



7

Schleswig, Jagel, Kropp

MARINEFLIEGERGESCHWADE

2. Jahrgang / Juli 1966

0,20 DM Schutzgebühr

DER NACHBRENNER

1

In diesem Heft:

Aus Schleswig Holstein

Stadt Schleswig	Seite	1
O - Heim	"	7
Aus der Flotte	"	8
Autofahrer ABC	"	9

Aus dem Geschwader

Kameraden trafen sich wieder	"	14
Die Gesprächigen	"	16
Bücherkiste	"	18
Preisrätsel	"	19

Sportgeschehen

Filmprogramm	"	26
Briefe	"	28
Über uns	"	31
Welch grausames Spiel	"	32

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

SCHLESWIG-HOLSTEIN

- gestern

- heute

morgen

2. Fortsetzung

Mt. Egging

Das mittelalterliche Schleswig

Nach dem Tode Knud des Großen besteigt Sven Estridson als neuer König den dänischen Thron. Er setzt zum Schutze gegen die Raubzüge der Wenden in Schleswig eine Statthalterschaft ein, die sich langsam in ein Herzogtum umwandelt und immer mehr nach Selbständigkeit strebt. Unter der Statthalterschaft Knud Lawards erreicht dieses Bestreben seinen Höhepunkt. Er ernennt sich im Jahre 1115 zum ersten Herzog von Schleswig. Da er seine Jugend am Hofe Lothars von Sachsen verbrachte, hat er eine Vorliebe für die deutsche Kultur und fördert sie mit ganzer Kraft.

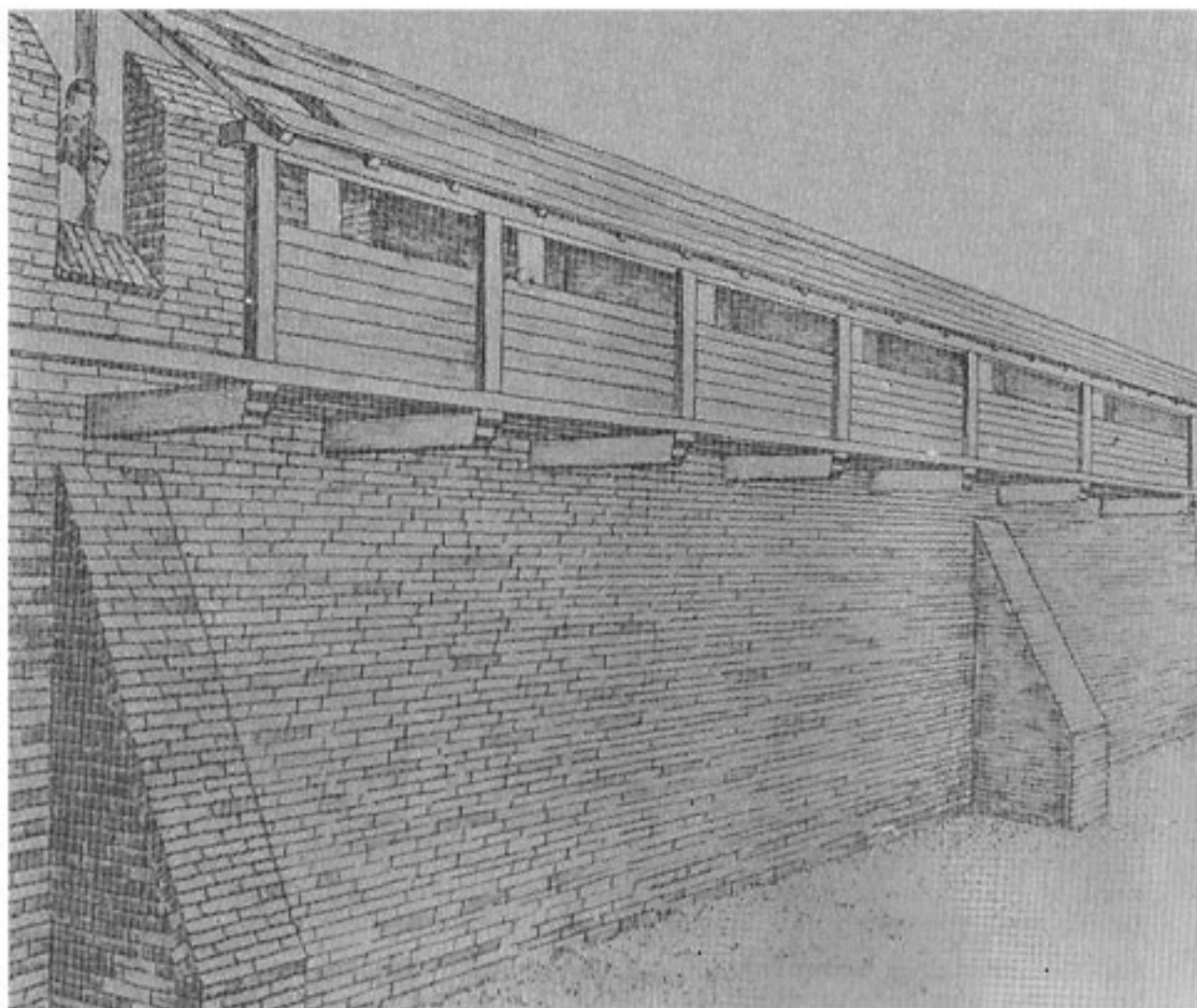
Die wirtschaftliche Macht stellt die Knuds-Gilde (nach Knud Laward benannt) dar. Diese Gilde ist ein Zusammenschluß deutscher Kaufleute, die auch die Gerichtsbarkeit ausübt.

Auf der heutigen Möweninsel läßt Laward die Jürgensburg bauen. Sie dient zum Schutz der Stadt nach Süden hin und zugleich für Zollzwecke des Schleihandels. Ebenso hat er diese Burg auch als herzogliche Residenz benutzt.

Dem Dänenkönig Niels zu gefährlich geworden, wird Knud Laward 1131 am dänischen Königshofe ermordet.

Sein Sohn Waldemar I. oder der Große wird nicht nur Herzog von Schleswig, sondern später auch König von Dänemark. Er läßt zur Sicherung seines Reiches das Dannewerk mit Ziegelsteinen neu ausbauen (Abb. 4), daher auch die Bezeichnung Waldemarsmauer, die noch heute an einigen Stellen sichtbar ist. Seine Regierungszeit gehört jedenfalls zu den glanzvollsten Dänemarks

In den Jahren von 1252 - 1257 erhält Schleswig sein erstes Stadtrecht. Dieses hat zur Folge, daß die Stadt zwar noch als obersten Herrn den Herzog hat, aber nach außen und innen wird sie von zwei gewählten Bürgermeistern vertreten. Auch im Kriegsfall übernimmt einer der beiden den Oberbefehl. Mit dem Stadtrecht wird auch ein eigenes Wappen geschaffen. Dieses Stadtsiegel trägt die Inschrift: SIGILLUM CIVIUM DE SLESVIC.



