

# DER NACHBRENNER

2

MARINEFLIEGERGESCHWADE

Schleswig, Jagel, Kropp

5. Jahrgang / März 1969

0,20 DM Schutzgebühr



In diesem Heft

Nachruf Olt z.S. Wulf	Seite	1
Ferienplanung	"	2
Der Bundespräsident	"	3
Hallenhandball	"	6
Sport	"	8
Kundendienst	"	9
KKpt Petersmann	"	110
KKpt Flache	"	12
HE Scheel	"	14
OB Koch	"	15
Empfang Admiral Wendt beim MPG 2	"	16
Luftikus	"	17
Aktion Deutlich fahren	"	19
Kostümfest PWO, UO MPG 1	"	23
Bild des Monats	"	25
Stilblüten	"	26
NB beim Springer-Verlag	"	27
Mit Lupe und Pinzette	"	31
Filmprogramm	"	34/35
Anzeige Motorbuch	"	36
Militärpolitisches	"	37
Am Rande notiert	"	39
Theater	"	40
Sportfluggruppe MPG 1	"	44
Telefonisches	"	45
Wetter	"	46
Heiraten, Geburten	"	48
Es war - Es wird sein	"	49
C-Club	"	51
Bizarre Betrachtungen	"	53
Bilderrätsel	"	55
Silbenrätsel	"	56
So war's richtig...	"	57
Kreuzworträtsel	"	58
Ritter der Straße	"	59
Waisenhaus	"	61
Impressum	"	62
Sammelbild	"	63

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 Anzeigenliste Nr. 1.



Wir gedenken unseres  
auf tragische Weise  
aus dem Leben  
geschiedenen Kameraden  
Oberleutnant z. G.

~Erlf Helmut Wulf~

Er ist uns durch seine  
Fröhlichkeit stets ein gern  
gesehener Mitarbeiter  
und Vorgesetzter gewesen.

Wir nehmen von ihm  
Abschied.



# Ferienplanung

Damit Eltern mit schulpflichtigen Kindern ihre Autoreisen rechtzeitig planen und vorbereiten können, bringen wir eine Übersicht über die Ferientermin für das laufende Schuljahr 1969. Denken Sie bitte bei der Einteilung Ihrer Reise daran, daß die Autobahnen und Fernverkehrsstraßen an den ersten und letzten Ferientagen erfahrungsgemäß stark überlastet sind. Wenn Sie trotzdem an den Tagen des großen "Trecks" starten oder zurückfahren wollen, sollten Sie auf die landschaftlich oft viel reizvolleren Nebenstraßen ausweichen. Sie kommen dann meist sogar schneller ans Ziel. Auf unserer Tabelle ist jeweils der erste und letzte Ferientag angegeben.

	Ostern	Pfingsten	Sommer
Baden-Württemberg	29.3.-12.4.	24.5.-27.5.	24.7.-6.9.
Bayern	29.3.-14.4.	24.5.- 2.6.	24.7.-10.9.
Berlin	31.3.-19.4.	23.5.-27.5.	11.7.-23.8.
Bremen	29.3.-14.4.	24.5.-28.5.	30.6.- 9.8.
Hamburg	17.3.- 8.4.	24.5.-31.5.	30.6.- 9.8.
Hessen	31.3.-19.4.	24.5.-27.5.	17.7.- 3.9.
Niedersachsen	29.3.-14.4.	24.5.-28.5.	30.6.-11.8.
Nordrhein-Westfalen	24.3.-12.4.	24.5.-27.5.	11.7.-23.8.
Rheinland-Pfalz	29.3.-21.4.	24.5.-27.5.	17.7.-27.8.
Saarland	24.3.-15.4.	24.5.-27.5.	17.7.-30.8.
Schleswig-Holstein	29.3.-16.4.	24.5.-27.5.	30.6.- 9.8.

Entnommen "Esso Tank Post"  
1/2 1969

Am 5. März soll ein neuer Bundespräsident in Berlin gewählt werden. Diese Tatsache ist wohl jedermann bekannt. Was kaum einer darüber weiß, ist: welche Aufgabe hat unser Bundespräsident, und wie wird er überhaupt gewählt? Diese Wissenslücke schließen soll der folgende Beitrag:

Das Staatsoberhaupt der Deutschen Bundesrepublik hat durch das Grundgesetz von 1949 weniger Vollmachten als der Reichspräsident in der Weimarer Republik. Insbesondere ist dem Bundespräsidenten die Möglichkeit genommen, unter Ausschaltung der Regierung und des Parlaments sogenannte "Notverordnungsmaßnahmen" zu erlassen, wie sie der Artikel 48 der Weimarer Verfassung vorsah, und wie sie für die letzten Jahre der Republik vor der Machtübernahme Hitlers typisch waren. Das Amt des Bundespräsidenten ist also infolge der bitteren Erfahrungen der Vergangenheit an erster Stelle zu einem Amt der staatlichen Repräsentation geworden. Es gibt seinem Träger die Möglichkeit, dieses Amt ganz mit seiner Persönlichkeit auszufüllen.

#### Der Bundespräsident und das Grundgesetz

In den Artikeln 54 bis 61 des Bonner Grundgesetzes sind die Rechte und Pflichten des Bundespräsidenten niedergelegt. Die Wahl erfolgt ohne Aussprache durch die Bundesversammlung. Wählbar ist jeder Deutsche, der das Wahlrecht zum Bundestag besitzt und das vierzigste Lebensjahr vollendet hat. Die Amtszeit des Bundespräsidenten dauert fünf Jahre. Wiederwahl ist nur einmal zulässig.

Die Bundesversammlung besteht aus den Mitgliedern des Bundestages und einer gleichen Anzahl von Mitgliedern der Landtage. Die Bundesversammlung tritt spätestens 30 Tage vor Ablauf oder 30 Tage nach einer vorzeitigen Beendigung der Amtszeit des Bundespräsidenten zusammen. Sie wird in jedem Falle vom Präsidenten des Bundestages einberufen, der auch den Vorsitz bei der Wahlhandlung führt. Gewählt ist, wer die Stimmenmehrheit der Bundesversammlung erhält. Wird diese Mehrheit in zwei Wahlgängen von keinem Bewerber erreicht, so ist derjenige gewählt, der in einem weiteren Wahlgang die meisten Stimmen auf sich vereinigt.

Die Pflichten und Befugnisse des Bundespräsidenten sind genau festgelegt. Das deutsche Staatsoberhaupt darf weder der Regierung noch einer gesetzgebenden Körperschaft des Bundes oder der Länder angehören. Er darf kein anderes besoldetes Amt innehaben, kein Gewerbe und keinen Beruf ausüben und weder der Leitung noch dem Aufsichtsrat eines Erwerbsunternehmens angehören. Damit soll eine persönliche Unabhängigkeit des Bundes-

präsidenten gegenüber der Exekutive und Legislative, sowie gegenüber politischen oder wirtschaftlichen Interessenverbänden gewährleistet werden. In der deutschen parlamentarischen Demokratie fällt diesem überparteilichen Amte des Staatsoberhauptes die Aufgabe zu, zwischen den einzelnen Kräften auszugleichen und die reibungslose Zusammenarbeit der Gewaltenträger zu unterstützen. Diese Funktion ist, auch wenn sie nicht so stark im politischen Scheinwerferlicht wie z.B. die Arbeit der Regierung oder des Parlaments steht, für das Wohl des Staates unerlässlich. Darum darf in der Amtsführung keine Unterbrechung eintreten, wenn es zu einer vorzeitigen Beendigung der Präsidentschaft kommt. In diesem Falle werden die Staatsgeschäfte vom Präsidenten des Bundesrates, also der Ländervertretung, wahrgenommen.

### Der Bundespräsident und die Regierungsbildung

Mit dem Ablauf der Legislaturperiode des Deutschen Bundestages läuft theoretisch auch die Amtszeit des Bundeskanzlers und seines Kabinetts ab. In der Praxis bleibt die Bundesregierung jedoch solange im Amt, bis eine neue Regierungsbildung abgeschlossen ist und die Zustimmung des Parlaments gefunden hat. Diese Regelung soll regierungslose Zeitspannen verhindern, da diese Zeiten aus Erfahrung besonders krisenanfällig sind. Die nach der Bundestagswahl erforderliche Beauftragung zur Regierungsbildung liegt im Ermessen des Bundespräsidenten. Zu seinen Amtsaufgaben gehört es, einen befähigten Politiker mit der Regierungsbildung zu betrauen. In der Regel wird dieser der stärksten Bundestagsfraktion angehören und hinter sich eine parlamentarische Mehrheit (Koalition) vereinen, die ein stetiges Regieren ermöglicht. Bringt der vom Bundespräsidenten beauftragte Politiker keine regierungsfähige Mehrheit des Bundestages zustande, so muß der Präsident nach anderen geeigneten Persönlichkeiten Umschau halten. Er kann auch einen Kandidaten aus einer der Minderheitsparteien wählen, wenn dieser ihm persönlich für das hohe Amt des Kanzlers geeignet erscheint und eine regierungsfähige Mehrheit im Parlament findet. Der Bundespräsident schlägt dem Bundestag den Kandidaten für das Kanzleramt vor und ernennt ihn nach vollzogener Wahl. Der neue Bundeskanzler sucht sich dann seine Minister aus, die er dem Präsidenten zur Ernennung vorschlägt. - Kritisch wird die Situation, wenn keiner der beauftragten Politiker eine parlamentarische Mehrheit findet. In diesem Falle muß der Bundestag innerhalb von sieben Tagen einen Regierungschef nominieren und mit der Mehrheit wählen (GG Art. 63). Wenn auch dieser Weg zur Regierungsbildung erfolglos bleibt, muß der Bundespräsident das Parlament auflösen und Neuwahlen anordnen. Auf keinen Fall darf er (wie der Reichspräsident im Weimarer Staat) einen Politiker als Kanzler nominieren, der keine Mehrheit hinter sich hat. Hier liegen die Einflußgrenzen des Bundespräsidenten gegenüber der Legislative. Wichtige Befugnisse stehen ihm dagegen bei der Auflösung des Bundestages (GG 63/68) und der Erklärung des Gesetzgebungsnotstandes (GG 81) zu.

