



DER NACHBRENNER

Schleswig, Jagel, Kropp

5

MARINEFLIEGERGESCHWADE

2. Jahrgang / Mai 1966

0,20 DM Schutzgebühr

SCHLESWIG-HOLSTEIN

- gestern

- heute

- morgen



Mt. Eggin

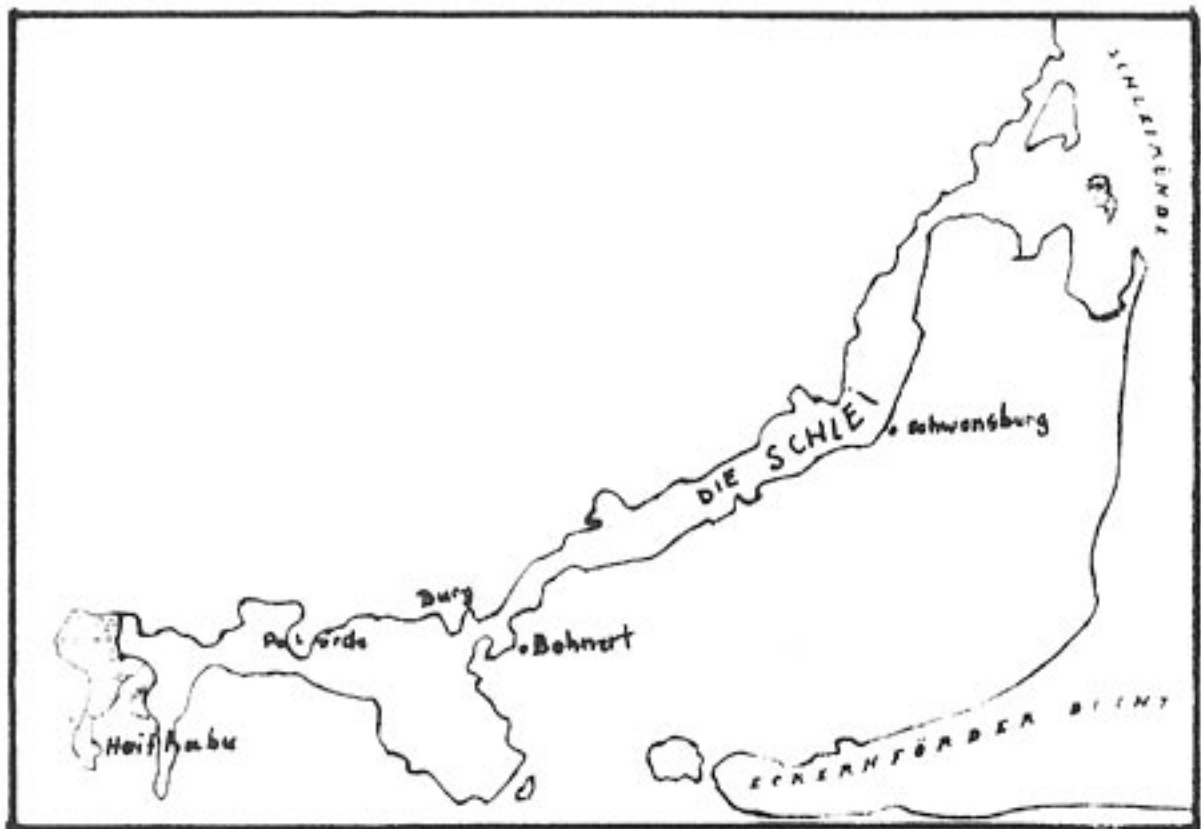
Ich möchte versuchen, ein Geschichtsbild der Stadt Schleswig abzugeben, das von den ersten Anfängen über wechselvolle und ereignisschwere Gestaltungen bis hin zur Gegenwart berichtet.

Die Neubildung der Stadt ist noch überall fließend und stellt kommenden Generationen lohnende Lebensaufgaben.

Da sich in der Frühgeschichte Schleswigs viele Angaben nur vermuten lassen, kann es vorkommen, daß einige Daten und Angaben mit anderen Geschichtsbüchern nicht übereinstimmen.

Ich hoffe aber, daß es mir mit dieser Arbeit gelingt, einen etwas klaren Überblick über das Werden und Wachsen der Stadt Schleswig zu geben.

Die Lage Haithabus (Abb. 1), der Gründungsname Schleswigs, entspricht sehr deutlich den typischen Eigenschaften der Wikingerzeit. Alle größeren Plätze, die zu jener Zeit entstehen, werden so errichtet, daß sie nicht an der offenen Seeküste liegen, sondern weiter im Inneren des Landes, aber so, daß sie trotzdem einen direkten Zugang zum Meer haben. Diese haben den Zweck, die Siedlungen vor den starken Angriffen der feindlichen Flotte zu schützen. Auch Haithabu hat durch seine Lage ausreichend Schutz vor solchen Angriffen geboten, denn die teilweise sehr enge Schlei ist leicht sperrbar und ebenso die schmale Einfahrt zum Haddebyer Noor.

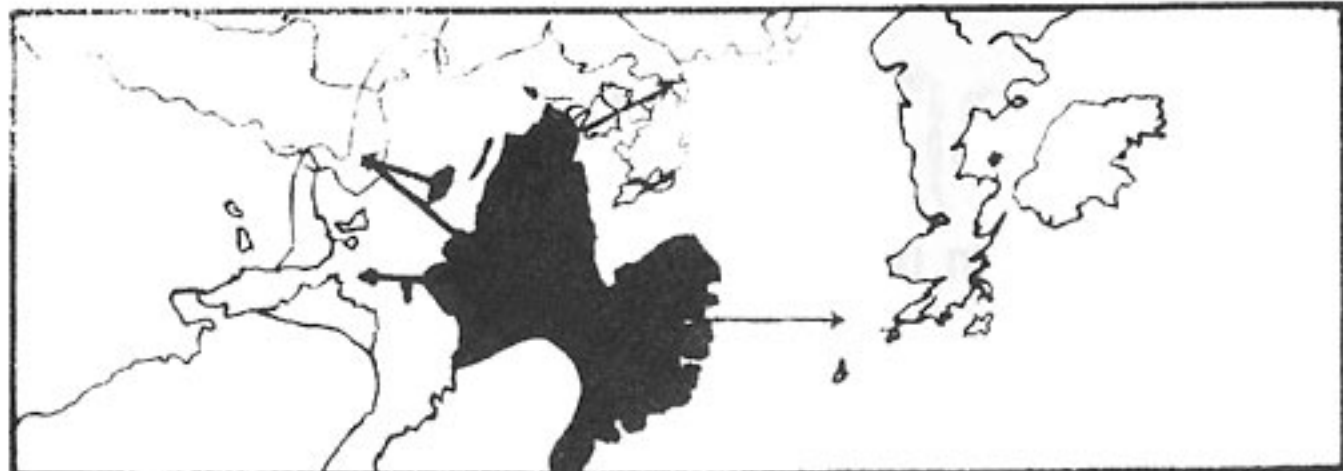


Viele andere Handelsplätze sind von den Wikingern bis hoch nach Nowgorod (Rußland) so erbaut worden.

Haithabu stellt ferner die Verbindung zur Nordsee dar, denn nur der schmale Mittelrücken trennt Haithabu von den Wasserläufen, die zur Nordsee fließen. Diese, auf ein Minimum zusammengedrückte Landverbindung zwischen Ost- und Nordseebecken, verschafft der Stadt ihre Bedeutung an dem großen ost-westlichen Handelswege.

Aber auch noch ein zweiter Weg, der an Haithabu vorbeiführt, ist für die Stadt von großer Bedeutung. Dieser Weg erstreckt sich von der Elbe bis hoch nach Nordjütland. Das Alter dieses Weges geht bis in die Stein- und Bronzezeit zurück. Zwischen Schlei und Rheidder Au, ein Streifen von 5 km Breite, ist zu damaliger Zeit die einzige Möglichkeit gewesen, einen dauernden Verkehr von Norddeutschland nach Nordjütland aufrechtzuerhalten. Er ist gekennzeichnet durch große Hügelgrabreihen, die ihn zu beiden Seiten begleiten. Noch heute ist dieser Weg zu verfolgen, zum Teil als asphaltierte Straße, Feldweg, Wanderweg oder aber in Nordjütland noch durch die tiefen, ausgefahrenen Spuren und an Stellen, wo er sumpfige Niederungen überquert, liegen noch die Trittsteine, die man wahrscheinlich schon am Ende der Steinzeit benutzt hat.

