformt, erzogen, überzeugt, innerlich für seine Aufgabe gewonnen werden. Erst Einsicht in die Notwendigkeiten des Dienstes konnte das Ziel erreichen: freiwillige, freudige Gefolgschaft. Haltung und Charakter des einzelnen waren dafür bedeutsamer als seine Intelligenz. Nichts wirkte in diesem Sinne stärker auf die Besatzung als das Auftreten und Vorbild des Offiziers. Gutes Vorbild bringt gute – schlechtes die schlechten Anlagen zum Klingen.

Es ging also darum – besonders auf dem Hilfskreuzer, dessen wichtigste Aufgabe es war, „möglichst lange“ in See zu stehen –, den inneren Menschen jedes einzelnen Mannes zu erfassen. Dazu waren Drill und unpersönliche Maßnahmen ebensowenig geeignet wie bloße zweckmäßige Diensthandhabung und Freizeitgestaltung.

„Die dienstlichen Verhältnisse auf einem Hilfskreuzer“, sagt schon das Amtliche Deutsche Seekriegswerk von 1914/18, „müssen ganz anders bewertet werden als auf einem Kriegsschiff“, und es fügt hinzu, daß „die vielen Tage, die ein Hilfskreuzer ohne sichtbaren Erfolg verbringt, die Länge der Zeit und die Eintönigkeit Gesichtspunkte bilden, die stark in Rechnung gestellt werden müssen.“

Ich habe auf „Atlantis“ versucht, diesen Hinweis zu beherzigen. Für meine eigene Person bemühte ich mich jeden Tag, den mir anvertrauten Männern nicht etwas vorzu r e d e n, sondern ihnen vorzu l e b e n. Im übrigen ging ich davon aus, daß die Überlegungen und Maßnahmen v o r d e m A u s l a u f e n den Erfolg bereits zur Hälfte bestimmen.

Für den wichtigsten Punkt hielt ich die A u s w a h l der Besatzung: Offizierkorps, Unteroffiziere, Mannschaften.

Das Offizierkorps wählte ich nach den Grundsätzen eines preußischen Generals: „Offiziere mit Charakter, beruflichen Kenntnissen, Persönlichkeitswert, Selbstverleugnung, Energie, Takt und Verschwiegenheit – – –“

Ich fand sie und sah außerdem darauf, daß möglichst viele von ihnen eigene ozeanische Erfahrung besaßen. Wir fanden uns zu-

sammen nach dem Satz, den ich von einem Auslands-Kreuzer-Kommandanten im Frieden gelernt hatte: „Nicht jeder kann des andern Freund, aber jeder kann dem andern guter Kamerad sein.“ Ich mußte im übrigen, wo es notwendig war, den Mut zur Unbeliebtheit aufbringen; denn auch der junge, mit Energie geladene Mensch, der alle Ordnungen und Einrichtungen für rückständig hält und dem die ganze Welt zu eng ist, muß sich zur Ritterlichkeit, Bescheidenheit, Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft, Ehrerbietung, Rücksichtnahme, Ehrfurcht und Güte erziehen lassen und selbst erziehen und darauf achten, daß bei aller Männlichkeit seine seelischen Kräfte nicht verkümmern.

Ich versuchte, die gleichen Grundsätze wie für die Erziehung der Offiziere auf die ganze Besatzung anzuwenden und bei der Auswahl jedes einzelnen Mannes nur solche zu wählen, die wirklich innerlich Seemann und Soldat, die begeisterungsfähig und bereit waren, aus sich heraus Schwierigkeiten zu überwinden und Opfer zu bringen. Sie sollten Verständnis für wirkliche Kameradschaft besitzen, die eigene Person zurückstellen und sich jederzeit bedingungslos voll unterordnen und einordnen können. „Abenteurernaturen“ waren unbrauchbar, ebenso arrogante, unduldsame Männer, etwa Parteifunktionäre u. ä. Was sich am Ende ergab, war eine gute Mischung aus Aktiven und Reservisten, alten und jungen Seeleuten, Nord- und Süddeutschen, Verheirateten und Unverheirateten, verstärkt durch eine Gruppe von etwa dreißig Handelsschiffsseeleuten.

Männer ohne erlernten Beruf waren ungeeignet. Sie sind am schnellsten unzufrieden, sind unausgeglichen, finden schwer Kontakt, können sich in der Freizeit nicht selbst beschäftigen und finden auch schwer einen Gesprächsstoff. Ich schied sie möglichst weitgehend aus.

