



# DER NACHBRENNER

Schleswig, Jagel, Kropp

4

## MARINEFLIEGERGESCHWADE

2. Jahrgang / April 1966

0,20 DM Schutzgebühr

## In diesem Heft:

Zum Osterfest Seite 1

### Aus dem Geschwader

SHW Seite 3  
Wir stellen vor: Base Ops Seite 6  
Frösche klüger als Doktoren Seite 8  
Zum PUO Fest Seite 11  
Tech. Rep. verläßt Geschwader Seite 13  
Und die Moral Seite 15  
Filmprogramm Seite 16  
Truppenbüchekiste Seite 18  
Kurznotizen Seite 20  
Der ev. Standortpfarrer Seite 21  
Der kath. Standortpfarrer Seite 22

### Autofahrer ABC

Denken wir auch mal an die Fahrlehrer Seite 23  
Die Fahrschule im Gerichtssaal Seite 24

### Aus Schleswig-Holstein

Der Nord-Ostsee-Kanal Seite 26

### Aus der Flotte

Tender der Bundesmarine Seite 29  
Vor 21 Jahren Seite 30

### Sport

Sporthalle Jagel Seite 32  
Geschichte, Wesen und Lehre des Sports Seite 33

C-Club Seite 34  
Und so wars richtig Seite 35  
Über uns Seite 38  
Entstehung des NB Seite 39  
Das Letzte Seite 43

Nichtredaktionelle Berichte und Beiträge müssen nicht die Meinung der Redaktion wiedergeben. Nachdruck sowie fotomechanische Wiedergabe – auch auszugsweise – nur mit vorheriger Genehmigung der Redaktion gestattet. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 1



## OSTERSPAZIERGANG

von

J. W. Goethe

Vom Eise befreit sind Strom und Bäche  
Durch des Frühlings hellen, belebenden Blick;  
Im Tale grünnet Hoffnungsglück;  
Der alte Winter, in seiner Schwäche,  
Zog sich in rauhe Berge zurück.  
Von dorther sendet er fliehend nur  
Ohnmächtige Schauer körnigen Eises  
In Streifen über die grünende Flur;  
Aber die Sonne duldet kein Weißes,  
Überall regt sich Bildung und Streben,  
Alles will sie mit Farben beleben;  
Doch an Blumen fehlt's im Revier,  
Sie nimmt geputzte Menschen dafür.  
Kehre dich um, von diesen Höhen  
Nach der Stadt zurückzusehen.

Aus dem hohlen, finstern Tor  
Dringt ein buntes Gewimmel hervor.  
Jeder sonnt sich heute so gern.  
Sie feiern die Auferstehung des Herrn.  
Denn sie sind selber auferstanden;  
Aus niedriger Häuser dumpfen Gemächern,  
Aus Handwerks- und Gewerbes-Banden,  
Aus dem Druck von Giebeln und Dächern,  
Aus der Straßen quetschender Enge,  
Aus der Kirchen ehrwürdiger Nacht  
Sind sie alle ans Licht gebracht.  
Sieh nur, sieh! wie behend sich die Menge  
Durch die Gärten und Felder zerschlägt,  
Wie der Fluß in Breit und Länge  
So manchen lustigen Nachen bewegt,  
Und bis zum Sinken überladen  
Entfernt sich dieser letzte Kahn.  
Selbst von des Berges fernen Pfaden  
Blinken uns farbige Kleider an.  
Ich höre schon des Dorfs Getümmel,  
Hier ist des Volkes wahrer Himmel,  
Zufrieden jauchzet groß und klein:  
Hier bin ich Mensch, hier darf ichs sein.

Unterstützt das

**SHW**

Bei der diesjährigen Auswertung der Spenden für das Soldatenhilfswerk (SHW) wurde festgestellt, daß im Gegensatz zu den beiden anderen Teilstreitkräften die Spendefreudigkeit bei der Marine sehr gering ist. Die Zuwendungen für Marinesoldaten in Notfällen durch das SHW sind erheblich und stehen in gar keinem Verhältnis zu der Unterstützung durch die Marine.

Um in diesem Jahr den Spendebetrag für das SHW zu verbessern, ist unter dem Motto "Soldaten helfen Soldaten" eine Wohltätigkeitsveranstaltung im Marinefliegerhorst geplant. Der Reinerlös soll dem Soldatenhilfswerk als Spende des MFG 1 überwiesen werden. Als geeigneter Zeitpunkt ist der Monat Mai vorgesehen.

Gute Ideen und Vorschläge zur Unterstützung des SHW in der Form eines "Bunten Abends" z. B. werden gerne entgegengenommen.

"Wer mag aus diesem Wirrwarr von Namen noch klug werden? Wenn man vor Jahren wissen wollte, wann eine Ministermaschine landet, eine Mitflugmöglichkeit nach irgend einem anderen Platz besteht, Flugdienst beendet sein wird oder das Nachtfliegen beginnt, ob und in welcher Höhe eine Mitflugversicherung erforderlich ist, dann rief man einfach Base Ops an. Heute gibt es so viele Namen und Dienststellen, daß kaum noch einer weiß, wer im Zweifelsfalle Antwort geben könnte. Ja, mich fragte neulich sogar ein Tommy nach dem AIS, das soll auch ein Teil von Base Ops sein."

So und ähnlich unterhalten sich die Lords über einige Namen von Dienststellen, hinter denen aber immer ein und dieselbe Aufgabenstellung steht.

Eine gewisse Unsicherheit ergab sich zunächst durch die vor Jahren durchgeführte, geschwaderinterne Umbesetzung. Seit jener Zeit wird ein Großteil der Dinge, die früher in der Flugabfertigung (Base Ops, AIS=Aeronautical Information Service) erledigt wurden, im Wing Ops durchgeführt. Das hatte zur Folge, daß der größte Teil des Flugabfertigungspersonals ins Wing Ops übersiedelte, während im Line Ops nur noch ein Mann für die Abfertigung fremder Piloten, die Zollabfertigung, den Abschluß einer Mitflugversicherung und eventuell gewünschte Beratungen eigener Piloten - Navigationswarnungen und Navigationshilfsmittel auf Flugstrecken, Anflugrouten und Flugplätzen betreffend - zur Verfügung steht.

Unsere Aufgaben, wie sie seit Jahren vom Luftwaffenamt festgesetzt sind, haben durch die obengenannten internen Veränderungen keine Wandlung erfahren, sie wurden lediglich geschwadereigenen Erfordernissen entsprechend erweitert. Von diesen Aufgaben soll im Folgenden die Rede sein. Der Rahmen für die genannten Aufgaben ergibt sich aus der Stanag Nr. 3052. Es ist sicher für jeden verständlich, daß ein über die BRD hinausgehender Rahmen für die erwähnten Aufgaben gegeben sein muß, denn nur dadurch ist es möglich, zumindest einen Teil der Voraussetzungen zu schaffen für die Durchführung und Einhaltung der von der ICAO (International Civil Aviation Organisation) erarbeiteten Praktiken, welche die sichere und flüssige Abwicklung des sich immer mehr erweiternden Flugbetriebes gewährleisten sollen.

Zunächst ist es wichtig, alles, was für die Sicherheit von Luftfahrzeugen und für die Navigation von Bedeutung ist, zu sammeln, zu registrieren, auszuwerten und dem interessierten Personenkreis bekanntzugeben oder zur Verfügung zu halten. Daran sind in erster Linie die Piloten, die Flugsicherungsdienststellen oder auch die Referenten des Stabes der Fliegenden Gruppe interessiert. Diese Informationen werden in der Regel durch Notams (Notices to Airmen-Nachrichten für Luftfahrer) oder durch nationale oder internationale Luftfahrtveröffentlichungen in Umlauf gebracht. In diesem Zusammenhang dürfte es interessant sein zu wissen, daß in Line Ops Notams von 600 Plätzen bearbeitet werden und zur Beratung zur Verfügung stehen.

Ergeben sich kurzfristige oder auch länger dauernde Änderungen sowie Störungen platzeigener Anlagen oder Dienste, so setzt die

Flugabfertigung ein entsprechendes Notam auf dem FS-Flugsicherungsfern-schreibwege in Umlauf. Das setzt voraus, daß jeder Flugabfertiger ein ausgebildeter Fernschreiber ist.

Zur Orientierung vor allem fremder Piloten müssen Übersichtskarten und Navigationskarten ausgehängt und auf dem Laufenden sein.

Jede Flugabfertigung ist gehalten, eine Flugplanung durch mündliche oder schriftliche Beratung sowie durch die Herausgabe von Informationen zu unterstützen. Dieser Flugberatungsdienst hat sich speziell auf den Luftverkehr, die Flugsicherungsdienste, Paß-, Zoll- und Gesundheitswesen sowie auf die FS-Fernmeldeverbindungen zu erstrecken.

Für den flüssigen und reibungslosen Ablauf des Flugbetriebes ist die zweckdienliche Bearbeitung aller FS-Meldungen unerlässlich. In diesen Rahmen fallen die Flugpläne, Start-, Lande-, Verspätungs-, Streichungs- und Umleitungsmeldungen, die telefonisch und fernschriftlich an den FS-Kontrolldienst und nötigenfalls auch an den Funk- und Rettungsdienst weitergegeben werden müssen.

Zur Unterstützung fremder Besatzungen arbeitet der FS-Flugabfertigungsdienst mit allen Stellen am Platz zusammen, die zur reibungslosen Vorbereitung und sicheren Durchführung eines Fluges beitragen können. Dazu gehört der Tower, die Geophysikalische Beratungseinheit, technische Stellen und für Frachttransportflüge Annahme und Versand.

