



Schleswig, Jagel, Kropp

6

MARINEFLIEGERGESCHWADE

2. Jahrgang / Juni 1966

0,20 DM Schutzgebühr

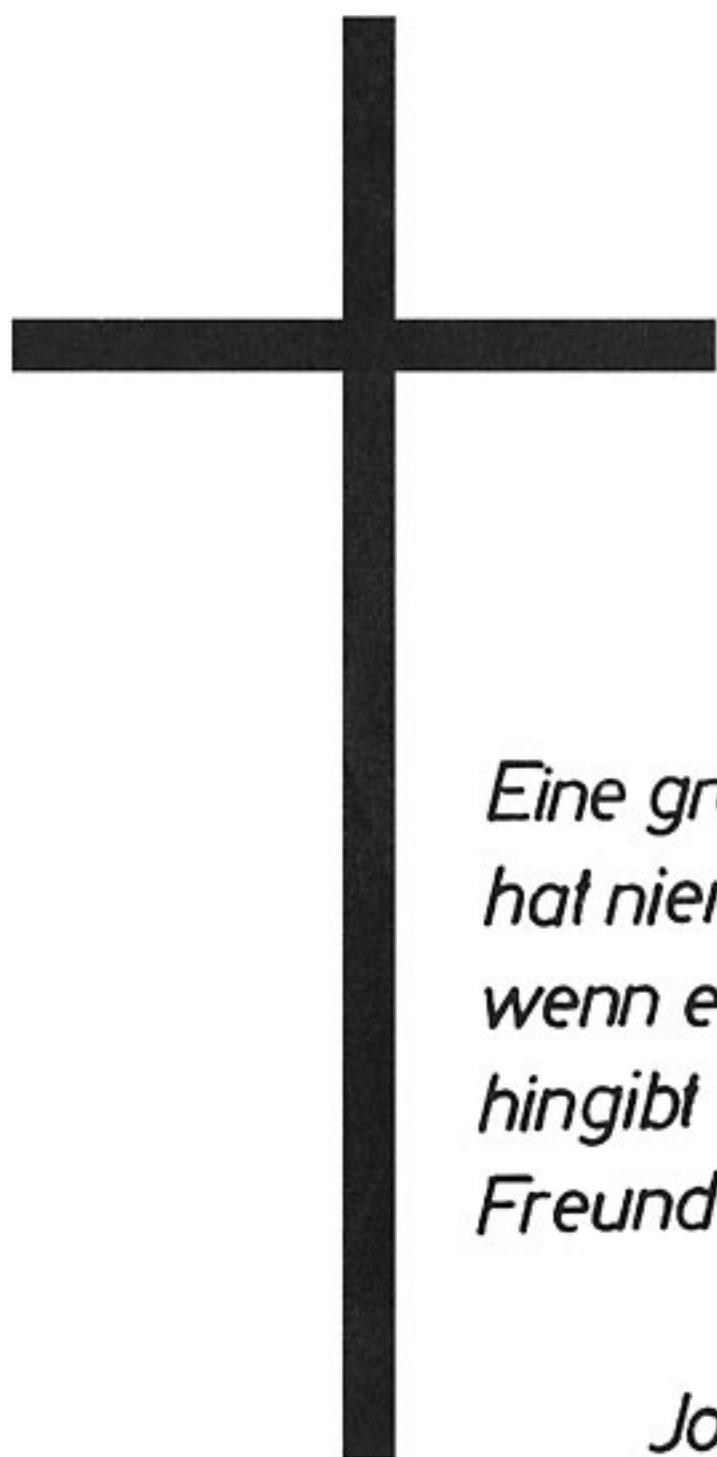
DER
NACHRICHTEN
BLATT
FÜR
DIE
MARINEFLIEGERGESCHWADE

In diesem Heft:

Zum Gedenken	Seite	1
<u>Aus Schleswig-Holstein</u>		
Stadt Schleswig	"	8
<u>Aus dem Geschwader</u>		
Tower	"	13
ABC des Benehmens der Marineflieger	"	15
Ausgesucht und notiert	"	19
Sportgeschehen	"	20
Truppenbüscherkiste	"	22
Preisrätsel	"	23
Autofahrer ABC	"	26
<u>Aus der Flotte</u>		
Skagerrakschlacht	"	28
Filmprogramm	"	31
Über uns	"	33
Das Letzte	"	36

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

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



*Eine größere Liebe
hat niemand, als
wenn er sein Leben
hingibt für seine
Freunde.*

Johannes, 15.13.

Wir haben uns in dieser Stunde hier, auf unserem sonst vom Lärm startender und landender Flugzeuge erfüllten Fliegerhorst, zusammengefunden, um gemeinsam mit Ihnen - ihren liebenden Frauen, Müttern und Vätern; Schwestern und Brüdern; ihren Verwandten, Bekannten und guten Freunden - unserer toten Kameraden zu gedenken, die ein hartes unabänderliches Schicksal aus unseren Reihen riß, um uns in Ehrfurcht zu verneigen vor ihnen, die getreu ihrem Soldateneid ihr Leben ließen, im selbstlosen Dienen für unser Volk und Vaterland; die mit ihrem Leben und Sterben bewiesen, daß die Kräfte der Treue und Opferbereitschaft, der Pflichterfüllung bis zur Selbsthingabe in unserem Volke ungebrochen weiterleben.

Am 2. Mai - wenige Stunden vor Beginn der Frühjahrsmanöver - an einem strahlenden Sonnentage, wie geschaffen für den fliegerischen Einsatz - verunglückte unser Kamerad, Oberleutnant zur See Klaus Rösner, Flugzeugführer der 1. Marinefliegerstaffel, tödlich. Nur wenige Minuten nach dem Start versagte die Technik dem Menschen den Dienst. Wir wissen, wie überlegt und gekonnt Klaus Rösner den auftretenden Schwierigkeiten zu begegnen versuchte, wie er sich erst zur Aufgabe seines Flugzeugs entschloß, als er erkannte, daß der Fehler nicht zu beseitigen war. Sekunden entschieden über Leben und Sterben. Zum Leben war es zu spät.

Wir haben Klaus Rösner am 6. Mai in seiner Heimatstadt Minden zu Grabe getragen. Sein Staffelpkapitän, Kapitänleutnant Knut Winkler mit seinen engsten Freunden und Staffelnkameraden gaben ihm das Geleit; überbrachten die letzten Grüße des Geschwaders, das nach wie vor im Manövereinsatz stand. Wer von uns hätte wohl geahnt, daß wenige Tage später das Schicksal erneut so hart und unerbittlich zuschlagen würde.

Am 10. Mai startete Kapitänleutnant Winkler mit 3 Piloten seiner Staffel als 3. Verband des Tages zum Manöverflug über der Nordsee, einem Einsatz wie sie so oft in den vorangegangenen Tagen geflogen worden waren. Nichts ließ während des 1. Teils dieses Fluges auf etwas Unvorhergesehenes schließen. Aber um 10.40 Uhr, beim Auftreffen auf eine Schlechtwetter-Zone, brach die Verbindung der Flugzeuge untereinander ab. Wir wissen nicht, was zum Absturz der 1. Rotte führte; wir können uns nur in Mutmaßungen ergehen. Kapitänleutnant Knut Winkler und sein Rottenkamerad, Oberleutnant zur See Gerhard Stehr, fanden nördlich der holländischen Küste ein Seemannsgrab.

Nach mehr als einem Jahr, nach tausenden ereignisloser Flugstunden starben innerhalb weniger Tage drei unserer Kameraden den Fliegertod; Kameraden, die in den Jahren der Gemeinsamkeit in unserem Geschwader Freud und Leid, aber auch die Sorgen und Nöte eines Fliegerlebens mit uns geteilt haben; die uns in dieser Zeit nicht nur Kamerad, die uns Freund und Bruder waren.

Gut 3 Jahre gehörte Klaus Rösner, dessen stilles bescheidenes Wesen, dessen verhaltener Humor, dessen selbstlose Hilfsbereitschaft ihm nur Freunde erwarb, unserem Geschwader als Flugzeugführer an. Freiwillig hatte er sich am 1. April 1959 entschlossen, seinen erlernten Zivilberuf aufzugeben, um Soldat und Marine-Offizier zu werden. Freiwillig auch wählte er nach dem Erleben der Seefahrt die fliegerische Tätigkeit. Suchte er die Erfüllung in einem den ganzen Menschen fordernden Beruf, das Erleben des Fliegens, die selbstverständliche Kameradschaft im Kreise gleichgesinnter Männer und Soldaten? Daß er fand was er suchte, beweist uns sein Entschluß, Berufssoldat zu werden und Flieger zu bleiben; ein Entschluß, an dem er auch nach seinem Fallschirmabsprung im April 1965 unbeirrt festhielt. Sein Leben war kurz, vollendet nur wenige Tage vor seinem 29. Geburtstag.