Zur gleichen Zeit erhält Schleswig sein erstes Rathaus. Durch die Stadtrechte werden jetzt vier Stadtknechte, die nach Recht und Ordnung sehen, ein Stadtdiener, ein Stadtschreiber, ein Stadtvogt und ein Stadtpfeifer, der bei Festlichkeiten auftritt, eingestellt.

Sehen wir uns das Stadtbild Schleswigs an (Abb. 5), so entspricht es im wesentlichen der heutigen Altstadt.

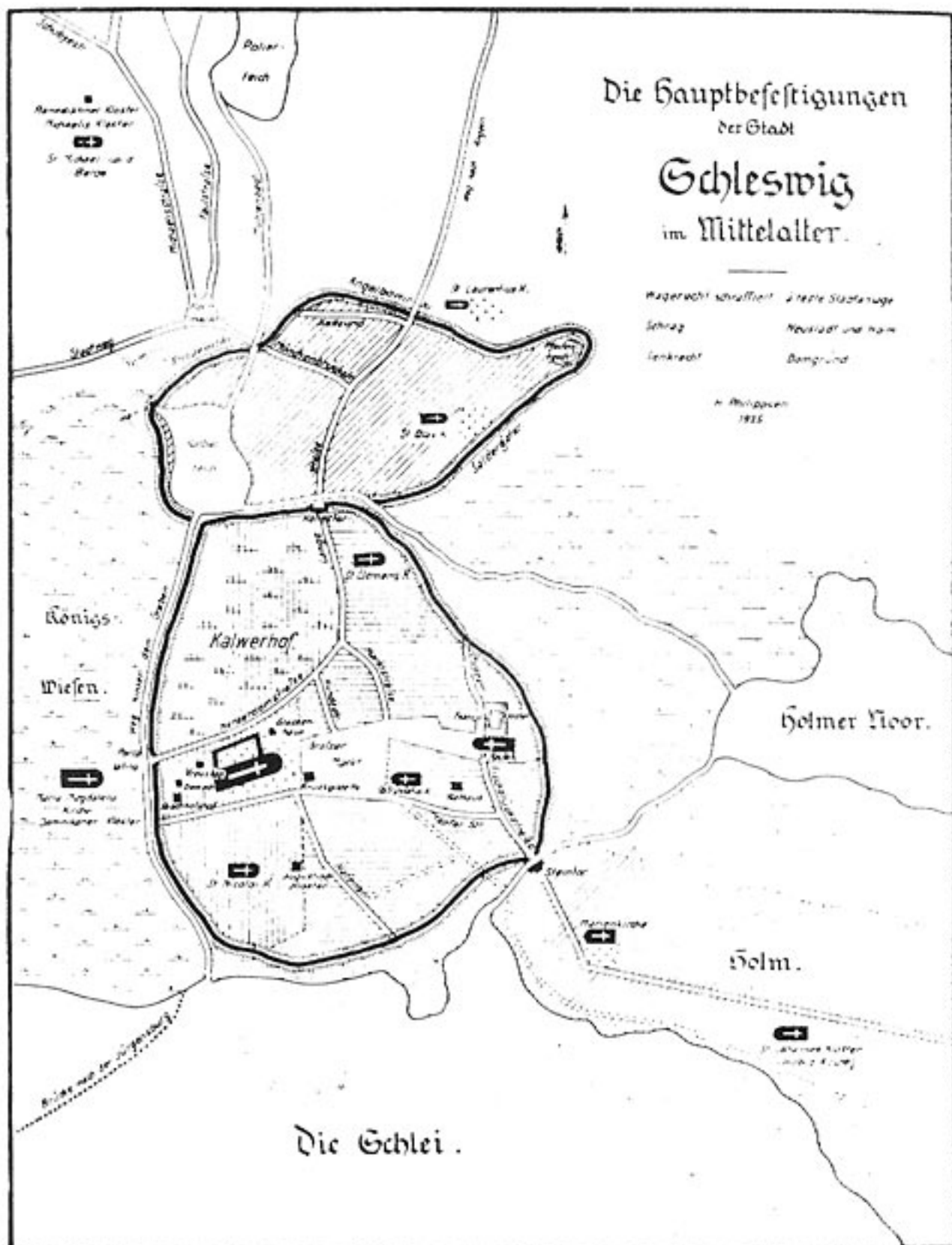
Das mittelalterliche Schleswig ist mit einem Schutzwall und mehreren Befestigungswerken umgeben, die jedoch Ende des 15. Jahrhunderts verfallen.

Die Hauptbefestigungen
der Stadt

Schleswig
im Mittelalter.

Wagenrecht schraffiert älteste Stadtlage
Schrag Neustadt und Nam
Leinwand Baumgrund

H. Mühlmann
1915



Im Jahre 1711 wird Schleswig mit seinen Vororten Lollfuß und Friedrichsberg zur "combinirten Stadt" erklärt. Dadurch erhält das äußere Stadtbild eine große Veränderung, denn sie wird jetzt sehr weit auseinandergezogen.

Nach der Vertreibung der Herzöge wird Schleswig Statthaltersitz, die von dem dänischen König eingesetzt werden. Im Jahre 1810 schaffen die Statthalter in Schleswig einen Magistrat. Dieser besteht aus einem Bürgermeister, Polizeimeister, drei Ratsherren und einem Bürgerkollegium. Er ist für die Leitung des Innen- und Außendienstes verantwortlich.

Aber auch das Militärwesen wird entscheidend neu gestaltet. Um 1800 tritt eine neue Landesmilitärordnung in Kraft. Diese besagt, daß die Männer der Landbevölkerung 2 Dienstjahre beim Militär ableisten müssen. Aus den geübten Soldaten wird dann eine Landwehr aufgestellt. Hieraus geht die spätere allgemeine Dienstpflicht hervor. Durch diese neue Ordnung tritt Schleswig zum ersten Male als Garnisonstadt in die Geschichte ein, die sie bis heute geblieben ist.

Um 1800 ist Friedrich VI. König von Dänemark. Er will einen dänischen Gesamtstaat schaffen. Die ersten und ausschlaggebenden Anfänge werden darin unternommen, indem die schleswig-holsteinschen Truppen mit den dänischen vermischt werden. Unter dem willenlosen Herrscher Friedrich VII. kommt in Kopenhagen die Partei der Eiderdänen an die Macht. So kommen auch von dieser Partei die herausfordernden Worte:

"Man solle den widerstrebenden Schleswigern blutig auf den Rücken schreiben, daß sie Dänen sind!"

Die Antwort ist die Erhebung der Herzogtümer am 24. März 1848, mit der Schleswig-Holstein in den Krieg gegen Dänemark tritt.