Zur Abwicklung vor allem des platzeigenen Flugbetriebes ergeben sich täglich eine Reihe zusätzlicher Aufgaben. So müssen vor dem Beginn des eigenen Flugdienstes mindestens zwei passende Ausweichplätze namhaft gemacht werden. Passende im Hinblick auf die eigenen Möglichkeiten der Plätze zur technischen Betreuung unserer etwa einfallenden Maschinen, zum anderen die geforderten Wetterbedingungen betreffend. Darüberhinaus wird für die Dauer des täglichen Flugbetriebes eine Anzahl passender Plätze wettermäßig im Wing Ops festgehalten, so daß nötigenfalls in kürzester Zeit die Auswahl eines anderen Ausweichplatzes durch den OvG erfolgen kann. Die laufenden Änderungen oder Störungen der betreffenden Plätze bezüglich ihrer Navigationshilfsmittel werden an einer Schautafel sofort nach Eingang kenntlich gemacht, damit jederzeit ein verlässliches Bild der jeweiligen Möglichkeiten vorliegt.

Jeder geplante Flug wird durch einen Flugabfertiger im Wing Ops aufgenommen und entsprechend weitergegeben. Je nach Art des Fluges kann sich die Weitergabe zunächst telefonisch auf den Tower, die Flugsicherungszentrale und die gewünschte Radarleitstelle im In- oder Ausland erstrecken. Erforderlichenfalls werden dann noch Zielflugplätze, Ausweichplätze im Ausland oder auch übergeordnete FS-Stellen auf dem FS-Fernschreibwege von dem geplanten Flug unterrichtet.

An einer weiteren Schautafel werden geplante oder in der Durchführung befindliche Flüge so gesteckt, daß man sich jederzeit über den Stand der Flugberechnungen unterrichten kann.

Aus den vorangegangenen Aufgaben - Schilderungen wird der Leser erkennen, daß die Flugabfertiger zum Einsatzunterstützungspersonal gehören, und die Durchführung ihrer Tätigkeit entsprechend abgestimmt ist.

## Frosche - klüger als Doktoren?

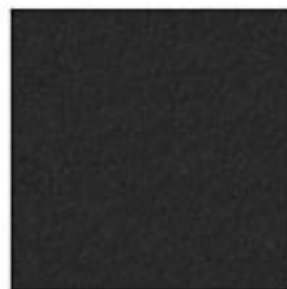
Gefr. Maass

Bekanntlicherweise befinden sich innerhalb des MFF 1 nicht nur Doktoren, die um das allgemein seelische und körperliche Wohl der Soldaten bemüht sind, sondern darüber hinaus kennt man eine spezielle Sparte - die Wetterdoktoren, vornehmlich zur Erhaltung der Gebeine unserer Piloten abgestellt, getreu der alten Weisheit "Vorsicht ist besser als Heilen". Notwendige Diktatoren des Flugbetriebes, die sie sind, beeinflussen sie maßgeblich den Alltag, das mehr oder weniger sichere Leben der Himmelstürmer, zumal trotz ausgeklügelter Technik Einsatzbefehl und Flugdurchführung immer noch in Petrus' Hand liegen. Die Meteorologen, dessen Handlanger, scheinen sich denn auch ihrer offensichtlichen Bedeutung bewußt zu sein - sollte man meinen. Wenn das Häkchen mit der Praxis nicht wäre!

Im Gefechtsstand laufen Meldungen ein, daß der Platz buchstäblich einer Waschküche gleiche. (Im Fachjargon "Colourstate Red") Jedes Flugunternehmen also hinfällig. Von unserer Wetterwarte ist die Meldung natürlich?! - Weit gefehlt!! Diese Information ist dem Großmut der umliegenden Plätze wie Husum und Jagebock zu verdanken. Ein Blick aus dem Fenster bestätigt die Meldung. Anfragen bei der eigenen Wetterwarte laufen ein. Diese sieht sich nur ihrerseits genötigt, dem allgemeinen Trend der Wetterbeurteilung entsprechend, die Kunde von dem durchweg schlechten Wetter zu verbreiten, was im Gefechtsstand begrifflicher Weise mit mäßigen Interesse registriert wird.

Am Mittwoch, dem 09.03., ein Kuriosum. Der Flugplatz drohte, zu einem Tummelplatz für über die Maßen erstaunte Wissenschaftler zu werden. Der Wetterwarte war es gelungen, die physikalischen Gesetzmäßigkeiten zu überlisten. Man stellte morgens folgendes fest. Die Wettermeldung für die 1. Staffel symbolisierte den grauen Alltag, die 2. Staffel etwa 700 Meter von der ersten entfernt, steckte in dicksten Nebel, während sich der Block 25 mit dem Gefechtsstand der ersten warmen Frühlingsstrahlen erfreute. Einige vermuteten schon die Schneeräumkommandos auf der Startbahn in Aktion, und zwar vor den vom Sonnenbrand bedrohten Gesichter der Towerkontrollier. Wie gesagt, nur Vermutungen, obwohl es manchmal möglich erscheint, zumindest nach Aussagen der Wetterwarte.

Übrigens, man munkelt, daß von der Versorgung schon die ersten Einweckgläser mit kleinen Holzleitern angefordert wurden, um den zuverlässigen Laubfröschen gebührenden Platz und damit verdiente Lorbeeren im 20. Jahrhundert zu verschaffen. Für die Flugsicherheit nicht unbedingt ein Nachteil.



# ZUM P U O F E S T

Btsm Kohnke

Zwei Tage nach dem offiziellen Ausklang des närrischen Treibens schlugen die Wogen des Karnevals beim Fest der PUO-Kameradschaft im Gasthof "Zur Post" in Kropp noch einmal hoch.

Für die Kameraden, die es noch nicht wissen sollten, muß gesagt werden, daß das Fest wegen des Manövers vom 18. auf den 25. Februar verlegt werden mußte. Durch diese Verschiebung gab es natürlich für den Festausschuß zusätzliche Arbeit. Eine neue Kapelle mußte besorgt werden, Bereitstellung des Saales usw. Doch auch diese Schwierigkeiten wurden schließlich überwunden, und so konnte das Kostümfest seinen Anfang nehmen.

Die Verspätung tat jedoch der fröhlichen Stimmung keinen Abbruch. Im Gegenteil! Bereits nach kurzer Zeit des Festbeginns ging es hoch her. Der Saal war innerhalb der ersten Stunde bis auf den letzten Platz besetzt. Der größte Teil der Kameraden und Gäste erschienen erfreulicherweise im Kostüm, was natürlich von Anfang an zur Hebung der Stimmung beitrug.

Der Vorsitzende der PUO-Kameradschaft, Hauptbootsmann Kock, begrüßte zu Beginn des Festes einige Mitglieder des Vorstandes vom TSV-Kropp, an ihrer Spitze der Vorsitzende, Herr Heinz Kuhn.

Der Abend begann mit dem Einmarsch der Tanzmariechen des TSV-Kropp. Diese traten erstmalig beim TSV-Kostümfest auf und konnten sich auf beiden Festen großen Anklanges erfreuen. Als weitere Darbietung stand eine kleine politische Glosse auf dem Programm, ein Interview mit prominenten Politikern: Altbundeskanzler



Dr. Konrad Adenauer, Bundeskanzler Prof. Ludwig Erhard, der franz. Staatspräsident Charles de Gaulle und ein Gast aus Übersee, Fidel Castro aus Kuba. Diese Aufführung wurde buchstäblich in letzter Minuter inszeniert, da leider kein Büttenredner zur Verfügung stand. Trotz einiger technischer Schwierigkeiten hatte auch diese Aufführung Erfolg.

Damit war nun der eigentliche offizielle Teil des Abends vorüber und die Tanzfläche wurde ihrer eigentlichen Bestimmung übergeben. Einen Höhepunkt erreichte die Veranstaltung noch bei der Prämierung der Kostüme. Wie bereits gesagt, waren die meisten Festteilnehmer im Kostüm erschienen. So wurden die besten Kostüme mit Preise ausgezeichnet. Die Kostümierungen waren zum Teil mit sehr viel Mühe und Phantasie ausgeführt. Für die Schiedsrichter war es durchaus nicht einfach, unter der Vielzahl des Dargebotenen die originellsten Einfälle herauszufinden.

Danach wurde bis in die frühen Morgenstunden getanzt. Zwei Kapellen sorgten reichlich für Stimmung, so daß in allen Räumen eitel Heiterkeit und Freude herrschte. Die Standhaftesten sorgten bis zur letzten Minute dafür, daß der Wirt hinter der Theke in Bewegung blieb. Unliebsame Zwischenfälle gab es gottlob nicht, so kann man mit ruhigem Gewissen sagen, daß dieses Fest ein voller Erfolg war.

Zum Schluß sei noch allen Kameraden Dank gesagt, die durch Vorarbeit im Festausschuß und Mitwirkung zum Gelingen beitrugen. Ganz besonderen Dank auch an den Vorstand des TSV und den Tanzmariechen, die durch ihren Beitrag dem Fest eine ganz besondere Note verliehen.



## Tech-Rep verläßt Geschwader

Daß sich auf unserem Platz Vertreter der am 104 Bau beteiligten Firmen befinden, ist mittlerweile jedem bekannt. Daß der Vertreter der Firma Litton, Herr W.J. du Bois ist, wissen die meisten. Daß Herr du Bois uns jetzt verläßt, bedauern wir alle.

Herr Hans-Joachim du Bois ist getreuer Berliner. Er wanderte 1950 nach den USA aus. Wie die meisten Einwanderer jener Zeit war er froh, erst einmal irgend einen Job zu bekommen. Sein Job war das Reparieren von Omnibussen. Herr du Bois war während des Krieges bei der Flak, besser gesagt bei einer Funkmesseinheit. Hier ist der Ursprung für seine Begeisterung für die Elektronik zu suchen.

In Abendkursen machte er in den USA seine Examen als Elektroniker. 1959 kam er dann zur Firma Litton, Abteilung Trägheitsnavigation. Dort wirkte er technisch bereits am ersten Gerät der Firma mit.