Nach der Einsetzung der Bundesregierung ist das Staatsoberhaupt in starkem Maße an die Exekutive gebunden. Seine Anordnungen und Verfügungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Gegenzeichnung des Bundeskanzlers oder des zuständigen Bundesministers. Durch diese Regelung soll verhindert werden, daß sich ein Bundespräsident zum Alleinherrscher aufschwingen kann.

#### Die Aufgaben des Bundespräsidenten

Für das Inkrafttreten von Bundesgesetzen ist der Bundespräsident die letzte Prüfungsinstanz. Ist das Gesetz auf verfassungsmäßigem Wege zustande gekommen, so unterschreibt es der Präsident und veröffentlicht es im Bundesgesetzblatt. In der Praxis der Bundespolitik hat der Bundespräsident bisher noch bei keinem Gesetz die Unterschrift verweigert, wohl aber hat er immer sorgfältig die Verfassungslage geprüft.

Man mag es bedauern, daß das Grundgesetz die Machtbefugnisse des deutschen Staatsoberhauptes so sehr eingeschränkt hat. Die Beauftragung mit Repräsentativaufgaben hat aber einen Vorteil gezeitigt, der durch die Persönlichkeit des ersten Deutschen Bundespräsidenten deutlich wurde: Das höchste Amt im Staate steht über allem Parteienkampf, ist ein ruhender Punkt im hastigen Getriebe der Politik und verfügt über das, was man im alten Rom "auctoritas", Machteinfluß durch echtes Ansehen, nannte.

# Hallenhandball

Am 21./22. Februar trug das MFG 1 die Geschwadermeisterschaft 1969 im Hallenhandball aus. Erfreulich war die rege Beteiligung; zehn Mannschaften gingen in die Vorrunde.

Zwei Gruppen zu je fünf Mannschaften wurden gebildet; innerhalb der Gruppen spielte jeder gegen jeden. Die beiden Erstplacierten jeder Gruppe erreichten die Zwischenrunde.

Gruppe A FF, F 1 + F 2, HK, T-Stab, TE.

Gruppe B F + G-Stab, HV, HJan, TI, TW.

Bereits in der Vorrunde gab es sehenswerte Spiele, wie die Zuschauerzahl bestätigte. In der Gruppe A lieferten sich die favorisierten Mannschaften FF, TE und HK spannende Kämpfe. Das vorletzte Spiel dieser Runde, HK gegen TE brachte die Entscheidung über den zweiten Platz, nachdem sich die F-Staffel schon für die Zwischenrunde qualifiziert hatte, mit einem Verlust von nur einem Punkt. Der knappe Sieg der TE mit 4 : 3 Toren fiel denn auch verdient, wenngleich etwas glücklich aus, als ein placiertes Wurf der HK in den letzten Spielzügen nur das Latzenkreuz traf.

In der Gruppe B war das Kräfteverhältnis weniger ausgeglichen. Die HV setzte sich nach Anfangsschwierigkeiten ganz klar auf den ersten Platz ohne Punktverlust. F + G-Stab besetzten den zweiten Platz. Diese Mannschaft hatte außer mit dem jeweiligen Gegner zusätzlich mit dem wenig objektiven Publikum zu kämpfen. Dennoch vermochte sie eindeutige Partien zu liefern.

Die Zwischenrunde am Sonnabend wurde also von der Flugbetriebsstaffel, der Elowa, der Bodenverteidigungstaffel und den Stäben bestritten.

Die Paarungen sahen folgendermaßen aus: FF - F + G-Stab

TE - HV.

Im ersten Spiel dominierte nach ausgeglichener erster Halb-

zeit die Spielererfahrung der Flugbetriebsstaffel, die das Spiel mit 11 : 4 (3 : 2) klar für sich entschied. Ebenso überlegen schlug die TE die HV. Nach anfänglicher Unsicherheit in den vorangegangenen Spielen hatte die TE zu einem großartigen Zusammenspiel gefunden. Immer wieder verran-ten sich die Spieler der HV in der konsequenten Deckung ihrer Gegner. Bis zur Halbzeit hatte die EloWa einen nicht mehr einzuholenden Vorsprung von 9 : 0 herausgespielt, so daß sie in der zweiten Halbzeit ihre Stammspieler schonen konnte und Ersatzleute einsetzte.

Bedauerlich, daß sich der ausgezeichnete Maat Freudenberg so verletzte, daß er nicht am Endspiel teilnehmen konnte. Uner-freulich und vielleicht auch besorgniserregend war jedoch, daß erst aus Anlaß dieses Unfalles festgestellt wurde, daß von seiten der Sanitätsstaffel kein Sanitärer abgestellt worden war. Dieser Vorwurf ist jedoch nicht dem Organisator des Turniers, Omt Sell (FF) zu machen. Man hätte keinen besseren Mann nominieren können!

Im Spiel um den dritten und vierten Platz standen sich dann wieder die Stübe und die Bodenverteidigungsstaffel gegenüber. Die Begegnung versprach interessant zu werden, denn die Stübe wollten sich für ihre Niederlage in der Vorrunde revanchieren. Die Stärken und Schwächen der Gegner waren studiert, und es wurde verbissen um jedes Tor gekämpft. Die Kräfte waren etwa ausgeglichen, und es stand dann auch zur Halbzeit 3 : 3. Kurz vor Spielende führte die HV mit 6 : 5 Toren; in der letzten Minute konnte jedoch noch der Ausgleich erzielt werden. Die Verlängerung von zwei mal 5 Minuten schied dann immer noch keine Entscheidung bringen zu können. Beim Stand von 9 : 9 wurde dann kurz vor Spielende den Stüben ein Siebenmeter zugesprochen. Er wurde verwandelt und brachte den dritten Platz für die Stübe.

Und dann kam der große Endspiel. Hierzu sollte an sich der Kommentar ausreichen: Die bessere Mannschaft hat gewonnen. Die EloWa-Staffel hatte zweifellos ihr Spiel gefunden. Die Flugbetriebsstaffel war machtlos gegen das konsequente Spiel ihrer Gegner. Ihrem Spiel mangelte es an System, sie wurden überrannt, und nicht zuletzt wurden auch Konditions-schwächen deutlich.

Man hätte sich vielleicht nach all den interessanten Partien ein etwas ausgeglicheneres Spiel gewünscht; wobei der Flugbetriebsstaffel keineswegs der Verdienst des zweiten Platzes abgesprochen werden soll. Lediglich verdeutlicht es den schönen Erfolg der EloWa-Staffel.

Die Siegerehrung durch KKpt Lackschewitz bedeutete den Ab-schluß dieser zwei Tage, die wohl den Zuschauern ebenso viel Freude bereitet haben, wie den Spielern selbst. Es wäre zu begrüßen, wenn derartige sportliche Vergleichswettkämpfe häufiger angesetzt werden würden.

# Sport

Allen Teilnehmern an der Geschwader-Hallenhandballmeisterschaft möchte ich hier an dieser Stelle nochmals meinen Dank und meine Anerkennung aussprechen für den während der Spiele gezeigten Einsatz und die faire Haltung, in der diese Meisterschaft ausgetragen wurde.

Die vielen Verletzungen haben uns jedoch aber auch gezeigt, in welcher schlechten Kondition wir uns zum großen Teil befinden, denn die Mehrzahl der Verletzungen sind auf mangelndes Training zurückzuführen. Sicher war auch teils der Winter daran Schuld und die kurzfristige Ansetzung der Spiele. Für unsere künftige Arbeit sollten wir daran denken, jede auch nur sich bietende Gelegenheit zur Verbesserung unserer Kondition zu nutzen.

Der Kommandore

# Kundendienst

Der Nachbrenner ist mittlerweile ins 5. Erscheinungsjahr hineingerutscht. Seit 5 Jahren sorgt er also für mehr oder weniger gute Unterhaltung und Information; seit 5 Jahren stellt er aber auch einen Werbe- und Anzeigenträger dar. Wir wissen alle, wie er finanziert wird: nicht durch den Verkaufserlös, der nur ca. 1/5 der Herstellungskosten einbringt, sondern durch Anzeigen. Firmen, die mit der Bundeswehr und unseren Soldaten in Verbiddung stehen, versuchen im Nachbrenner für ihre Waren zu werben und unterstützen damit finanziell unsere Arbeit.

Erinnern wir uns doch noch einmal der 1. Ausgabe 1965 und der darin enthaltenen Anzeigenkunden. Da ist die Firma Lorenzen, Vertragshändler von Opel. (Was Opel bedeutet, brauche ich nicht mehr zu erklären; Sie finden es in Ausgabe 7/1968, Seite 44/45.)

Dann die Fahrschule H.W. Sell in Schleswig.

Dann die VW-Vertragswerkstatt H. Thomsen in Kropp. (Ich verweise wiederum auf die Ausgabe 8/1968 S. 49/50.)

Dann das Musikhaus Reuter in Schleswig.

Dann Kaufhaus Grimme! (Auch in Schleswig + Rendsburg.)

Die Spar- und Darlehnskasse für Finanzmänner in Kropp.