Kapitänleutnant Knut Winkler, Staffelkapitän der 1. Marinfliegerstaffel, war einer unserer ältesten und erfahrensten Piloten; ein Flugzeugführer für dessen fliegerischen Einsatz- und Leistungswillen die hohe Flugstundenzahl, für dessen fliegerisches Können die Ernennung zum Test-Piloten wie die Berufung in die Seahawk- und F 104-Erprobungsprogramme Zeugnis ablegen. Für ihn, der sich wenige Monate nach seinem Diensteintritt in die Bundesmarine am 1. Mai 1956 für die fliegerische Laufbahn entschloß, war das Fliegen zum Lebenselement geworden; seine schönste Stunde die Ernennung zum Staffelkapitän einer F 104-Staffel nach dreijähriger Tätigkeit als S3 unserer Technischen Gruppe. Wir verloren mit Kapitänleutnant Knut Winkler einen Offizier von ausgeprägtem Pflicht- und Verantwortungsbewußtsein; dessen auf hohem Können fußendes Selbstvertrauen Ruhe und Besonnenheit ausstrahlte; dessen Gradlinigkeit und Zielstrebigkeit Hand in Hand ging mit dem vorbehaltlosen Einsatz seiner eigenen Person - einen Offizier, der Vorbild sein wollte und Vorbild war. Er starb 2 Tage vor Vollendung seines 36. Lebensjahres.

Oberleutnant zur See Gerhard Stehr war mit 26 Jahren der Jüngste unserer drei Kameraden; an Flugerfahrung und fliegerischem Können seinem Crew-Kameraden Klaus Rösner aber in nichts nachstehend. Wie Klaus Rösner gehörte er drei Jahre unserem Geschwader an und flog nach erfolgreicher Umschulung als F 104-Einsatzpilot in der 1. Staffel.

Alle, die Gerhard Stehr näher kannten, wissen, welch lebensbejahender, anpassungsfähiger und toleranter Mensch sich hinter seinem bescheidenen zurückhaltenden Wesen verbarg; dessen Freundlichkeit und Zuvorkommenheit aus dem Herzen kam; dessen Leistungswille nicht in Worten sondern in der Tat seinen Ausdruck fand.

Noch ist das Geschehen der vergangenen Tage für uns alle unfaßbar - ein Geschehen, das tiefe Wunden schlug, die nur die Zeit, wenn überhaupt, zu heilen vermag. Sie - die nächsten Angehörigen unserer Toten - verloren den liebenden Mann und Vater, den Sohn und Bruder.

Wir möchten Ihnen sagen, daß wir Ihr Leid achten und es mit Ihnen zu tragen suchen, soweit uns dies möglich ist; daß wir uns nichts sehnlicher wünschten als daß wir Ihnen einen Trost geben könnten, der Ihre Herzen stark macht; daß Sie nicht nur unseres Mitgeföhls sondern unserer Bereitschaft zu helfen gewiß sein dürfen.

Wir verloren drei untadelige Offiziere, die ihren Beruf nicht um seiner materiellen Seite sondern um seiner selbst willen liebten; die sich bewußt dem größeren Gesetz untergeordnet hatten, das Leben der Heimat zu schützen und zu erhalten; drei hervorragende Flugzeugführer, die um die Härte des fliegerischen Einsatzes wußten und ihm doch mit selbstverständlicher Bereitschaft nachkamen; drei gute Kameraden. Ihr Leben und Sterben soll uns Verpflichtung und höchstes Beispiel sein.