Mit dem Ausgang der Bronzezeit setzen auf diesem Weg die großen Völkerwanderungen der einzelnen Wikingerstämme zum Süden ein (Abb. 2), daher hat er die Bezeichnung "Heerweg" erhalten. Im ausgehenden Mittelalter und im Anfang der Neuzeit hat dieser alte Heerweg seine Bedeutung als Handelsweg, denn nun wurden Ochsenherden von Herden nach Süden getrieben. Daher auch noch der zweite Name "Ochsenweg".



Hier am Schnittpunkt dieser beiden Wege ist die Voraussetzung, wie kaum irgendwo anders, für das Aufleben einer großen und bedeutenden Handelssiedlung, der Siedlung Haithabu, gegeben.

Schleswigs Frühzeit

Das Alter Schleswigs ist unbestimmbar. Der erste Volkstamm an der fischreichen Schlei sind die Angeln. Sie haben sich ihren Bedürfnissen entsprechende Dorfanlagen gebaut. Als in der Mitte des 5. Jahrhunderts n. Chr. die Angeln nach Britannien auswandern, dringen von Norden die ihnen stammverwandten Jüten ins Land ein. Sie fördern den Ausbau der von den Angeln errichteten Ortschaften.

Schleswig erscheint zum ersten Mal in der Geschichte, als im Jahre 800 der Dänenkönig Göttrik (auch als Gottfried oder Gudröd bekannt) mit einem großen Heer bis zur Schlei vordringt. Hier gründet er die Stadt Sliesthorp (das spätere Haithabu), die nun für ihn Mittelpunkt seines neuen Reiches werden soll. Mit klarem Blick erkennt er, daß die Zusammenfassung der Ost- und Nordsee durch einen möglichst kurzen Landweg, den Erfordernissen seines Zeitalters entspricht. Mit Sliesthorp hat er dazu die beste Möglichkeit sein Vorhaben zu verwirklichen.

Zu dieser Zeit regiert im Frankenland Karl der Große, der im Jahre 799 seinen Sohn Karl mit einem Heer an die Elbe schickt. Das bedeutet der Vorstoß nach Norden. Dieser wird zur Wirklichkeit, als im Jahre 804 Karl mit seinem Heer die Elbe überschreitet und Teile des sächsischen Stammes fortführt. Dadurch fühlt sich Göttrik bedroht und erscheint daraufhin mit einer riesigen Flotte und einem großen Heer an der Schlei, da er auf alle Fälle gerüstet sein will. Die Gefahr geht vorüber. Es bleibt aber die Gewißheit, daß nach der Eroberung des nordsächsischen Gebietes eine kriegerische Auseinandersetzung mit dem mächtigen Frankenland unvermeidbar erscheint. Als diese Spannung ihren Höhepunkt erreicht, stößt Göttrik im Jahre 808 ins östliche Holstein und ins westliche Mecklenburg vor, die Verbündete des Frankenlandes sind. Auf diesem Raubzug zerstört er mehrere Burgen und den Handelsplatz Reric. Beim Erscheinen des fränkischen Heeres fühlt sich Göttrik zum Rückzug gezwungen, wobei er die Kaufleute aus Reric gewaltsam entführt und in Sliesthorp ansiedelt. Durch diese Entführung legt der Dänenkönig den Grundstein für den Handelsplatz "Haithabu". Gleichzeitig sieht er sich veranlaßt, sein Reich und diesen Handelsplatz gegen den möglichen Feind aus dem Süden abzuschirmen, indem er zwei Schutzwälle errichtet. Ein Wall, das Dannewerk, sichert die Südgrenze seines Landes, der andere, die Oldenburg, nur Haithabu.

wird fortgesetzt

Keine Angst vor dem Rangieren!

Gutes Fahren
kein Geheimnis

Tips fürs
Rückwärtsfahren

Schon zur Zeit der Pferdekutschen war das Rückwärtsfahren ein schwieriges Problem. Die Pferde wollten es einfach nicht einsehen, daß es auch einmal rückwärts gehen mußte. Der Unterschied zwischen Pferden und Autos ist in dieser Hinsicht gar nicht sehr groß: Autos fahren auch lieber vorwärts. Und wie beim Pferd der Kutscher, so fühlt sich beim Auto der Fahrer unbehaglich, wenn nach hinten gefahren werden soll. Nicht ohne Grund spielt die Unfallursache "Rückwärtsfahren" in der Statistik der Versicherungen eine nicht unbedeutende Rolle.

Möglich wird das Rückwärtsfahren mit dem Auto durch ein Zahradpaar im Getriebe, das die Drehrichtung der Antriebswelle umkehrt. Sonst ändert sich aber nichts: der Fahrer sitzt an einer Stelle, die ihm nach vorn weit besseren Überblick gewährt als nach hinten, und muß Oberkörper und Hals verdrehen, um sich einigermaßen zu orientieren. Zum Glück sind heute die Heckfenster groß und die Karosserien übersichtlich. Wenn es dunkel wird, erleichtern Rückfahrcheinwerfer das Manöver.

Dem guten Geradeauslauf beim Vorwärtsfahren dient der "Nachlauf" der Vorderräder. Man nennt dies auch "Teewagen-Effekt", weil die Räder wie bei einem Teewagen an kurzen Hebeln gezogen werden und sich von selbst geradeaus stellen. Man merkt das genau, wenn man auf einer geraden Strecke das Lenkrad etwas verdreht und wieder losläßt. Es kehrt dann sofort in seine Normalstellung zurück.

Anders beim Rückwärtsfahren: da möchten sich die Räder unbedingt zur Seite drehen, und man muß das Lenkrad gut festhalten, um sie daran zu hindern. Eine weitere ungewohnte Erscheinung ist das seitliche Ausschwenken des Wagen-Vorderteils. Sobald wir nämlich beim Rückwärtsfahren mit der Lenkung die Räder einschlagen, rollen sie in seitlicher Richtung. Man sieht das gut an Spuren in Sand und Schnee: vorwärts laufen Vorder- und Hinterräder auch dann hintereinander her, wenn man Schlangenlinien fährt, rückwärts dagegen weichen die Spuren der Vorderräder stark von denen der Hinterräder ab. Und zwar immer entgegengesetzt zu der Richtung, in der wir das Lenkrad drehen: Drehen wir nach rechts, dann rollen die Vorderräder nach links, drehen wir nach links, rollen sie nach rechts. Das klingt kompliziert, ist aber im Grunde ganz klar. Ebenso klar ist, daß beim Vorwärtsfahren die Hinterräder etwas weiter "innen" laufen, wenn man die Vorderräder einschlägt. Man muß darum, wenn man um Hindernisse herumfährt, eine Platzreserve einkalkulieren.

Vorderräder brauchen Spielraum

Auf jeden Fall ist es verständlich, wenn viele Leute beim Rückwärtsfahren und beim Rangieren nervös werden. Wer sich jedoch einmal darüber klar ist, daß das Auto rückwärts anders fährt als vorwärts, für den ist die Sache gar nicht mehr schwierig. Zwei Dinge sind wichtig: Ruhe behalten und - rückwärts langsam fahren! Fährt man so langsam, daß man in jedem Augenblick mit einem Tippen auf die Bremse das Auto zum Stehen bringen kann, und paßt dabei genau auf, dann kann auch beim weniger geübten Fahrer nichts passieren. Als Grundregel muß man sich merken: Die Vorderräder brauchen stets seitlichen Spielraum. Viele Parkplatz-Kratzer würden vermieden, wenn jeder daran dächte. Wenn zum Beispiel links vom Wagen kein Spielraum mehr vorhanden ist, kann man nur noch geradeaus rückwärts fahren. Schlägt man nämlich das Lenkrad nach rechts ein, dann bleiben die Vorderräder hängen, schlägt man es nach links ein, ecken die Hinterräder an. Vorwärts dagegen kommt man noch weg: nach rechts nämlich. Die Vorderräder entfernen sich dann von dem Hindernis, und die Hinterräder folgen ihnen. Ein berühmt-berüchtigter Fall tritt ein, wenn man den Wagen vorwärts so in eine Mauerecke fährt, daß er mit der Front und mit einer Seite ganz dicht an der Mauer steht. Rückwärts kommt man aus einer solchen Falle nur noch schnurgeradeaus heraus, und wenn das nicht geht, sitzt man fest. Schon mancher hat in einer solchen Lage starke Männer holen müssen, die den Wagen hinten herumgehoben haben (was am besten mit "Schaukeln" geht).

Vorwärts oder rückwärts einparken?