Diese Firmen haben uns von den ersten Ausgaben 1965 bis heute die Treue gehalten. (Mit einigen Unterbrechungen)

Wenn wir uns daran erinnern, wie traurig die finanzielle Lage oft genug gewesen ist, und wieviel uns damals wie heute ein neuer Anzeigenauftrag über die Hürden geholfen hat, dann müssen wir an diese Firmen denken, mit deren Hilfe wir das geschafft haben, was wir heute sind!:

Eine Zeitschrift mit über 50 Seiten Unterhaltung, Information und Bildung pro Monat, finanziell auf festem Boden stehend (was wir nach all unseren Erfahrungen uns **doch** trauen zu schreiben!) und gerne gelesen.

Unser Mitarbeiter-Team wächst langsam auf die Stärke an, mit der man eine Zeitschrift "machen" kann:

Dank unseren treuen Anzeigenkunden

haben wir das erreicht!

Die Redaktion



KK Petersmann besuchte von 1920 bis 1926 eine deutsche Volksschule, und nachdem seine Eltern nach Holland auswanderten, von 1926 - 1928 eine niederländische Volksschule. Daran schloß sich die Ausbildung an einer Bergschule an.

1934 trat er in die Reichsmarine ein und wurde später als Exerziermeister und Kompanie-Feldwebel bei der Flugabwehr- und Küstenartillerie-Schule eingesetzt. Fronteinsätze erlebte er 1941 in Nord-Norwegen und Nord-Finnland.

Am 1. 10. 1942 wurde er zum Leutnant (MA) befördert. Er wurde als O1 (MA) und Batteriechef vom 9. 10. - 13. 10. 1944 40 km hinter der deutschen Front mit seiner Batterie Petsamo (MAA 513) durch starke russische Verbände eingeschlossen und konnte seine Stellung bis zur Evakuierung der Besatzung durch Räumboote über See halten. Er wurde aus diesem Anlaß mit dem EK 1. Klasse ausgezeichnet. Bei Kriegsende war er Chef der Batterie Spodsberg (MAA 509) in Dänemark, die er nach der Kapitulation den den Raum Seide in englische Gefangenschaft führte. Am 12. 8. 1945 wurde er aus der Gefangenschaft entlassen. Bis zum Wiedereintritt in die Bundeswehr betätigte er sich als Verkäufer und Versicherungsvertreter sowie als Beamter bei der Bundesbahn und Wehrbereichsverwaltung IV. Am 16. 3. 1961 trat er als Kapitänleutnant beim Marinefliegergeschwader 1 wieder in die Bundeswehr ein. Seine Dienststellungen als Chef der Nachschub- und Transportstaffel, der Bodenverteidigungsstaffel sowie als S 3 und Kommandeur der Marinefliegerhorstgruppe waren eine glückliche Fortsetzung seines militärischen Werdeganges bei der Reichs- und Kriegsmarine. Besondere Verdienste erwarb sich P. um den Aufbau der neuen Fachrichtung 76 (Küstensicherungsdienst). Er führte im Auftrage des Marineamtes die Gastenausbildung dieser Fachrichtung durch und schuf durch zielstrebige Ausbildung des Unterführerpersonals die Voraussetzungen für den Aufbau der Marineausbildungsinspektion Küstensicherung in Neustadt. Seine Verdienste um diese Fachrichtung sind deswegen besonders hervorzuheben, weil zu Beginn der Gastenlehrgänge nur unvollkommenes Ausbildungsgerät und wenig qualifiziertes Ausbildungspersonal zur Verfügung standen. Mit großer Sachkenntnis und persönlicher Hingabe hat er sich neben seiner Aufgabe als Kommandeur der Gruppe dieser Fachrichtung gewidmet.

Ein Mensch hat sich in seinem Leben  
 Sehr viel mit Dingen abgegeben,  
 Die er im Grunde gar nicht mag:  
 Richtig, der Mensch ist ein Soldat.  
 Als solcher macht er sich verdient  
 Ihm wird vertraut und er gewinnt  
 - Zuletzt Horstgruppenkommandeur -  
 Neu guten Ruf als Grandseigneur,  
 Als Grand old Man vom besten Schläge:  
 Wir wünschen ihm noch viele Tage,  
 Da er den bunten Rock auszieht,  
 Indessen er für sein Gemüt,  
 Und nützlich für fast jedermann  
 In Ruh' sein Hobby pflegen kann.  
 Mag er getrost von dann zieh'n,  
 Das ist gewiß: Wir d a n k e n i h m !

.....



KK Flache ist gebürtiger Schlesier aus Strehlen. Er absolvierte nach seiner Schulzeit eine 4-jährige Lehre als Auto-Mechaniker. Nach einem freiwilligen Arbeitsdienst beim Kyffhäuser-Bund trat er am 1. 7. 1933 in die Reichsmarine ein, fuhr 1 Jahr als Heizer auf einem Marinetender und wurde 1934 zur Luftwaffe (See) übernommen. Nach der Ausbildung zum Unteroffizier und Feldwebel war er Bord-Mechaniker auf einer Ju 52 und später Oberwerkmeister. Er nahm als Bord-Mechaniker am Polen- und Frankreichfeldzug teil, erhielt bei seinen Einsätzen über England als Bordschütze einer Ju 87 das EK 2. Nach dem Frankreichfeldzug wurde er technischer Leiter bei Nachtversuchseinsätzen mit Ju 87 über England. Feldzüge: Afrika und Russland.

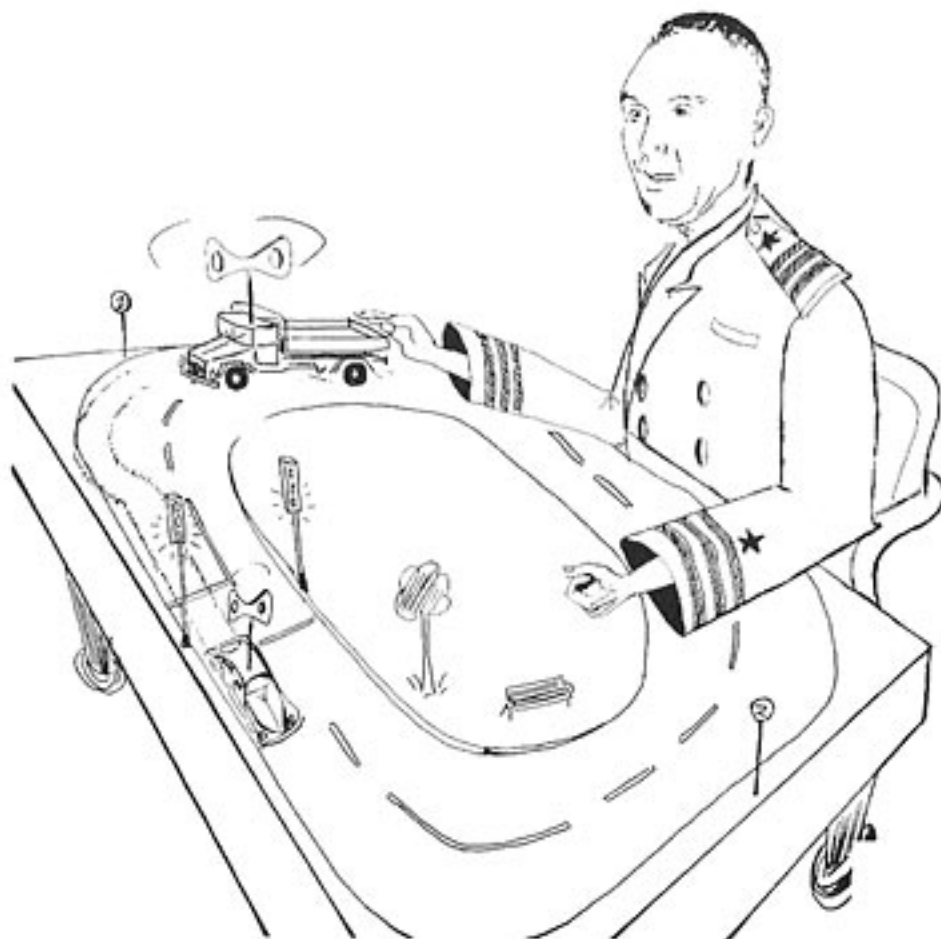


Nach dem Oberwerkmeister-Lehrgang an der Höheren Technischen Fliegerschule Jüterburg wurde er erneut in Russland eingesetzt. Auszeichnung: KVK 1. Klasse mit Schwertern. 1943 wurde F. zum Offizieranwärter ernannt und nach seiner Ausbildung als technischer Offizier im Nachtjagdgeschwader 5 eingesetzt. Im Jahre 1945 erfolgte seine Beförderung zum Leutnant. In der Zeit von 1945 bis 1958 betätigte er sich in seinem erlernten Zivilberuf und trat am 1. 11. 1958 als Leutnant zur See in die Bundesmarine ein. Er war seit dem 1. 12. 1958 beim Marinefliegergeschwader 1 als Kfz-technischer Offizier und Chef der Kraftfahrzeugstaffel. Verantwortlich war er nicht nur für den Kfz-Betrieb, die Verwaltung, Überwachung und Instandhaltung von etwa 300 Kraftfahrzeugen, sondern zusätzlich für die Aus- und Weiterbildung der Militär-Kraftfahrer des Geschwaders, wobei er selbst Fahrlehrer und Fahrschulleiter war. Hervorzuheben ist, daß während seiner Dienstzeit beim Marinefliegergeschwader 1 über 1.000 Fahrschüler einen Bundeswehrführerschein in der Kfz-Staffel des Geschwaders erhielten.