Oberleutnant zur See Klaus Rösner

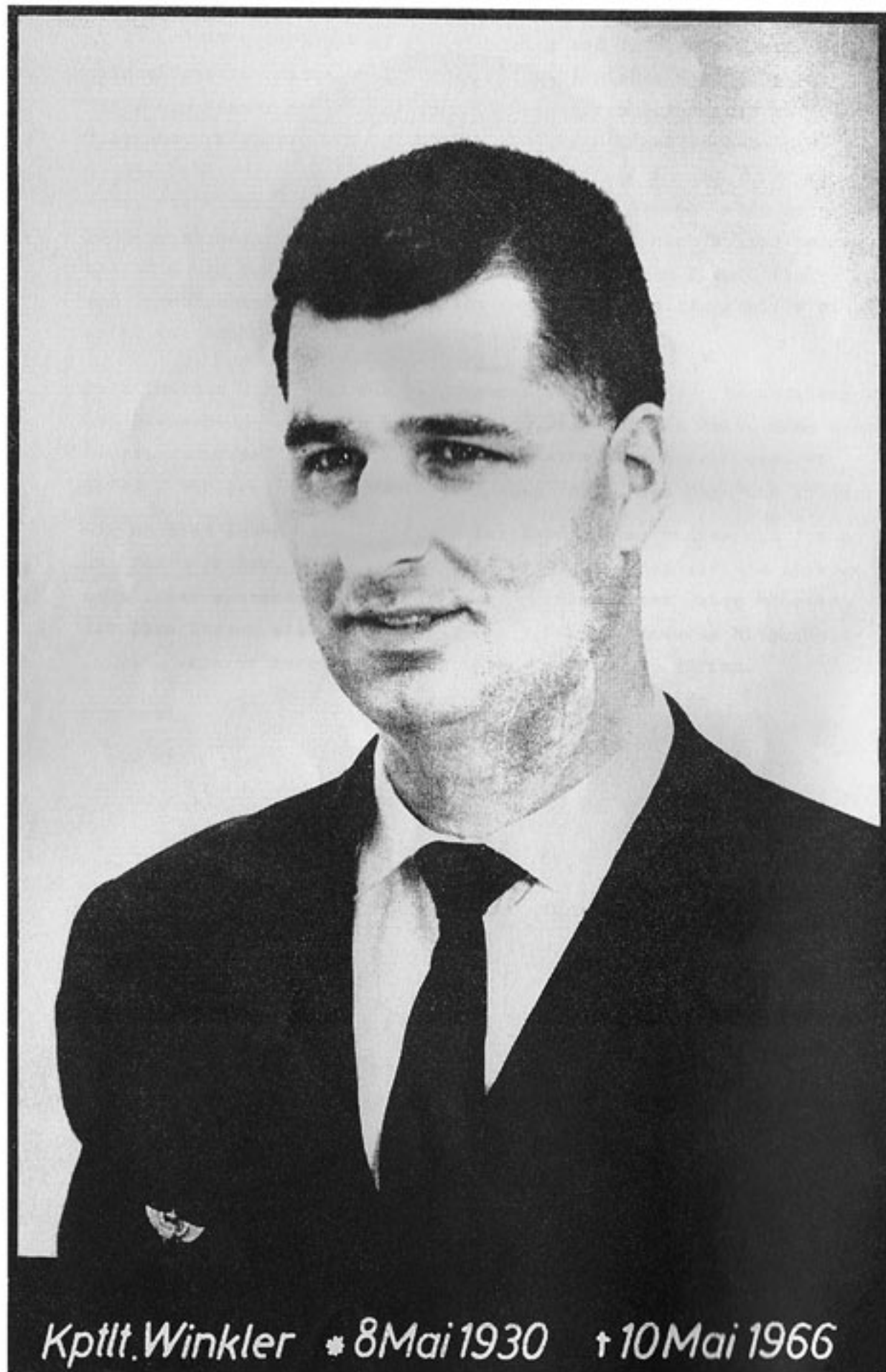
Kapitänleutnant Knut Winkler

Oberleutnant zur See Gerhard Stehr

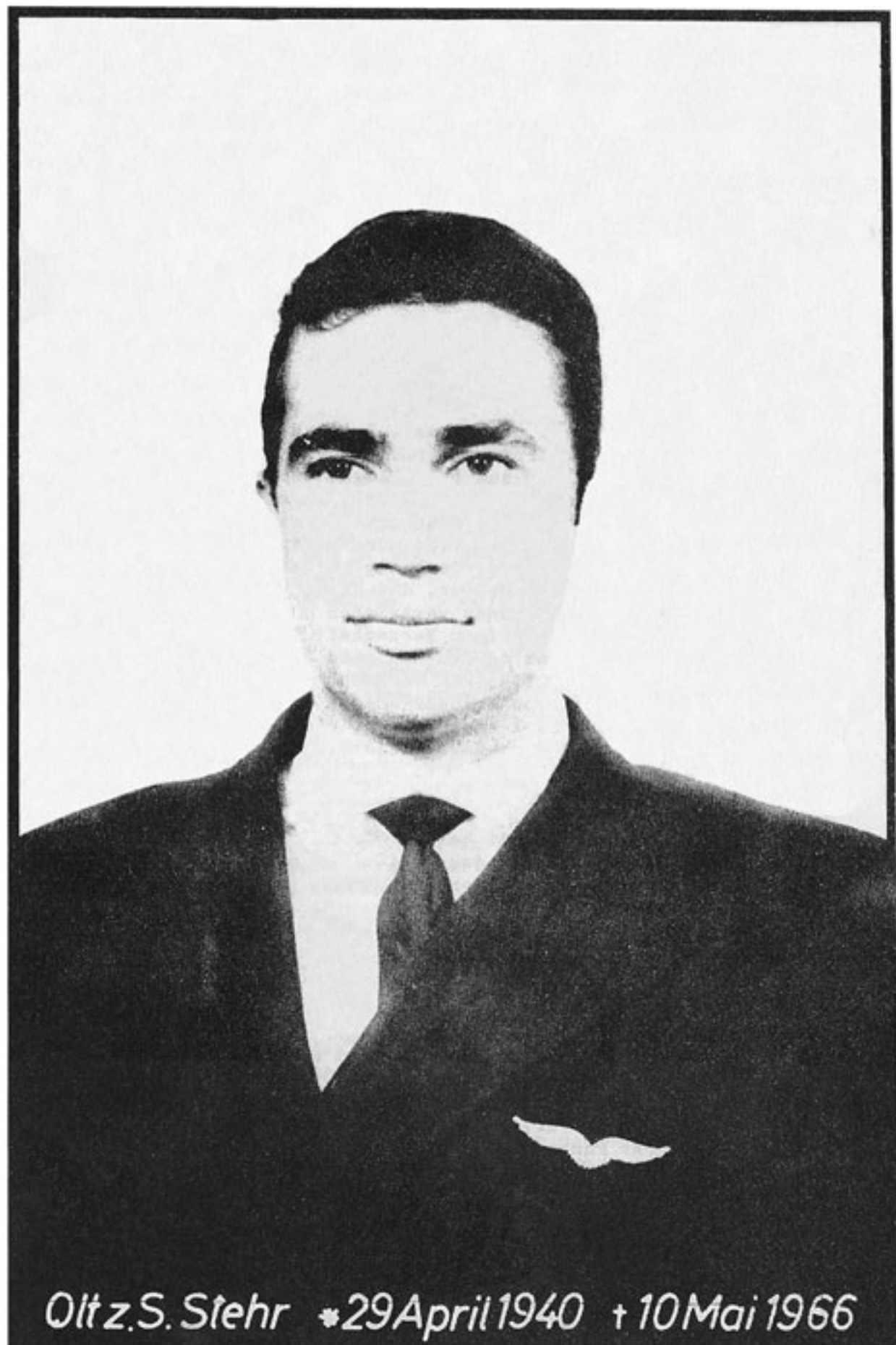
Wir grüßen Euch zum letzten Mal. Wir werden Euer Andenken in Ehren halten. Ihr bleibt unvergessen.



Oltz.S.Rösner #11Mai1938 † 2 Mai 1966



*Kptlt. Winkler * 8 Mai 1930 † 10 Mai 1966*



*Oltz S. Stehr *29 April 1940 + 10 Mai 1966*

SCHLESWIG-HOLSTEIN

- gestern

- heute

- morgen

1. Fortsetzung

Mt. Egging

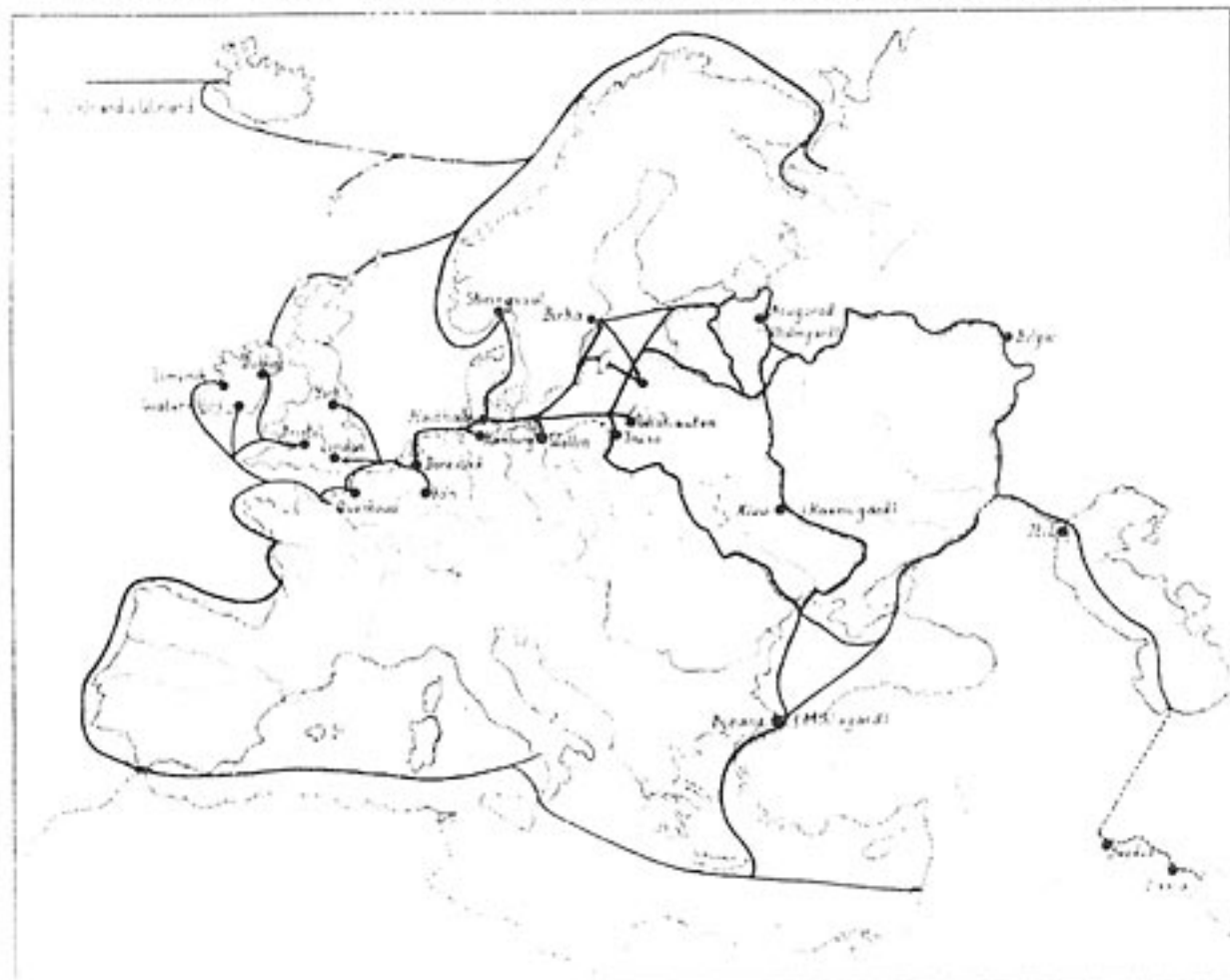
Die Spannung zwischen den Dänen und Franken wächst wieder stark an, als Karl der Große entscheidende Schritte zur Unterwerfung des nordelbischen Raumes unternimmt. Dadurch scheint die Bedrohung des neuen dänischen Zentrums so groß geworden zu sein, daß König Göttrik sich im Jahre 810 zum Losschlagen veranlaßt sieht. Doch bevor eine Entscheidung fällt, wird Göttrik ermordet. Daraufhin tritt eine Erleichterung ein, denn mit Göttrik sinken alle seine Pläne ins Grab. Sein Nachfolger Hemming versucht nun, die Spannungen durch Verhandlungen zu beseitigen. Dadurch ruft er in seinem Reich Unstimmigkeiten hervor, die darin ausarten, daß die Könige laufend von ihren Thronen vertrieben werden. So auch der Dänenkönig Harald. Während seiner Herrschaft läßt er sich im Jahre 826 am Kaiserhof zu Mainz taufen und wird damit Christ mit römisch-katholischem Glauben. Bei seiner Rückkehr bringt er den Benedictinermönch und Apostel des Nordens Ansgar nach Haithabu mit. Als erstes gründet der Apostel eine Schule, die er aber nach der Vertreibung seines Beschützers Harald nicht weiterführen kann. Nach seiner Ernennung zum Erzbischof von Hamburg und päpstlichem Legat der Dänen, Schweden und Wenden gelingt es ihm, im Jahre 850 die erste Kirche bei Haithabu, die heute noch stehende Kirche in Haddeby, bauen zu lassen. Damit hat das Christentum einen wichtigen Einfluß auf die Bevölkerung des Nordens bekommen, obwohl die Kämpfe zwischen Christen und Heiden andauern.