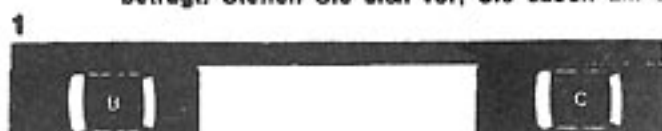
Man muß sich darum überlegen, ob man in eine Parklücke oder auf einen Abstellplatz besser vorwärts oder rückwärts fährt. Das ist von Fall zu Fall verschieden. In normale Straßen-Parklücken fährt man besser rückwärts hinein und nutzt dabei den Ausschwenk-Effekt der Vorderräder, um das Fahrzeug auf kleinem Raum unterzubringen. Bei Parklücken zwischen längs nebeneinander stehenden Wagen kann das Rückwärts-Einparken ebenfalls Vorteile haben - besonders dann, wenn man in einer starken Krümmung hineinfahren muß. Man spart sich dann das viele Hinundherfahren, das nötig ist, um das Auto so gerade vor die Parklücke zu bringen, daß man vorwärts sauber hineinkommt. Das Rückwärts-Einparken kann auch deswegen nützlich sein, weil schmale Parklücken dann besser ausgenutzt werden. Stellt man nämlich den Wagen rückwärts zwischen zwei vorwärts geparkte Autos, dann kann man mit der rechten Seite dicht an den Nachbar heranfahren und hat links eine bequeme Ausstiegslücke mit dem dort stehenden Wagen gemeinsam. Kluge Leute teilen ihre Privatparkplätze so ein, daß immer zwei Autos in entgegengesetzter Richtung dicht nebeneinanderstehen - man bringt dann mehr unter. Aber das ist sozusagen "die Hohe Schule des Par-

kens". Im Alltag ist es schon viel wert, wenn jeder beim Parken und Rangieren ein bißchen nachdenkt und darauf Rücksicht nimmt, daß er nicht allein auf der Straße und dem Parkplatz ist. Jene Leute, die einen für zwei Wagen gut reichenden Platz durch ihr unordentlich aufgestelltes Auto blockieren, sind mit Recht unbeliebt. Manchmal handeln sie nur aus Gedankenlosigkeit so, manchmal aber aus Angst vor dem Rangieren. Und diese Angst ist unnötig.

R.S.

Dieser Artikel wurde mit freundlicher Genehmigung der Esso AG aus der "Tank Post" übernommen.

In eine Lücke parallel zum Bordstein hinauszufahren, erfordert besonderes Geschick. Sie brauchen dafür wenigstens 1,5 m mehr, als die Gesamtlänge Ihres Wagens beträgt. Stellen Sie sich vor, Sie säßen am Lenkrad des Pkw A.



So schaffen Sie es:

1. Langsam im Abstand von gut einem halben Meter parallel neben Wagen B fahren, bis sich beide Wagen auf gleicher Höhe befinden.



2. Langsam zurückstoßen und scharf rechts einschlagen, bis Ihr Wagen fast im Winkel von 45° zum Bordstein steht. Ihr Lenkrad sollte nun etwa auf der Höhe der hinteren Stoßstange von Wagen B stehen.



3. Vorderräder geradestellen und weiter in die Parklücke zurückstoßen, bis sich die rechte Ecke Ihrer vorderen Stoßstange etwa mit der hinteren Stoßstange von Wagen B auf gleicher Höhe befindet.



4. Drehen Sie nun das Lenkrad schnell und so weit wie möglich nach links, während Sie langsam bis nahe an den Bordstein in die Parklücke zurückstoßen.



5. Dann fahren Sie langsam wieder vorwärts, wobei Sie so weit nach rechts einschlagen, daß der Wagen parallel zum Bordstein gelangt. Wenn Ihr Wagen etwa den gleichen Abstand zu den Wagen B und C hat, halten Sie an.

Die Zeichnung verdanken wir dem im Behörden- und Industrie-Verlag erschienenen Buch „Wir im Straßenverkehr“. (Siehe Seite 34)



der evangelische Standortpfarrer

Das Thema für den Lebenskundlichen Unterricht im Februar lautete: "Der Sonntag - Woche oder Tag des Herrn oder beides?"

Ich will nun nicht noch einmal hier im Nachbrenner gewissermaßen schriftlich einen Unterricht über dieses Thema abhalten. Aber ich möchte doch gern eine Anregung aus dem Kreis der Soldaten des Marine-Fliegergeschwaders 1 aufnehmen. Man bat mich nämlich, einen Vorschlag für die Gestaltung des Gottesdienstes - Gottesdienst gehört ja zum Sonntag, dem Tag des Herrn - im Nachbrenner schriftlich festzuhalten.

Es geht um Folgendes: Die Lieder sind oft unverständlich und unbekannt. Daher müßte ein Kreis von Soldaten die Lieder selber aussuchen und, wenn die Melodie nicht bekannt ist, auch vorher üben. Das käme besonders für Standortgottesdienste in Frage. Weiter wäre es zu begrüßen, wenn Soldaten die Lesungen halten würden und eventuell auch die Gebete im Gottesdienst sprechen würden. Auch das muß gründlich vorbereitet werden. Schließlich wäre noch etwas über die Predigt zu sagen. Da kann es sicherlich gut sein, wenn eine Gruppe von Soldaten den Predigttext vorher genau durchdenkt. Diese Gruppe muß einen Sprecher wählen, der dann im Gottesdienst dem Pfarrer Fragen stellt im Zusammenhang mit dem Text. Diese Fragen müssen schriftlich formuliert sein. Der Pfarrer darf diese Fragen jedoch nicht vor dem Gottesdienst kennen. Diese Predigtform nennt man Dialogpredigt. Wenn die Vorbereitungsgruppe gut gearbeitet hat, und wenn der Pastor gut vorbereitet ist, dann kann ein solcher Gottesdienst gar nicht langweilig sein. Ja, selch ein wirklich gemeinsam gefeierter Gottesdienst kann Schwung geben für die folgende Tage, kann Traurige und Resignierende aufrichten. Man kann erfahren, daß Gott uns wirklich hilft, dient.

Das kann durch den Gottesdienst geschehen, das ist seine Aufgabe: Dem Menschen Hilfe sein. Wer im Gottesdienst von Gott aufrichtet wird, der kann dann auch im Gebet und Lied Gott danken, und hinterher ist er nicht froh, daß es endlich vorbei ist, sondern er gibt weiter, was er erlebt hat, an den Nächsten.

Noch eins zum Schluß: Was ich da über die Gestaltung des Gottesdienstes gesagt habe, gilt nicht nur für demnächst durchzuführende Standortgottesdienste in Kropp. Sie können auch dieses oder Ihre eigenen Vorschläge in Ihrer Heimatgemeinde vortragen und Ihre Pfarrer bitten, Sie mitarbeiten zu lassen. Dazu haben Sie ein Recht, ja es kann sogar Ihre Pflicht sein als Christ und verantwortliches Gemeindemitglied.

Lassen Sie uns Pfarrer doch nicht so allein!

Walter Grunwald, Militärpfarrer.



der katholische Standortpfarrer

....Und was tut sich in der Katholischen Soldatengemeinde?

Nun, Soldatengemeinde und Militärpfarrer sind ja für die Soldaten da und wollen versuchen, sich gegenseitig zu helfen. Damit aber nun nicht der Pfarrer so ganz hoch oben auf irgend einer Montageleiter steht und so aus weiter Ferne die Sorgen seiner Gemeinde kaum noch erkennen kann, wird ein Versuch gemacht, in einer Gesprächsrunde die Wünsche und Sorgen der Soldaten besser kennen zu lernen, als dies im Lebenskundlichen Unterricht möglich ist. Dazu hat jede Staffel sich unter den katholischen Soldaten einen Vertrauensmann gewählt, der mit dem Pfarrer beraten soll, was für die Männer in den Kasernen des MFG 1 gut und schön ist und die Soldatengemeinde angeht.

Die erste Besprechung brachte bereits einige praktische Anregungen und Verbesserungen. Wünsche wurden laut, die Versorgung der Staffeln mit den für die Soldaten gesandten Illustrierten und Plättern besser zu sichern, indem sie zu den Lesemappen zur Ausleihe gelegt werden sollen, damit sie nicht so leicht verloren gehen wie bisher.

Ausserdem wurde es nett gefunden, wenn jeder ein kleines Erinnerungstück an Adressen und Gottesdienste der Militärgemeinde greifbar habe. Gedacht ist an Streichholzbriefchen oder eine Hülle dafür.

Gesucht wird dafür ein nettes Motiv!

Auf den Deckel gehört eine kleine witzige Zeichnung, die auf den Gottesdienst Bezug hat und eventuell dazu einlädt.

Da im Geschwader manche Talente mehr oder weniger verborgen schlummern, sollen sie hiermit zu einem WETTBEWERB aufgerufen werden, solch ein "Kleinplakat" zu entwerfen. Über den besten Entwurf entscheiden die Vertrauensleute. Er wird durch einen Buchpreis belohnt und geht in das Eigentum der Militärgemeinde über. Das Format muss auf die Grösse eines Deckels eines Streichholzbriefchens verkleinert werden können. Bei einer grösseren Anzahl Entwürfen können auch mehrere Preise verliehen werden.