1964 wirkte F. als technischer Berater bei der Erstellung der Ausbildungsanweisung "Gastenausbildung in der Truppe KT 74 und KV 73" beim Zentralen Marinekommando in Wilhelmshaven mit.

Ein Mensch ist großer Spezialist  
Für alles, was zu fahren ist.  
Er ist Soldat bei der Marine  
und trotzdem flog er 'ne Maschine,  
Die Tante Ju als Bordmonteur,  
Nachdem auf einem Tender er  
Als Heizerlein gefahren war.

Und schließlich ward er Leutnant gar.  
Im Kriege verdient er höchstes Lob.  
Nach einigen Friedensjahren hob  
in Deutschland man zu rüsten an.  
Man rief: Der Paul ist unser Mann,  
Man macht ihn bald zum Stabsoffizier,  
Als solcher ist er nunmehr hier  
Als Staffelchef der Kfz:  
Ein Unglück, wenn man ihn nicht hätt'!  
Es sind Vorgesetzte unbequem,  
Die von der Sache viel verstehn.  
Nun geht er. Uns bleibt das Bedauern,  
Mag seine Ruhezeit long dauern.



## Hauptbootsmann

# Scheel

Am 31. 3. 1969 endet wegen Erreichen der Altersgrenze die aktive Dienstzeit des Hauptbootsmann Otto S c h e e l .

HB Scheel, zuletzt bei der N-Staffel als Leiter des Fachgeschäftszimmers eingesetzt, begann seine militärische Laufbahn am 30.10.1938 als freiwilliger Rekrut in Wesermünde. Während des 2. Weltkrieges verdienstvoll als Geschützführer, Wachtmeister und seemannische Nr. 1 eingesetzt, zuletzt bei der 9. Vorpostenflottille, geriet HB Scheel am 9. 5. 45 als Oberbootsmannmaat für annähernd 4 Monate in englische Kriegsgefangenschaft.



Am 17. 9. 1956 trat HB Scheel, damals als Obermaat, seinen Dienst bei der Bundesmarine an. Seit dem 1. 7. 1962 gehört HB Scheel dem MFG 1 an. Entsprechend seiner Ausbildung als Rechnungsführer in der E u. W-Staffel eingesetzt, kam Scheel nach erfolgreicher Umschulung auf die Versorgungsfachrichtung zur N-Staffel, der er nun seit 18. 4. 1966 angehört. Als Sachbearbeiter der Materialaufnahmegruppe hat HB Scheel gewissenhaft und korrekt seinen Dienst verrichtet. Die Nachschubstaffel, die Technische Gruppe und das Geschwader danken HB Scheel für seine treue Pflichterfüllung und wünschen ihm und seiner Familie für die Zukunft viel Glück, Gesundheit und Zufriedenheit.



*Oberbootsmann*

*Koch*

Nach Ablauf seiner 12jährigen Dienstzeitverpflichtung wurde der Flugausrüstungsprüfer und Oberbootsmann Hans-Joachim Koch vom Stab T am 18. Febr. 1969 herzlich verabschiedet.

Kt. trat 1957 in die Bundesmarine ein und wurde nach der Grundausbildung zu den Marinefliegern versetzt. Auf Grund seiner guten Leistungen und Fachkenntnisse wurde er zum Flugausrüstungsprüfer ausgebildet.

Sein bescheidenes Wesen und kameradschaftliches Verhalten machten ihn überall beliebt. So war es auch kein Wunder, daß die Sparte Flugausrüstung ihn auf einen Schleudersitz unter dem Baldachin eines Fallschirms trotz Eis und Schnee vom R und S-Lager zur Prüfgruppe fuhr. Unter den Klängen des Zapfenstreiches verabschiedete sich die Sparte R u. S von ihrem Prüfer.

OB d. R. Koch wird zunächst eine Fachschule besuchen, um Innenarchitekt zu werden. Wir wünschen unserem Kameraden Koch und seiner Familie für die Zukunft alles Gute und rufen ihm ein zünftiges

"Hals- und Beinbruch" zu!



*Vier-Sterne-Admiral Wendt,  
der Oberbefehlshaber der  
amerikanischen Seestreitkräfte  
in Europa, besuchte das  
Flottenkommando in  
Glücksburg-Meierwik. (Empfang  
auf dem Flugplatz Eggebek - MFG 2)*

---

## UNSERE KLEINE STADT

In Kropp zu Martin Luthers Zeit  
gab es nur Schaf' und arme Leut', -  
denn Sand und Busch und kahle Heide  
sind keine lukrative Weide.

Aus eben diesem kühlen Grund  
lebt von der Hand gleich in den Mund  
und von der Christen knappem Lohn  
in Kropp die Innere Mission.

Auch gab es hier nur ein Lokal;  
damit erspart' man sich die Wahl,  
in welches man wohl gehen sollte,  
wenn man mal einen heben wollte.

Doch war die Lage Kropps recht günstig  
für Ritter, die des Blutes rüchtig,  
versteckt im Hinterhalte lagen,  
um der Kaufleut' reiche Wagen  
denselben abzujagen.  
Sodann verschwanden sie husch-husch  
in ihr Asyl im "Kropper Busch"  
und teilten redlich ihre Beute.  
Drum warnt man alle Fahrensleute  
noch heute mit der Melodie:  
"Du büs Kropper Busch noch ni vörbi!"

Das war zu Martin Luthers Zeit  
vor vielen hundert Jahren.  
Heut' trägt die Welt ein neues Kleid,  
das hat auch Kropp erfahren.  
Hier wurde, was man deutlich spürt,  
erst kürzlich gründlich reformiert:  
Wohnraum und Kasernen,  
Kneipen und Tavernen  
konnte man im Handumdrehen  
aus der Steppe wachsen sehen.  
Vom Zauber der Montur verhext,  
wachs Kropp - und wächst und WÄCHST und W X C H S T!  
Der Storch kreist ständig über'm Ort  
(den treibt auch keine Pille fort!)  
Man weiß, wem man zu danken hat,  
wenn aus dem Flecken wird die "Stadt".

Soldatenfleiß bei Tag und Nacht,  
hat diesen Ort erst groß gemacht.

Was den Historiker verwundert:  
es fällt ins zwanzigste Jahrhundert  
entgegen jeder Tradition  
für Kropp die Reformation!

Das aber weiß nun jeder Hund,  
ein jedes Ding hat seinen Grund:  
Es ist zu der Gemeinde frommen  
die neue Zeit erst jetzt gekommen.  
Alles ist in bester Butter  
reformiert durch unsern Luther.

Nachdem er hier sein Werk vollbracht  
hat er nach Bonn sich aufgemacht.  
Wie er dorten reformiert,  
wird im Norden auch verspürt.  
In der Hauptstadt wackelt schon  
mancher Bundesfürstenthron.

Ganz Kropp jedoch singt jubelfroh:  
"Reformiere weiter so!"

LUFTIKUS

## Thema: "Deutlich fahren"

Auf einer zweispurigen Straße fährt rechts ein Pkw. In dem Augenblick, als ein zweiter Pkw ansetzt, ihn zu überholen, biegt er plötzlich nach links ab, ohne angezeigt, ohne sich vorher links eingeordnet, ohne sein Tempo verlangsamt zu haben. Es bleibt der Phantasie jedes einzelnen überlassen, sich auszurechnen, welche Folgen ein solches Manöver hat. Viel Phantasie braucht man übrigens nicht, denn leider kann man täglich und überall auf unseren Straßen derartigen Leichtsinn beobachten.

Man könnte über einen solchen Unfall - denn das muß ja das Ergebnis der oben geschilderten Fahrweise sein - zur Tagesordnung übergehen mit der Feststellung, daß der zunächst rechts gefahrene Autolenker Schuld gehabt hat. Das kommt, wie gesagt, täglich xmal vor, warum darüber also noch lange diskutieren?

Man kann aber auch - und das sollte man - über das geschilderte Geschehen nachdenken. Man wird sich also fragen, wie sich der schuldige Fahrer hätte verhalten müssen, um den Unfall zu vermeiden. Die Antwort ist klar: er hätte sich im Rückspiegel orientieren, dann anzeigen, dann vorsichtig nach links einordnen müssen. Mit einem Satz gesagt: er hätte rechtzeitig deutlich zu erkennen geben müssen, was er zu tun beabsichtigt.

Das nächste Glied in der Gedankenkette: sind alle Unfälle, deren eigentliche Ursache in der Tatsache liegt, daß ein Verkehrsteilnehmer nicht deutlich zu erkennen gab, wie er sich verhalten will, auf das Linksabbiegen beschränkt? Die Antwort: Nein! Es gibt vielmehr eine Fülle von Möglichkeiten im täglichen Straßenverkehr, Unfälle zu verursachen durch unklares, für den anderen Verkehrsteilnehmer nicht vorhersehbares Verhalten.

Positiv ausgedrückt also: wer sich stets so verhält, daß der andere immer genau weiß, "wohin der Hase laufen soll", der vermeidet Unfälle. Die Konsequenz: Es muß allen Verkehrsteilnehmern klar gemacht werden, daß sie sich selbst und den anderen nützen, wenn sie ihre Absichten rechtzeitig deutlich zu erkennen geben, wenn sie deutlich fahren.

"Deutlich fahren" heißt deshalb auch das Motto der Großaktion, die jetzt im ganzen Bundesgebiet angelaufen ist, die vom Bundesverkehrsministerium unterstützt und die gemeinsam von der Deutschen Verkehrswacht, den deutschen Automobilclubs, den Berufsgenossenschaften, den Fahrlehrerverbänden, der Versicherungswirtschaft, der Bundespost, der Bundesbahn, der Bundeswehr, den Kirchen und den staatlichen, kommunalen und wirtschaftlichen Organisationen getragen wird.