Die inneren Zwistigkeiten im Dänenreich halten immer noch an. Dies nutzen die schwedischen Wikinger aus und erobern das Schlei-gebiet unter ihrem König Olaf. Hier gründet er ein schwedisches Kolonialreich.

Durch diese Eroberung kommen die Wikinger in den Besitz Haithabu's und der Handelswege. Gleichzeitig stoßen andere schwedische Wikinger nach Osten vor und gründen ca. 960 das russische Reich mit der Hauptstadt Nowgorod. Wenige Jahrzehnte später dringen die Wikinger bis nach Kiew vor, so daß jetzt ein riesiges russisches Reich unter ihrer Führung entsteht. Somit fallen auch die dortigen Flußwege in ihre Hand, woran zu erkennen ist, daß der Plan ihrer Eroberungen darauf hinausläuft, sämtliche Verkehrswege und gut gelegene Handelsorte zu besitzen.

Unter der schwedischen Herrschaft werden die Befestigungswälle, das Dannewerk und die Oldenburg weiter ausgebaut. Den Sitz des schwedischen Königsgeschlechtes vermutet man in Hüsby (ca. 5 km westlich von Schleswig gelegen), denn die dem König gehörenden Höfe bezeichnet man in Schweden mit Husby.

Die schwedischen Wikinger bauen Haithabu durch ihre weltweiten Verbindungen (Abb. 3) zum größten Handelsplatz des Nordens aus.



Im Jahre 934 endet dieses schwedische Kolonialreich, als Heinrich I. nach dem Norden vordringt und den Dänenkönig Vurm besiegt. Um Haithabu gründet Heinrich I. nun eine sächsische Kolonie. Er läßt den Wikingerkönig Knuba, Olafs Sohn, im Besitze von Haithabu, macht ihn jedoch tributpflichtig. Somit wird Haithabu aus dem nordgermanischen Verband herausgelöst und dem Deutschen Reich angegliedert. Den Grund Heinrich I. für diese Eroberung vermutet man darin: die Wikingerzüge, die das Küstengebiet seines Reiches schwer schädigen, zu erschweren oder gar zu verhindern. Gleichzeitig wird Haithabu zum ersten Ostseehafen des Deutschen Reiches ernannt.

Durch Heinrich I. erlebt das Christentum wieder neuen Aufschwung. So gelingt es, den schwedischen Wikingerkönig Knuba zum Christentum zu bekehren. Einige Jahre später wird Haithabu Bistum.

Um 940 gelingt es den Dänen unter König Gorm die Schweden aus Haithabu zu vertreiben, obwohl es deutsche Nordmark bleibt. Die Dänen wollen aber ihr verlorenes Gebiet wieder in ihr Reich eingliedern und versuchen es 975 gewaltsam. Doch Kaiser Otto II. kann nach einem fürchterlichen Krieg seine Oberhoheit wieder herstellen. Diese Oberhoheit jedoch wackelt, denn die sieglosen Schlachten im Osten und in Italien haben das Deutsche Reich schwer erschüttert. Durch den Tod Otto II. sieht der neue Dänenkönig Harald, der ganz Dänemark zu einem Reich einigen kann, eine günstige Gelegenheit, das Haithabu-Reich wieder seinem Staate

anzugliedern. Dieses gelingt ihm, obwohl der deutsche Kaiser Otto III. seine Ansprüche auf dieses Gebiet nicht preisgibt. Erst im Jahre 1025 hat Konrad auf die deutschen Ansprüche im Schlei- und Eidergebiet verzichtet. Das bedeutet für die Bevölkerung dieser beiden Landstriche einen erneuten Wendepunkt, denn jetzt werden sie wieder in den nordgermanischen Kreis einbezogen.

Durch die Personalunion zwischen Dänemark und England verliert Haithabu allmählich seine Stellung als Handelsplatz und ist nach einiger Zeit nur noch eine Siedlung an der Südgrenze des dänischen Reiches

Wann Haithabu untergegangen ist, ist nicht genau bekannt. Man vermutet jedoch die endgültige Zerstörung Haithabus im Jahre 1066, als die Wenden nach Norden vorstoßen und Haithabu abbrennen lassen. Dadurch sehen sich die Einwohner gezwungen, einen sicheren Platz zu suchen. Sie finden diesen am Nordufer der Schlei. Hier gründen sie eine neue Siedlung, aus der das heutige Schleswig hervorgeht.

Durch das Bauprojekt des Petri-Domes am Nordufer und einiger Klöster wird das Heidentum endgültig gebrochen.



Im St. Johanniskloster

AUS DEM GESCHWADER



Ich nehme an, daß jeder unserer Leser den Tower kennt. In der kleinen Glaskanzel, die huckepack auf dem alten "Stellwerk" wie eine lästige Beule angebracht ist, spielt sich Tag für Tag in umschichtigem Wachwechsel der Kampfier[†]) Plusi gegen die Piloten ab. Je vier Mann, an der Spitze der Wachleiter (Watch-Supervisor), halten die Positionen besetzt, die notwendig sind, den Flugbetrieb reibungslos abzuwickeln. Der sogenannte A-man hat die unmittelbare Kontrolle des Luftverkehrs, die er mit Hilfe von Mikrofonen und Lautsprechern über mehrere Frequenzen ausübt. Der B-man, auch Dispatcher genannt, bedient in der Regel die vielen Fernsprechstellen und ist so eine Art "Vermittlung en miniature". Dazu kommt der Schreibkram: Verkehrslog, Personalliste, die Freigabeaufzeichnung und die Niederschrift der stündlich eintreffenden Wettermeldungen. Der dritte Mann am Gerät ist der "Homer-Controller", der mit seinen hochempfindlichen Peilgeräten den guten Schutzengel für die Piloten darstellt. Er arbeitet eng mit den Radarleuten zusammen, so daß auch bei schlechtestem Wetter die F-104 nicht nur mit dem Trecker spazierengeführt werden muß. Über allem, mit Peitsche und Megaphon, steht der Wachleiter, der jederzeit die gesamte Verkehrslage und auch die Arbeit seiner drei Mitarbeiter vollverantwortlich überwacht. Soll noch bemerkt werden, daß der gesamte Tower- und Radarbetrieb auf Tonband festgehalten und so dem Operator nicht nur auf die Finger, sondern auch auf die Lippen gesehen wird.

Anmerkung: [†]) Fachsprache für Flugsicherung



Ähnlich wie beim Tower spielt sich der Dienst bei der Anflugkontrolle ab. Hier sitzen in finsterstem Gehäuse bei jahrmärktähnlichem Lärm die Controller vor ihren "Constructas", wie die großen Radarbildschirmgeräte scherzhaft genannt werden. Wie die Nachtschattengewächse und die Maulwürfe sind sie während ihrer Wache im Dunkeln und sprechen bei schlechtem Wetter die Flugzeuge metergenau auf den Landepunkt zu. Jede Wolke, jeder Regenschauer, der als Reflektion auf den grünlich schimmernden Mattecheiben erscheint, erschwert die Arbeit erheblich; besonders dann, wenn in diesem Wettermatsch mehrere Flugzeuge voneinander getrennt gehalten werden sollen. Dazu kommt eine typische Bundeswehrrschöpfung, die technischen Schwierigkeiten. Und spätestens jetzt taucht die Frage des unbefangenen Mitteleuropäers auf: Wer hält diesen ganzen Kram technisch auf der Höhe? Dazu muß bemerkt werden: Halten - ja, auf der Höhe - sicher nicht.