Was konnte, nachdem die Auswahl getroffen und mit der Erziehung begonnen worden war, getan werden, um der Besatzung die endlose Zeit auf See zu erleichtern und zu verkürzen? Auch hier bedeuteten Voraussicht und Vorbedacht den halben Erfolg. Wir sorgten für gute, wohnliche, für den Tropenaufenthalt geeignete Unterkünfte, ausreichende Wasch- und Duschräume, feste Kojen, genügend Spindplatz, einen Lese- und großen Kantinenraum, eine geräumige Bücherei, die günstig zu den Wohnräumen lag, eine Friseurstube, Schuhmacher- und Schneiderwerkstatt, Wäscherei,

Platterei, große Kombüse und Bäckerei und bauten, was sich sehr bewähren sollte, eine leistungsfähige Selterswassermaschine und eine große Speiseeis-Anlage in einem besonderen Raum ein, außerdem Kühlschränke in verschiedenen weiteren Räumen. Das war für die Tropen von außerordentlicher Bedeutung. Ferner schufen wir von vornherein anständig ausgestattete und getrennt voneinander liegende Gefangenenräume mit den dazugehörigen sanitären Anlagen.

Die Bücherei wurde, weitgehend unter meinem persönlichen Einfluß, so zusammengestellt, daß möglichst für jede Geistesrichtung etwas Brauchbares – und daß für die geplante Vortragstätigkeit geeignetes Grundmaterial vorhanden war. Die lange Seezeit sollte möglichst zur Hebung des allgemeinen Bildungsstandes und zur Bereicherung des Wissens genutzt werden. Unseren 350 Mann standen zunächst 900 Werke aus Fachliteratur, Reiseberichten, Geschichte, Natur und Kultur und guten Romanen zur Verfügung. Es ist selbstverständlich, daß bei der Zusammenstellung der Humor nicht zu kurz kam. Später wurde die Bücherei durch eine fremdsprachliche Gefangenenbibliothek ergänzt.

Es ergab sich, daß mit zunehmender Reisedauer das Lesebedürfnis stetig anstieg. Der Bibliothekar zeichnete genau auf, für welche Bücher besonderes Interesse vorlag und wie oft jedes einzelne ausgeliehen wurde.

Die Bücher waren eine große Kraftquelle; sie halfen uns, die seelischen und geistigen Energien aufzufüllen, und waren eine Brücke zur Heimat. Eine gute Lernbücherei für den Unterricht war außerdem von der Inspektion des Bildungswesens an Bord gegeben worden und leistete gute Dienste.

Unterhaltungsspiele sowie Material und Werkzeug für Bastelarbeiten, eine große Schallplattensammlung und eine beträchtliche Anzahl großer Spielfilme vervollständigten die Ausrüstung.

Mit all diesem aber war nicht mehr als die materiellen Voraussetzungen für die sinnvolle Menschenführung an Bord gegeben. Es waren Hilfsmittel, und sie wurden als solche gewertet und eingesetzt. Im Mittelpunkt blieb immer der Mensch, und die Arbeit begann damit, daß wir dahin strebten, eine feste Schiffsgemeinschaft zu schaffen, uns in die zukünftigen Aufgaben hineinzuleben und mit unserem Schiff als unserer Heimat vollständig zu verwachsen. Die Kameradschaft, die Schiffsgemeinschaft, die nicht von

vornherein als gegeben angenommen werden kann, wurde behutsam gepflegt. Für den Erfolg all dieser Maßnahmen war wiederum entscheidend das Auftreten und Vorbild des Offizierkorps. Es galt für den Offizier, sich immer wieder selbst zu prüfen und zu berichtigen, sich selbst gegenüber ehrlich und möglichst objektiv zu sein, sich selbst zu erkennen und endlich sich in erster Linie als „Verpflichteter der ihm anvertrauten Männer“ zu fühlen. Nach den Worten des Freiherrn vom Stein in einer Ansprache an preußische Offiziere:

„Sie sind Offiziere – woher stammt dieses Wort? Aus dem Lateinischen – ‚officium‘ = Pflicht. Auf gut deutsch können Sie sich Verpflichtete nennen; Verpflichtete Ihrer Ehre, Ihres Standes, Ihrer Heimat. Achten Sie wohl darauf, daß von Ihren Rechten nicht die Rede ist. Diese ergeben sich zwangsläufig aus der Erfüllung Ihrer Pflichten, und somit können wir sagen, daß es Ihr oberstes Recht ist, Ihre Pflicht zu erfüllen.“

Solche Anschauungen sind in unseren Tagen nicht sehr populär. Trotzdem sind sie richtig. Wir auf „Atlantis“ versuchten danach zu handeln.