An diesem Tag beginnt der Freiheitskampf der Schleswig-Holsteiner gegen die Dänen. Mit Hilfe von preussischen Truppen gelingt es, die Dänen bis nach Jütland zurückzuschlagen. Auch die dänische Flotte wird bei Eckernförde vernichtend geschlagen. Auf Drängen von Österreich und Rußland schließt Preußen am 2. Juli 1850 mit Dänemark Frieden. Somit stand Schleswig-Holstein allein da.

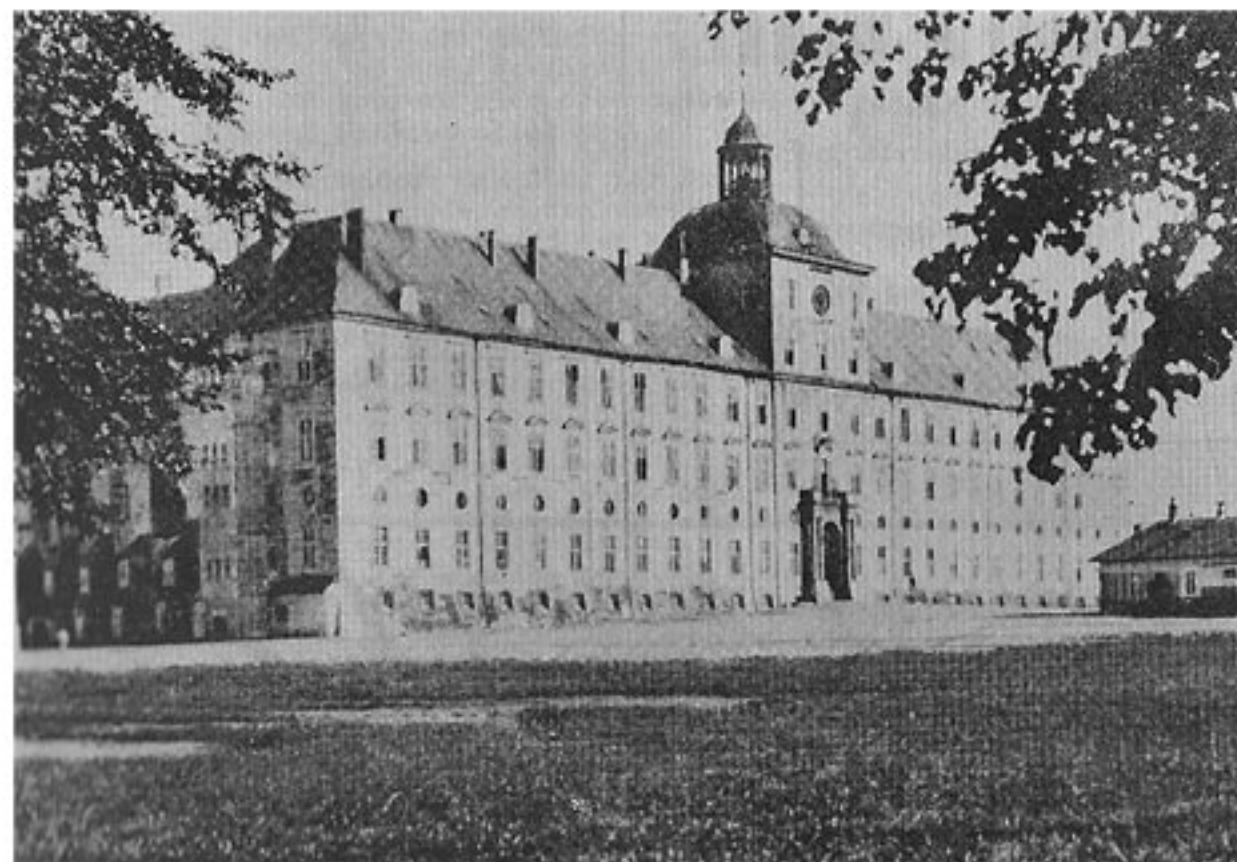
Ein Bauwerk Schleswigs nimmt Mitte des Mittelalters eine ganz hervorragende Stellung ein. Es ist das Schloß Gottorf, das 1268 als herzoglicher Residenzort seine erste geschichtliche Bedeutung erhält. Als Herzog Friedrich I. 1494 seinen Einzug auf Schloß Gottorf hält, beginnt für das Schloß und für die Stadt ein neuer Zeitabschnitt.

Friedrich I. ist es auch, der 1525 die Reformation in ruhiger und staatlicher Weise durchführt. Die neue Glaubensrichtung wird überall im Land angenommen. Dadurch tritt die Kirche als Fürsprecher der allgemeinen Belange ab und die weltliche Macht nimmt diese Stellung wieder ein.

Kommen wir aber zum Schloß zurück. Unter den vielen Herzögen, die nach Friedrich I. ihren Sitz auf Gottorf haben, wird es zum Prunkschloß ausgebaut und weit über die Landesgrenze bekannt. Die Herzöge haben eine Vorliebe für die Kunst und fördern daher das Kunstgewerbe in Schleswig sehr stark. Sie zahlen den Kunsthandwerkern einen dauernden und auskömmlichen Unterhalt. Dadurch erreicht das Gewerbe, dem zum Beispiel Goldschmiede, Maler, Uhrmacher, Bildschnitzer und Buchdrucker angehören, ihren Höhepunkt.

Schloß Gottorf verliert seinen einstigen Glanz und seinen herzoglichen Residenzort für immer, als die Dänen im Jahre 1713 den jungen Herzog Karl-Friedrich aus dem Schloß vertreiben und 1721 Schleswig zum königlichen Anteil Dänemarks erklären.

Sein heutiges Aussehen (Abb. 6) erhält das Schloß in den Jahren von 1695 - 1702 durch Friedrich IV.



G-CLUB

Soldatenheim

— Zum Richtfest unseres Soldatenheims —

Mit Gunst und Verlaubi

Die Feierstunde hat geschlagen,
Es ruhet die geübte Hand.
Nach harten, arbeitsreichen Tagen
Grüßt stolz der Richtbaum nun ins Land.

Und stolz und froh ist jeder heute,
Der wacker mit am Werk gebaut.
Es waren tüchtige Handwerksleute,
Die fest auf ihre Kunst vertraut.

Drum wünsche ich, so gut ich's kann,
So kräftig wie ein Zimmermann,
Mit stolz emporgehobnem Blick
Dem neuen Hause recht viel Glück.

Wir bitten Gott, der in Gefahren
Uns allezeit so treu bewahrt,
Er mög' das Bauwerk hier beschützen
Vor Not und Schaden aller Art.

Nun nehm' ich froh das Glas zur Hand,
Gefüllt mit Wein bis an den Rand,
Und mit dem feurigen Saft der Reben
Will jedermann die Ehr' ich geben,
Wie sich's nach altem Brauch gebührt,
Wenn so ein Bau ist ausgeführt.

Das erste Glas der Bauherrschaft:
Hoch soll sie leben, hoch, hoch, hoch!