Das Reparatur- und Wartungspersonal (Maintenance) teilt sich auch in zwei Sparten auf: die Bodenfunkmechaniker und die Radarmechniker. Erstere erkennt man stets am fehlenden Werkzeug, wogegen die Radarmechniker alle den "Oscillatorblick" haben. Die Bodenfunker bedienen sämtliche Funksprechgeräte, Taperecorder und Funkantennen, sowohl die vom Tower als auch die der Radarseite und des Funkfeuers in Selk. Die Radarleute sind Spezialisten an den Sichtgeräten und den gebogenen Radarantennen. Kein Wunder also, wenn es bei all diesen Experten immer wieder vorkommt, daß alles kaputt ist. Und in Abwandlung des "Axt im Haus"-Sprichworts kursiert in Flugsicherungsmechanikerkreisen das Gerücht: "Ganz ohne Ersatzteile geht es doch nicht."

Wenn es doch immer noch Soldaten gibt, die alle diese Aufgaben gerne erfüllen, kann einen schon das Wandern überkommen.



ABC des ~~Betriebes~~ für Marinestaffler

Abfälle aller Art eignen sich wunderbar zum Umherwerfen im Kasernenbereich, denn wie Du es von zu Hause gewohnt bist, so kannst Du es doch auch wohl mit Recht an anderen Orten machen.

Besser alle für einen, als einer für alle - vorausgesetzt natürlich, daß dieser Eine Du selbst bist! Wenn Du etwas ausgefressen hast, melde Dich auf keinen Fall! Die anderen sollen ruhig mit Dir büßen, denn geteiltes Leid ist halbes Leid.

Cantine kommt aus dem Italienischen. Darum benimm Dich auch wie ein Südländer darin: je lauter - desto besser; werfe Asche und Kippen auf den Boden; prügele Dich auch ruhig einmal, die anderen sehen dann Deine Stärke und haben Respekt vor Dir; werfe Flaschen und Gläser gegen die Wände, das gibt ein neues Muster und zeugt von Deiner guten Erziehung.

Denken belastet das Gehirn und ist daher gesundheitsschädlich. Überlasse es daher anderen, diesen schadet es weniger als Dir!

Eile ist wie das Denken gesundheitsschädlich. Überlege Dir immer, ob Du den anderen Fuß auch noch bewegen sollst. Du könntest Dich überanstrengen! Sollte eventuell einmal ein Vorgesetzter von Dir verlangen, daß Du Dich etwas schneller bewegen könntest, dann mache ihm am besten handgreiflich klar, daß so etwas nicht geht. Er handelt Deiner Gesundheit gegenüber unverantwortlich und kann so etwas ja noch gar nicht wissen, denn er ist bestimmt erst ein halbes Jahr dabei, während Du schon ...

Friseure sind dazu da, daß dieses Gewerbe bald ausstirbt. Je länger Deine Haare werden, um so seltener brauchst Du Dir den Hals zu waschen; und wenn Dir erst die Ohren zugewachsen sind, kannst Du auch nichts mehr hören. Außerdem kannst Du eine Kopflauszucht aufmachen. Diese Tiere sind so gefragt, daß Du einen guten Nebenverdienst haben kannst.

Grüße niemals einen Vorgesetzten; er könnte Dich sonst für höflich halten!

Heimkehr zur Kaserne zur rechten Zeit ist überflüssig. Bestenfalls erhältst Du 14 Tage verschärfte Ausgangsbeschränkung. Während dieser Zeit sparst Du viel Geld und kannst Deinen Eltern voller Stolz schreiben, wieviel Du in 14 Tagen gespart hast.

Ich bin die Hauptperson, ich bin mir selbst der Nächste. Denke immer daran! Die Kameraden werden es Dir danken. Im übrigen läßt es sich mit dieser Einstellung viel besser mit den Kameraden leben. Es denkt ja sonst keiner so wie Du.

Jagd - siehe E.

Kameradschaft sollte es nur in der Kantine nach Dienst geben. Dann kannst Du nämlich ohne viel auszugeben, viel trinken. Im Dienst - siehe Buchstabe I.

Lärm darf man zu Hause gewöhnlich nicht machen. Benutze daher die Gelegenheit dazu hier bei uns. Säuglinge müssen nämlich zur Stärkung ihrer Lungen kräftig schreien. Mach' also bei Dir keine Ausnahme!

Müdigkeit stellt sich leider nur im Dienst ein. Versuche deshalb, Dir ein ruhiges Plätzchen zu suchen, um Dich für den Feierabend wieder fit zu machen.

Neugierde aller Außenstehenden muß gründlich beseitigt werden. Schon im Bus nach Schleswig kannst Du mit den täglichen Begebenheiten Deiner Arbeit und allen Vorkommnissen aus Deinem Arbeitsbereich prahlen. Vergiß keine Kleinigkeit. Und sprich laut genug, im Notfall schreie, denn das tun die Affen auch, wenn es ihnen weh tut. Nur keine falsche Scham, denn was Du erzählst, entspricht den Tatsachen. Von Verschwiegenheit hast Du ja sowieso noch nichts gehört.

Ordnung erinnert an totalitäre Methoden. Sie ist also streng abzulehnen. Zudem findet man seine Sachen viel schneller, wenn man alles kunterbunt durcheinander wirft.

Pinkelbecken sind dazu da, um die lästigen Kippen endlich einmal loszuwerden. Sollten sie verstopfen, dann denke daran, daß andere Kameraden auch einmal beschäftigt werden müssen.

Querköpfe sind diejenigen Kameraden, die nicht so wollen, wie Du. Auch wenn Du im Unrecht bist.

Reinschiff ist eigentlich überflüssig. Es wird ja doch wieder alles schmutzig.

Sauberkeit in Deinen Reden ist nicht notwendig. Die anderen Kameraden denken ja alle genau so wie Du! Sollte aber jemand über Deine Schweinereien nicht lachen, so denke daran, daß es auch Menschen ohne Humor gibt.

Tausendmarkscheine sind selten. Siehe daher zu, daß Dein Geld nach drei Tagen zu Ende ist. Du kannst Dir ja immer wieder etwas leihen. Es spricht sich schnell herum, daß Du ein Pumpgenie bist.

Urlaub ist schön. Zu Hause kannst Du dann endlich erzählen, wie es bei der Seefahrt aussieht. Wenn Du auch nur ein bißchen übertreibst, wird Dir gleich viel mehr geglaubt.

Vielwisserei ist etwas für Streber. Belege jeden, der kräftig arbeitet, mit diesem Titel.

Wände sind zum Beschmieren da. Auf diese "originelle" Weise wird die Arbeit des Malermeisters fachmännisch ergänzt. Besonders dekorativ sind Zeichnungen und Zoten, die Du auch zu Hause an die Wände gemalt hast.

X-

Y-

Zaunpfähle setzen Deinem Tatendrang wenig Widerstand entgegen. Nütze diesen günstigen Zustand aus, ehe andere Dir zuvorkommen. Denke auch an Stühle, Fensterscheiben, Lampen, Verkehrsschilder usw. Die können sich nämlich nicht wehren. Und Du bist ganz allein der Stärkere. Kannst Du es allein nicht schaffen, so hole Dir Verstärkung, diese wird keiner ablehnen.

OMt. Kögler

AUSGESUCHT und NOTIERT

IN DEN STAND DER EHE TRATEN:

HGEFR	SCHMIDT	UND FRL.	PAASCH
OGFR	DINTRICH	UND FRL.	TIETZ
OGFR	PRZYBILLA	UND FRL.	STEIN
HGNFR UA	SCHWIEGELT	UND FRL.	EXNER
OMT	SCHMIDT	UND FRL.	CARSTEN
LT Z.S.	HEYER	UND FRL.	MANSKE
OGFR UA	MAYER	UND FRL.	THON
GFR	WIENAND	UND FRL.	MORPENSER
GFR	LINSKE	UND FRL.	WOYZSAK
OGFR	BARDT	UND FRL.	CHUDZIAK
GEFR	KUNKEL	UND FRL.	BARTEL
GEFR	NEUMISTER	UND FRL.	MAYER
HGEFR	BOLLER	UND FRL.	JÖNS
OGFR	DINKUHN	UND FRL.	LEDING
MTR	PFANNSTIEL	UND FRL.	ALBRECHT
MT	PASSAU	UND FRL.	KAUF
OGEFR	RAU	UND FRL.	ERNST

ALLEN JUNGVERMÄHLTEN PAAREN HERZLICHEN GLÜCKWUNSCH!