Am 4. 12. 1963 kam Herr du Bois zu uns ins Geschwader. Die Aufgaben, die ihm gestellt wurden, decken sich mit dem Auftrag der Firma Litton. Er hatte die Kunden der Firma, hier die Bundeswehr in der Handhabung des Gerätes zu unterstützen, in beratender Form zu überwachen und die Ausbildung der Techniker anzuleiten.



Über diese Aufgaben hinaus aber hat es Herr du Bois durch seinen persönlichen Einsatz ermöglicht, daß ein großer Teil der Geschwaderangehörigen die deutschen Werke der Fa. Litton, nämlich C. Plath in Hamburg, besichtigen konnte, daß technische und fachliche Probleme auf dem kleinen Dienstweg schnellstens gehört werden, ja oft hat er tief in die eigene (sowohl eigene) Tasche gegriffen, um seinen Mitarbeitern im Geschwader auf seine Weise für das herzliche, freundschaftliche Verhältnis durch eine kleine Feier zu danken. Das Herstellen und Fortführen der menschlichen Kontakte trotz des mitunter etwas starren militärischen Systems habe ihm am meisten am Herzen gelegen, sagte H.J. du Bois bei einem Interview, das wir mit ihm hatten.

Seine Privatinitiative, sein Können und charakterlichen Vorzüge haben zwei besonders herausragende Meilensteine geschaffen. Sein Weggehen wird in die Navigationsabteilung unserer Technik eine schmerzliche Lücke reißen; dafür hinterläßt er den best funktionierenden Abschnitt, den unser Geschwader in der Störbehebung aufzuweisen hat.

Am 15. 4. 1966 verläßt uns Hans-Joachim du Bois. Sein Schiff wird ihn und seine Familie nach einer 16tägigen Urlaubsfahrt nach New-York bringen. Von dort geht es mit eigenem PKW 5500 km weit nach Los Angeles. Bei der Firma erwarten ihn neue Aufgaben, vielleicht sogar im europäischen Außendienst. Das wäre, wir könnten ihn wiederssehen.

Unsere besten Wünsche begleiten ihn.



## Und die Moral.....

Maat X, ein forscher Unteroffizier,  
wechselt zwangsläufig sein Quartier,  
weil er zum Lehrgang einberufen;  
es fehlen ihm noch ein paar Stufen  
an seiner Laufbahn, die sehr wichtig,  
er handelt also völlig richtig. -

Nachdem er glänzend absolviert,  
kommt er spät nachts nun "heim"-marschiert  
von weither, beladen mit vielerlei Sachen,  
die das Bild des Soldaten vollkommen machen.  
Dem Torwächter sagt er, "Ich bin wieder da!"  
Dann erfährt er, sein Spieß hat gerade OvK.  
Der Spieß telefonisch: "Gehn Sie gleich auf ihr Zimmer,  
Sie wissen Bescheid, denn Sie wohnt dort immer!"  
"Okay", ruft Maat X darauf fröhlich heraus,  
denn er fühlt sich jetzt plötzlich wieder zuhause.

In der Dunkelheit suchend, findet er auch sogleich  
den für ihn zuständigen Unterkunftsbereich.  
Alles ist sehr still - er betritt seinen Raum,  
doch dann - traut er seinen Augen kaum:  
Alle Kojen belegt - für Maat X ist kein Platz;  
das ist ihm zuviel, und jetzt schlägt er Rabatz:  
"Wie kommt Ihr dazu, auf meiner Bude zu pennen,  
ich mach Euch gleich Beine, gleich lernt Ihr mich kennen!"  
Doch die "Kumpels" verteidigen sich empört,  
wieso er dazu kommt und warum er sie stört.

Maat X kehrt sich um nun und - schnaubend vor Wut  
fragt noch einmal den Spieß er, was sich denn hier tut,  
sein Zimmer belegt - er kennt sich nicht mehr aus.  
Der Spieß schreit: "Ich komm gleich, die schmeißen wir raus!"  
Siegesbewußt wartet Maat X nun auf das,  
was hier wird passieren - es macht ihm schon Spaß.  
-- Er wartet vergeblich -- der Spieß jedoch indessen  
hat wartend in der leeren Stube des Maaten X rumgesessen.  
Ihm reißt die Geduld - denn ein "Affe" ist er nicht,  
er wünscht sich den Maaten X jetzt sofort zu Gesicht.

Dieser kommt ihm entgegen - gleich vorne im Freien -  
die nächtliche Stille verbietet ein Schreien.  
Maat X meldet sich schneidig, dann bekennt er verwirrt,  
daß er sich im Dunkeln in der Staffel geirrt...  
Hier nutzt kein Schreien - hier nutzt kein Toben,  
des Spießes Mundwinkel verziehen sich nach oben.

- - -  
Man denkt in der Staffel oft an so kleine Geschichten,  
ein Anreiz zum Lachen - und auch einer zum Dichten.

- - -  
Doch die Moral von dieser Geschichte:  
Orientier Dich nur bei guter Sicht;  
denn daß im Dunklen alle Katzen grau,  
bezieht sich nicht nur - auf die Frau!



JACK LONDON: "Der Seewolf"

Der Seewolf ist die Geschichte des Kapitäns Wolf Larsen auf seiner letzten Fahrt. Der Dreimast-Schoner "Ghost" nimmt auf der Ausfahrt von San Francisco den schiffbrüchigen Literaturkritiker Humphrey van Weiden auf. Da an Bord "Personalmangel" herrscht, wird van Weiden gegen seinen Willen für die beginnende Robbenfang-Saison als Kajütsjunge angeheuert und muß sich notgedrungen an das raue Bordleben gewöhnen. Er wird von Wolf Larsen sogar zum Steuermann ernannt und führt die "Ghost" drei bis vier Monate lang durch die Robbenfanggebiete vor der japanischen Küste.

Kapitän Larsen ist ein krasser Materialist. Er glaubt nicht an die Seele des Menschen, für ihn ist mit dem Tode alles vorbei, und deshalb will er dem Leben soviel wie möglich abgewinnen. Jedes Mittel ist ihm recht dazu. Er ist wie ein Raubtier, wie ein Wolf!

Die Lebensauffassung des Kapitäns färbt auf die Besatzung ab. An Bord regiert das Faustrecht. Der Stärkere hat recht, und der Stärkere ist für lange Zeit Wolf Larsen.

Ein Physikalisches Gesetz besagt, daß jeder Druck einen Gegendruck erzeugt. Diesen Gegendruck gibt es auch auf der "Ghost", und er wird im Verlauf der Reise immer stärker, bis es zur Explosion kommt .....

Wie alle Bücher Jack Londons enthält auch dieses einen guten Teil eigenen Erlebens. Die Schilderung ist, wie immer, lebendig und farbenfroh. Im Ganzen gesehen, ein Abenteuerroman, wie er sein soll.



DR. KURT ZENTNER: "Illustrierte Geschichte des zweiten Weltkrieges"

Diese Darstellung ist meines Erachtens ein wirklich guter Tatsachenbericht. Die Entstehung und der Verlauf des zweiten Weltkrieges werden von allen Seiten beleuchtet, und durch die übersichtliche Anordnung und Gliederung der einzelnen Themen bekommt der Leser einen genauen Überblick über die Zeit von 1933 - 1945.

Fotos, Landkarten und Abdrucke von Dokumenten sowie die Einschlebung von Glossen und Kurzgeschichten und Statistiken runden das Gesamtbild ab. Wohltuend wirkt auf mich die Sachlichkeit, die der ganze Bericht ausstrahlt.

Dieses Buch sollte jeder lesen, der Wert darauf legt, einen von Haß und Fanatismus ungetrübten Eindruck unserer "dunklen" Vergangenheit zu erhalten.

## Kurznotizen + Kurznotizen + Kurznotizen + Kurznot

FLOTTILLENADMIRAL MAHLKE ÜBERGAB AM 1. MÄRZ 1966 SEIN AMT ALS KOMMANDEUR DER MARINEFLIEGER SEINEM NACHFOLGER KPT ZS JUNG...

DER INSPEKTEUR DER LUFTWAFFE GENERALLEUTNANT PANITZKI LOBTE KPTLT GLADZIEWSKI VOM MFG 1 FÜR SEIN UMSICHTIGES VERHALTEN BEI EINER NOTLANDUNG...

DER KOMMANDEUR DER FLIEGERHORSTGRUPPE KORVETTENKAPITÄN ZIMMERMANN TRITT IN DEN RUHESTAND. AUS GUT UNTERRICHTETEN KREISEN WURDE BEKANNT, DASS SICH KAPITÄN ZIMMERMANN EINEN GARTEN ZUGELEGT HAT. SOMIT SCHEINT DIE VERSORGUNG DES MFG 1 MIT FRISCHGEMÜSE UND OBST GESICHERT...

DER KORPSÄLTESTE DER UNTEROFFIZIERE OSTBTSM HECKT VERLÄSST DAS MFG 1 UND NIMMT EINE NEUE TÄTIGKEIT BEI DER FREIWILLIGENANNAHMEZENTRALE - WILHELMSHAVEN AUF...

ZUM NEUEN VORSITZENDEN DER PUO-KAMERADSCHAF BEIM MFG 1 IST ERNEUT HPTBTSM KOCK GEWÄHLT WORDEN...

BEI DEN KOMMUNALWAHLEN IN SCHLESWIG-HOLSTEIN WURDEN HPTBTSM KUTSCHER UND HPTBTSM KOCK IN DEN GEMEINDERAT GEWÄHLT...

IN DEN STAND DER EHE TRATEN:

OMAAAT JACOBSON UND FRÄULEIN SCHICKE  
OGEFR VOIGT UND FRÄULEIN DEBISZEWSKI  
HGEFR SCHNEIDER UND FRÄULEIN EPSEN  
OGEFR MEDING UND FRÄULEIN RICHTER  
OGEFR PISCHKE UND FRÄULEIN OSCHMANN

WIR WÜNSCHEN DEN JUNGEN PAAREN ALLES GUTE...