Der ADAC-Gau Schleswig-Holstein hat in eingehenden Gesprächen mit der Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein beschlossen, die für das gesamte Jahr 1969 angelaufene, in Zusammenarbeit mit der Landesverkehrswacht und zehn weiteren Organisationen

Das gleiche gilt eben auch für Handzeichen von Kraftfahrern untereinander. Ein sicheres Mittel, deutlich zu fahren, ist das allmähliche Ändern der Richtung, wenn man sich zum Abbiegen oder zum Überholen auf die linke Fahrbahn einordnen will. Doch auch hier ist oberstes Gebot: vorher der Blick in den Rückspiegel. Ein anderer Merksatz lautet: "Wer rechts bleiben will, soll rechts bleiben!" Das heißt also, daß alle Kraftfahrer, die nicht abbiegen wollen oder aufgrund der jeweiligen Verkehrssituation nicht überholen können, strikt die rechte Fahrbahn benutzen sollen. Jeder unnötige Fahrbahnwechsel stellt ein Gefahrenmoment dar. Wer aber abbiegen oder überholen will, der mache das rechtzeitig durch allmähliches Wechseln auf die linke Spur deutlich!

Die Zahl der schweren Unfälle, die entstanden, weil Kraftfahrer mit voller Fahrt über Kreuzungen schossen oder "schneidig" mit quietschenden Reifen abbogen, ist hoch. Zurücknehmen des Tempos ist ein deutliches Zeichen für den anderen Verkehrsteilnehmer, eine Möglichkeit, von der bisher viel zu selten Gebrauch gemacht wird.

Wenn man von deutlich fahren spricht, darf man aber auch eines nicht vergessen: deutlich fahren kann nur, wer in einem verkehrssicheren Fahrzeug sitzt! Beispielsweise müssen die Blinkgeber in Ordnung sein, denn was nützt es, den Blinkhebel zu betätigen, wenn nicht die entsprechenden Lampen aufleuchten, was nützt es, als deutlich sichtbares Zeichen die Richtung ändern zu wollen, wenn das Fahrzeug dabei total abgefahrener Reifen wegen ins Schleudern kommt?!

Wenn die erschreckende Zahl der Verkehrsunfälle entscheidend gesenkt werden soll, dann ist ein solches Ziel nur erreichbar, wenn alle Verkehrsteilnehmer sich eingehend mit der Problematik des täglichen Straßenverkehrs befassen, wenn sie ihre Kenntnisse vervollkommen, wenn an die Stelle von Phlegma, Leichtsinn und schlechten Gewohnheiten Verantwortungsbewußtes und eben auch deutliches Fahren treten. Deutlich fahren ist nicht nur erforderlich, es ist lebensnotwendig. Deutlich fahren ist keine unerlernbare Kunst. Jeder sollte sich darüber Gedanken machen, darüber mit anderen Verkehrsteilnehmern diskutieren. Die Sicherheit auf unseren Straßen hängt in hohem Maße davon ab, daß jeder dem anderen deutlich zu verstehen gibt, was er zu tun beabsichtigt, daß wir also alle künftig deutlich fahren.

Landesverkehrswacht Schleswig-Holstein	Polizei
ADAC-Gau Schleswig-Holstein	DRK
HUK-Verband	Johanniter Unfallhilfe
Technischer Überwachungsverein	Arbeiter Samariter Bund
Bundeswehr	Malteser Hilfsdienst
Landessportverband	Landesjugendring

sowie mit Förderung der Landesregierung durchzuführende Aktion "Sicherer fahren" insofern mit der Aktion "Deutlich fahren" zu koordinieren, als in den Monaten März/April im Rahmen von "Sicherer fahren" ausschließlich das Thema "Deutlich fahren" erörtert werden soll. Damit wird erreicht, daß in diesen beiden Monaten wie alle anderen Bundesländer auch Schleswig-Holstein im Zeichen der Großaktion "Deutlich fahren" stehen wird. Ziel der Aktion ist es, allen Verkehrsteilnehmern die Notwendigkeit deutlichen Fahrens anhand von drei Verhaltensweisen im Hinblick auf drei besonders einprägsame Verkehrssituationen deutlich zu machen.

Die bereits oben angeschnittenen Verhaltensweisen sind

Zeichengebung  
Richtung  
Tempo.

Als Beispiele der täglich häufig anzutreffenden Verkehrssituationen wurden ausgewählt:

Überholen  
Abbiegen nach links (einschließlich Wenden)  
Überqueren.

Wie oben bereits erwähnt wird der Verkehrsteilnehmer täglich mit einer weit größeren Zahl von Situationen konfrontiert, doch ist zu hoffen, daß sich ein Gewöhnen an richtiges Verhalten in den erwähnten Situationen auch auf ähnlich gelagerte Fälle übertragen wird.

Das Thema "Zeichengebung" ist zweifellos eines der interessantesten in allen Diskussionen über Straßenverkehrsfragen. Beispielsweise gehen beim ADAC-Gau Schleswig-Holstein ständig Briefe mit der Forderung ein, auch innerhalb geschlossener Ortschaften das Anzeigen vor Überholmanövern zur Pflicht zu machen. Die Gegner einer solchen Pflichtregelung argumentieren mit der Auffassung, zu vieles Anzeigen vor allem im innerstädtischen Verkehr können zu Verwirrungen führen, sie halten also das Anzeigen vor Überholmanövern für eine "undeutliche Verhaltensweise" und vertreten die Auffassung, zum Überholen (und sinngemäß gilt das natürlich auch für das Linksabbiegen) dürfe man nur ansetzen, wenn man sich vorher im Rückspiegel überzeugt hat, daß genügend "Hinterland" frei ist. Allein dieses Beispiel zeigt schon, daß das Thema "Zeichengebung" noch intensiver Diskussion bedarf und zwar nicht an grünen Tischen, sondern von den Kraftfahrern (und Fußgängern!) selbst, weil nämlich diese täglich in der Praxis vor dieser Frage stehen. Noch weit mehr umstritten ist, ob sich Kraftfahrer gegenseitig Handzeichen geben sollen.

Hierzu ist eindeutig festzustellen, daß Handzeichen gegenüber einem anderen Verkehrsteilnehmer, also auch zwischen Kraftfahrern und Fußgängern nur gegeben werden dürfen, wenn sie selbst wirklich deutlich und gefahrlos sind. Jeder Kraftfahrer, der einem Fußgänger ein Handzeichen gibt, ohne sich vorher im Rückspiegel überzeugt zu haben, daß der Fußgänger seiner Aufforderung gefahrlos folgen kann, handelt grob fahrlässig.



Kostümfest der Unteroffiziere des MFG 1

Am 15. 2. 1969 fand im Soldatenheim das diesjährige Kostümfest der Unteroffiziere des MFG 1 statt.

Mit einer kurzen, aber prägnanten Ansprache eröffnete OStBtm Huke als Korpsältester den bunten Reigen. Dank eifriger Frauenhände bot sich dem Beschauer durch die zahlreichen Kostümierungen ein farbenprächtiges Bild. Die im Vergleich zum Vorjahr gestiegene Anzahl von kostümierten und maskierten Festteilnehmern beweist, daß auch im nordischen Kropp ein nürische Karnevalsveranstaltung möglich ist.

Zum weiteren Verlauf des Festes sei gesagt:

Alle Anwesenden nutzten die flotten Rhythmen der engagierten Band zur sportlichen Betätigung und schwangen fleißig das Tanzbein. Die bei der Herstellung der Kostüme angewendete Mühe wurde durch eine Prämierung der originellsten und ideenreichsten Maskierungen honoriert. Das Schiedsgericht, zusammengesetzt aus adrett mit Schlips und Kragen gekleideten Herren (also unparteiisch), urteilte nach bestem Wissen und Geschmack und fand sich durch regen Applaus bestätigt.

Das es ein gelungenes Fest war, bewiesen die bekümmerten Gesichter der "Schleswiger", die um 02.00 Uhr den bereitgestellten Bus besteigen mußten. Anerkennung den Kroppern, die, wie man hörte, das Soldatenheim erst um 0330 Uhr in recht alkoholischer Stimmung verließen.

Dem Festausschuß, der durch gute Vorarbeit zum Gelingen dieser Veranstaltung maßgeblich beigetragen hat, sei an dieser Stelle im Namen aller Festteilnehmer herzlich gedankt.

Zum Schluß noch ein Wort an den sogenannten "Fernsehmuffel".

Wie inzwischen bekannt sein dürfte, war die Beteiligung an

diesem Fest im Verhältnis zur Zahl der Unteroffiziere des Geschwaders nur sehr gering. Bleibt nun die Frage: "Woran liegt das? Ist das abendliche Fernsehprogramm eine Lebensnotwendigkeit?"

Die Antwort auf diese Frage im nächsten "Nachbrenner" wäre sicher sehr aufschlußreich.

OB Phielers

OMT Wisniewski



# stilblüten

Am 5. 7. 1953 habe ich geheiratet und werde am  
9. 5. 1954 meine Meisterprüfung ablegen.



In den verschiedensten Berufen tätig, heiratete ich am 1. 7. 1940 und habe es dank meiner Einsatzfreudigkeit auf 4 Kinder gebracht.

Bei der Stadtverwaltung bin ich das fünfte Rad am Wagen, mit uns alten aktiven Soldaten spielt man hier nämlich Fußball.