WIR GRATULIEREN

OGFR	HOCHKEPPEL	UND FRAU ZUR TOCHTER	BRITTA
OMT	INGENDAHL	UND FRAU ZUR TOCHTER	FILICITAS
OBTSM	MEUL	UND FRAU ZUR TOCHTER	MARTINA
OMT	BÖHM	UND FRAU ZUR TOCHTER	PETRA
BTSM	JACOBSEN	UND FRAU ZUR TOCHTER	HELKE
OBTSM	MOSCHNER	UND FRAU ZUR TOCHTER	DORIES
HGEFR	FRICHSON	UND FRAU ZUR TOCHTER	MARTINA
BTSM	MEISNER	UND FRAU ZUM SOHN	SVEN
LT Z.S.	KEMKE	UND FRAU ZUM SOHN	BENDIX-GEORG
ORR DR.	FRITZSCHE	UND FRAU ZUM SOHN	HANS-GERD
OMT	KREH	UND FRAU ZUM SOHN	KAI
BTSM	PHIELER	UND FRAU ZUM SOHN	REINER

Sportgeschehen

Erfolgreicher Radrennsportler des MPG 1

Gefreiter Heinrich, Sicherungsstaffel, errang am 13.3.1966 in Kiel beim Frühjahrsrennen des Kieler Radsportvereins in der Amateurklasse A den 1. Platz unter 30 Teilnehmern.

Am 3.4.1966 gewann Heinrich in Sprengel bei Kiel das Eröffnungsrennen des Radsportverbandes Schleswig-Holstein in der Amateurklasse A.

Am 24.4.1966 errang Heinrich in Hamburg-Volksdorf beim bedeutenden norddeutschen Frühjahrsrennen den "Großen Frühjahrspreis" über 100 km einen neuen Erfolg. Unter 70 Teilnehmern, darunter norddeutsche Spitzenkräfte, erreichte er mit Rundenvorsprung im Alleingang den 1. Platz.



Die Boxstaffel des MFG 1

Am 6.5.1966 fand in Husum ein Boxvergleichskampf zwischen Frisia Husum und TUS Alstertal/Hamburg statt, an dem wieder Boxer unserer Boxstaffel teilnahmen.

Für Frisia Husum boxten u.a.

OGefr Radel	E+W-Staffel
Matr Feuchthofen	Sicherungsstaffel
Gefr Scherer	Sicherungsstaffel
Gefr Roser	Flurbetriebsstaffel

Betreut wurden unsere Boxer von Herrn Kerkuschke aus Schleswig, der die Boxstaffel ehrenamtlich trainiert.

Roser und Scherer hatten keine passenden Gegner und mussten als Zuschauer teilnehmen.

Und so bot sich den Zuschauern das Boxgeschehen:

Feuchthofen boxte das erstmal als Angehöriger des MFG 1. Vom Gongschlag an griff er seinen Gegner an, schlug eine saubere und schnelle Gerade und konterte exakt mit der Rechten. Der Hamburger Gegner hatte keine Gelegenheit sich auf Feuchthofen einzustellen und ging bereits in der ersten Runde bis "acht" auf die Bretter!

Das wiederholte sich im Kampfverlauf noch zweimal. Feuchthofen zeigte sich als überlegender Gegner und bewies damit, daß er den Titel eines deutschen Juniorenmeisters zu Recht trägt.

Radel boxte gegen Malewski, Hamburg. Er boxte zu vorsichtig und verlor die erste Runde nach Punkten. In der zweiten Runde ließ Radel seinen starken Gegner oft leerlaufen, konterte geschickt mit linken und rechten Geraden und konnte diese Runde für sich buchen. Die letzte Runde brachte dann die Entscheidung. Radel griff an, kam mit seiner Rechten gut durch, boxte jedoch zu offen. Kurz vor dem Gongschlag ging Radel auf Grund eines Deckungsfehlers nach einem Leberhaken zu Boden und verlor damit den Kampf.

Am 20.5.1966 boxen Feuchthofen und Scherer in Husum in der Schleswig-Holsteinischen Landesstaffel gegen das Saarland.

Obergefreiter Radel, der unsere Boxstaffel ins Leben gerufen hat, verläßt uns für längere Zeit. Er ist zu einem Lehrgang nach Kaufbeuren kommandiert. Matrose Feuchthofen wird ihn während dieser Zeit vertreten.



Gefr R. Schaum

Heinz Schaefer: -U 977-

H. Schaefer ist einer dieser namenlosen jungen deutschen Überlebenden des zweiten Weltkrieges und würde mit seiner Generation schweigen, wenn das Geheimnis des "U-977", dessen letzter Kommandant er war, nicht unbedingt an die Öffentlichkeit weitergegeben werden müßte.

Er berichtet über den zermürbenden Einsatz der "Ritter der Tiefe" im bisher furchtbarsten aller Kriege. Das Buch schildert uns, wie die großen Materiallücken unserer Seestreitkräfte mit größtem persönlichen Einsatz bewältigt wurden.

Dieses Buch ist eines der größten Buchdenkmale, das uns von einem Kommandanten der "Ritter der Tiefe" geschildert wurde

Rasenack: Panzerschiff "Admiral Graf Spee"

In diesem Buch wird uns von dem Verfasser, KKpt a.D. Rasenack, die wohl seltenste Geschichte eines Kriegsschiffes dargelegt. Als junger Offizier konnte R. in einer 4jährigen Zeit des Leben und besonders den Kommandanten dieses Schiffes kennenlernen. Weiterhin konnte er sich gut in die Lage des Kommandanten und aller Besatzungsmitglieder versetzen, da er in den Jahren 1940 und 1941 als Kommandant der "Admiral Scheer" in gleichen Gewässern zum Handelskrieg eingesetzt worden war.

Inbesondere wird in diesem Buch auf den Kommandanten, Kpt. z.S. Langsdorff, hingewiesen, der sich für seine Besatzung in den letzten Stunden vor dem Untergang durch aufreibende Verhandlungen in Montevideo bis zum letzten einsetzte.

Mit der Selbstsprengung vor dem Hafen Montevideo am 17. Dezember 1939 wird ein spannendes und faszinierendes Buchwerk deutscher See-Geschichte beendet.

ES WIRD NOCH EINMAL DARAUF HINGEWIESEN, DASS DIE BÜCHERWI IN KROPP
JEDEN DONNERSTAG VON 17.30 UHR BIS 19.30 UHR GEÖFFNET IST.

A

Autofahrer

Im NB 5/66 berichteten wir bereits über "das Rückwärtsfahren". Von der Wichtigkeit dieses Problems überzeugt, baten wir StBtm Ixmann um den nachfolgenden Bericht.

"Rückwärtsfahren nur mit eigenem Spähtrupp"

Das Rückwärtsfahren ist ein "sehr gefährlicher Verkehrsvorgang" bei dem stets eine "außergewöhnliche Sorgfalt" angewendet werden muß. Mangelnde Orientierung und Sichtbehinderung sind beim Zurücksetzen zwei gefahrerhöhende Momente. Deshalb sollte sich der Fahrer mehr als bisher von jemandem einweisen lassen und in jedem Fall sollte er sich Zeit lassen.

Was führt beim Zurücksetzen von Kraftfahrzeugen zu den so leidigen, aber vermeidbaren Unfällen?