Das zweite Glas dem Architekten:
Hoch soll er leben, hoch, hoch, hoch!

Nun brauchte man zu allen Zeiten
Nicht nur den Kopf, nein, auch die Hand.
Drum noch ein Hoch den Maurern und den Zimmerleuten
Und wer sonst noch seinen Mann bei der Arbeit stand:
Hoch sollen sie leben, hoch, hoch, hoch!

Nun ist das Glas wohl ausgeleert
Und weiter für mich nichts mehr wert,
Drum werf' ich es zu Boden nieder -
Zerschmettert braucht es keiner wieder.
Doch Scherben bedeuten Glück und Segen
Für die Bauherrschaft auf allen Wegen!

AUS DER FLOTTE

Geleitboote Typ 1955

Von diesem Typ wurden von 1957 bis 1964 auf der Stülkenwerft in Hamburg sechs Boote gebaut:

die KÖLN, EMDEN, KARLSRUHE, LÜBECK, BRAUNSCHWEIG und die AUGSBURG

Sie sind im 2. Geleitgeschwader zusammengefaßt und in Cuxhaven stationiert. Bei einer Abmessung von 110 m Länge, 11 m Breite und 3,4 m Tiefgang erreichen die Boote eine Verdrängung von 2090 ts standard und 2500 ts maximal. Der Antrieb besteht aus vier Dieselmotoren mit 12 000 PS für eine wirtschaftliche Marschfahrt und zusätzlich zwei Gasturbinen mit 24 000 PS für höchste Fahrtstufen. Sie erreichen eine Geschwindigkeit von 30 Knoten. Die Bewaffnung setzt sich wie folgt zusammen: Zwei 100-mm-Geschütze in Einzeltürmen, vier 40-mm-Geschütze in Doppel- und zwei 40-mm-Geschütze in Einzellafetten. Weiterhin sind sie mit vier Torpedorohren und zwei vierfach Raketenwerfern für die Abwehr von U-Booten ausgerüstet und können für den Mineneinsatz mit Minen ausgerüstet werden. Die Besatzung hat eine Stärke von 200 Mann.





Schalten im rechten Moment

Gutes Fahren kein Geheimnis

Das Schalten, früher Schrecken aller Fahrschüler, hat schon viel von seinen Schwierigkeiten verloren. Weich greifende Kupplungen und leicht schaltbare synchronisierte Getriebe helfen das Rucken und Krachen vermeiden, mit dem man sich früher so leicht blamieren konnte. Und nun ist das automatische Getriebe im Vormarsch, das weitere Erleichterungen zu bieten hat.

Das "Wie" ist kein Problem mehr. Eine Rolle spielt aber noch das "Wann", und zwar sogar bei der Schaltautomatik, die ja vom Fahrer beeinflusst werden kann und soll. Wann soll man schalten?

Schalten soll man, wenn die Übersetzung den Fahrbedingungen nicht mehr entspricht. Wenn wir zum Beispiel im vierten Gang fahren und an eine starke Steigung kommen, dann zeigt sich am Geschwindigkeitsabfall sehr bald, daß der Motor eine andere Übersetzung braucht. Wir verhelfen ihm dazu, indem wir in den dritten Gang und falls notwendig auch noch weiter zurückschalten. Warum ist diese Hilfe nötig? Wäre es nicht möglich, mit einem einzigen Gang auszukommen? Leider nicht. Dampfmaschinen und Elektromotoren sind in dieser Hinsicht anspruchsloser als Automotoren: Sie können aus dem Stillstand heraus ohne Kupplung und Getriebe ganze Eisenbahnzüge in Gang bringen.

Im Gegensatz zur Dampfmaschine, die infolge ihrer Eigenart beim Anfahren eine besonders große Kraft entfaltet, steckt beim Verbrennungsmotor bis zu etwa 1000 Umdrehungen pro Minute noch nicht viel drin. Er startet ja überhaupt erst bei etwa 500 U/min. und bei dieser Drehzahl vermag er gerade eben seine inneren Widerstände zu überwinden, das heißt, im Leerlauf zu laufen. Eine wirkliche Leistung wird erst bei höheren Drehzahlen erreicht.

Die Gangbereiche beachten!

Weil sich der praktische Fahrbetrieb innerhalb dieses Bereiches zwischen Mindestdrehzahl und Höchstdrehzahl abspielt, nennt man ihn den "Betriebsdrehzahlbereich". Würde man einen Motor, der auf eine Höchstdrehzahl von 5000 U/min ausgelegt ist, auf eine wesentlich höhere Drehzahl bringen, dann können dadurch Schäden an den Ventilen, den Kolben oder an den Kurbelwellenlagern auftreten.

Wir sind also auf den Betriebsdrehzahlbereich angewiesen. Aber wir kämen mit ihm nicht aus, wenn wir nur eine einzige Übersetzung hätten. Die Übersetzung des ersten Ganges zum Beispiel, die das Anfahren, das Fahren in Schrittgeschwindigkeit, das Beschleunigen und das Bewältigen starker Steigungen ermöglicht, reicht zumeist nicht weiter als bis etwa 30 km/h. Bei dieser Geschwindigkeit merken wir am Geräusch des Motors, daß er sich seiner Höchstdrehzahl nähert. Wenn wir schneller fahren wollen, ist es Zeit, in den zweiten Gang zu schalten.

Wir können das aber auch schon eher tun. Im oberen Drehzahlbereich gibt der Motor seine höchste Leistung ab, die wir brauchen, wenn wir einen steilen Berg befahren oder so schnell wie möglich beschleunigen wollen. Die Gänge sind immer so eingerichtet, daß sie sich "überschneiden". Wenn wir zum Beispiel eine Mindestdrehzahl von 1000 U/min im 1. Gang bei 6 km/h erreichen und eine Höchstdrehzahl von 5000 U/min bei 30 km/h, dann liegt der zweite Gang zumeist so, daß wir ihn schon ab 10 oder 12 km/h benutzen können. So vermeiden wir auch ein "Überdrehen" des Motors. Hier ein Beispiel für die Lage der Gangbereiche bei einem Motor, dessen Betriebsdrehzahlbereich zwischen 1000 und 5000 U/min liegt:

I. Gang	6 bis	30 km/h
II. Gang	12 bis	60 km/h
III. Gang	20 bis	100 km/h
IV. Gang	30 bis	150 km/h

Vielleicht vergleichen Sie diese Zahlen einmal mit den Angaben in Ihrer Betriebsanleitung! Sie werden feststellen, daß die Werte etwas, aber nicht wesentlich anders aussehen. Auf jeden Fall sind die Bereiche der oberen Gänge stets größer als die der unteren. Denn die oberen Gänge sind mehr auf Geschwindigkeit, die unteren mehr auf Zugkraft ausgelegt. Damit hängt es übrigens zusammen, daß die Gefahr des "Überdrehens" in den unteren Gängen größer ist als in den oberen. Angenommen, der Motor erreicht im ersten Gang bei 6 km/h 1000 U/min und bei 30 km/h 5000 U/min, dann kommt er schon bei 36 km/h auf 6000 U/min! Im vierten Gang dagegen machen in unserem Beispiel 6 km/h mehr nur 200 U/min aus.