WIR GRATULIEREN:

OGEFR CHRISTIANI UND FRAU ZUR GEBURT EINER TOCHTER MAREN  
ZIV-FAHRER MÜLLER UND FRAU ZUR GEBURT EINER TOCHTER SYLVIA  
MAAT DUTSCHIG UND FRAU ZUR GEBURT EINER TOCHTER SUSANNE  
MAAT BELSTEDT UND FRAU ZUR GEBURT EINER TOCHTER SABINE  
BTSM VOLLENDORF UND FRAU ZUR GEBURT EINES SOHNES THOMAS  
OMAAAT WOLF UND FRAU ZUR GEBURT EINES SOHNES THOMAS  
GEFR KIRSCHNER UND FRAU ZUR GEBURT EINES SOHNES ROLF ANDREE



## der evangelische Standortpfarrer

EIER MACHEN NOCH LANGE KEINE FROHEN OSTERN!

OSTERN HAT C H R I S T U S DEN TOD BESIEGT!

UNSERN AUCH! WER DARAN GLAUBT,

DER HAT F R O H E O S T E R N

Zur Zeit wird den Kindern dies und das vom Osterhasen erzählt. Das Erstaunliche dabei ist, daß auch christliche Eltern ihren Kindern nicht mehr über Ostern erzählen. Wer unter Brüdern noch etwas Tieferes aussagen möchte, der wird nach einigem Nachdenken sogar den Osterspaziergang aus Goethes Faust deklamieren: "Vom Eise befreit sind Strom und Bäche... ."

Als Christen glauben wir, daß J e s u s C h r i s t u s auferstanden ist. Wenigstens bekennen wir das in unserem Glaubensbekenntnis. Wir sind getauft, - ( bedeutet Ihnen die Taufe eigentlich mehr als die Schluckimpfung? ) - konfirmiert und wollen christlich getraut und endlich christlich beerdigt werden. Warum denn christlich beerdigt? Wenn man nicht an die Auferstehung glaubt, erübrigt sich das doch? Ach so! Es ist besser, man bricht nicht nicht alle Brücken hinter sich ab; vielleicht ist doch etwas dran! Meinen wir wirklich, wir könnten so mit Gott verfahren, mit Gott, unserem Schöpfer, der seinen Sohn für uns gegeben hat. Können wir etwa Gott beim Jüngsten Gericht unsere Kirchensteuerabschnitte präsentieren.

Es gibt nur eine Möglichkeit! Wir müssen dauernd das Kreuz Christi und seine Auferstehung vor Augen haben und dazu unsere Fragen an Gott stellen. Dazu haben wir Gottes Wort in der Bibel zu unserer Verfügung. Wer dort noch nicht die Osterberichte in den Evangelien gelesen hat, der hat auf keinen Fall das Recht, die Auferstehung als eine Zumutung abzutun. Lesen Sie mal nach bei Matthäus Kapitel 27 und 28; bei Lukas Kapitel 23 und 24 und bei Markus Kapitel 15 und 16. Wer noch mehr Zeit aufbringen möchte, den kann ich auch noch sehr zuraten, im Johannesevangelium Kapitel 19 bis 21 zu lesen.

Oder meinen Sie, Ihr Ewiges Leben sei einer solchen Mühe nicht wert?

Allen Lesern des Nachbrenners F R O H E O S T E R N !

Walter Grunwald, Militärpfarrer.



## *der katholische Standortpfarrer*

Was interessiert aus der katholischen Militärseelsorge?

Zur Zeit zählen manche katholische Soldaten ihre letzten Groschen und untersuchen ihre Schulden, ob sich nicht vielleicht doch eine Möglichkeit finden läßt, mal einmal in der Dienstzeit an der großen internationalen Militärwallfahrt nach Lourdes in Südfrankreich teilzunehmen. Was ist es denn, was uns nach dort lockt? Die Reise alleine kann es nicht machen, denn durch Frankreich reist der Pilgerzug nur mit kurzen Aufenthalten durch. Lourdes selber, ein kleines Städtchen am Fuße der Pyrenäen, muß es also sein, was die Menschen anlockt, denn abgesehen von den Soldaten reisen pro Jahr immerhin 2 Millionen Menschen nach dort, um für sich, ihre Kranken und ihre Familien zu beten.

Es gibt in der katholischen Welt so einige besondere Orte, an denen sich das Beten der Menschen besonders konzentriert. Hier sind es die Kranken, die Lieblinge Christi, die besonders im Mittelpunkt des Geschehens stehen. 2 Krankenhäuser mit zusammen 1000 Betten dienen ihnen. Überall haben sie Vorrang, und das ganze Geschehen drängt, ihnen zu helfen. Eine ( nicht verpflichtende ) private Offenbarung eines Mädchens vor 100 Jahren ( 1858 ) ließ um besondere Gebete zur Bekehrung der Sünder bitten, und verhiess den Kranken Hilfe, und den Sündern Umkehr.

5000 Menschen haben seither gemeldet, daß sie sich außergewöhnlich geheilt fühlen, und bei ca. 60 ist eine solche außergewöhnliche, medizinisch nicht erklärbare Heilung nach langjähriger internationaler ärztlicher und kirchlicher Prüfung als glaubwürdig anerkannt. Alle aber, die dort sich zum Gebete finden, gehen getröstet und gestärkt in ihrem schweren Los nach Hause.

Zu diesem Orte des Gebetes kommen die Soldaten, um für den Frieden in der Welt zu beten. Durch ihr gemeinsames Opfer, ihre Strapazen auf der langen Reise und ihr gemeinsames Gebet mit den Kameraden aus allen christlichen Gegenden wollen sie der Welt zeigen, wie ernst es ihnen dabei ist, und Gott den Herrn inständig bitten, daß er uns den Frieden erhalten möge. Denn wer kennt besser die mögliche Not eines Krieges, als der Soldat? Unter 45 000 Mann waren im Vorjahre 2 500 Deutsche, und 8 Kameraden vom MFG I.

## Denken wir auch einmal an den Fahrlehrer!

Welch unbeschwert schöne Zeiten haben doch die ersten kühnen Automobilisten gehabt. Leicht und unkompliziert konnte man früher in das motorisierte ABC eindringen. Heute ist das nicht mehr so, bis sie vor einem staatlich geprüften PS-Pädagogen stehen. Vor den Preis des eigenen Führerschein haben die Götter den Schweiß des Fahrkurses gesetzt, einer langen Serie von theoretischen und praktischen Übungsstunden, deren Zahl nach oben hin nicht begrenzt sein soll. Manche lernen's eben nie, und manche noch viel später.

Der Mensch, der uns das erforderliche Rüstzeug für den Kampf der Wagen, PS und Gestänge im Straßenverkehr vermittelt, ist für den Anfänger beinahe eine gottähnliche Gestalt. In Wirklichkeit ist er bestimmt nicht zu beneiden. Für seinen Beruf muß er gleich mehrere Voraussetzungen auf einmal erfüllen: Er braucht Nerven wie Stahlseile, Reaktionsvermögen wie ein Rennfahrer und die Seelenruhe eines buddhistischen Mönches. Geduld, Langmut und unerschütterlicher Optimismus gehören zu den Haupttugenden des guten Fahrlehrers. Still, gefaßt, in sich gekehrt, ständig den Richter, das Krankenhaus oder das Grab vor sich sehend, sitzt er auf dem Beifahrersessel, beständig auf der Lauer sein, um eine mögliche Katastrophe zu verhüten. Ausgewachsene oder halbausgewachsene Männer neben sich im Auto oder vor sich in der Unterrichtsbank zu haben, ist kein reiner Spaß. Die erste Fahrstunde mit so einem Lenkradsüßling ist eine ewige Heimsuchung für den leidgeprüften Fahrlehrer. Vielleicht muß er zehnmal erklären wie geschaltet werden muß, vielleicht auch hundertmal. Am liebsten hat es der Fahrschüler, wenn er glaubt, er würde sich ganz selbstständig und allein fortbewegen, obwohl der Fahrlehrer jede Sekunde bereit ist, korrigierend ins Lenkrad zu greifen oder auf das so wohltätige Doppelpedal zu treten. Er kennt die Krisen und Schwächen seiner Schützlinge, nur er selbst darf keine haben. Im Dienst zählt für ihn nur das zauberhafte Spiel zwischen Kupplung, Bremse, Lenkung und Gaspedal.

Führerschein oder keiner, das ist die Frage, sie stellt sich am Tage der Prüfung. Hat sein Fahrschüler das Pech durchzufallen, dann rasselt auch der Fahrlehrer mit Haut und Haar durch. Und wenn er das Klassenziel glücklich erreicht hat, dann bekommt auch der Fahrlehrer jedesmal im Geiste selbst den Führerschein neu überreicht. Eine Glücksstunde seines Berufes. Stolz, mit viel Wissen vollgepumpt und erwartungsvoll stürzt sich der eben flügge gewordene Kraftfahrer ins motorisierte Leben. Seinem Fahrlehrer gilt in den meisten Fällen nicht einmal mehr ein kurzer, dankbarer Blick in den Rückblickspiegel. Gerade das aber hat er seinem Schützling so oft eindringlich gepredigt, hat alle Sorgfalt angewandt und keine Mühen gescheut. Aber zu Sentimentalitäten ist bei uns keine Zeit. Schon stehen neue Aspiranten bereit, um das große Einmaleins der Fahrkunst zu erlernen. Immer neue Schüler, doch die gleichen, lieben, wohlvertrauten alten Fehler bleiben.