Das Kapitel

"Menschenführung auf Atlantis" ist dem Buch "Schiff 16" -erschienen im Gerhard Stalling-Verlag, 29 Oldenburg, entnommen.

Ein weiteres interessantes Werk unter dem Titel "Adler über See - 50 Jahre deutsche Marineflieger" von Hellmuth Brembach, ein Stalling-Bildband Nr. 6, 80 Seiten mit 100 Fotos, Karten und Skizzen, befaßt sich mit der Marinefliegergeschichte und ist im Buchhandel oder direkt beim Verlag für

DM 14,80

zu haben.

TECHNIK

**GESTERN
HEUTE
MORGEN**

Luftfahrttechnik

von Hermann Schulz

SCHON in nächster Zukunft werden Flugzeuge gebaut werden, deren Merkmale mehr oder minder stark von denen abweichen, die heute im Verkehr oder im militärischen Luftfahrtkongreß im September 1965 in München nicht nur diskutiert und gesprochen, vielmehr zeigte man auf der letztjährigen Luft- und Raumfahrtschau in Paris-Le Bourget auch, was Flugzeugfirmen aus vielen Ländern der Erde Neues auf diesem Sektor zu bieten haben.

Man fragt sich, kann Europa in der kommenden Revolution im Flugzeugbau konkurrieren? Besorgt um die Zukunft der europäischen Flugzeugindustrie, von der die Existenz hunderttausender von Menschen abhängt, wird in einem Bericht des Europarates u. a. festgestellt, daß, falls Europa sich an dieser Revolution beteiligen will, es nur mit vereinten Kräften erfolgreich sein wird. Diese Feststellung wird in finanzieller wie in technischer Hinsicht zutreffend sein. Auf technischem Sektor mögen unseren europäischen Flugzeugfirmen kaum mehr Schwierigkeiten bevorstehen, als dieses in den amerikanischen und den Ostblock Ländern der Fall ist. Worüber man sich aber Sorgen macht, das sind die Finanzen. Denn schenken wir der Fachwelt Gehör, so mag es atemberaubend klingen, daß nach vorsichtigen Schätzungen in den nächsten 20 Jahren allein in Amerika für Forschungs- und Entwicklungsaufgaben bzw. Vorhaben 10 Milliarden Dollar vorgesehen sind, und das ohne die Produktionskosten. Diese Summe ist selbst für die USA hoch, von den europäischen Ländern ganz zu schweigen. Wenn Europa hier mithalten will, so kann es das nur durch Vereinigung aller Kräfte, und man muß sich fragen, ob die Probleme nicht so groß werden, daß eine Lösung nur auf einer atlantischen Ebene zu erreichen ist. Das heißt also, unsere europäische Luftfahrtindustrie hat auf lange Sicht kaum eine Lebenschance, wenn sie weiterhin ausschließlich auf nationaler Grundlage arbeitet. Tatsache ist aber auch, daß etliche Projekte sowohl in ziviler wie in militärischer Ausführung in gemeinsamer, also europäischer Produktion verwirklicht werden. Es bleibt die große Frage, ob die amerikanische Vorherrschaft die europäischen Bemühungen auch dann noch beeinträchtigen wird, wenn diese wirklich endlich gemeinsam und mit großer Anstrengung unternommen werden. Die Amerikaner, die doch zum größten Teil den Weltflugzeugmarkt beherrschen, verfügen über zwei große Vorteile: Das ist ihr großer, gut ausgebauter heimischer Flugzeugmarkt, und zum anderen die immer mehr durchgeführte Praxis der staatlichen Subventionen, die, ob nun direkt oder indirekt, immer gewährt werden. Die allgemein entstandene Ansicht, die wohl mit dem Aufbau von Langstreckenverbindungen im Weltluftverkehr zusammenhängt, woran das Flugzeug als Verkehrsmittel nur über große Entfernungen Berechtigung habe, gilt heute nicht mehr unbedingt. Für den Flugreisenden sind heute in Anbetracht der erheblich vertieften Fluggeschwindigkeiten und der kürzer gewordenen Bodenzeiten auch kurze Strecken von etwa 200 bis 300 km anziehend, zumal die Preise pro Flug in den letzten Jahren eher gesenkt, statt gehoben wurden. Die ebenfalls entstandene Ansicht, daß der Überschallflug, der für den militärischen Bereich schon längst eine Selbstverständlichkeit geworden ist, bislang die beschriebene Rolle