Als alter Frontsoldat sehe ich mich gezwungen, ein Bollwerk gegen den Bolschewismus zu sein. Ich weiß, daß ich mit einer Größe von 1,77 cm nicht in einer Elite oder Ehren-Btl. zu dem Gesamtbild passe, könnte aber auf diese Feierlichkeit gerne verzichten, denn in einer Kaserne würde ich als Ausbilder einer der besten sein.

Beim Versorgungsamt bin ich zwar mit 60 % eingestuft, habe aber noch alle Glieder in gerader Haltung.

Der erste Krieg forderte meine Jugendjahre, der zweite mein Familienleben.

# NB

beim

# Springer-Verlag

Als Mitglieder einer kleinen - "Nachbrenner" - Redaktion hatten wir den Wunsch, auch einmal bei den ganz "Großen" hereinzuschauen. Günstig gelegen war für uns das Springer-Verlagshaus in Hamburg. Ohne irgendwelche Schwierigkeiten gelang es uns, einen Termin auszumachen: den 28. Februar. Ob uns irgendwer blockieren wollte, weiß ich nicht, Tatsache war aber, daß wir einen nicht zu beheizenden VW-Bus als Fahrzeug nach Hamburg bekamen. Über die Fahrt gibt es also nicht viel Erfreuliches zu berichten; nur Kaltes! (bei Frost!)

Da wir einen ortskundigen Führer mitgenommen hatten, kamen wir in Hamburg auch richtig an. Nur, wo das Verlaushaus stand, wußten er und wir auch nicht. Mit Hilfe der Zivilbevölkerung fanden wir dann den Weg.

Im Empfangsraum wurden wir vom Informationschef Herr Knappe persönlich begrüßt. Leider hatte er (später stellte sich heraus, daß das "leider" unbegründet war) etwas Dringendes zu erledigen und gab uns in die Obhut einer jungen, netten Dame, die uns den ersten Teil durch das Springer-Haus führte. Manchesmal, und das wissen wir selbst zu gut, wurden uns "Besichtigenden" mißtrauische Blicke zugeworfen, wir störten wohl oft den Druckbetrieb.

Eine ganze Anzahl von Setzmaschinen mit den verschiedensten Schriftbildern sorgt dauernd dafür, daß geschriebene Nachrichten in Druckzeilen und -platten umgesetzt werden. Teilweise werden diese Maschinen lochstreifengesteuert.



Zu korrigieren gibt es immer etwas, was wir an den überall herumliegenden Probeabzügen feststellen konnten. Auch in einem so großen Betrieb kann es nicht auf Anhieb klappen. Übertragen werden die Durckvorlagen, die aus den Setzmaschinen kommen, auf Pappmatern (einschließlich der eingepflanzten Bilder). Von diesen Matern werden Druckformen aus Blei ausgegossen. Da diese Druckformen nur für ca. 50 000 Druckvorgänge benutzt werden können, müssen je nach Auflagenstärke mehrere Druckformen von der gleichen Mater hergestellt werden. Diese Druckformen sind halbrund, d.h. sie sehen aus wie in der Längsachse durchschnittene Zylinder. Dann wird mit Rotationsdruckmaschinen gedruckt. Imposante Zahlen kann man dabei erfahren: Pro Tag werden im Springer-Verlagshaus ca. 250 Papierrollen verbraucht. Auf diese Papierrollen sind jeweils 14 km Papier aufgerollt. Mit 40 km pro Stunde jagt das Papier durch die Druckmaschinen. 40 000 Zeitungen pro Stunde verlassen jede Maschine. Selbst farbige Bilder können in diesen Maschinen hergestellt werden. Um diese Ummengen von Zeitungsexemplaren verteilen zu können, besitzt der Springer-Verlag einen eigenen großen Fuhrpark. Da der gesamte Druckvorgang nur wenige Stunden dauert, können mehrere Zeitungen auf den gleichen Maschinen gedruckt werden, d. h. von 1100 bis 1400 ungefähr das Hamburger Abendblatt, anschließend die für den nächsten Tag anstehende Bild-Zeitungs-Ausgabe. Viele ausländische Studenten nutzen hier die Möglichkeit, vor Beginn eines Studiums in Hamburg ihre Deutschkenntnisse zu vervollständigen oder zu erweitern. Man sieht deshalb im Druckhaus viele in der Hauptsache farbige Studenten arbeiten.

Zurück zur eigentlichen Führung durch den Verlag:

Wir konnten kurze Zeit an einer Redaktionssitzung der Bild-Zeitungs-Redakteure teilnehmen. Wenn wir darauf gehofft hatten, dabei interessante Diskussionen zwischen den einzelnen zuständigen, um ihre Seiten kämpfenden Redakteuren zu erleben, so sahen wir uns darin getäuscht. Ein Telefon und ein Mikrofon wurden herungereicht. Jeder Redakteur sprach da hinein seine Hauptthemen für den nächsten Tag. Am Telefon hörten mit: der Chefredakteur und die Verlagsanstalten in den verschiedenen anderen Druckorten. Irgendwelche Vorschläge zur Abänderung oder Verbesserung waren deshalb für die Umstehenden nicht zu verfolgen. Sie kamen auch selten genug. Durch das Mikrofon wurde das Gesprochene über Lautsprecher in den Raum übertragen und verstärkt. So konnten die vielen "Lay-outer", die ebenfalls anwesend waren, sich ihre Notizen für die betreffenden Artikel schon mitschreiben. (Diese Leute sind dafür zuständig, die reine Information von den Presseagenturen in Berichte in Bild-Zeitungs-Stil umzusetzen, d.h. man sagt ihnen, daß für eine Information 20 Zeilen zur Verfügung stehen, und die "Lay-outer" fertigen aus der Information einen 20 Zeilen-Bericht mit entsprechend zugeschnittener Überschrift)

Die angesprochenen Agentur-Informationen gelangen hauptsächlich über Fernschreiber und Bildfunk an die Redaktion. (Neben den internationalen Presseagenturen besitzt der Verlag noch einen eigenen Springer-Auslandsdienst!) An reinen Postgebühren zahlt man monatlich ca. 90 000 DM.

Zum Mittagessen wurden wir in die Kantine eingeladen.  
(Wie in jeder Kantine auch hier: Massenbetrieb)  
Das war dann schon fast alles der Führung.  
Zum Schluß erhielten wir jeder jeweils 1 Ausgabe aller im Springer-Verlag erscheinenden Zeitungen und Zeitschriften.  
Erwähnt werden muß dabei vor allen Dingen etwas Erfreuliches:  
Es gab nichts, was uns absichtlich vorenthalten wurde. Soweit wir nicht durch unsere Anwesenheit den Arbeitsablauf unterbrachen, konnten wir überall einsehen und wurde uns Alles in einer freundlichen Art und Weise erklärt. Man bemühte sich, uns den gesamten Ablauf der redaktionellen Arbeit und des Druckvorganges genauestens zu erklären; ebenso auskunftsbereit waren alle von uns angesprochenen Mitarbeiter und Arbeiter im Springer-Verlag. Deshalb unserer Führungsleitung, der freundlichen Dame und dem Herrn Knappe, herzlichen Dank.  
Nach einem kurzen Besuch des Hamburger Fernsehturmes und einem ebenso kurzen Hamburger Innenstadt-Bummel trafen wir wieder die eiskalte Rückfahrt nach Kropp an, wobei wir unterwegs noch unsere Redaktionskasse für je 2 heiße Groggs für jeden angriffen. Sonst wären wir jämmerlich erfroren! -

LtzS Redlich



# Militärpolitisches ....

Antwort des Abgeordneten Kurt Jung

auf die Veröffentlichung "FDP für eigene Flugzeugführerlaufbahn"  
im NACHBRENNER 1/1969:

Sehr geehrter Herr Reger!

Soeben erhalte ich Kenntnis von Ihren Ausführungen im "Nachbrenner" 1/69, worin Sie mir unterstellen, ich hätte einen Versuch unternommen, die Fliegerzulage abzubauen. Ihre Stellungnahme hat mich sehr verwundert. Aus keinem Wort meiner Erklärung ist nämlich ein solcher Versuch herauszulesen. Mein Anliegen war es nicht, die Fliegerzulage der Jet-Piloten zu verringern, sondern die der Flugzeugführer anderer Verbände (Propeller, Hubschrauber) zu erhöhen und näher an die Zulage der Jet-Piloten heranzuführen. Wenn auch der Begriff Kameradschaft in der Bundeswehr heute möglicherweise nicht mehr so hoch eingeschätzt wird, so bin ich doch der Meinung, daß Sie auch uns gerade deswegen ebenfalls für die von mir geforderte Anhebung eintreten sollten.

Zu Ihrer Äußerung betreffend "Wirrwarr" und "unsachliche Diskussion" erwarte ich Ihre nähere Erläuterung. Im 2. Teil Ihrer Ausführungen wird ganz deutlich, daß Sie meinen Vorschlag offenbar gar nicht richtig gelesen, zumindest nicht verstanden haben. Ich habe ausdrücklich die Einführung einer Jet-Pilotenlaufbahn begrüßt und eine ähnliche Regelung auch für Propeller- und Hubschrauberpiloten der Luftwaffe, des Heeres und der Marine gefordert. Da die Fachoffizierslaufbahn seinerzeit noch nicht durchdiskutiert war, habe ich eine entsprechende Regelung für Flugzeugführer vorgeschlagen, die in diese Fachoffizierslaufbahn aufgenommen werden sollte. Ich habe übrigens diesen

Vorschlag auch im Verteidigungsausschuß und im Plenum des Deutschen Bundestages nach Vorlage des Regierungsentwurfs vertreten. Eine Verwendung der Propeller- und Hubschrauberflugzeugführer bis zu ihrem 45. Lebensjahr erscheint dabei durchaus möglich; von der Bildung einer Altherrenriege in diesem Zusammenhang zu sprechen, erscheint mir sehr abwegig.