Sie erinnern sich: Am 14. Dezember ereignete sich in Kropp, genauer Kropper Busch, ein schwerer Verkehrsunfall mit Todesfolge. Ein Verkehrsteilnehmer hatte die Vorfahrt nicht beachtet. Das ist ihm teuer zu stehen gekommen; er mußte dafür mit dem Leben bezahlen. Ein Augenblick Unachtsamkeit - schon war es nicht mehr aufzuhalten.

Sie sind auch Kraftfahrer? Dann lassen Sie sich diesen Unfall doch noch einmal durch den Kopf gehen.

Sie meinen, das könnte Ihnen gar nicht passieren? Sie meinen, Sie sind bisher immer gut gefahren?

Denken Sie doch bitte noch einmal nach, ganz genau! Sehen Sie, jetzt fällt es Ihnen wieder ein. Und das ist gut so, Sie sollten es sich öfter einfallen lassen. Sicher werden Sie sich an einen ganz bestimmten Fall erinnern. Und Sie werden sich damals gesagt haben: Gerade nochmal gutgegangen. Wird es aber auch ein zweites Mal gut gehen? Sie sollten es lieber nicht darauf ankommen lassen!

Unsere Fahrschüler der Kfz-Staffel werden Tag für Tag unterrichtet; theoretisch und praktisch. Sie werden immer wieder mit Gesetzen vertraut gemacht und im praktischen Fahren gedrillt. Ja, man geht mit jedem neuen Lehrgang sogar ins Gericht, um den Schülern auch diese "Praxis" ganz eindeutig vor Augen zu führen.

Lesen Sie nachstehend einen Bericht eines Fahrschülers:



## Die Fahrschule im Gerichtssaal

Es gehört schon zum bewährten Brauch der Fahrschullehrgänge, daß jeder Fahrschüler einmal im Sitzungssaal eines Amtsgerichts sitzt und speziell den Verhandlungen wegen Verkehrsstraftaten beiwohnt.

Am Mittwoch, 8. 12. 1965 um 10.00 Uhr war es soweit. Im Sitzungssaal des Amtsgerichts Rendsburg saßen wir erwartungsvoll. Trunkenheit am Steuer stand dreimal zur Verhandlung. So hörten wir, daß Trunkenheit am Steuer als eine vorsätzliche Tat angesehen und die Angeklagten als unbelehrbar hingestellt wurden, die ganze Schärfe des Gesetzes treffen muß. Gezeigte Reue, jahrelange Fahrpraxis, bisherige straffreie Führung und sogar 2 Rechtsanwälte als Verteidiger halfen nichts. Die Urteile hörten sich - aus dem Munde einer sehr charmanten Richterin - besonders schwer an. Von einer Frau ausgesprochen, hatten sie erheblich mehr Gewicht. Das hatten wir tatsächlich nicht erwartet. Die Verhandlungen waren spannender als ein Krimi.

Auf der Heimfahrt hatten wir noch die eben gehörten schwerwiegenden Worte zu verarbeiten und uns allen ist klar geworden, warum die Gerichte bei derartigen Verkehrsteilnehmern so strenge Strafen aussprechen.

Den Vormittag auf dem Amtsgericht Rendsburg werden wir nicht so schnell vergessen und er wird uns für unser weiteres Leben eine bleibende Mahnung sein.



# Der Nord-Ostsee-Kanal

von Gnt Schulz M.

Der Ausbau unseres deutschen Verkehrsnetzes lag in den vergangenen Jahren wie auch heute noch im großen Interesse unserer Regierung. Nicht zuletzt um einen besseren Ausbau der Bundesfernstraßen und der Bundeswasserstraßen zu erreichen, sondern um der immer größer werdenden Verkehrsproblemen zu begegnen. Wichtig dabei erscheint auch die Eingliederung des deutschen Verkehrsnetzes in das des europäischen, schon alleine wegen der zentral-europäischen Lage der Bundesrepublik.

Es ist allgemein bekannt, welche Erfolge man bei Bundesfernstraßen, welche sich im Bau befinden und solche, die fertiggestellt sind, erzielt hat. Wie aber sieht es mit unseren Bundeswasserstraßen aus?

Daß auch auf diesem Gebiet zuweilen große Probleme auftauchen, liegt auf der Hand. Schiffs- und Bahnverkehr vereinigen nämlich den größten Anteil des Transportes aller Güter auf sich. Bei der bestehenden Wirtschaftskonjunktur wird das auch so bleiben bzw. noch zunehmen.

Da auch Wasserstraßen bei zunehmender Benutzung einem Verschleiß unterliegen, sieht man, um der großen Industrie im ganzen Lande entgegenzukommen, nur noch einen Ausweg in der Erweiterung und dem Bau neuer Wasserstraßen. Um eine erhöhte Nutzkapazität des Wasserstraßennetzes (Kanäle und beschiffbare Flüsse) zu erreichen, baute am u.a. den Moselseitenkanal, man spricht von Moselkanalisierung, von dem System "Rhein-Main-Donau" und vom Nord-Süd-Kanal, und das alles, um die Funktionsfähigkeit des Schiffstransportes nicht zu beeinträchtigen.

Für die Entlastung im Norddeutschen Raum sei auch der Ausbau des Elb-Trave-Kanals erwähnt. Es besteht zwar über die Eider und von Brunsbüttelkoog her zwischen Nord- und Ostsee in Richtung Kiel eine gute Wasserstraßenverbindung, aber nicht oberhalb Hamburgs zur Ostsee und dient gleichzeitig zur Entlastung des Nord-Ostsee-Kanals. Diese Entlastungsmaßnahmen sind vor allem deshalb erforderlich, weil immer größer werdende Schiffe in zunehmender Anzahl den Nord-Ostsee-Kanal in beiden Richtungen passieren. Eine äußerst gute verkehrspolitische Maßnahme der Bundesregierung ist der Ausbau und damit die Anpassung des Nord-Ostsee-Kanals an die wachsende Bedeutung der deutschen und internationalen Schifffahrt. Allein von 1952 bis 1961 stiegen die jährlich den Nord-Ostsee-Kanal passierenden Schiffseinheiten von 56 000 auf weit über 80 000 mit einer beförderten Gütermenge von 62 Millionen Tonnen im Jahre 1964. Die in den letzten Jahren ansteigenden Größen der passierenden Schiffe bringt für den Nord-Ostsee-Kanal mit seinen 50 - 70 Jahren alten Anlagen besonders schwierige Probleme. Große Mengen ausgewaschenen Materials, das in den Uferböschungen tiefe Auswaschungen hinterläßt, lagert sich auf der Kanalsohle ab und muß, um den Tiefgang der Schiffe nicht zu vermindern,

ausgebaggert werden. Verschiedene bekannte Wasserbauversuchsanstalten des In- und Auslandes bemühen sich seit mehreren Jahren um die Ursachen der Erosion und deren Abhilfe.

Solche Probleme beschäftigen die Kanalverwaltung heute, wie aber sah es vor 70 Jahren aus? Vor fast 71 Jahren wurde der Nord-Ostsee-Kanal seiner Bestimmung übergeben. Bevor es aber dazu kam, unterlag die Planung eines solchen Kanals vielen politischen, materiellen und auch menschlichen Einflüssen. Den Anstoß zum Bau eines Kanals von der Nord- in die Ostsee gab Mitte des 19. Jahrhunderts das Auftreten und die schnelle Verbreitung der Dampfschiffe. Der bestehende Eiderkanal entsprach ohnehin schon den damaligen Ansprüchen in keiner Weise. Eine Reihe von neuen Entwürfen zur Verbindung der Nord- und Ostsee tauchten auf; die meisten wurden jedoch infolge der Ungunst der politischen Verhältnisse nicht einmal in den Rahmen der allgemeinen Erörterung gezogen. 1849 gab es dann etliche gute Baupläne, die politischen Verhältnisse der nächsten Jahre ließen es aber nicht zu, diese Pläne weiter zu verfolgen. Die Schleswig-Holsteinische Erhebung und die Deutschen Einheitsbestrebungen nahmen ein unrühmliches Ende. Der Plan des Nord-Ostsee-Kanals mußte so lange zurückgestellt werden, bis einiges Vaterland hinter der Ausführung stand.

Trotz des siegreichen Verlaufs der deutschen Einheitskriege, trotz des Milliardensegens des Frankfurter Friedens, trotz der Förderung, den einflußreiche Mitglieder der preußischen Staatsregierung und der Reichsregierung, so vor allem der Reichskanzler Fürst Bismarck dem Plan angedeihen ließen, vergingen doch fast drei Jahrzehnte, bevor der Bau des Kanals in Angriff genommen wurde. Der Entwurf des Hamburger Großkaufmanns und Schiffredner Dahlström (ausgeführt von dem Reg.Baumeister und späteren Baurat Boden aus Glückstadt) wurde mit den gesamten Unterlagen der Vorarbeiten im Mai 1881 dem Preußischen Verkehrsminister Maybach übergeben. Am 16. März 1886 wurde durch ein Reichsgesetz der Bau des Kanals beschlossen. Die Kosten waren auf 156 Millionen Mark veranschlagt. Mit den Vorarbeiten ging man so schnell voran, daß der greise Kaiser Wilhelm I. schon am 3. Juni 1887 bei Holtenau den Grundstein zu dem neuen Kanal legen konnte.