spielte, mag auch nur noch bedingt der Wahrheit entsprechen. Es wird, um den steigenden Ansprüchen gerecht zu werden, unumgänglich sein, dem Überschallflug auch in ziviler Anwendung die Türen zu öffnen. Daß der Überschallflug eine Fülle technischer Probleme mit sich bringen wird, liegt auf der Hand, denn daß die Entwicklung zwangsläufig zu Dauer-Reisegeschwindigkeiten über Machzahl 2 führt, ist nicht umgänglich, sondern wünschenswert. Wie erwähnt, haben diese Entwicklungsziele neue technische Aufgaben mit sich gebracht: Sicherheitsforderungen im Verkehrsdienst, sowie Neukonstruktionen im Bau von Zelle, Triebwerk und Ausrüstung. Es ist erfreulich zu hören, daß sich auch Entwicklungsabteilungen in der Bundesrepublik der Konstruktion von Überschallverkehrflugzeugen widmen, sich aber ganz besonders mit den damit entstandenen Problemen des Grenzschichtwiderstandes befassen. Das heißt, diese Firmen arbeiten besonders an der Konstruktion des Flügels (Tragfläche) mit veränderlicher Preilrichtung, der im Schnellflug kleinsten Wellenwiderstand und für Start und Landung größten Auftrieb bietet. Auf eine einfache Formel gebracht, läßt sich der heutige Stand der Technik im Flugzeugbau wie folgt erklären: Im planmäßigen Luftverkehr werden die wichtigsten Strecken mit Entfernungen bis etwa 6 tausend km mit Strahltriebwerke belegte, die 150 bis 185 Fluggäste samt Gepäck aufnehmen können und Geschwindigkeiten im obersten Unterschallbereich (900 km/h bis 1000 km/h) fliegen. Der Militärflugzeugbau unterteilt heute noch vier Hauptgattungen: Jagdbomber mit Höchstgeschw. um 2,2 Mach zeitlicher Begrenzung, taktische Erdkampfflugzeuge, die mit Geschwindigkeiten im hohen Unterschallbereich fliegen, strategische Kernwaffenträger, die sowohl im hohen Unterschallbereich als auch im Überschallbereich operieren, sowie Transporter aller Gattung. mit allen Geschwindigkeitsstufen bis etwa 1 Mach. Abgesehen von Hubschraubern sind vertikal startende Flugzeuge erst in Erprobung. Auf diesem Gebiet wird sich aber in absehbarer Zeit so manche Veränderung einstellen.

Immer größer werdende Fluggastzahlen veranlassen die bekanntesten Flugzeugfirmen ihre bestehenden Baumuster (wie Boeing 707, Douglas DC-88 und BAC VC 10) einer noch besseren und größeren Konstruktions- bzw. Baureife entgegenzuführen. Verkehrsflugzeuge, die bis zu 500 Fluggäste aufnehmen können, sowie ein "Airbus" mit einer Sitzzahl von 250 Personen, auch als Mittel- oder Kurzstreckenflugzeug, wird das nächstliegende Ziel dieser Firmen sein. Auch das Überschallverkehrsflugzeug für 2,2-fache Schallgeschwindigkeit im Reiseflug ist im Bau. Großbritannien und Frankreich bauen gemeinsam die "Concorde" und in der Sowjetunion Tupolew die Tu 144. In den USA befaßt man sich schon heute mit der nächsthöheren Geschwindigkeitsstufe (mit etwa Mach 2,8) für Überschallverkehrsflugzeuge des zivilen Sektors. Maßgebend an der Entwicklung beteiligt ist die uns bekannte Firma "Lockheed".

Der deutsche Flugzeugbau spielt z. Z. u. a. eine sehr beachtliche Rolle in der Vertikal-Starter-Entwicklung. Beispiele sind die Deutsche VJ-1101 des Entwicklungsringses Süd, das Erdkampfflugzeug VAK191 der Vereinigten Flugtechnischen Werke in Bremen und der militärische Transporter Dornier DC 31, die sich schon in fortgeschrittener Entwicklung befinden.

DAS WARMLAUFEN *-ist falsch!*

"ICH gehe schon zum Wagen und lasse erst einmal den Motor warmlaufen!"

Wie oft hört man diese Bemerkung von Autofahrern oder sieht, daß die Fahrer die Starterklappe ziehen, den Motor starten und ihn dann sich selbst überlassen zum Warmlaufen, währenddessen sie mit dem Eisschaber die Scheiben vom Eis befreien.

von Stabsbootm.