Entwürfe werden ohne Namen aber mit einer Nummer an den kath. Mil. Pfr. eingereicht. In einem verschlossenen Umschlag, der dieselbe Nummer haben muss, liegt dann ein Zettel mit der Adresse.

Termin: 15. Mai 1966

Wer schafft's ?

A U S I D E M G E S C W A D E R

Facharbeiterprüfung Ostern 1966

Im Herbst 1965 hatten wieder einige Kameraden vom Geschwader die Facharbeiterprüfung als Flugzeugmechaniker mit Erfolg bestanden. Grund für viele Soldaten aus der Technik, sich einmal Gedanken zu machen, ob sie auch den Versuch wagen sollten. Am ersten Unterrichtsabend waren dann auch 14 Soldaten versammelt. "Mr. Goldfinger" vom Berufsförderungsdienst war erschienen und hielt einen Vortrag über die Möglichkeiten der Berufsförderung. Bei KptLt Radicke begann dann der Unterricht über Flugzeugmechanik, Flugtriebwerkunde und Werkstoffkunde.

OLt Rosenkranz übernahm das Fachzeichnen und die Mathematik. Im Laufe des Lehrgangs gab er uns einige harte Nüsse zu knacken und seine Aufgaben bereiteten auch vielen Interessenten, die nicht am Lehrgang teilnahmen, Kopfschmerzen. In Eckernförde wurden die Kenntnisse im Feilen, unter anderem kleine Maschinenarbeiten, wieder aufgefrischt.

Selbstverständlich gab es auch Schwierigkeiten zu überwinden. So war die Fahrzeugfrage für viele Soldaten aus Jagel ziemlich unklar, so daß sie bald die Flinte ins Korn warfen. Einige Kameraden wurden kommandiert, der Kreis der Aktiven wurde immer kleiner.

Das halbe Jahr Vorbereitungszeit war aber viel schneller um, als vielen von uns lieb war. Es ist nämlich gar nicht so einfach, in einem halben Jahr zwei Berichtshefte zu führen. Die großen Wartezeiten, die manchmal in der Technik entstehen, wurden aber von den meisten sinnvoll genutzt. Der Erfolg blieb nicht aus, Maat Schumacher erhielt von allen (einschließlich Lufthansa-Lehrlingen) die höchste Punktzahl.

Am 21. Februar startete in Husum die schriftliche Prüfung. Wir waren alle gut vorbereitet, zu schwitzen brauchte eigentlich niemand.

Eine kleine Belohnung für die vorangegangene Mühe war die Woche Prüfungsvorbereitungszeit bei der Lufthansa in Hamburg. Es war für alle eine schöne Zeit; bei Hagenbeck trafen wir sogar ein Känguruh, das Ähnlichkeit mit einem schlafenden Obermaaten hat. Natürlich mußte auch hart gearbeitet werden, d.h. die Triebwerke und Flugzeuge unterschieden sich doch etwas von unseren. Die Lehre bei der Bundeswehr war aber nicht schlecht, in ganz kurzer Zeit fühlten wir uns auch in den großen Hallen der Lufthansa zu Hause.

Die praktische Prüfung dauerte vier Tage, die Soldaten der Bundeswehr haben alle mit guten Noten bestanden. Es war ein Erfolg für uns, für unsere Ausbilder und für das MFG 1.

Vielleicht machen wieder einmal einige Soldaten der Versuch!

OMt Neumann

I - Staffel

Die Handelskammer Hamburg und auch KptLt Radicke, der selbst als Prüfer bei der Handelskammer mitwirkt, bestätigt, daß die Uffz. des MFG 1 in Haltung und Leistung einen vorzüglichen Eindruck gemacht haben;

weiter so!

—————
•
—————
•
—————

Sea Survival Training ..

.. oder wie verhindere ich, dass ich vollaufe!

Der Pilot lag in der Nordsee und horchte in sich hinein. Er spürte keinen Wassereinbruch am Bauch und keinen am Rücken: Der Gummianzug schien also dicht zu sein. Nur seine Hände waren kalt und erinnerten ihn daran, daß das Wasser keine 3 Grad warm war.

Er pustete das Salzwasser von den Lippen und rückte den Fliegerhelm zurück, um besser sehen zu können. Durch die aufgeblasenen Wülste seiner Schwimmweste sah er in der Ferne das sandige Ufer einer Insel, und ganz in seiner Nähe sah er sein aufgeblasenes Dinghi schwimmen. Er brustschwamm auf das Dinghi zu und packte es mit beiden Händen am Achtersteven. Dann hielt er inne und erinnerte sich an das, was er im Schwimmbad gelernt hatte: Arme steif, Brust raus, Schwimmbewegungen mit den Beinen; und schon liegt er im Dinghi, aber auf der Nase!

Haben Sie schon mal auf der Nordsee linksrum im Liegen gemacht? Das Floß schwankt und will kentern, nimmt heftig Wasser über, und dann liegt der Pilot auf dem Rücken - oder im Wasser, und das Spielchen beginnt von vorn.

Aber dann lag der Pilot endlich auf dem Dinghi und auf dem Rücken und musterte seine weitere Umgebung: In weiter Ferne ein Fährschiff, und über dem Horizont ein Hubschrauber. Der Hubschrauber näherte sich nach etwa einer viertel Stunde und ließ ein Seil herab, an dessen Ende eine Lederschlinge befestigt war. Da man sich im Liegen schlecht ein Seil um die Schultern legen kann, rollte sich der Pilot aus dem Dinghi und schwamm auf die Schlinge zu. Die Schlinge um die Schultern wurde er an Bord des Hubschraubers gehievt und über dem Flugsicherungsboot wieder abgeseilt.

Dieser Vorgang wiederholte sich in wohl 20 verschiedenen Variationen, am 18. März in der Nordsee bei List auf Sylt, wo Piloten des Geschwaders ihr erstes Seeüberlebenstraining absolvierten. Das Training umfaßte eine Leichtathletische Leistungsüberprüfung und ein Schwimmhallentraining mit einem 200 m - Zeitschwimmen, einem Meilenschwimmen in Fliegerkombination und einem simulierten Fallschirmabsprung vom 3 m - Brett.

Dieses Training ergab für den F30 wertvolle Aufschlüsse über die Zuverlässigkeit der Wasseranzüge und vermittelte den Piloten wichtige Erfahrungen im Überleben auf See nach einem Fallschirmabsprung. Regelmäßige Wiederholungen dieses Trainings werden diese Erfahrungen vertiefen.

Auf ein

Wort

Kameraden

In den Nächten 3./4. und 4./5. April reagierten Angehörige unseres Geschwaders ihre überschüssigen Kräfte an harmlosen, für die öffentliche Ordnung und Sicherheit unbedingt erforderlichen Verkehrsschilder im Ortsbereich Kropp ab.

Das Ergebnis: Siehe nebenstehende Bilder
Es entstand ein Schaden von ca. 600 DM.

In diesem Fall sind die Täter ermittelt und werden einer gerechten Strafe zugeführt.

Polizeiobermeister Gosch machte uns darauf aufmerksam, daß es eine einfache und eine schwere Sachbeschädigung gibt.

Eine schwere Sachbeschädigung, sie tritt in diesem Falle zu, führt auf jeden Fall zu einer Anzeige bei der Staatsanwaltschaft.

In gleichgelagerten Fällen wurden bereits Jugendstrafen bis zu 14 Tagen bzw. hohe Geldstrafen ohne Bewährung ausgesprochen.

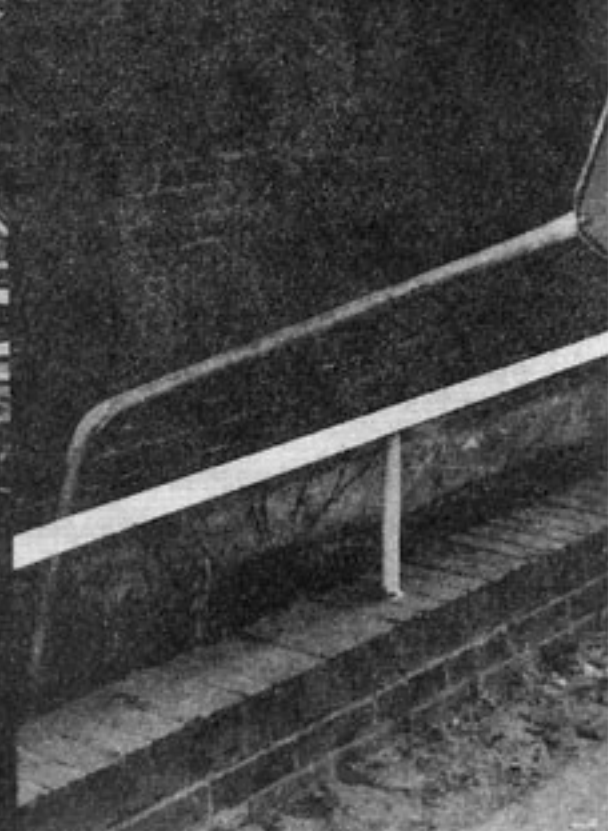
Diese Urteile sollten jedem zu denken geben. Dazu kommt noch die Bezahlung des angerichteten Schadens.