Wir haben die Wahl

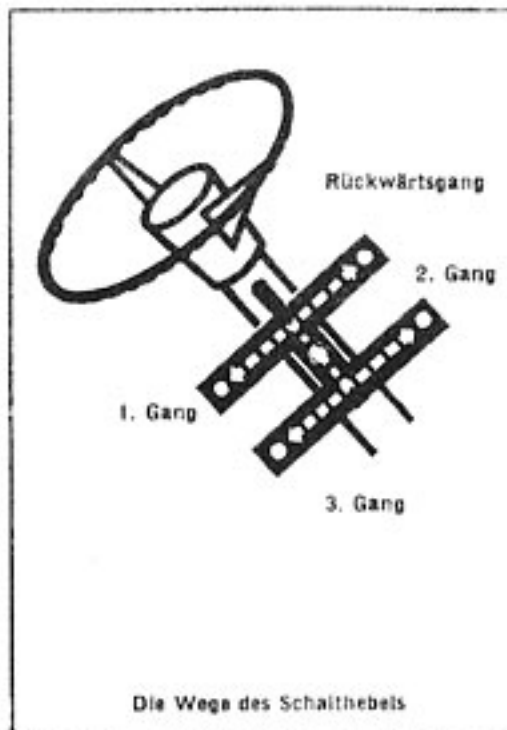
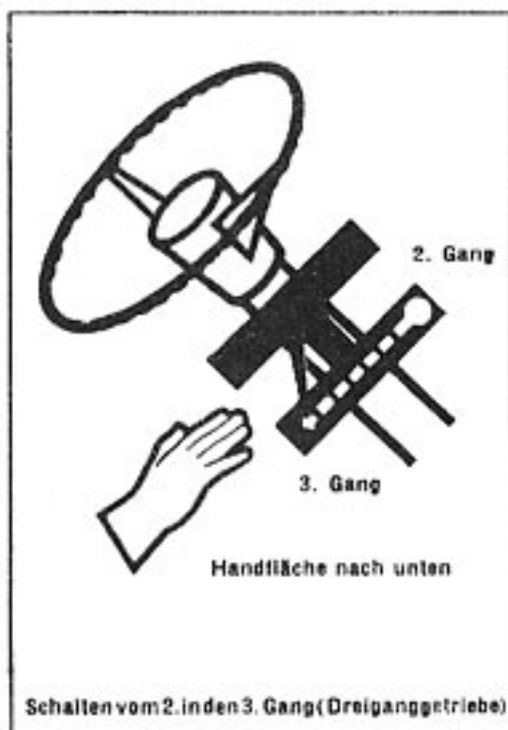
Was fangen wir nun mit den Gangbereichen an? Wir nützen sie so aus, daß wir jeweils der Fahrsituation gerecht werden. Bei 40 km/h zum Beispiel können wir im vierten Gang fahren, haben aber so gut wie kein Beschleunigungsvermögen und keine Bergsteigefähigkeit zur Verfügung, so daß diese Wahl nur für das ruhige Dahinrollen auf ebener Strecke, etwa das Mitschwimmen im Verkehr, geeignet ist. Wir können aber auch den dritten Gang wählen, wobei das Auto wesentlich besser "am Gaspedal hängt", und wir können schließlich

sogar in den zweiten Gang zurückschalten, wenn es etwa bei einem Überholvorgang - auf rasches Beschleunigen ankommt. Beim Übergang vom vollen Beschleunigen zum gleichmäßigen Fahren - er kommt im Stadtverkehr oft vor - ist es gerechtfertigt, einmal vom zweiten Gang gleich in den vierten zu schalten. Und umgekehrt!

Auch beim Zurückschalten in niedrigere Gänge etwa wenn man von einer Kurve oder am Berg die Bremskraft des Motors ausnutzen will - ist das Wissen um die Gangbereiche wichtig, denn Zurückschalten bei zu hoher Geschwindigkeit kann dem Motor wehtun. Und schließlich ist die richtige Gangwahl auch für den Geldbeutel von Bedeutung, denn im mittleren Drehzahlbereich läuft der Motor am wirtschaftlichsten. Dauerndes Fahren mit unnötig hoher Drehzahl erhöht den Verbrauch ebenso wie das Quälen des Motors mit zu niedriger Drehzahl. Es ist also eine schöne und zugleich nützliche Kunst, im rechten Moment zu schalten.

R.S.

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

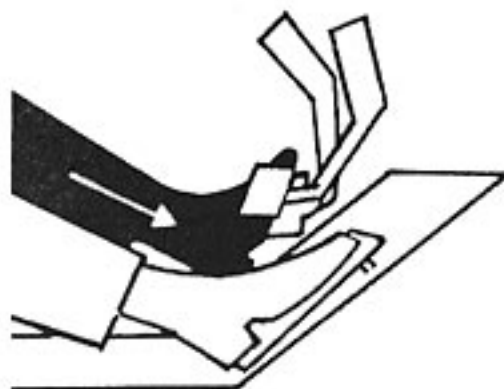


Anfahren: Schalten vom



1. Auf etwa 15-20 km/h beschleunigen

1. In den 2. Gang



2. Auskuppeln und



3. Gas wegnehmen



4. Vom 1. in den 2. Gang schalten



5. Kupplung allmählich loslassen und

6. gleichzeitig Gas geben

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

Kameraden trafen sich wieder

An die Redaktion "Der Nachbrenner"!

Hiermit sende ich Ihnen einen Bericht über ein kleines Reservistentreffen der Elowa-Staffel des MFG 1 in Neuß mit zwei Bildern. Ich hoffe, Sie können ihn verwenden. Weiterhin hoffe ich, damit unserer Zeitschrift einen Dienst erwiesen zu haben. Für Ihre weitere Arbeit wünsche ich Ihnen alles Gute.