I x m a n n

Was geschieht in diesem Fall?

Durch das Ziehen der Starterklappe wird ein fettes Kraftstoff - Luftgemisch hergestellt und im kalten oder allmählich warzwerdenden Motor zum Teil kondensiert. Dadurch wird der Ölfilm von den Wänden der Zylinder abgewaschen, der Kraftstoff läuft in die Ölwanne durch. Auf die Zylinderwände kann nun ein chemischer Angriff erfolgen. Diese Kaltkorrosion bewirkt mehr Verschleiß im Zylinder als mehrere hundert Kilometer Fahrt. Vielleicht wird dem entgegengehalten, daß auf diese bewährte Weise schneller gestartet werden kann. Aber man übersieht dabei, daß der so entstehende Verschleiß erheblich teurer werden kann! Ein Versuch wird schnell zeigen, daß man auch anders zum Ziel kommen kann.

Als erstes wird die Starterklappe ganz gezogen; ohne Gas zu geben und die Hand wegzunehmen wird nun gestartet. Sobald der Motor anspringt, etwas Gas geben und die Starterklappe wieder etwas hineinschieben, immer nur so weit, daß der Motor gerade noch läuft. Nach zwei oder drei Versuchen wird der Fahrer gleich die Beziehung zwischen der Stellung des Gaspedals und der Starterklappe herausgefunden haben. Der Motor läuft dann ohne zu stuckern.

Es wäre jetzt völlig falsch, den Motor "hochzujubeln", sondern je langsamer die Umläufe sind, um so besser und dann kann auch gleich abgefahren werden. Man legt den ersten Gang ein, gibt etwas mehr Gas und langsam bewegt sich der Wagen. Allmählich wird daher der Starterknopf hineingeschoben, jedoch muß der Motor weiter rundlaufen. Spuckt der Motor dennoch, so hat man zuviel Gas gegeben, oder die Maschine ist noch zu kalt. Erst nach drei- oder vierhundert Meter geht man in den zweiten Gang. Wird eine dieser Maßnahmen zu früh oder zu stark vorgenommen, so zeigt es der Motor durch Stuckern oder Stehenbleiben dem Fahrer so fort an. Auch hier hat man bald durch einige Versuche das richtige Gefühl gewonnen, wieviel Gas und welche Drehzahl ausreichend ist, um zu einem eleganten Start ohne Warmlaufen im Stand zu kommen. Ein Start mit Warmlaufen unter Last ohne völlig unnötigen Verschleiß und ohne erhöhten Kraftstoffverbrauch.

Sportgeschehen

DIE MFG 1 BOXSTAFFEL

von Gefr. Radel

UM Ihre Freizeit sinnvoll zu gestalten, setzten sich boxsportbegeisterte Soldaten des MFG 1 zusammen und beschlossen, eine Boxstaffel zu gründen. Der Sportoffizier wurde davon unterrichtet und er sagte seine Unterstützung zu!

Da durch häufigen Standortwechsel der Soldaten eine rein militärische Führung den Fortbestand der Boxstaffel nicht gewährleisten kann, kam man überein, diese "Staffel" dem Sportverein "Schleswig 06" anzuliefern.

Da der Boxsport ein intensives Training verlangt, das sich über einen längeren Zeitraum erstrecken muß, werden besonders interessierte Zeitsoldaten hiermit angesprochen, sich mit dem Gefr Radel E.u. W-Staffel Telefon 479, in Verbindung zu setzen. Das Training findet jeden Dienstag und Donnerstag von 19.00-21.00 Uhr in der Turnhalle in Jagel statt.

Das es sich nicht nur um blutige Anfänger handelt beweist die Tatsache, daß sogar schon der mehrfache Deutsche- u. jetzige Europameister im Fliegengewicht "Freistadt" von einem Mitglied unserer Boxstaffel eine Niederlage hinnehmen mußte.

Natürlich sind auch Wehrpflichtige mit entsprechenden Vorkenntnissen herzlich willkommen.

Wir wünschen der Boxstaffel viel Erfolg und einen Namen über die Grenzen von Schleswig-Holstein hinaus!

NACHBRENNER BRIEFE

HERZLICHE GRÜSSE!

Ich bin begeistert von der Gestaltung der Geschwaderzeitung und würde mich freuen, sie auch weiterhin zu erhalten.