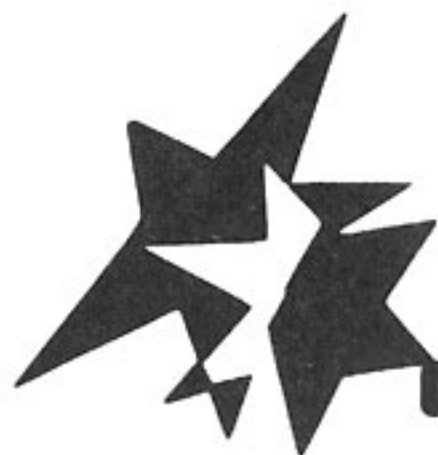
Unsere Boxstaffel und der Sportverein Kropp nehmen gern noch Mitglieder auf.

Hier können alle ihre überschüssigen Kräfte im sportlichen Spiel und Kampf loswerden.

Einzigste Bedingung: Anstand und gutes Benehmen

Dies aber scheint einigen leider noch zu fehlen.





ne

der leichten Muse

beim MFG I

Grosse Schlagerparade zugunsten

des

SHW

Am Mittwoch, dem 18. Mai 1966 um 20.00 Uhr, findet im Hangar West auf dem Flugplatz Jagel eine Wohltätigkeitsveranstaltung mit bekannten internationalen Stars von Bühne, Funk und Fernsehen statt. Der Reinerlös dieser Großveranstaltung wird dem Soldatenhilfswerk zur Verfügung gestellt.

Für dieses große Sondergastspiel, zu dem alle Soldaten und das Zivilpersonal des Geschwaders mit ihren Angehörigen eingeladen sind, konnten folgende Künstler verpflichtet werden:

KNUT KIESEWETTER

Deutschlands Jazz-Sänger Nr. 1 mit seiner Band
Vertreter Deutschlands auf vielen internationalen Jazz-Festivals, sein letzter Hit "Junge mach mal Pause"

NANA GUALDI

Über 100 Platten - Annie get your gun; Sole, Sole;
Ob in Bombay, ob in Rio
Bekannt von Bühne, Funk und Fernsehen

PETER BEIL

Philipschallplattenstar Nr. 1

Kleine Nervensäge Monika; Und der Zug fährt durch die Nacht;
Corina, Corina, und die West Side Story auf Langspielplatten

EDGAR RALPHS

Inbegriff der Komik

Bekannt durch die Rundfunk- und Fernsehsendungen u. a.
Sylvestersendung 1965/66

KURT STELLY

Der Polydor-Star mit seinen Erfolgstiteln

Geh' nicht an der Liebe vorüber;

Weil wir so romatisch sind; Ciao for now;

Wo kommt denn die Liebe her

MARIA MUNKEL-KÖLLISCH

Die charmante Ansagerin vom NDR, WDR, Fernsehen

ANDREA

Der bekannte Beat-Star

Die Halle faßt 1500 Zuschauer und ermöglicht eine gute Sicht von allen Plätzen auf die Bühne.

Im Anschluß an dieses große Sendergastspiel findet um 22.30 Uhr im Offizierheim Kropp für Offiziere und im Gasthaus "Zur Post" in Kropp für Portepeeunteroffiziere eine Mitternachts-Tanz-Party statt, bei der diese Künstler noch einmal auftreten werden.

Diese Veranstaltung bietet nicht nur einen unterhaltsamen Abend, sondern durch den Kauf einer Eintrittskarte unterstützen wir das Soldatenhilfswerk, das in der Zeit vom 15.4. bis 30.6.1966 im Bereich der Bundeswehr eine Sammelaktion, unter dem Motte "Soldaten helfen Soldaten", durchführt.

Offizier des MFG 1 mit dem Schulschiff DEUTSCHLAND auf Weltreise

Für den NB schickte ich nun gilt als Gleitschiff folgenden Bericht:

Von jetzt, große Feiern! Sie werfen ihren Schatten voraus! So war es denn auch! Am 10. 2. 1968 lief das Schulschiff "Deutschland" aus Kiel aus, und schon kam - wie sollte es bei der Marine anders sein - ein Fernschreiber, aus dem hervorzuar, das Neptun, seiner geheiligten salzwasserigen Majestät, der Gott der Meere, und seiner holden Lieblichkeit Thetis, zu Ohren gekommen sei, daß an Bord der "Deutschland" noch ungetauftes, vom Dreck der nördlichen Halbkugel besudeltes Schiffsvolk sich befände. Seine Majestät Neptun kündigte daher sein Kommen an. Und die Altbefahrenen konnten gar furchterliche Stories erzählen. Eine Leiche von der vorigen Taufe lag noch in der Kahlkast des Kojers...

Die Masse der Ungetauften konnte jedoch der Tatsache der Taufe nicht begegnen, ohne lästerliche Bemerkungen oder gar Verleumdungen von sich zu geben, sei es gegen den greisen Neptun oder die flatterhafte Thetis, auf deren zweifelhafter Vornehmheit angezielt wurde. Solches ahndeten Neptun und sein Hofstaat natürlich streng! Der Unterwasserkristallpalast strahlte drohende Sonnenstrahlen aus, in denen die Sinder zur Rechenschaft gezogen und mit schweißvollem Ankündigungen zur Taufe bestrift wurden. Die Trabanten drohten, sich über die Kadaver der Täuflinge herzumachen und sie den Haien zum Fraß vorzuwerfen!

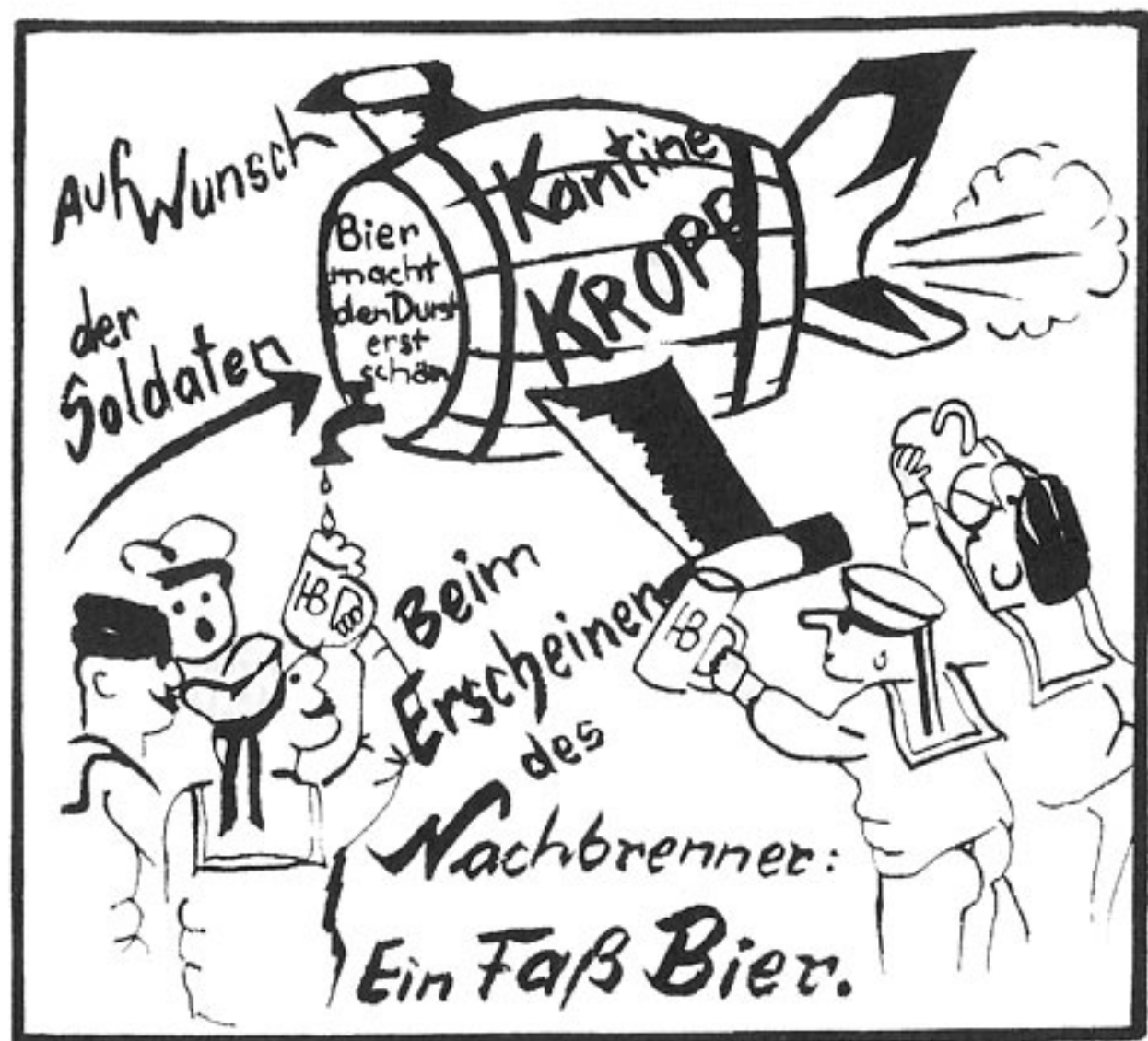
Die Ungetauften steckten nicht zurück. Erst kursierten Schmähliche über "Flittchen" Thetis und ihren Göttergattin, dann sogar die rufmörderische Flugblätter! Selten wohl sind Neptun und Thetis so verhöhnt worden!