Während der Bauzeit von 1888 bis 1895 arbeiteten durchschnittlich jedes Jahr bis zu 6000 Menschen an dem Werk. Über 80 Millionen cbm Erde mußten bewegt werden. Die Gesamtlänge des Kanals beträgt 98 km; die ursprüngliche Ausdehnung des Kanals war so gewählt, daß sich Schiffe von 6 1/2 m Tiefgang und 12 m Breite begnügen konnten. Die Sohlenbreite betrug 22m und die mittlere Tiefe 9m. In Zwischenräumen von je 12 km waren sechs Ausweichstellen von 60 m Breite und 450 m Länge eingebaut. Zur Überführung der von dem Kanal durchschnittenen Eisenbahnlinien und Straßen waren 5 Eisenbahnbrücken, 2 Chausseebrücken und 16 Fähren nötig. Beide Einfahrten des Kanals sind mit Leuchttürmen versehen. In der Nachtzeit wird die ganze Kanalstrecke, für deren Durchfahrt man heute ca. 9 - 15 Std. benötigt, elektrisch beleuchtet, so daß eine Durchfahrt jederzeit stattfinden kann. Die Eröffnung und feierliche Einweihung der neuen Wasserstraße fand in den Tagen vom 19 - 22. Juni 1895 durch Kaiser Wilhelm II. statt.

Immer größer werdende Schiffsrümpfe und Kriegsschiffe veranlaßten dazu, nach einem gutem Jahrzehnt eine Erweiterung und einen Umbau des Kanals vorzunehmen. Dieser wurde in den Jahren 1908 - 1915 durchgeführt. Die Hauptaufgabe des Erweiterungsbaues war die Verbreiterung und Vertiefung der Fahrrinne. Ihre Ausmaße wurden zum Teil auf das Doppelte erhöht. Heute zeigt der Wasserspiegel eine mittlere Breite von rd. 100 m, eine Sohlenbreite von 44 m und eine Tiefe von etwa 11 m. Ebenfalls baute man zu der Zeit südlich bei Holtenau und nördlich bei Brunsbüttelkoog neue Schleusenanlagen. Sie waren zu jener Zeit mit ihren Abmessungen von 330 m Länge, 44 m Breite und 15 m Wassertiefe die größten Schleusen der Welt.

Um den Kanal in seinem Bestande zu erhalten, müssen jährlich 30 Millionen DM aufgewendet werden. Nur ein geringer Teil davon kann von den Kanalgebühren für die durchfahrenden Schiffe zu diesem Zweck verwendet werden.

UKW-Punk, Fernsehen, automatische Meldung, also ein Nachrichtensystem, welches zur Erhöhung der Sicherheit der den Kanal durchfahrenden Schiffe dient, sind einige wenige Punkte neben einem kurzen Weg von der Nordsee zur Ostsee und umgekehrt, die die Erhaltung und jede Benutzung des Kanals realisiert.



### Tender der "Rhein-Klasse"

Rhein	Mosel	Main	Weser
Elbe	Saar	Isar	Werra
Ruhr	Neckar	Donau	

Die Aufgabe der Tender ist, Kleinbootverbände ( Minensuch- und Schnellbootgeschwader ) mit Waffen, Gerät und Treibstoff zu versorgen. Weiterhin dienen sie den Booten auch als Werkstattschiffe. Sie ermöglichen diesen Verbänden ohne feste Stützpunkte zu operieren.

Um gegen den Einsatz von ABC-Waffen gewappnet zu sein, sind sie nach den neuesten Erkenntnissen ausgerüstet, d. h., sie besitzen keine Bullaugen und können nach außen hin hermetisch abgeriegelt werden. Eine Luftfiltrieranlage sorgt für frische und unverseuchte Luft in den Schiffen. Darüberhinaus ist eine Sprühanlage eingebaut, die es ermöglicht, verseuchte Niederschläge von Bord zu spülen.

Die Baujahre für diese 11 Schiffe verteilen sich auf die Jahre 1959 bis 1963. Sie verdrängen bei einer Abmessung von 99 m Länge, 11,8 m Breite und 3,4 m Tiefgang 2370 ts standard und 2540 ts maximal. Dieselmotoren mit einer Geschwindigkeit von 20,5 Kn. Die Bewaffnung besteht aus zwei 100-mm-Geschützen in Einzeltürmen und vier 40-mm-Geschützen in Einzellaifetten. Die Besatzung hat eine Stärke von 110 Mann.

Einige dieser Tender sind mit Verstellpropeller ausgerüstet. Die Tender "Lahn" und "Lech" sind ganz ähnlich der "Rhein-Klasse", haben aber nur eine Bewaffnung von vier 40-mm-Geschützen in Doppellafetten.



In der Nacht vom 9. auf den 10. April 1945 kenterte der schwere Kreuzer "Admiral Scheer" nach einem Bombenangriff im Bauhafen der Deutschen Werke Kiel (heutige Marinearsenal). Er liegt dort heute noch unter Trümmerschutt begraben.

Im Haushalt 1931 wurde das Panzerschiff "Admiral Scheer" als Neubau B für die Reichsmarine genehmigt und mit dem Bau angefangen. Am 1. April 1933 war der Stapellauf und die Fertigstellung erfolgte 1934. Das Schiff hatte eine Wasserverdrängung von 21 100 ts standard bzw. 16 200 ts maximal. Die Bewaffnung bestand aus 6 - 10,5 cm- und 8 - 3,7 cm-Geschützen in Doppellafetten, bis zu 26 - 2 cm-Geschützen in Einzellafetten und 8 Torpedorohren von 53,3 cm in Vierlingsätzen. Weiterhin aus einem Flugzeugkatapult und zwei Bordflugzeugen. Die Maschinenanlage bestand aus 8 doppelwirkenden zweitackt MAN-Dieselmotoren, die eine Leistung von 56800PS erzeugten. Mit dieser Leistung, die auf zwei Schrauben übertragen wurde, erreichte das Schiff eine Höchstgeschwindigkeit von 28,5 Knoten. Es konnte 19 000 Seemeilen bei 19 Kn zurücklegen. Die Länge betrug 188 m, die Breite 21,7 m und der Tiefgang 5,8 m. Die "Admiral Scheer" hatte eine Besatzung von 1150 Mann.

Der Typ des Panzerschiffes wurde unter den Beschränkungen des Versailler Vertrages entwickelt und erregte im Ausland erhebliches Aufsehen, da er als großes Kriegsschiff erstmalig vollständig geschweißt und nicht genietet wurde. Auf Grund des Verhältnisses seiner Größe zu seiner starken Armierung und hohen Geschwindigkeit bekam er den Spitznamen "pocket-battle-ship" (Taschenschlachtschiff).

12.11.1934 : Indienststellung.

1936/37 : Einsatz in spanischen Gewässern. Nach dem Bombenangriff auf das Panzerschiff "Deutschland" (31.5.37) Beschuß der Hafenstadt Almeria.

Nach Umbau im Winter 1939/40 Wiederindienststellung als schwerer Kreuzer.

26.10.1940 : Auslaufen zum Handelskrieg in Übersee, Kommandant Kpt.z.S. Krancke.

05.11.1940 : Gefecht mit britischem Hilfskreuzer "Jervis Bay", der zusammen mit 5 Schiffen des Konvois HX 84 versenkt wird.

Dez. 1940 : Treffen im Südatlantik mit den Hilfskreuzern "Pinguin" und "Thor" sowie Troßschiffen.

Febr. 1941 : Vorstoß in den Indischen Ozean. Mehrere Schiffe versenkt oder als Preisen nach Hause geschickt.

27.03.1941 : Erfolgreicher Durchbruch der Dänemarkstraße.

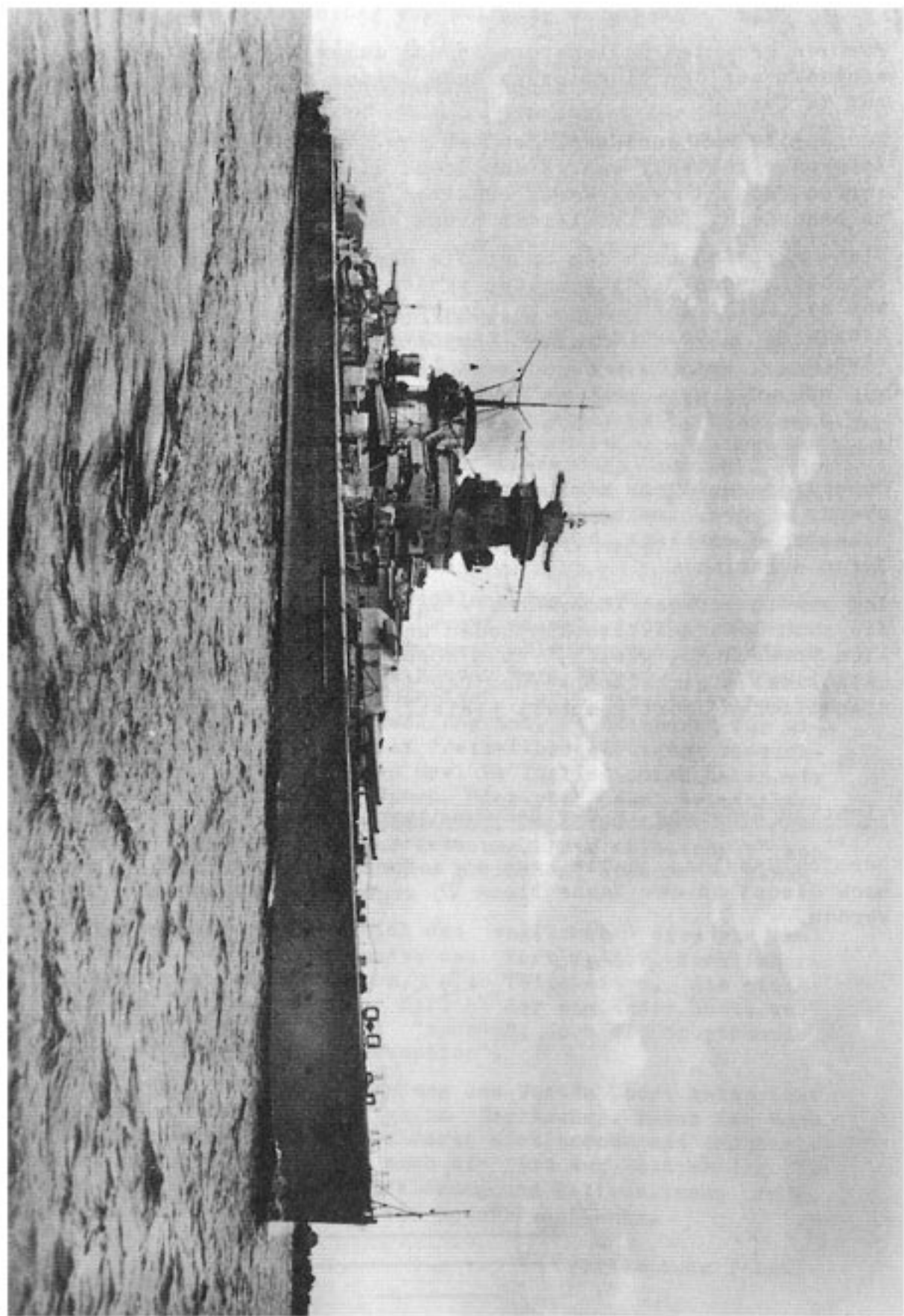
01.04.1941 : Anlaufen in Kiel. Gesamterfolg 16 Schiffe und 1 Hilfskreuzer mit 113 000 Brt versenkt oder als Preisen eingebracht.