Ich sehe Ihrer Antwort mit Interesse entgegen.

Hochachtungsvoll  
gez. Jung

Hierzu der Kommodore:

Ich habe in einem längeren Schreiben am 21. 2. an den Herrn Abgeordneten meine Auffassung näher erläutert. Von einer sofortigen Veröffentlichung an dieser Stelle habe ich abgesehen, sondern es für richtiger gehalten, vorerst die Zustimmung des Herrn Abgeordneten abzuwarten.

ert...am rande notiert...am ran

Förmliche Anerkennung

Der Kommodore hat dem OltzS T r o m m e t e r eine förmliche Anerkennung, verbunden mit 5 Tagen Sonderurlaub, ausgesprochen.

OltzS Trommeter hat den Lehrgang für Nachschuboffiziere, an dem er an der Nachschubschule der Luftwaffe in Erding vom 30. September 1968 bis zum 19. Januar 1969 teilgenommen hatte, mit der Gesamtnote "sehr gut" abgeschlossen.

Diese Leistung ist erst richtig einzuschätzen durch die Tatsache, daß seit Bestehen der Nachschubschule in Erding diese Note "sehr gut" noch nicht erreicht wurde!

Herzlichen Glückwunsch also zu dieser Leistung.

.....

Wie schön ist es in Kropp!

Auszug aus dem Gesuch eines Soldaten, der das MFG 1 auf eigenen Wunsch verlassen hat und sich wieder zurücksehnt:

"Im MFG 1 war ich als xxxx beschäftigt, die Arbeit machte mir viel Freude und ich blickte unbetrübt auf jeden neuen Tag, der anbrach. Ganz im Gegenteil zu yyyy, wo jeder Tag seelische Depressionen hervorruft. Damals konnte ich begreifen, warum ein Zeitsoldat Zeitsoldat ist!"

(also Kameraden, Kropp bietet nicht nur viel frische Luft, sondern heilt auch seelische Konflikte!)

.....

Meldung

In der Nacht vom 23. Februar zum 24. Februar 1969 wurde in der Flugunfallstation in Jagel meine Klapphose blau von unbekanntem Nagetieren angefressen.

OMaat Bernd Klein -  
San-Staffel

Wer ist in der Lage, eine Klärung dieses mysteriösen Falles herbeizuführen? Zuschriften bitte an die Redaktion!

## Die Sportfluggruppe meldet 2x 1000 Stunden

Im Februar 1969 meldete die Sportfluggruppe 2x das Erreichen der 1000sten Flugstunde.

1. Kptlt Gerdes konnte in seinem Flugbuch die 1000ste Flugstunde eintragen.
2. Die Statistik der Sportfluggruppe buchte die 1000ste Motorflugstunde.

Als Militärflugzeugführer war Kptlt Gerdes 870 Stunden in der Luft. 130 Stunden flog er als Leiter der Sportfluggruppe und Fluglehrer mit Flugschülern in der Freizeit. Der Erfolg seiner Arbeit zeigte sich, als er 2 Flugzeugführerscheine an seine Schüler übergeben konnte. Mit 2 weiteren Abschlußprüfungen in seiner Gruppe wird in nächster Zeit gerechnet.

Die 1000 Motorflugstunden wurden auf den beiden Maschinen der Typen Piper L-18 und Elster B eingeflogen. Nur die Liebe zur Fliegerei ermöglicht es, daß die Maschinen von den Technikern der Gruppe immer im flugklaren Zustand gehalten wurden; denn die Arbeiten werden größtenteils in der Freizeit durchgeführt.

Wir gratulieren Kptlt Gerdes und der Sportfluggruppe zu diesen Erfolgen und wünschen weiterhin

"Hals-und Beinbruch"



## T e l e f o n i s c h e s

Ein Mensch hält sich für sehr gewitzt,  
Und er bedenkt, wo er jetzt sitzt,  
Und plötzlich, er verzweifelt schon,  
Läutet bei ihm das Telefon.  
Der Mensch hebt ab und lauscht gespannt,  
Denn aus der Muschel klingt's wie Sand.  
Es knirscht, der Lärm wächst ins Immense,  
Es quietscht und knackt, und dann ist Sense,  
Der Mensch grunzt kaum verständlich: "Schei.."  
Dann ist's 'nen Augenblick ganz leise,  
Und dann strahlt unser Freund erleichtert,  
Das ist's, was er noch nicht erreicht hat,  
Und er beschließt: "So geht es nicht!"  
Zeigt ein entschlossenes Gesicht,  
Und schwört sich: "Schluß mit dieser Qual!  
Das war das allerletzte Mal,  
Daß es in einer Leitung kracht.  
Das Telefon wird neu gemacht!"  
Er sammelt um sich seine Leute,  
Und er befiehlt ihnen: "Ab heute  
wird Ordnung in dem Nummernwald  
Geschaffen, so daß möglichst bald,  
Ein jeder aus der Nummer weiß,  
Mit wem er spricht und wie er heißt."  
Die Truppen schwärmen aus und dann  
Hebt ein geschäftig Schalten an.  
Nichts ist mehr gut so wie es war.  
S war alles Mist, ist ja ganz klar.  
Und kaum hat man damit begonnen  
Glaubt man, man hätte schon gewonnen.  
Jedoch die Sache hat 'nen Haken,  
Denn man vergaß vorher zu sagen,  
Wer welche Nummer kriegen soll.  
Und schon klingelt es wie toll,  
Die Auskunft kommt nicht mehr zu Wort,  
Denn an sein Ohr dringt's fort und fort;  
"Was hab'ich, bitte, für 'ne Nummer?"  
Und zu der Auskunft größtem Kummer,  
Weiß sie die eigene Nummer nicht.  
Und mancher stöhnt: "Das gibt's doch nicht!  
Die Whooling ist ja unbegreiflich!  
Auf so ein Telefon, da pfeif ich."  
Kaum legt er auf, schrillt es schon wieder,  
Und jemand flötet: "Ach, mein Lieber,  
Hast Du heut'abend Zeit für mich?"  
Man tobt: "Das ist ja fürchterlich!  
Sie sind hier leider falsch verbunden!"  
Und täglich vierundzwanzig Stunden  
verzweifelt wer an einer Strippe  
und glaubt, man nimmt ihn auf die Schippe.  
Wir aber fragen klipp und klar,  
Ob dieser Zirkus nötig war?



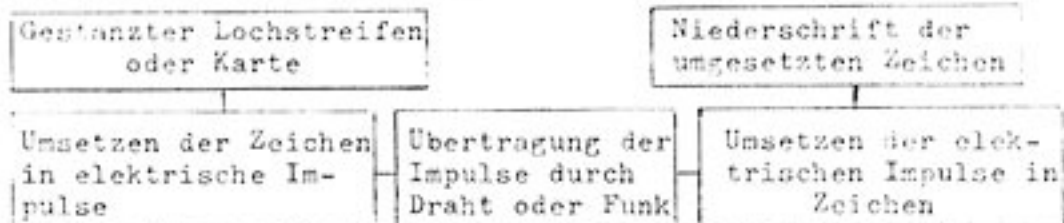
## W e t t e r

R. Ass. Wolfgang Neumaier

In der nun folgenden Fortsetzung sollen Aufgaben und Arbeitsweise des Wetterfernmeldedienstes der Geophysikalischen Beratungsstelle Jagel beschrieben werden. Seine Aufgaben sind im wesentlichen einmal die eigenen Wettermeldungen absetzen, zum anderen den Wetterberater mit Wetterbeobachtungen von fremden Plätzen, Übersichten, Warnungen und Kartenmaterial zu versorgen. Um diese Aufgaben zu erfüllen, ist die Fernmeldestelle durchgehend vierundzwanzigstündig auch an Sonn- und Feiertagen besetzt. Dadurch wird erreicht, daß die von den Zentralen erstellte Warnungen oder Übersichten jederzeit an das Geschwader weitergegeben werden können. Außerdem kann sich beim Auslösen eines Alarms der Wetterberater sofort nach seinem Erscheinen der für seine Arbeit erforderlichen Unterlagen bedienen. Für die Verbreitung dieser Unterlagen werden zwei Verfahren angewendet. Wettermeldungen, Übersichten und Warnungen erreichen über Fernschreibkanäle die Beratungsstelle. Alle Karten werden über Bildfunk ausgestrahlt und empfangen. Beide Übertragungsarten lassen sich im Prinzip folgendermaßen darstellen:

### Zentrale Wahn oder Offenbach

### Geophys. BE Jagel



Geschriebenes Material und Karten werden auf der Sendeseite in elektrische Impulse umgewandelt und über Draht oder Funk verbreitet. Beim Empfänger werden diese Impulse wieder in Zeichen verwandelt. Der Unterschied der beiden Verfahren besteht im wesentlichen darin, daß das geschriebene Material von einem Lochstreifen abgetastet und in Impulse umgesetzt werden.

Um eine gewisse Ordnung in das sehr umfangreiche Sendematerial zu bekommen, wird nach festgelegten Plänen gesendet. In diesen Plänen ist auf die Minute festgelegt, wann welche Unterlagen gesendet werden. Außerdem ist genau vorgeschrieben, wann vom eigenen Platz Wettermeldungen und Vorhersagen eingesteuert werden können.