Mit freundlichen Grüßen
Theodor Königshofen

Am 14.5.1966 trafen sich im Gasthof "Tillman" in Neuß einige Reservisten der Elowa des MFG 1, um im Kameradenkreise alte Erlebnisse aufzufrischen und Neuigkeiten auszutauschen. Leider konnten nicht alle Eingeladenen kommen, aber es war auch so recht schön. Es kann allen nur empfohlen werden, ebenfalls solche kleinen Treffen durchzuführen. In den Gesprächen des Abends wurde besonders der "Nachbrenner" gelobt, der sich ja toll gemausert hat. Die Anteilnahme an den Ereignissen im Geschwader war erfreulich groß. Aber es wurde nicht nur geredet, zu vorgerückter Stunde (nach manchem geleerten Glas) wurden noch die alten "Seemannslieder" gesungen. Der Gesang wiederum lockte einige Mitglieder des Neußer Marinevereins an, die an diesem Abend im Vereinszimmer ihre Versammlung abhielten. Der Vorsitzende ließ es sich nicht nehmen, sich nach der Versammlung zu uns zu setzen. Damit ging dieser Abend langsam zur Neige; denn einige von uns hatten noch einen weiten Nachhauseweg. Wir verabschiedeten uns in der Hoffnung, recht bald wieder in einem so gemütlichen Kreise zusammen zu sein.

zu Bild 1: Die Kameraden in gemütlicher Runde

zu Bild 2: Der Vorsitzende des Marinevereins im Gespräch mit uns.



die **gesprächigen**

Die Fülle von Spionagedramen im Fernsehen und auf der Filmleinwand hat, wenn auch nichts weiter, dem Ansehen des Geheimdienstagenten mächtig Aufschub gebracht. Unweigerlich stellt dieser einen gutaussehenden, sonnengebräunten Supermann dar. Vielleicht ist er ein Judomeister mit dem "Schwarzen Gürtel", beherrscht mehrere Fremdsprachen und hat mindestens eine angesehene Universität besucht. Wenn er nicht auf Grund seiner Figur aus der Menge herausragt, so erkennt man ihn letztlich an seinem geschoßähnlichen Sportwagen.

Natürlich darf eines nicht vergessen werden - eine kleine Armee von internationalen Bikinischönheiten ist immer um ihn herum.

Spionagegeschichten sind unterhaltsam und die ausgeklügelten Feinheiten sind gar nicht einmal so sehr an den Haaren herbeigezogen wie es den Anschein hat. Aber viel, sehr viel, vom Geschick eines Geheimdienstes jeder Nation hängt immer noch von jahrhundertealten Arbeitsweisen ab. Zahllose Agenten, die keine Ähnlichkeit mit den Filmhelden haben, gehen ihrem Gewerbe mit denselben grundlegenden Techniken nach, die sich seit den Legionen Cäsars wenig geändert haben. Eine der besten Informationsquellen bleibt der gesprächige Soldat, der sein Schärflein beiträgt, das dann der Zentrale des Geheimdienstes einen weiteren Beitrag zum Erkennen des Gegners liefern kann.

Ebenfalls ist das Opfer genau so alt wie die Kriegsführung selbst. Es ist der Betrunkene, der gesprächig wird, der Angeber, oder der Romeo, der meint, eine Eroberung zu machen mit dem abgedroschenen Geschwätz "ich habe nur heute abend Zeit, weil wir morgen ausmarschieren". Es ist der kleine Mann, der seine Wichtigkeit dadurch unter Beweis zu stellen sucht, indem er vorgibt "etwas zu wissen"

Wenn auch viele der heute angewandten Methoden so alt sind wie das Soldatentum, die Abwehr dagegen ist genau so alt. Diese besteht darin, den Mund zu halten, Augen und Ohren jedoch zu öffnen. Wenn sich eine gelegentliche Unterhaltung auf Angelegenheiten der Sicherheit ausweitet, dann erst wird der Soldat, der "etwas weiß", gesprächig, aber nicht mit dem wißbegierigen Fremden. Er gibt seine Information an die entsprechende Dienststelle weiter.

Mt. Steil





HEINRICH FREYTAG: "Knaurs Foto- u. Filmbuch."

Diese Buch ist für jeden Foto-Fan ein hochinteressantes und lehrreiches Nachschlagewerk. Es enthält 290 Fotos und Zeichnungen. Besonders wird auf die Ratschläge verschiedener ganz bekannter Fotografen hingewiesen. Zusammenfassend kann man sagen, daß es ein Buch von besonderen Qualitäten ist.

HEINZ HELFGEN: "Ich radle um die Welt".

Diese beiden Bände einer ganz interessanten Reisebeschreibung führen uns rund um die ganze Erde. H., ein mutiger junger Mann tritt seine ungewöhnliche Weltreise "per Fahrrad" und einem Kapital von "3,80 DM" im Jahre 1951 an. Sie führt über Düsseldorf - Belgrad - Istanbul - Ankara - Aleppo - Bagdad - Teheran - Mahedan - Budidaung - Rangoon - Saigon - Hanoi - Hongkong - Yokohama - Tokio - San Francisco.

Der junge Autor läßt uns an allen seinen Entdeckungen und Abenteuern teilhaben, die sich ihm in den Weg stellen und die er auf die verschiedenste Art meistert. Von einer Tigerjagd bis zum Flickern seines Fahrrades unter den primitivsten Bedingungen, kann der Leser alles miterleben in diesen beiden Büchern.

JERNER BEUMELBURG: "Sperrfeuer um Deutschland"

Dieses Buch schildert den historischen Verlauf der Ereignisse, die Vorgänge an der Front und in der Heimat während des 1. Weltkrieges. Es wird besonders auf die Männlichkeit, Tapferkeit, Kameradschaft und die Liebe zum Vaterland hingewiesen. Dieses Buch ist mit einer Widmung des Generalfeldmarschalls und späteren Reichspräsidenten von Hindenburg ausgezeichnet.

Sportgeschehen

Boxen

Am Freitag, den 10. Juni 1966 fand in Husum eine Boxveranstaltung zwischen Frisia Husum und Boxring Holstein / Borussia Kiel statt. Für den Boxring Husum kämpfte die Boxstaffel unseres Geschwaders mit Feuchthofen, Scherer und Roser,

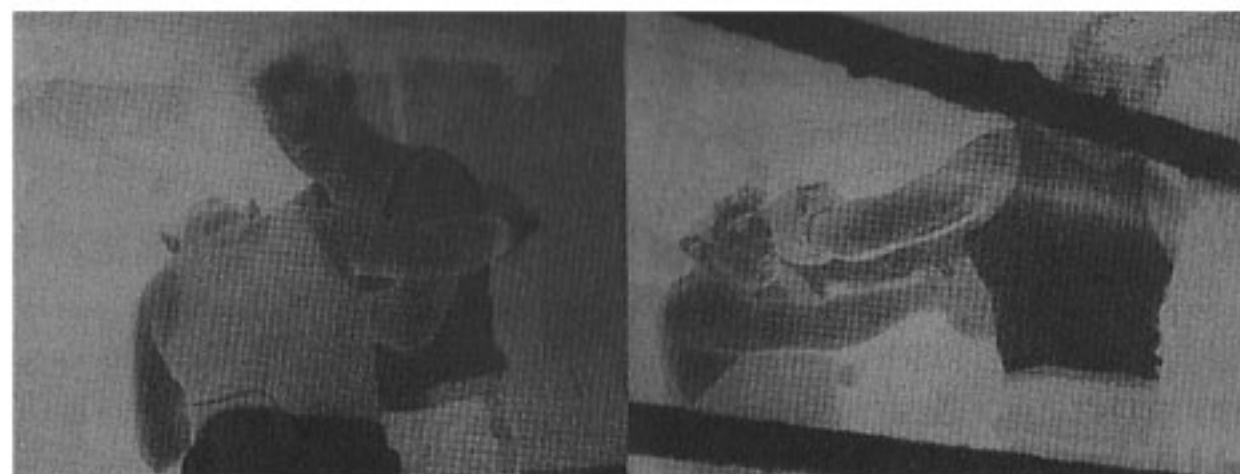
Unsere Boxer zeigten ausgezeichnete Kämpfe.