1942 : In Norwegen stationiert, mehrere Einsätze, u.a. gegen den Eismeer-Konvoi PQ 17 (Siehe NB Ausg. 4/65).

16.03.1943 : In die nordsibirische Karasee, sowjetische Eisbrecher beschädigt und versenkt, Port Dickson beschossen.

1943/44 : Zugehörigkeit zum Ausbildungsverband der Flotte in der Ostsee. Ab Oktober 1944 Einsatz im Verband der 2. Kampftruppe zum Landzielbeschuß.

März 1945 : Rückfahrt mit Flüchtlingen nach Kiel, wo ihn dann sein Schicksal ereilte.



Für den gesamten Hallensport in und außer Dienst steht dem Geschwader auf dem Flugplatzgelände leider nur die Gymnastikhalle zur Verfügung.

Nun sollte man annehmen, daß bei den Soldaten des Geschwaders ein Interesse besteht, wenigstens diese kleine Halle, die renoviert worden ist und neues Gerät erhalten hat, einigermaßen pfleglich zu behandeln. Dem ist leider nicht so.

Nicht nur, daß nach dem Sport die Geräte nicht weggeräumt oder Beschädigungen nicht gemeldet werden, man läßt auch mitgehen, was man meint gebrauchen zu können. So verschwanden Sportbekleidung, Stoppuhren, Markierungswimpel und jüngst eine Reckstange.

Ich frage mich, was macht man mit einer Reckstange? Das Reck ist nun wertlos, da es ein englisches ist, und hierfür keine deutsche Stange paßt.

Neuerdings holt man sich auch nicht mehr den Schlüssel, wenn man abends Sport treiben will, man bricht einfach ein, indem man Scheiben einschlägt, Fenster aus der Verankerung reißt oder die Türen aufbricht.

Ich versichere den Kameraden, - es sind wohl immer die gleichen, die sich dieser Wildwestmethoden bedienen, - daß ich beim nächsten Vorkommnis, gleich, ob Einbruch oder Diebstahl, die Kriminalpolizei einschalten werde. Daß die Halle dann für jeden auserdienstlichen Sport gesperrt bleibt, dürfte verständlich sein.

### Wichtige Änderung in der Benutzungsordnung:

Der Schlüssel zur Halle kann ab sofort in der Mittagspause und nach Dienst an der Wache Block 25 gegen Unterschrift empfangen werden.

(Engelmann)  
Oberleutnant zur See  
und Sportoffizier

## GESCHICHTE, WESSEN UND LEHRE DES SPORTS

Eine Betrachtung von Wolfgang Engelmann

Für dieses beides also, wie es scheint, möchte ich behaupten, daß Gott den Menschen beide Künste gegeben hat, die Musenkunst und die Gymnastik, für das Muthafte und das Weisheitsübende, nicht für Seele und Leib, außer ~~etwa~~ nebenbei, sondern für jene beiden, damit sie zueinander in das rechte Verhältnis gesetzt werden, auch Ausspannen und Nachlassen bis zu dem gehörigen Maße.

S o k r a t e s

Der moderne Sport hat viele Erscheinungsformen und Gesichter. Das Wort "Sport" weckt die verschiedensten Reaktionen beim Menschen, von der begeisterten Zuneigung bis zur strikten Ablehnung. Ein Jeder hat seine eigene Vorstellung vom Sport. Sport kann freies oder wildes Spiel, Wettkampf in Regeln oder Unordnung, Anstrengung, Qual sowie freudiges Erlebnis sein. Der Sport kann gut oder schlecht, gesund oder ungesund sein. Er ist Ausdruck der Gesellschaft, die ihn treibt oder ihm zusieht. Für viele ist der Sport eine Quelle der Erholung und des Ausgleichs, für andere gutbezahlte Schauveranstaltung. Vielseitig ist der Begriff Sport, er läßt sich nicht präzise umreißen, da er zu viele Inhalte deckt.

Betrachten wir zunächst die Entwicklung des Sports und beginnen wir mit der Wortklärung. Das Urwort stammt aus dem Lateinischen, "disportare" bedeutet wegtragen, ablenken und im weiteren Sinne auch entspannen. Das lateinische Wort taucht im Mittelalter in Frankreich als "se desporter" auf. Bereits vorher kam der Begriff mit den Normannen nach England, wo "disport" für alles das stand, was man heute mit Freizeitbeschäftigung bezeichnet, wie Spielen, Jagen, Fischen usw. Im Italienischen haben wir heute das Wort "disporto" für Sport, "deporte" für belustigen, sich erholen und im Spanischen bedeutet "deporto" Sport und "desporto" soviel wie Vergnügen und Erholung. Die Ableitungen von "de porto" - Leben im Hafen und vom gotischen "spaurds" - Rennbahn sind heute widerlegt.

Im 15. Jahrhundert schliff sich das englische "disport" zu "sport", und Shakespeare verwandte das Wort später, doch immer im Sinne von Spiel und Vergnügen, also Tätigkeiten, die nicht zum Ernst des Lebens gehören. Spricht der Engländer heute von Sport, gebraucht er den Plural "sports", doch die Sportstunde bezeichnete er als "physical education".

Die bei uns gebräuchliche Verwendung des Wortes Sport entspricht somit nicht dem Gehalt des Wortes im Englischen. Durch den Wandel von Arbeit und Lebensweise änderte sich jedoch mit Industrialisierung und Verstädterung auch die Art der Entspannung. So entstand, vorbereitet durch Aufklärung und Rationalismus im 19. Jahrhundert das, was wir heute als Sport bezeichnen.

(Fortsetzung folgt)

# C-CLUB

---

## Soldatenheim

In der Februarausgabe berichteten wir, daß unser Soldatenheim im März fertig wird. Leider hat uns der lange und strenge Winter einen Strich durch die Rechnung gemacht.

Der Heimleiter, Herr Okonek hofft, daß bis zum Juni alles fertig ist. Ganz Ungeduldige können sich auf einem Spaziergang in Richtung Groß Rheide von dem Fortschritt des Baues unterrichten.

Bei Fertigstellung des Heimes haben wir die Möglichkeit, einen Großteil unserer Freizeit in diesem Heim zu verbringen.

Für die Freizeitbeschäftigung hat uns Herr Okonek einen Vorschlag unterbreitet:

Wir beabsichtigen in unserem Soldatenheim die Schach-, Billard- und Tischtennisfreunde zu sammeln. Dazu möchten wir je einen Soldaten gewinnen, der die Anleitung übernimmt. Erfahrene Spieler, die Lust und Liebe mitbringen, melden sich bitte bei Herrn Obtm Berner. Es ist daran gedacht, sich alle 2 Wochen zu treffen.

H. Okonek  
Heimleiter

Wir hoffen, daß sich recht viele Soldaten dafür melden. Herr Okonek gibt uns die Möglichkeit, unsere Freizeit sinnvoll zu gestalten. Die Initiative aber liegt bei uns.

# über uns

---

Zum 1. April verlassen uns drei bewährte Mitarbeiter. Btsm Pftkowski, Btsm Petzel und OMT Schulz werden aus der Bundeswehr entlassen. Seit dem Bestehen des Nachbrenners haben die drei obengenannten Soldaten an der Gestaltung unserer Geschwaderzeitung entscheidend mitgewirkt.

Wir werden ihre Einsatzfreude und ihren Arbeitseifer um den Nachbrenner vermissen. Für ihre Tätigkeit im Zivilberuf Mast- und Schottenbruch.

In einem Brief an die Redaktion kritisiert Mt Rau die Rechtschreib-, Stil- und Satzzeichenfehler im Nachbrenner.

Die Kritik ist berechtigt.

Wir werden uns bemühen, diese Fehler abzuschaffen.

Der Reservist Werner Hegendörfer grüßt alle Kameraden des Geschwaders und bittet um Übersendung des Nachbrenners. Herr Hegendörfer wird jetzt regelmäßig seinen Nachbrenner bekommen.

Wir danken KKpt Dubois, Herr du Bois, Herr Boysen und OMT Schulz für die Geldspende an den Nachbrenner.

Der H'Gefr d.R. Jedamzik hat sich bereit erklärt, für den Nachbrenner die Offsetreproduktionen kostenlos herzustellen. Damit ist eine fototechnisch sehr schwierige und teure Arbeit uns abgenommen.

Wir danken Herrn Jedamzik für seine Mitarbeit.

möchte ich unsere Leser und Interessenten in diesem Heft bekannt machen.