Und doch lief manchen Sinder ein kalter Schauer über den Rücken, als endlich Neptuns Admiral Triton erschien, um die Täuflinge zu mustern. Admiral Triton wurde mit gebührendem Zereemoniell empfangen: 5 Schuß Doppelsalut, Front mit Horn, Trommelwirbel, Fallreit, Spitze und Ehrenwache. Der Kommandant melierte die Besatzung angeordnet, Triton übernahm das Kommando über das Schiff. Während der Besichtigung der Täuflinge veringstigten sie von Kakaobutter trübenden Trabanten in ihren Baströckchen die Täuflinge, um der Reue Tritons Nachdruck zu verleihen. Dann wurden jenen, deren ruhmlose Sünden nachbar geworden waren, ihre Strafe mit Fußpilztinktur auf den Rücken graviert.

Schließlich fand Triton das junge Schiffsvolk der Taufe würdig, kündigte den Besuch Neptuns für den nächsten Tag an und verließ das Schiff. Und am nächsten Tag kamen die Majestäten, samt ganzem Hofstaat. Beim Taufgottesdienst wurde der bevorstehenden Opfer berechtigt, und nachdem der Hofastronom die Liniendüberquerung bekanntgegeben hatte, schritten die Täuflinge - obwohl in Badehose, nicht ganz ohne Fracksausen - zur Taufe. Und was dann kam - darüber ist schon soviel und soviel besser berichtet worden, als ich als Frischgetaufter das kann.

Es war eine Mischung aus Spaß und Belastungsprobe; was blieb, war ein denkwürdiger Nachschmeck und die wunderliche Nachgeschmack von Neptuns gewürzten Pillen und von "Gra" warmen, sonnenure glühenden, mit Seewasser verdünntem Doornkaat, der als Tauftrunk gereicht wurde.

Getauft und gelautert geht es nun auf Südamerika zu, wo die "Deutschland" mit Santos den ersten südamerikanischen Hafen anlaufen wird.



Auf Wunsch
der Soldaten

Kantine
KROPP
Bier macht den Durst erst schön

Beim
Erscheinen
des

Nachbrenner:
Ein Faß Bier.



Harald Busch: "So war der U-Boot-Krieg"

Durch seinen Einsatz als Matrose und Gefreiter in der U-Boot-Waffe hat Harald Busch den Kampf und die Atmosphäre jener Zeit miterlebt. Das Buch zeigt die Leistung jener Männer, die während des Krieges 1939/45 auf deutschen U-Booten gegen den Feind fuhren. Er möchte sie vor dem Vergessen bewahren. Ferner wird erzählt vom Leben, Kämpfen und Sterben deutscher Seeleute und von ihren Waffen zur Zeit des größten, so tragischen Krieges.

In diesem Buch stützt sich B. somit auf eigene Erlebnisse, auf Unterhaltungen mit Kameraden und auf Schilderungen von seiten bekannter wie unbekannter Kommandanten und Männer. Sie finden Aufzeichnungen der dokumentarischen Kriegstagebücher; der Schreiber dieses Buches bringt Ihnen diese dokumentarischen Aufzeichnungen in eine einmalige Atmosphäre. Hier soll im großen und ganzen nicht weniger angestrebt werden, als innerhalb des für solch einen Bericht unumgänglich notwendigen seekriegsgeschichtlichen und technischen Rahmen von Leben und Geist jener menschlichen Auslese zu sprechen, die den U-Boot-Krieg auf deutscher Seite führte. Der Begriff "Dienen" war für diese Männer das höchste Ethos.

Hermann Melville: "Moby Dick"

Melville erzählt hier die Geschichte von der Jagd auf den berühmtesten weißen Pottwal "Moby-Dick", den noch kein Walfänger töten konnte.

Wir erfahren, wie das Leben an Bord eines Walfängers um die Mitte des 19. Jahrhunderts ausgesehen hat und lernen interessante Einzelheiten über den Wal selbst kennen.

Dieses Buch wird oft als Abenteuerroman für Jungen angepriesen. Es ist ein Abenteuerroman, doch ist er weit mehr für Erwachsene gedacht. Die nachdenklichen Lebensbetrachtungen des Walfängers sind für einen Jungen unverständlich; meines Erachtens soll sich hiermit der erwachsene Leser beschäftigen.

Im ganzen gesehen ein Buch, das man lesen und über das man nachdenken sollte.



S p o r t b ü c h e r

Dem Sportoffizier wurden von der Truppenbücherei Sportbücher zur Verfügung gestellt, die von allen interessierten Soldaten bei Wehrbetreuung/Sport Block 25, Raum 55, ausgeliehen werden können.

| | T i t e l | V e r f a s s e r |
|-----|-----------------------------|-------------------|
| 1. | Bodenturnen | Hering |
| 2. | Faustballspiel | Sagrau |
| 3. | Rauf-, Lauf- und Ballspiele | Meusel |
| 4. | Volleyball | Hoch |
| 5. | Das kleine Buch vom Sport | Herder Bücherei |
| 6. | Sportunfall | Baetner |
| 7. | Fußballspiel | Buytendijk |
| 8. | Sportbuch | Bresser |
| 9. | Leibesübungen | Momsen |
| 10. | Segelsport-ABC | Adriano |
| 11. | Schwimmen | Andreas |
| 12. | Handballmannschaft | Merk |
| 13. | Gymnastik | Forstreuter |
| 14. | Handballspiel | Klein/Geilenberg |
| 15. | Wesen und Lehre des Sports | Diem, Carl |
| 16. | Das große Buch vom Sport | |

Weitere Bücher über Gymnastik und Circuit-Training sind in der Beschaffung.

Liebe Kameraden!

Heute möchte ich mich einmal bedanken für die regelmäßige Zusendung des Nachbrenners. Es ist mir jedesmal eine besondere Freude, wenn mir der Nachbrenner ins Haus flattert. Besser kann ein Reservist nicht mit seinem Haufen in Verbindung bleiben.

PS: Gleichzeitig geht eine Bankanweisung an Euch ab.

Mit kameradschaftlichem
Gruß

Jürgen Traupe

StBtsm Möller schrieb uns:

Mit Interesse habe ich den Artikel über das Panzerschiff "Admiral Scheer" in der April-Ausgabe des "Nachbrenners" gelesen. Leider stimmen einige Angaben nicht oder ein paar müßten hinzugefügt werden. Mir sind die Daten gelau-

fig, da ich von 1936 bis 1938 auf dem o.a. Schiff gefahren habe.

Die Wasserverdrängung betrug 10 000 ts und die Höchstgeschwindigkeit 26 Knoten. Außerdem konnte nur ein Flugzeug mitgenommen werden, das auf der Katapultanlage stand. Für ein zweites Flugzeug war kein Platz vorhanden.

Die schwere Artillerie bestand aus sechs 28 cm Geschützen, die in zwei Drillingstürmen untergebracht waren. Hinzu kam die Mittel-Artillerie mit acht 15 cm Geschützen in Einzellaafette.

StBtsm Möller

Antwort:

Unsere Informationen entnahmen wir den Büchern Schiffe der deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe und dem Stalling Bildband "Die versunkene Flotte".