Scherer - Sicherungsstaffel - startete im Halbweltergewicht und siegte in der ersten Runde durch K.o.

Feuchthofen - Sicherungsstaffel - wurde im Halbweltergewicht gegen Westphal Abbruchsieger in der ersten Runde.

Roser - Flugbetriebsstaffel - wurde Sieger nach Punkten im Schwergewicht gegen Lotz.

Nicht zuletzt durch die Siege unserer Boxer gewann Frisia Husum nach anfänglichem Rückstand von 1 : 7 mit 15 : 9 Punkten.



RADRENNSPORT

Soldat der Sicherungsstaffel in der Nationalmannschaft!

Bericht des Gefreiten Heinrich, HSi, von einem Radsportlehrgang
in M ü n c h e n

Am Sonntag, dem 30.4.1966, trat ich meine Reise ab Schleswig zur Sportschule nach München-Grünwald an. Mein Rennrad begleitete mich, mit einer Fahrradkarte versehen, im Gepäckwagen des Zuges.

Um 12 Uhr traf ich in Kassel ein, wo ich mich nachmittags an einem Rundstreckenrennen beteiligte. Am Start waren ungefähr 90 Fahrer. Es war sehr warm und eine klimatische Umstellung für mich. Gleich wurde ein flottes Tempo vorgelegt und kurz vor Schluß waren nur noch 15 Fahrer im Rennen, wobei auch ich zu finden war. Leider gab es noch 3 Runden vor Ende einen Sturz, bei dem ein Berliner Fahrer mir vor das Rad fiel und mich mit zu Fall brachte. Außer ein paar Platzwunden war mir nichts passiert. Ich hielt es - auf Anweisung eines Sani - jedoch für besser, das Rennen zu beenden.

Anschließend fuhr ich nach Schweinfurt, wo ich am nächsten Tag am "Großen Horten Preis" teilnahm und trotz Reifenschaden einen 12. Platz belegte. Danach setzte ich die Fahrt nach München zur Sportschule fort. Gegen 23⁰⁰ Uhr traf ich dort ein.

Am Montag wurden alle Lehrgangsteilnehmer von Otto Ziege und dem bekannten Sechstagerrennensprecher Siegmund Durst begrüßt. Nach einem kräftigen Frühstück ging's zur ersten Trainingsfahrt über 120 km in Richtung Bad Tölz und Schliersee. Es wurde sehr hart trainiert.

Jeder Tag begann mit 15 Minuten Frühsport. Anschließend wurde schwer gefahren. Auch wurden alle Teilnehmer vom Sportarzt untersucht. Mit zahlreichen Vorträgen (Ernährung, Taktik usw.) verging die Zeit sehr schnell, und am 15. Mai kam der große Tag. (Großer Express-Straßenpreis in Herpersdorf bei Nürnberg über 184 km mit internationaler Beteiligung).

Es war die gesamte deutsche Elite am Start, sowie zahlreiche Fahrer aus Holland, Belgien, Österreich und Frankreich.

Das Rennen lief als Sichtungrennen für die deutsche Nationalmannschaft, d.h., die ersten 10 Fahrer kommen in die Nationalauswahl.

Um 06.00 Uhr morgens war es soweit. 140 Fahrer gingen bei gutem Wetter auf die 184 km lange Strecke. Ich hatte mit der vergangenen Woche über 500 Trainingskilometer in den Beinen und war gut in Form. So unternahm ich gleich 20 km nach dem Start einen Versuch, dem Feld zu enteilen, was mir auch mit Unterstützung des Nationalfahrers Unterkirchner gelang.

Wir bauten unseren Vorsprung auf 3 Minuten aus. Nach 100 km kam eine Verfolgergruppe mit 10 Mann. Vom Feld war nichts mehr zu sehen. Wir fuhren nach 4 Stunden und 32 Minuten durchs Ziel, bei dem ich im Spurt den 8. Platz belegte. Ich erreichte damit einen Platz in der Nationalmannschaft!

Am Sonntag, 22.5.66, fuhr ich in Hamburg-Grindel den "Großen Brinkmann Preis" ein Rennen mit über 100 Fahrern am Start (bundesoffen) und belegte den 1. Platz.

Ich erhielt von der Stadt Eckernförde - wo ich beim Eckernförder Radsportverein fahre - den Ehrenbrief. Der Ehrenbrief ist die höchste Auszeichnung der Stadt, die an Spitzensportler verliehen wird.

Pfingsten fuhr ich eine 2-Etappenfahrt in Dänemark. Es erfüllt mich mit Stolz, daß ich den Silbermedaillen-Gewinner von Tokio - Kai R o d i a n - dabei schlagen konnte. In der Gesamtwertung belegte ich den 4. Platz, während Rodian 5. wurde.

Hans Heinrich

2. Fortsetzung

Grundlagen des modernen
Trainings

In allen Sportarten sind in den letzten Jahren erstaunliche Leistungen vollbracht worden. Ein Grund für den Leistungsanstieg ist die allgemeine Verbesserung der Technik, d.h. vor allem zweckmäßiger und ökonomischer Einsatz der Kräfte.

Der andere Grund ist die Verbesserung der Trainingsmethoden, die zu einer Mobilisierung der Reservekräfte im Organismus und zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit geführt haben, die man früher kaum für möglich gehalten hat.

Das moderne Training geht in seiner Grundkonzeption aus

- a) vom Bewegungscharakter der Übung,
- b) vom Leistungsstand des Athleten,
- c) von seiner Persönlichkeit.

Durch das Training werden folgende Komponenten der Leistung gesteigert:

- a) die reine Kraft (Vergrößerung des Muskelquerschnitts),
- b) die allgemeine Ausdauer (Herz, Kreislauf, Atmung),
- c) die lokale Muskelausdauer (Muskelstoffwechsel).

Bei einer Steigerung dieser Leistungskomponenten erhöht sich die Form oder Kondition des Sportlers (Kondition ist die physische und

psychische Bereitschaft eines Sportlers, die es ermöglicht, den speziellen Anforderungen einer Sportart gerecht zu werden).

Die allgemeine Kondition umfaßt folgende Punkte: Kraft, Ausdauer, Schnelligkeit, Geschicklichkeit, Gesundheit und Willenstruktur.

Kraft, Ausdauer, Schnelligkeit und Geschicklichkeit haben physischen Charakter und sind die unabdingbaren Voraussetzungen für die Leistungsbereitschaft eines Athleten.