Herzliche Grüße
HptGefr d.R. Peter Oltscher, München

...schreibt Peter Oltscher auf einen Überweisungsauftrag über 5.-- DM-chen als Spende für den NACHBRENNER. Und herzliche Grüße auch von der Redaktion an Sie, Herr Oltscher und: vielen Dank!

DM oder NACHBRENNER?

...fragt sich ein Soldat aus der MFlgHGrp, er schreibt:

Jeder Leser des NACHBRENNER wird sicher wohl schon gemerkt haben, daß es sich hierbei um einen ganz großen Abklatsch der "DM" (Testzeitung) handelt.

Wen interessiert denn schon, ob das Dezemberheft schon am 10. November fertiggestellt sein muß! Dies sind nach meiner Meinung An-

gelegenheiten, die höchstens die Redaktion zu interessieren haben.

In der nächsten NACHBRENNER-Ausgabe wird sicher noch bekanntgegeben, wann der Militärfahrer zu Rett geht.

Ich finde, daß ein Redaktionsmitglied (Btsm Pfkowski) regelmäßig die "DM" liest und dadurch seine Ideen in den NACHBRENNER überträgt. Eins haben die beiden Zeitschriften jedoch nicht gemeinsam und zwar die Auflage!



Gefreiter Rode
Stab Horstgruppe

...und den Preis! d.R.

Ein Obermaat der F-Staffel befaßt sich mit den schnellsten Booten der Bundesmarine; er sagt :

14 Mann...

Die schnellsten Boote der Bundesmarine...
Die Schnellboote Pfeil und Strahl, gebaut von der Vosper-Werft in Portsmouth (England), wurden zur Erprobung von Gasturbinen angekauft und in das 1. Schnellbootgeschwader eingereiht. Die 1961 gebauten Boote haben, bei einer Abmessung von 26 m Länge und 7,3 m Breite, eine Verdrängung von 75 ts (Pfeil) und bzw. 95 ts (Strahl). Der Antrieb besteht aus Gasturbinen. Mit einer Leistung von 7500 PS (Pfeil) bzw. 12750 PS (Strahl) erreichen sie eine Geschwindigkeit von 50 Knoten. Die Bewaffnung besteht aus zwei 4 cm Geschützen und vier Torpedos, die durch eine Abwurfvorrichtung losgemacht werden. Die Boote besitzen also keine Torpedorohre. Weiterhin führen sie am Heck noch zwei Minen mit. Die Besatzung hat eine Stärke von 14 Mann.

Obermaat Schulz
F-Staffel



Eine Zeitschrift von und für Soldaten des MFG 1; sie erscheint monatlich.

Verantwortlicher Redakteur:

KpIt Groß

Redaktionen:

KpIt Pfeiffer
 LtzS Torchalla
 LtzS Schumacher
 OBism Berner
 BtSm Eftkowski
 OMT Schulz
 Gefr Schaum

Titelbild:

Maat Schulz

Karikaturen:

BtSm Eftkowski

Bildquellen:

MFG 1
 Schleswiger Nachrichten

Zusammenstellung u. Werbegestaltung:

BtSm Eftkowski

Vertrieb:

BtSm Schüll

Finanzen:

Frau Ute Kopp
 BtSm Eftkowski

Auflage: 1300 Hefte

Druck: Schleswiger Nachrichten

Redaktionsschluß: jeweils 10. ds. M.

Bankverbindungen:

Kreissparkasse Schleswig,
 Zweigstelle Kropp Kto 77061
 Spar- und Darlehnskasse Kropp

Erreichbarkeit der Redaktion:

Kropp 521 App. 394

Sie lesen im März-Heft u.a.:

- Soldatensender 904
- Was machen die Alten
- Vom Werden des MFG 1
- Neues vom Soldatenheim
- Menschenführung auf Atlantis
- Einen Bericht über die Menschenführung im MFG 1

Auch das März-Heft ist wieder

- aktuell
- schwungvoll
- zündend

Es hat wieder Witz und

40 Seiten

Kurz: Es ist lesenswert!

Und außerdem:

Wieder ein Preisrätsel!

Herrendiener

Schlafzimmer

Schirmständer

Kinderstühlchen

Cocktailsessel

Blumenständer

Nähständer

Garderoben

Couchtische

Küchen

Kindertischchen

Wohnzimmer

Schuhschränke

Schaukelstühle

Teewagen

Zeitungsordner

Wäschetruhen

Polstermöbel

Teppiche

Man kauft gut

BEI



Schleswig, Stadtweg