Bis auf die Bewaffnung stimmen alle techn. Angaben mit diesen Büchern überein.

NACHBREMSEN BRIEFE

Über ein völlig neues ESgefühl schrieb uns Gehr Herrmann.

Bis jetzt hat man, wenn über das Essen geredet wurde, kaum einmal ein gutes Wort gehört. Doch seit einigen Wochen wird nur noch von professionellen Nörglern geschimpft. Ich bin der Meinung, daß das Küchenpersonal für die Leistung der letzten drei Wochen ein kräftiges Lob verdient hat. Wer hätte nicht bemerkt, daß das Essen schmackhafter und abwechslungsreicher geworden ist?

Vielleicht liegt es auch daran, daß jetzt ein neuer Chef die goldene Kelle schwingt. Seit dem 1. April komponiert Btm Danieleit die Soßen und Salate. Daß er es so gut kann ist kein Wunder; er ist ein alter Hase. Nachdem er als Lehrgangsbester auf der MVS List abgeschlossen hatte, wurde er gleich als Ausbilder dort zurückbehalten. Er hat es mir bei einem Kursinterview verraten,

das er in der Kombüse in Kropp gab. Da er auch in Jagel das Essen zu verbessern sucht, ist er dauernd in Zeitdruck. Ich wage mir nicht auszudenken, welche Genüsse auf uns warten, wenn er für Jagel einen Vertreter hat und dann die ganze Zeit für das Wohl der Kropper Verpflegungsteilnehmer einsetzen kann. Denn hierbleiben möchte Btm Danieleit bis zum Ende seiner Dienstzeit. - Was können wir uns Besseres wünschen?



AUS DER FLOTTE

Charles F. Adams - Klasse

Um den Wünschen der NATO hinsichtlich der Kampfkraft, Ausrüstung und Eigenschaften der deutschen Zerstörer gerecht zu werden, hat sich die BRD entschlossen, die Marine mit Lenkwaffenzerstörern auszurüsten und drei Zerstörer dieses Typs in den USA bestellt. Die Zerstörer der Charles F. Adams - Klasse verdrängen bei einer Abmessung von 134 m Länge, 14,3 m Breite und einem Tiefgang von 6,1 m 3370 ts Standard bzw. 4500 ts maximal. Mit einer Turbinenleistung von 70 000 PS erreichen sie eine Geschwindigkeit von 35 Knoten. Der Aktionsradius ist größer als bei den konventionellen Typen, die Brennstoffmenge reicht bei einer mittleren Geschwindigkeit von 20 kn für ca. 8000 Seemeilen. Die Bewaffnung besteht aus zwei vollautomatischen 12,7 cm Allzielgeschützen, die in Einzeltürmen (je 1 vorn und achtern) aufgestellt sind. Hinter dem achteren Geschütz befindet sich der Zwillingsstarter für den Schiff/Luft-Flugkörper "Tartar", von dem, in einem unter dem Starter befindlichen Magazin, 42 Stück mitgeführt werden. Schon auf 20 km können angreifende Flugzeuge mit einer Feuergeschwindigkeit von 4 Schuß pro Minute bekämpft werden. An der Vorderkante des Brückenaufbaues befindet sich Steuerbord und Backbord je ein Drillingsatz U-Abwehr-Torpedorohre. Weiterhin ist Mittschiffs zwischen den beiden Schornsteinen ein achtfach Asroc-Starter installiert. Die Asroc (Anti Submarine Rocket) wird als Rakete mit einer Reichweite von ca. 800 - 1000 m ins Zielgebiet geschossen und läuft dann als zielsuchender Torpedo weiter.



Sportgeschehen

Cross-Country-Lauf

An einem Staffeldienstag Ende Mai/Anfang Juni ist ein Cross-Country-Lauf auf dem Flugplatzgelände Jagel geplant.

Die Strecke führt zum Teil über unebenes Gelände und ist ca. 5 km lang.

Teilnehmen können alle Soldaten des Geschwaders.

Die Teilnehmer werden in 4 Altersklassen eingeteilt, für die ersten 10 Placierungen aller Altersklassen sind Preise in Form von Ehrenbechern, Büchern und Urkunden vorgesehen.

Einzelheiten werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Turnen in der Freizeit

Am Mittwoch, dem 6. April trafen sich die Turner zum ersten Mal in der Gymnastikhalle Jagel.

Ich weise noch einmal darauf hin, daß alle am Turnsport interessierten Soldaten die Möglichkeit haben, mittwochs um 19³⁰ Uhr in der Halle Jagel zu turnen. Die Leitung hat OltzS Bullwinkel.

In Kropp untergebrachte Soldaten finden sich um 19¹⁰ Uhr vor der Fahrbereitschaft der Kfz-Staffel ein, die bei entsprechender Beteiligung ein Fahrzeug einsetzt.



Boxpremiere

in Schleswig

Am 24. März fand im "Hohenzollern" in Schleswig eine Boxveranstaltung zwischen der Schleswiger Boxstaffel und Holstein Kiel statt. Unter den 500 Zuschauern befanden sich ca. 100 Soldaten des MFG 1, die ihre Kameraden im Ring lautstark unterstützten.

In der Schleswiger Staffel stellten sich folgende Soldaten des MFG 1 zum Kampf:

OGefr DURSCH, Stabszug Fliegende Gruppe

Gefr AHA, Instandsetzungsstaffel

HGefr CONRADI, Instandsetzungsstaffel

OGefr RADEL, E.- u. W.- Staffel

Gefr WISKER, Bodenverteidigungsstaffel

Gefr BRÜNING, Instandsetzungsstaffel

Gefr KLÄR, Wartungsstaffel



Der Höhepunkt des Abends war der Kampf im Halbmittelgewicht zwischen Bulliger (Holstein Kiel) und OGefr Radel MFG 1. OGefr Radel kam bei seinem Gegner öfter durch, punktete fleißig und wurde dank seiner Technik und seiner Schnelligkeit verdienter Punkt Sieger.

Die routinierteren Holsteiner gewannen diesen Vergleichskampf mit 21 : 5.

Gefr Wisker und OGefr Radel hatten nach diesem Kampf keine lange Ruhepause, denn schon zwei Tage später kletterten sie in Hamburg wieder in den Ring um gegen TUS Alstertal die Farben Husums zu vertreten.

Btsm Schüll



Kampf gegen Herzinfarkt

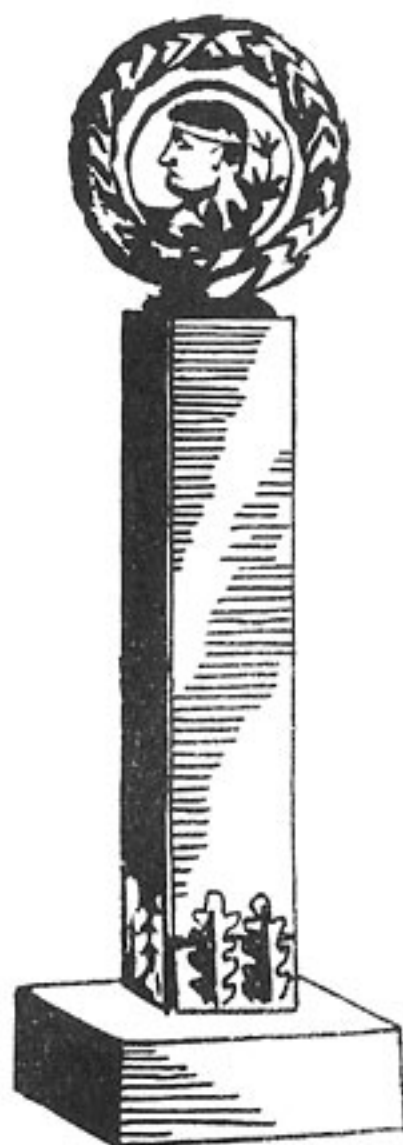
Kommodore stiftet Pokal

Im Rahmensportprogramm des MFG 1 für 1966 war u.a. festgelegt worden, daß jeder Soldat des Geschwaders das Deutsche Sportabzeichen erwerben bzw. die Bedingungen für den Erwerb erfüllen soll, sofern das Sportabzeichen zu einem früheren Zeitpunkt erworben wurde.

Diejenige Einheit des Geschwaders, in der gemessen an der Stärke, die meisten Sportabzeichen erworben bzw. die Bedingungen wiederholt werden, erhält einen Wanderpreis.

Der abgebildete Wanderpokal ist vom Kommodore gestiftet worden.

Die Gebühren für den Erwerb des Urkundenheftes und die Verleihung werden für alle Teilnehmer am Wettbewerb aus den dafür vorgesehenen Titeln bezahlt.