Wir wollen uns zunächst mit dem kraftbildenden Training befassen. Haupttrainingsmittel sind die Schwerathletikmethode, das Bode - building - System und das Muskelkrafttraining mit hoher Fremdbelastung oder mit der Eigenlast. Alle Trainingsmittel dienen der Vergrößerung des Muskelquerschnitts. Die Kraft eines Muskels verhält sich proportional zu seiner Dicke. Da die maximale Kraft des Muskels von der Größe seines Querschnitts abhängt, bedeutet Zunahme zugleich auch Gewinn an Leistung.

Die physiologische Voraussetzung für den Krafterwerb ist die Reizstärke auf den Muskel. Um eine optimale Vergrößerung des Muskelquerschnitts zu erreichen, ist eine Belastung des Muskels in maximaler Höhe erforderlich. Bei anstrengendem Training müssen die Pausen relativ lang sein. Vor einer neuen Kontraktion muß ein Zeitraum zur Entspannung der Muskelfasern gegeben sein. Es empfiehlt sich daher, die Trainingsdosierung in kurzen Serien vorzunehmen. Bei jeder Art von Muskelkrafttraining wird empfohlen:

Maximale Belastung (75 - 90 %) in kurzen Serien (4 - 6 Wiederholungen) bei ausgedehnter Pausenlänge.

In der nächsten Fortsetzung werden die Methoden des Muskelkrafttrainings ausführlich behandelt.

NACHBRIEFE

Bombenschäden.

Um Rückgabe der beigefügten Vorlage nach Gebrauch darf ich bitten.

Mit besten Grüßen

KKpt Kunz, Kdo MFlg

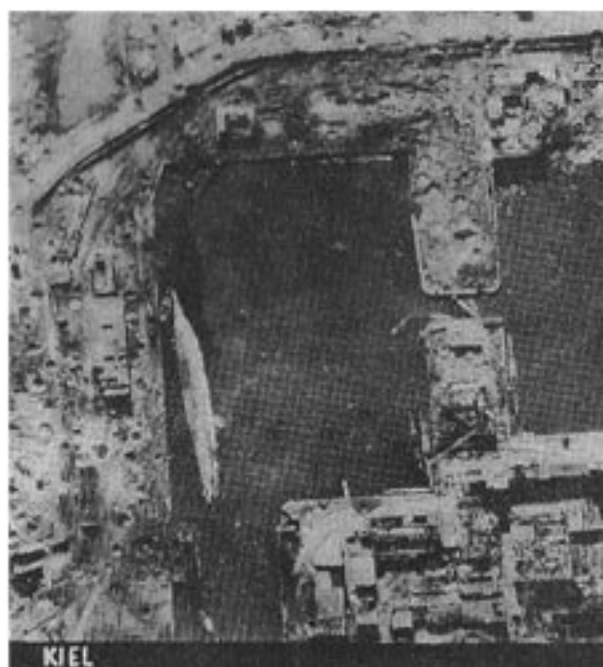
Im Nachgang zu Ihrem Bericht
"Vor 21 Jahren"

erlaube ich mir, eine Aufnahme des nach einem Bombenangriff durch die RAF gekenterten schweren Kreuzers "Admiral Scheer" zu übersenden.

Die Aufnahme gelangte anlässlich eines Aufenthaltes bei der "School of military intelligence" der Royal Army Maresfield/England mit deren freundlicher Genehmigung in meinen Besitz.

Die Aufnahme zeigt im Ausschnitt einen Teil der ehemaligen Kriegsmarinewerft in Kiel, aufgenommen durch ein Aufklärungsflugzeug der RAF am 10.4.1945.

Links der nach Bombentreffern gekenterte schwere Kreuzer "Admiral Scheer". Daneben die ehemalige Kettenprüfanstalt. Oben ein Zerstörer der Narvik-Klasse am Aus-rüstungskai. Rechts zwischen äußeren und inneren Becken vier U-Boote. Sämtliche Hafen- und Aus-rüstungsanlagen zeigen schwerste



Ich war einfach begeistert, als ich am Montag mit unserer Klasse den Jagler Flugplatz besichtigen durfte. Wir wurden auch sehr freundlich von Bootsmann Schüll aufgenommen und überall herumgeführt.

Herzliche Grüße
Ruth Bennedsen



Eine Zeitschrift für Soldaten des MFG 1
Sie erscheint monatlich.

Verantwortlicher Redakteur:

KptLt Groß

An diesem Heft haben mitgearbeitet:

OLtzS Engelmann
OBtsm Berner
OMt Schulz
Mt Egging
Mt Steil
Gefr Schaum
Frau Wendland

Zusammenstellung, Werbegestaltung
und techn. Erstellung:

OBtsm Berner
Btsm Bülls
Btsm Kohnke
Gefr Hochkeppel
Gefr Jungmann
Gefr Hartisch
Gefr Gwiazda
HGefr d.R. Jedamzik
Frau Goos

Vertrieb:

Btsm Schüll

Finanzen:

Frau Ute Kopp
OBtsm Berner

Anzeigen:

OMt Röttger

Karikaturen:

Gefr Hollweck

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

über UNS

Wieder verlässt uns ein
treuer Mitarbeiter.

Gefr Schaum,

unsere Leser kennen ihn
durch seine Buchbespre-
chungen, geht nach 11
Monaten Zugehörigkeit
zum Geschwader ins
Zivilleben zurück.

Wir wünschen dem
Gefr Schaum für sein
weiteres Leben im privaten
und beruflichen Bereich
»Mast- und Schotbruch.«

Das GRAUSAME Spiel....

I. Wendlandt

Einige Wochen erst ist es hergewesen,
da konnte in einem Befehl man lesen,
daß "alle am Mann befindlichen Stücke"
- welch grausames Spiel, voll List und voll Tücke -
mit Stempel und Farbe versehen werden sollten
ohne Rücksicht auf Dienstgrad, und auch auf Revolten.

Man reagierte verschieden auf derartige Weisung;
wie unser Bild zeigt, kam es dabei zur Entgleisung.
Die Wirkung war verheerend - mancher zeigte sich kränklich,
die Lage war kritisch, um nicht zu sagen, bedenklich.

Drum - sollte man vielleicht künftig bei ähnlichen Befehlen
ein wenig "rücksichtsvoller" im Wortschatze wählen.





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 Zelt- und
Luftmatratzen-
verleih

KROPP - HAUPTSTRASSE 11 - TELEFON 285

Ihr Fachhändler für

Radio, Fernsehen, Schallplatten, Elektroartikel aller Art

ERNST HANSEN

KROPP - HAUPTSTRASSE 11 - TEL. 285

ADOLF JOHN - KG

KIEL · JÄGERSBERG 9 · POSTFACH 123 RUF 44329

LICHTPAUSMASCHINEN

OZALID-LICHTPAUSPAPIERE · TECHNISCHE PAPIERE

OZASOL-DRUCKPLATTEN · ZEICHENMATERIALIEN