Fast immer ist der Fahrer unvorsichtig, gedankenlos, leichtsinnig oder gleichgültig. Oft operiert er noch mit zuviel Gas, so daß der angerichtete Schaden erheblich ist. Zwar wird wenig über diese Unfälle gesprochen und dennoch gehören diese Unfälle mit zu den häufigsten Erscheinungen auf der Straße. Etwa jeder 5. Unfall ereignet sich beim Rückwärtsfahren. Wir erleben sie im Zusammenhang mit dem Parken, Abstellen und Halten auf der Straße. Der hohe Anteil dieses Fahrmanövers an Unfällen hängt wohl mit dem beschränkten Parkraum zusammen. Hinzu kommt, daß mancher das Parken erst lernen muß. Dennoch sind weder Parkraumnot noch mangelnde Fahrkunst eine Entschuldigung; immer liegt es daran, daß der Fahrer rückwärts stößt, ohne sich vorher gründlich darüber orientiert zu haben, wie es hinter ihm aussieht. Das kann man auch vom Anfänger verlangen. Man kann von ihm erwarten, daß er sehr langsam manövriert. So ist bei solchen Unfällen immer zu prüfen, ob dies auch geschehen wäre, wenn der Fahrer sämtliche ihm zumutbaren Vorsichtsmaßnahmen ergriffen hätte.

Wie sieht es nun auf militärischem Gebiet aus?

Zur Verhütung solcher Unfälle sind besondere Sicherungsmaßnahmen befohlen:

1. Beim Zurücksetzen von Kraftfahrzeugen ist der Fahrer durch eine zweite Person (Einweiser) einzuweisen, wenn ihm die unmittelbare Sicht nach hinten durch die Bauart oder die Beladung des Fahrzeuges oder durch andere Umstände versperrt oder erschwert ist. Die Beobachtung der Fahrbahn nach hinten durch die Rückspiegel bietet beim Rückwärtsfahren keine ausreichende Sicherheit.

2. Der Einweiser hat sich durch Augenschein davon zu überzeugen, daß die Fahrbahn hinter dem Fahrzeug frei ist. Er hat dies dem Fahrer zu melden und während der Rückwärtsfahrt bis zum Stillstand des Fahrzeuges einweisend tätig zu sein.
 3. Er hat seinen Platz so weit seitlich entfernt zum Fahrzeug zu wählen, daß er selbst nicht gefährdet werden kann und freie Sicht sowohl hinter das Fahrzeug als auch zum Fahrer hat.
 4. Für das Zurücksetzen hat der Fahrer stets die geringste Geschwindigkeit zu wählen.
Im Hinblick darauf sind allen Fahrern militärischer Kraftfahrzeuge die befohlenen Maßnahmen zur Verhütung von Unfällen beim Zurücksetzen laufend bekannt zu geben und ihre Durchführung zu überwachen.
- WER ES NICHT GLAUBT! Punkt 1 - 4 steht im VMBI 19/64



DIE SEESCHLACHT IM SKAGERRAK

Ein halbes Jahrhundert ist es her, seit die damals stärksten Seemächte, England und Deutschland, versucht haben, in dem zu Lande erbittert geführten Krieg auch auf See eine Entscheidungsschlacht zu schlagen: die Seeschlacht im Skagerrak oder wie die Engländer sagen The Battle of Jutland. Heute, im Lichte der Geschichte betrachtet, fand damals wohl die letzte klassische Seeschlacht statt. Die reine Schiffsartillerie, die Rohrwapfen in allen Kalibern zwischen 38 cm und 10,5 cm, sprach das entscheidende Wort. Keine Luftschiffe, keine Flugzeuge, keine Unterseeboote und Minen - Torpedos nur vereinzelt - wurden damals entscheidend eingesetzt.

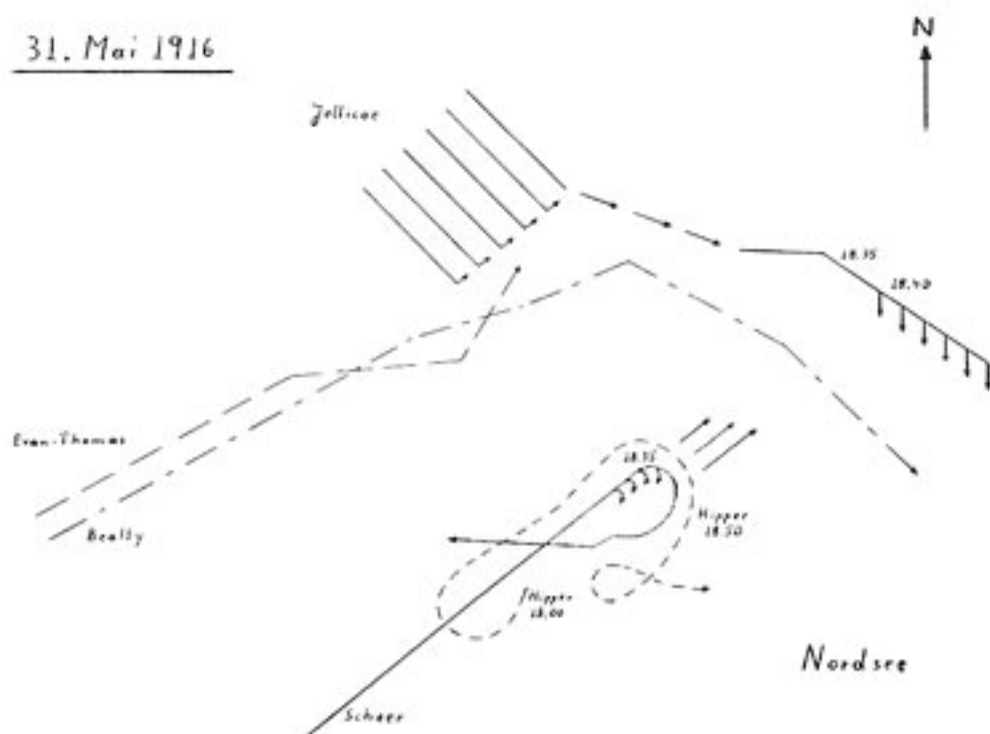
Wie kam es zu der berühmten Schlacht?

Zu Beginn des Jahres 1916 übernahm Admiral Reinhard Scheer für den tödlich erkrankten Admiral von Pohl die Führung der gesamten Hochseeflotte. Eine seiner ersten Maßnahmen war die Umbesetzung der wichtigsten Stabsstellen: Chef des Stabes wurde Kpt.z.S. von Trotha, Chef der Operationsabteilung Kpt.z.S. von Levetzow. Alle drei Offiziere waren für einen offensiveren, beweglicheren Einsatz der Flotte, die bis dahin meist untätig in den deutschen Häfen herumlag. So wurde am 5. und 6. März 1916 ein Vorstoß in die Hoofden und am 24. und 25. April 1916 die Beschießung von Yarmouth und Lowestoft durchgeführt. Eine langanhaltende, ungünstige Wetterlage machte die Luftschiffaufklärung, für einen im Mai gegen befestigte Häfen bei Sunderland geplanten Vorstoß, unmöglich. Daher sollten vor englischen Osthäfen liegende U-Boote mit einem Vorstoß der Hochseeflotte nach Norden kombiniert eingesetzt werden. Adm. Scheer wußte damals noch nicht, daß auf britischer Seite für Anfang Juni ein Vorstoß in Richtung Skagerrak-Kattegat geplant war. Die wiederholten Beschießungen von Hafenstädten hatte die britische Admiralität dazu veranlaßt.

Überstürzt und für beide Seiten unvorbereitet begann der Kampf. Beide Vorhutten prallten aufeinander. Admiral Hipper mit den 5 Schlachtkreuzern "Lützow", "Derfflinger", "Moltke", "von der Tann" und "Seydlitz" und Admiral Beatty mit den 6 Schlachtkreuzern "Lion", "Princess Royal", "Queen Mary", "Tiger", "New Zealand" und "Indefatigable". Verstärkt wurde das britische Aufklärungsgeschwader noch durch die 4 Linienschiffe "Barham", "Wartspite", "Malaya" und "Valiant" unter Admiral Evan-Thomas. In einem Verfolgungsgefecht zog Adm. Hipper nun Adm. Beatty mit großer Fahrt nach Süden auf die Hochseeflotte. Adm. Hipper's Kreuzer hatten sich sofort und gut eingeschossen. Dank ihrer besseren Artillerie flogen im Verlauf des Gefechtes die britischen Schlachtkreuzer "Indefatigable" und "Queen Mary" in die Luft. Um 16.33 Uhr kam die Hochseeflotte in Sicht.