1. Fortsetzung

Der moderne Sport hat keine Verbindung mit der Antike oder dem Mittelalter, wenn auch Parallelen vorhanden sind. Er entstand im 19. Jahrhundert, vorbereitet durch Aufklärung, Rationalismus und schließlich den Philanthropinismus, dessen Bildungsziel, der gesunde, vernünftige und glückliche Mensch war. Die Technik, zu der der Sport in einem besonderen Verhältnis steht - man könnte ihn als ein Kind der Technik bezeichnen - und die fortschreitende Industrialisierung waren die Voraussetzung für die Entwicklung und Verbreitung des Sports.

England war das wegweisende Land für den Sport. Hier trieb man bereits um 1800 in einem liberalen Klima Sport in Form von Rudern, Leichtathletik, Reiten, Boxen, Ringen und Ballspielen. Als man der ersieherischen Wert des Sports erkannte, wurde er bald Pflichtfach in den "Public Schools" und kam von hier in die Universitäten.

Der Sport wurde gefördert, man gab ihm feste Regeln, die bald internationale Geltung bekamen, und organisierte ihn. So wurde er Vorbild für die Bestrebungen in anderen Ländern, z.B. in Deutschland.

Es würde zu weit führen, die gesamte Breite der Entwicklung des Sports in Deutschland aufzuzeichnen, ich will mich auf einige Namen und Ereignisse beschränken.

Schon früh finden wir in der Literatur Hinweise auf Leibesübungen, Gynastik und Turnen.

Bei Wieland (1577) finden wir ein Verslein "Nach der Lehre, daß Leibesübung auch des Geistes Stärke nähre". Goethe sagt im Wilhelm Meister, daß er durch Leibesübungen viel gewonnen habe.

Immer wieder finden wir in der Literatur die Verbindung des Geistigen und Leiblichen, bei Schiller, Fichte, Schleiermacher und vielen anderen.

Um 1900 veröffentlicht der deutsche Arzt Johann Peter Franck ein sechsbändiges Werk über Leibesübungen, Leibeserziehung und der Verpflichtung der Gemeinden, hierfür Lehrer anzustellen.

Wegbereiter für den Sport sind die Pädagogen Dasedow und Muths, die Ende des 18. Jahrhunderts ein Übungsprogramm mit Laufen, Springen, Werfen, Klettern, Balancieren, Ringen, Schwimmen, Eislaufen, Wandern und Spielen aufstellen und jahrelang erproben.

Friedrich Ludwig Jahn, der Turnvater, der als Vorkämpfer körperlicher Ertüchtigung und auch nationaler Erziehung gilt, schuf

1811 den 1. Turnplatz auf der Hasenheide in Berlin. Doch der Sport erlitt eine politische Verfemung, die preußische Regierung verbot das freie Turnen für 20 Jahre und verbannte das Turnen auf den Saal, den Turnboden. Ich will nicht näher auf die Hintergründe eingehen. Der Sport hatte seinen ersten Kampf mit der Obrigkeit verloren.

Bereits 1809 hatte Wilhelm von Humboldt, damals Leiter der Kulturabteilung des Ministeriums, in einem Schreiben des preußischen Innenministeriums gefordert: "Übrigens gebe ich hiermit bekannt, daß auch die Erziehungsbehörde das Bedürfnis nach allgemeinen gymnastischen Übungen lebhaft fühlt und solche zu einem Hauptbestandteil des Jugendunterrichts ernstlich bedacht ist." Unterzeichner dieses Schreibens war der Freiherr v. Stein.

Am 6.6.1842 schließlich erschien eine Kabinettsorder Friedrich Wilhelm IV: "So genehmige ich denn Ihren Vorschlag, daß die Leibesübungen als ein notwendiger und unentbehrlicher Bestandteil der Erziehung förmlich anerkannt und in den Kreis der Volkserziehungsmittel aufgenommen werden.

Der junge deutsche Sport wurde zu einer Bewegung. Ein Teil dieser Bewegung war die Spielbewegung. Der Braunschweiger Gymnasiallehrer Koch brachte 1874 von einem Studienaufenthalt in England einen Fußball und Kenntnisse vom Ballspiel mit. Von ihm ging über die Schulen bis zur breiten Öffentlichkeit eine Spielbewegung aus, die nun neben das Geräteturnen und die Gymnastik trat.

Das Neue an der Spielbewegung war der sportliche Wettkampf in freier Natur, in Luft und Sonne.

Der moderne Sport verdankt einer Vielfalt von Ideen und Kräften sein Entstehen, eine wesentliche Kraft war die Idee von der Freiheit des Menschen. Aus der Idee der Freiheit nimmt der Mensch das Recht, sich sein Leben einzurichten und sich mit Gleichgesinnten für bestimmte Aufgaben zu vereinigen. Der Sportverein, nennen wir ihn die kleinste Stelle der sportlichen Gemeinschaft, ist eine Konsequenz des Rechts auf Versammlungsfreiheit. Der englische Liberalismus hat einen großen Verdienst am Entstehen des deutschen Sports, auch das wollen wir nicht vergessen.

(wird fortgesetzt)

über uns

Haben Sie schon mal mit dem Gedanken gespielt beim Nachbrenner mitzuarbeiten?

Wir suchen:

*Mitarbeiter im Redaktionsstab
Karikaturenzeichner*

Wir bieten:

Eine interessante Arbeit

Die Redaktion möchte gern eine Seite für unsere Frauen und Bräute freihalten.

Auf diese Seite könnten die Sorgen und Probleme der Soldatenfrauen zur Diskussion gestellt werden.

Wir bitten unsere Leser um ihre Meinung zu diesem Vorschlag.

Allen Spendern möchten wir für die übersandten Geldbeträge danken. Besonders zu erwähnen wären die Reservisten der EuW-Staffel und Herr Lembrecht, die 30 DM bzw. 100 DM übergaben.

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

das's

... der Wagen von KKpt Klemusch Hobesitze besitzt ..

... die StOV und Truppenverwaltung nur für die Interessen der Soldaten arbeiten ..

... das größte Bauwerk von Schleswig (der Dom) von innen hohl ist ...

.. die Bundeswehrfilmserie "Das Fenster" mit einem Oskar ausgezeichnet wurde ..

... die wieder ledige Barbara Valentin die Soldatenbetreuung für das MPG 1 übernehmen will ...

... für den ständigen Autozuwachs im MPG 1 der alte Tower zu einer Hochgarage umgebaut wird ...

... unsere Wetterberatung ein Lotteriespiel ist ...

... Sportabzeichen auch durch den Otto-Versand zu beziehen sind ...





Eine Zeitschrift für Soldaten des MFG 1
 Sie erscheint monatlich.

Verantwortlicher Redakteur:
 Kptlt. Groß

An diesem Heft haben mitgearbeitet:

Kptlt. Glodziewski
 OBtsm. Berner
 Olt z. S. Engelmann
 Bism. Schüll
 Gefr. Schaum
 Omt Schulz
 Omt Röttger
 Omt Neumann
 Mt Egging
 Die Militärpfarrer

**Zusammenstellung, Werbegestaltung
 und techn. Erstellung:**

OBtsm. Berner
 OGefr. Hochkeppel
 OGefr. Dursch
 Gefr. Mähmann
 HGefr. d. R. Jedamzik
 Frau Goos

Vertrieb:
 Bism. Schüll

Finanzen:
 Frau Ute Kopp
 OBtsm. Berner

Titelbild:
 Omt. Schulz

Anzeigen:
 Omt Röttger

Karikaturen:
 Gefr. Hollweg

Bildquelle:
 Bildstelle MFG 1, Amerika-Haus Kiel

Auflage: 1100

Ruf 5 21, App 228

Redaktionsschluß: jeweils 10. ds. M.

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

Erreichbarkeit der Redaktion:
 Kropp 521, App. 281

In diesem Heft:

Aus Schleswig Holstein

| | | |
|-------------------------|-------|----|
| Schleswig | Seite | 1 |
| Autofahrer ABC | " | 6 |
| Der ev. Standortpfarrer | " | 9 |
| Der kath. " | " | 10 |

Aus dem Geschwader

| | | |
|-----------------------|---|----|
| Facharbeiterbrief | " | 13 |
| Sea Survival Training | " | 15 |
| Auf ein Wort | " | 16 |
| Schlager Parade | " | 18 |
| Weltreise | " | 20 |
| Bücherküste | " | 22 |
| Briefe | " | 24 |
| Aus der Flotte | " | 26 |
| Sportgeschehen | " | 27 |
| Kinoprogramm | " | 34 |
| Rätsel | " | 36 |
| Über uns | " | 37 |
| Glauben Sie uns | " | 38 |
| Das Letzte | " | 40 |

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



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