Kaum ist das letzte Heft in den Druck gegangen, so wird bereits eine Redaktionssitzung einberufen, auf der die Themen für das nächste Heft festgelegt werden. Zur Vereinfachung haben wir uns einen roten Faden geschaffen. Unter ca. 10 Hauptüberschriften, z.B. "Über uns", "Aus dem Geschwader" veröffentlichen wir regelmäßig unsere Beiträge. Sind die Themen gefunden, werden sie auf die Redakteure verteilt. Jeder Redakteur muß bis zum Redaktionsschluß seine ihm übertragenen Themen erarbeiten. Dies geschieht durch Eigenarbeit oder durch beauftragte freiwillige Mitarbeiter

Nach Redaktionsschluß trifft sich der Redaktionsstab zu seiner zweiten Sitzung. Auf ihr werden die geforderten und eingereichten Berichte und Bilder durchgelesen, besprochen und zur Veröffentlichung freigegeben. Die freigegebenen Berichte müssen nun mit möglichst gleichabschließenden Zeilenrand auch auf der rechten Seite mit der Schreibmaschine auf einen DIN A 4 Bogen geschrieben werden. Diese Bogen werden anschließend mit einer Kleinbildkamera abfotografiert. Der belichtete Film wird entwickelt, fixiert, gewässert und getrocknet. Mit einem Vergrößerungsgerät werden die auf dem Film abfotografierten Bogen auf einem Planfilm DIN A 5 vergrößert.

Damit sind wir wieder am Ausgangspunkt angekommen.

Der Bogen unterscheidet sich vom Original dadurch, daß er um die Hälfte kleiner ist, und daß die Schrifträger aus Film bestehen. Auf die gleiche Art und Weise werden auch die Bilder hergestellt. Bloß muß hier noch ein Raster vorgeschaltet werden.

Was ist ein Raster?

Betrachten Sie einmal ein gedrucktes Bild durch die Lupe. Sie werden feststellen, daß dieses Bild aus vielen kleinen Punkten besteht. In den hellen Bildflächen, den **Lichtern**, sind die Punkte schwarz, in den dunklen Bildflächen, den **Schatten**, die Punkte weiß. Um diese Punkte zu bekommen, wird über den zu belichtenden Film ein Rasterfilm gelegt. Durch diesen Rasterfilm hindurch wird das Negativbild auf den Film projiziert. Es entsteht ein diapositives gerastertes Bild.

Wie sieht ein Rasterfilm aus?

Auf einem Planfilm befinden sich in einem bestimmten gleichmäßigen Abstand waagerechte und senkrechte schwarze Linien. Wo sich diese Linien kreuzen, entsteht ein Punkt, der Rasterpunkt. Für den Nachbrenner benötigen wir einen 48er Raster. Das heißt, auf einer Länge von 1 cm befinden sich 48 solche Punkte.

Die hier beschriebenen Arbeiten werden auf der Bildstelle ausgeführt. Die zur Verfügung stehenden Kameras und Geräte können keinen Vergleich mit den Geräten, die einer Druckerei und Klichschneeanstalt zur Verfügung stehen, standhalten. Bitte üben Sie etwas Nachsicht aus, wenn Schrift und Bildruck nicht immer gut ausgefallen sind.

Sind alle Seiten und Bilder fertiggestellt, beginnt das Montieren der Seiten. Beim Montieren müssen verschiedene vorbereitende Arbeiten getan werden und bestimmte Voraussetzungen vorhanden sein. Es muß davon ausgegangen werden, daß immer vier Seiten zur Verfügung stehen. Vier Einzelseiten ergeben den Druck zweier Blätter mit Vor- und Rückseite.

Nehmen wir an, unser Nachbrenner hat einen Umfang von 40 Seiten.

Als erstes werden 5 Blatt Papier in der Länge und in der Breite gefaltet, so daß sie auseinandergefaltet vier gleiche Flächen ergeben. Die gefalteten Bogen werden ineinandergeschoben und jede Vor- und Rückseite von 1-40 durchgehend numeriert. Außerdem ist auf jeder 1. Seite eines gefalteten Bogens bis zur Hälfte aller Seiten eine Anlegenummer gezeichnet. In unserem Fall sind es 5 Nummern. Die auseinandergefalteten Bogen zeigen an, welche Seiten hintereinander montiert werden müssen und gleichzeitig, welche der vier Flächen eines Bogens die Anlageseite ist.

Nachdem dies geschehen ist, wird der Montierbogen vorbereitet.

Dieser Bogen besteht aus Millimeterpapier. Für den Nachbrenner wird ein Bogen im Format DIN A 3 benötigt. Dieser DIN A 3 Bogen wird genau in der Mitte durch eine waagerechte und eine senkrechte Linie in vier Teile geteilt. Von diesen Mittellinien, die zeigen den Bruch bzw. Schnitt jeder Seite an, werden in 1,2 - 1,5 cm Abstand auf beiden Seiten der Mittellinien Hilfslinien gezogen. An diesen Hilfslinien fängt bei der Montage die Schrift bzw. das Bild an. Somit ist für jede Seite ein gleichmäßiger Blatt- rand garantiert. Über diesen gekennzeichneten Montierbogen wird eine durchsichtige Montierfolie befestigt.

Die Montage kann beginnen.

Parallel zur Montierfolie, aber über ihr, liegt der auseinandergefaltete, numerierte Bogen. Die Fläche mit der Anlegenummer liegt dabei immer der linken oberen Fläche auf der Montierfläche gegenüber. Auf diese Fläche wird auch die Seite 1 montiert. Dazu kommen noch die Seiten 4, 13 und 16.

Ist die erste Folie fertig, wird sie vom Montierbogen gelöst und eine zweite Folie darauf befestigt. Auf diese Folie werden die Seiten 2, 3, 14 und 15 montiert. Dabei ist zu beachten, daß die Seite 2 diesmal auf der rechten oberen Fläche der Folie befestigt wird. Alle Seiten werden seitenverkehrt, das heißt in Spiegelschrift montiert.

Sind alle Seiten montiert, werden die Druckplatten vorbereitet. Die Druckplatten bestehen aus einer dünnen Metallfolie, auf der eine lichtempfindliche Schicht aufgetragen ist. Auf diese Druckplatten werden die montierten Seiten gelegt und belichtet. Nach der Belichtung und einer Behandlung mit chemischen Lösungen sind die Platten zum Druck vorbereitet. Die Druckplatten werden in die Druckmaschine eingespannt. Das Drucken kann beginnen. Nach dem Drucken werden die Seiten geheftet und beschnitten.

Der neue Nachbrenner ist fertig.

*Blsm. H. Eftkowski:*

glaub**en** **SIE** uns,

*das's* ....

- ... FKpt Luther an der Bibelübersetzung mitgearbeitet hat!
- ... der SPIEGEL alles verkehrt bringt!
- ... die Verantwortlichen für die großen Minusbestände im MFG 1 nach der Zählung auch zur Verantwortung herangezogen werden!
- ... die Bibel nicht recht hat; Kptlt David unterlag dem Goliath!
- ... mit dem neuen Kommandeur beim H-Stab ab 1.4.66 auch ein neuer Geist eingezogen ist!
- ... Kptlt Berner noch keinen gebissen hat!
- ... nicht nur die Kleinen im MFG 1 zahlen!
- ... Herr Lembrecht nur Ihr Bestes will!
- ... in der Sicherungsstaffel keiner flattert!
- ... alle Mitarbeiter des NB mitarbeiten!
- ... Offiziere deshalb nicht "Soldaten des Monats" werden können, weil es ja immer heißt: "Soldaten und Offiziere der Bundeswehr"!
- ... entgegen hierzu bei Kptlt Kolthoff eine Ausnahme gemacht werden könnte!
- ... der NACHBRENNER bestimmt nach diesem Heft diese Seite nie wieder schreiben darf!



Eine Zeitschrift für Soldaten des MFG 1  
Sie erscheint monatlich.

**Verantwortlicher Redakteur:**

Kpflt. Groß

**An diesem Heft haben mitgearbeitet:**

Kpflt. Groß

StBtsm. Exmann

OBtsm. Berner

Btsm. Kohnke

OMt. Schulz

Gefr. Maß

Frau Wendtland

OLt z. S. Engelmann

StBtsm. Rindersbacher

Btsm. Schüll

OMt. Schulz, F.

Gefr. Schaum

Die Militärpfarrer

**Zusammenstellung, Werbegestaltung**

**und techn. Erstellung:**

OBtsm. Berner

OMt. Röttger

Gefr. Mädler

Gefr. Möhlmann

HGefr. d. R. Jedakzik

**Vertrieb:**

Btsm. Schüll

**Finanzen:**

Frau Ute Kopp

OBtsm. Berner

**Karikaturen:**

Btsm. Eftkowski

**Titelbild:**

OMt. Schulz

**Bildquelle:**

Bildstelle MFG 1

**Auflagenhöhe:** 1200 Hefte

**Redaktionsschluß:** jeweils 10. ds. M.

**Bankverbindung:**

Kreissparkasse Schleswig,  
Zweigstelle Kropp Kto. No. 77061  
Spar- und Darlehnskasse Kropp

**Erreichbarkeit der Redaktion:**

Kropp 521, App. 281



Portrait- u. Passaufnahmen  
Fotohandlung

Schleswig - Stadtweg 81  
Telefon 25632

**SPORTGERÄTE UND BEKLEIDUNG FÜR JEDEN SPORT**

Pullover - Jacken - Damen u. Herrenhosen in großer Auswahl

**SPORTHAUS LÜCK**

KROPP, Bennebeker Straße 1, Telefon 549

Ihr Fachhändler für

Radio, Fernsehen, Schallplatten, Elektroartikel aller Art

**ERNST HANSEN**

KROPP - HAUPTSTRASSE 11 - TEL. 285



**Rolf Sörensen**

Vertreter der Daimler-Benz AG



Personenwagen - Lastkraftwagen - Omnibusse - Unimog

Schleswig-Busdorf, Ruf 04621/32033