Admiral Jellicoe, Chef der Grand Fleet, änderte um diese Zeit die Formation seiner in 6 Kolonnen nach Süden dampfenden Flotte und um 18.35 Uhr stand eine schier endlose Linie von Schiffen am Horizont, auf die die deutsche Hochseeflotte direkt zulief. Während die deutschen Torpedobootsflottillen tollkühn angriffen, entzog sich Adm. Scheer um 18.36 Uhr mit der berühmt gewordenen "Gefechtskehrtwendung" um 180 Grad nach Steuerbord der drohenden Umklammerung. Von Adm. Hipper's 5 Schlachtkreuzern waren zu dieser Zeit 4 schwer beschädigt, der Admiral mußte mitten in der Schlacht von "Lützow" auf "Moltke" übersteigen. Adm. Scheer mußte noch eine Gefechtskehrtwendung durchführen, weil Adm. Jellicoe seinen südöstlichen Kurs unbeirrt beibehielt. Wieder gelang sie, und wieder griffen die Torpedoboote an. Gleichzeitig erhielten die Schlachtkreuzer Adm. Hipper's den berühmt gewordenen Befehl "Ran an den Feind! Ran!". Dadurch bekam der deutsche Flottenchef für sein Gros Luft und konnte sich einigermaßen lösen. Gegen 19.20 Uhr trat Adm. Scheer den Rückmarsch in die deutsche Bucht an. Im Laufe der Nacht kam es noch zu einzelnen Artilleriegefechten, jedoch nicht mehr zu einem erneuten Zusammenprall der großen Flotte.

31. Mai 1916



Beteiligte Seestreitkräfte:

Schiffstyp	Deutsche	Britische
Linien-schiffe	16	28
Schlachtkreuzer	5	9
ältere Linien-schiffe	6	9
ältere Panzerkreuzer	-	8
kleine Kreuzer	11	26
Torpedoboote	61	79
insgesamt:	99	159

Munitionsverbrauch der schweren Kaliber

deutsche Flotte 3597 Granaten
 britische Flotte 4598 Granaten

Absolute Verluste:

auf deutscher Seite:

- a) an Schiffen
11 Schiffe mit 61.180 t
- b) an Personal
2551 Mann (oder 6,8%)

auf britischer Seite:

- a) an Schiffen
12 Schiffe mit 115.025 t
- b) an Personal
6094 Mann (oder 11,6%)

OMt. Schulz FF

über uns

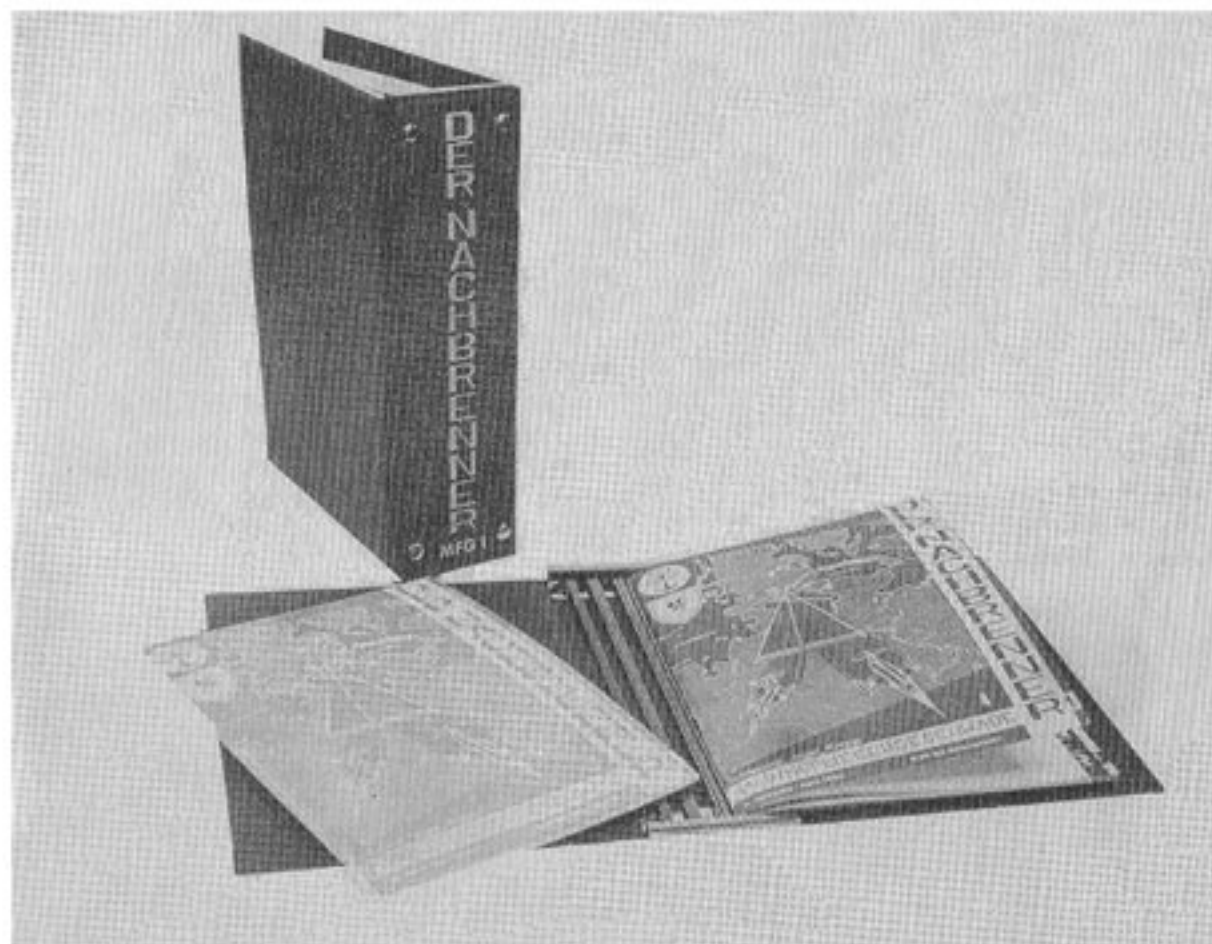
SAMMELORDNER

Die Sammelordner für den Nachbrenner sind eingetroffen.
Die Ordner haben eine blaue Grundfarbe mit silberfarbenem Auf-
druck:

NACHBRENNER MFG 1

Interessenten können die Ordner über die Staffeln oder direkt
bei der Bildstelle zum Preis von DM 4,-- empfangen.

Auf Wunsch können die Ordner auch per Nachnahme versandt werden.





Eine Zeitschrift für Soldaten des MFG 1
 Sie erscheint monatlich.

Verantwortlicher Redakteur:
 KptLt Groß

An diesem Heft haben mitgearbeitet:

FKpt Luther
 OltzS Engelmann
 StBtm Ixmann
 OBtm Berner
 Omt Kögler
 Omt Schulz
 Mt Egging
 Gefr Schaum
 Soldaten des Tower

Zusammenstellung, Werbegestaltung
 und techn. Erstellung:

OBtm Berner
 Btm Bülls
 Btm Kohnke
 Gefr Hochkeppel
 Gefr Jungmann
 Gefr Hartisch
 Gefr Gwiazda
 HGefr d.R. Jedanzik

Vertrieb:
 Btm Schüll

Finanzen:
 Frau Ute Kopp
 OBtm Berner

Anzeigen:
 Omt Röttger

Karikaturen:
 Btm Eftkowski

Titelbild:
 Omt Schulz

Bildquelle:
 Bildstelle MFG 1

Auflage:
 1100

Erreichbarkeit der Redaktion:
 Kropp 521, App. 228

Redaktionsschluß:
 jeweils 10. d. M.

Bankverbindung:
 Kreissparkasse Schleswig,
 Zweigstelle Kropp
 Konto Nr. 77061
 Spar- und Darlehnskasse Kropp



Rolf Sörensen

Vertreter der Daimler-Benz AG



Personenwagen - Lastkraftwagen - Omnibusse - Unimog

Schleswig-Busdorf, Ruf 04621/32033

Ihr Fachhändler für

Radio, Fernsehen, Schallplatten, Elektroartikel aller Art

ERNST HANSEN

KROPP - HAUPTSTRASSE 11 - TEL. 285

SPORTGERÄTE UND BEKLEIDUNG FÜR JEDEN SPORT

Pullover - Jacken - Damen u. Herrenhosen in großer Auswahl

SPORTHAUS LÜCK

KROPP, Bennebeker Straße 1, Telefon 549



Portrait- u. Passaufnahmen
Fotohandlung

Schleswig - Stadtweg 81
Telefon 25632