Sollten einmal durch eine Störung die Fernschreibkanäle unterbrochen werden, so kann das geschriebene Material auch über

Funk verbreitet werden. Außerdem strahlen verschiedene Sender, wie z. B. Potsdam oder Stockholm, Wettermeldungen von ihrem Gebiet aus, so daß man zusätzlich zu dem über die Fernschreibkanäle laufenden Programm noch andere Sendungen mit Wettermeldungen empfangen kann. Diese Sendungen sind besonders dann wichtig, wenn sie das Netz der Wettermeldungen gegenüber dem über Fernschreiber laufenden Programm verdichten. In den Sendeplänen können wegen der großen Menge des Materials nur die Wettermeldungen ausgewählter Stationen berücksichtigt werden.

Blick in den Fernschreibraum





In den Stand der Ehe traten

OMaat	Kardell	und	Frau Gerardina, geb. Buis
Maat	Freudenberg	und	Frl. Huber
Gefr	Westphal	und	Frl. Quisinsky
Gefr	Leiterer	und	Frl. Timmermann
Maat	Becker	und	Frl. Eggers
OMaat	Freiberg	und	Frl. Lang
OMaat	Emmert	und	Frau Wollenhaupt, geb. Solinger
OMaat	Hanebutt	und	Frl. Dallmann
OMaat	Berndt	und	Frl. Trinke
OMaat	Peter	und	Frl. Stöcks
OMaat	Matz	und	Frl. Köppe
OGefr	Zimmermann	und	Frau Munk, geb. Held
OGefr	Weissner	und	Frl. Gerhard
OGefr	Hundertmark	und	Frl. Wolske
OMaat	Wunsch	und	Frl. Müller
OGefr	Timm	und	Frl. Selb

Allen jungvermählten Paaren sagen wir herzlicher

G l ü c k w u n s c h

Der Nachbrenner gratuliert:

OMaat Alwert und Frau zur Geburt der Tochter K a t j a  
 OBtsm Fiekert und Frau zur Geburt der Tochter B r i t t a  
 Maat Hobus W. und Frau zur Geburt der Tochter Alexandra  
 OBtsm Pillekamp und Frau zur Geburt des Sohnes S v e n  
 OMaat Wessels und Frau zur Geburt des Sohnes S v e n

Verbesserungsarbeiten in der Waffenwerkstatt

Da uns unser Atomzeitalter ein bequemerer Leben bietet, wäre eine Rationalisierung angebracht, unbedingt notwendig und zeitlich betrachtet nicht mehr aufzuschieben. Darum hat der Aufsichtsrat der Waffenwerkstatt (zehn Stimmen gegen eine) diesen Vorschlag angenommen. Da diese Planung ? XYZ-3/7 Akte 3? unumgänglich ist, wird diese in den nächsten Tagen zur Ausführung gebracht. Alle dabei entstehenden Unkosten werden vom Bundesrechnungshof getragen.

Ausführliche Beschreibung der Umbauarbeiten:

Wir wollen kurz den Aufbau der neuen langsam-Imbißstube erklären! LFK-Werkstatt:

Sie ist räumlich am besten geeignet, eine gute Stehbierhalle abzugeben. In ihr befindet sich auch gleichzeitig die Hauptkasse, der "Verdauungsroom", das Lager 1 für das Bier und der Aufenthaltsraum für die Bedienerinnen.

Im Verdauungsroom kann jeder einmal billig in die Phantasie entschwinden, mit Haschisch, Holzhammer, Waschbenzindämpfe. Alle Mittel sind vollständig geprüft und für gut befunden, um ein vollkommen humanitäres Auskommen zu gewährleisten. Für Spezial-Kuren haben wir: Blausäure, E 605, Pylon-Tragen etc.. Besondere Wünsche werden prompt erfüllt.

Mehrere Biersorten lagern wir im Lager 1. Der Aufenthaltsraum ist nur für die Bedienung und ansonsten fest verschlossen. Verstöße gegen das Reglement werden durch ein Femegericht nach WDO und WStG geandert.

Kanone:

Hier befindet sich der Herstellungs- und Verkaufsraum der weltbekannten und begehrten 20 mm Rundpommesfrites. Diese werden zu Wucherpreisen verschossen! Dazu haben wir die Wundermaschine 20 mm rund PFM 61. Die Pommesfrites im Rohbau werden von ausgesuchtem Spezial-Nachpersonal vorbereitet. Danach werden sie vom Spezial-Gurtungspersonal gegurtet. Nach diesem Arbeitsgang werden die Gurte in den Kartoffelraum eingelegt und in die PFM 61 eingeführt. Nun heißt es, Warten auf Kundschaft. Sind genug Käufer erschienen, wird die PFM 61 angeworfen. Die Maschine ist auf einem Spezialgitter ausjustiert. In diesem Gitter sind die PFF (Pommesfritestüten) befestigt. Darin werden die Pommesfrites aufgefangen. Der Verkaufspreis richtet sich nach dem mittleren Trefferbild. Diese Pommesfrites werden durch ein Spezialröstverfahren (SRV) geröstet. Beim Durchlaufen werden die Rohpommesfrites mit dem frostsicheren Reinigungsöl 6850-12-127-5035 getränkt. Durch die hohe Vo werden sie dann im Fluge geröstet. Um Garantien zu gewährleisten, wird jedes Pommesfrites kurz vor der Landung mit dem PSM 6 auf jegliche Art und Weise getestet. Träger:

Diese wird umgebaut zur Grill- und Röstwerkstatt. In ihr werden hergestellt: Brat- und Currywürste sowie Koteletts und Steaks in dem bekannten Spezialbratfett 5150-00-252-5361.

Für die Bratwürstchenherstellung haben wir das moderne Brat- und Grillgerät LAU. Dieses besitzen wir in 2 Ausführungen. Für Vereine empfehlen wir den 19-rohrigen LAU 51 A, für Familien haben wir den LAU 32 B/A mit einer Brat- und Grillkapazität von 7 Würstchen. Für die Herstellung von Steaks und Koteletts nehmen wir die MK-25-Stufe, um die Sicherheit für das Bedienungspersonal zu gewährleisten. Neben der Herstellung und dem Vertrieb der erwähnten Ware wird durch eine Farbfilmvorführung alle halbe Stunde der Vorgang in und um das Würstchen beim Braten gezeigt. Deshalb empfiehlt es sich, aus hygienischen Gründen und zum Schutz vor Fettflecken einen weißen Kittel anzuziehen, der mit 2 Weißmachern gewaschen wurde.

#### Line-Team:

Um überhaupt Pommesfrites und Würstchen herstellen zu können, benötigen wir die Mitarbeit des Line-Teams. Dieses bearbeitet den Zentral-Acker und besorgt das Fleisch beim Bauer Jansen. Sie pflügt mit ihrem Kartoffel-aus-der-Erde-Hebewagen den Acker, erntet die Kartoffeln ab und fährt die einzigartige, sehr wertvolle Ware mit dem Rohbaupommesfriteswagen in das Rohbaupommesfriteslager. Dort wird sie von der Speschel-Crew nach Gewicht und Schönheit sortiert und gezählt. Ist das Fleisch ausgegangen, rüstet sich das Line-Team zu einer neuen Frischfleischsafari. Diese findet regelmäßig auf den Weiden des Bauern Jansen statt. Falls einmal unerwartet schlechtes Wetter eintritt, wird die Safari in die Ställe verlegt. Geschieht bei der Safari ein Unfall und kommt ein Crewmitglied zu Schaden, wird es sofort in das sehr gut eingerichtete Linesafariunfallinstitut des Dr. Eisenhart eingeliefert.

#### Kaffee-Shop:

Hier findet sich das Schpeschelgewürz- und Saucenlager. Man kann hier die Herstellungsphasen von Ketchups und Mayonnaisen beobachten, vom Rohprodukt bis zur verkaufsfertigen Ware. Aus diesem Grund heißt es auch "BB-Shop" (Beobachten und Be-lauschen). Die seltensten Gewürze sind hier vertreten, z. B.: Eisenpulver, Rhizinusoel, Pepperronies, TNT, etc. etc..

#### Waffen-Büro:

Dieses wird sich in Zukunft als Fischbratküche vorstellen. In dieser Abteilung stellt sich Ihnen unser bestens beschultes Personal (Eintänzer, klein u. Scharfrichter) zur Verfügung. Das Fangen und Zubereiten hat seine besonderen Reize. Durch Hypnose werden sie gefangen und mit dem Fallbeil enthauptet. Für das Fallbeil haben wir 4 auswechselbare Klingen:

1. Karpfen, 2. Forelle, 3. Scholle, 4. Goldfisch. Aus dem gesammelten Köpfen wird eine schmackhafte Karpfenforellenschollengoldfischkopfsuppe gezaubert.

#### Schleudersitz:

Dieser Werkstatt wird die Spezial-Arbeit zugeteilt, die einen hohen Schwierigkeitsgrad hat. Sie ist mit eine der wichtigsten Abteilungen (Restprodukteentfernungsschap). Die Kapazität der Werkstatt beträgt 2-3RPHST (Restproduktehochschleudertonnen), ca. 2 - 3 t. Der Verschleiß der Arbeitskräfte wird sehr hochliegen.

Wir hoffen, daß wir mit diesem ausführlichen Bericht Ihr

Vertrauen gewinnen können und nehmen an, daß unsere Ausführungen auf Humus gefallen sind und bald Früchte tragen werden!

Epilog: Aus der Traum, die "Arbeit" ruft. Es war ein schöner Traum. Bis zum nächsten Traumerlebnis

Pitter der Waffennixer

Nach langwierigen Verhandlungen hat der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages dem Antrag des FÜ M zum Bau von vier Fregatten Typ 12 (Fregatte 70) und von zwölf U-Booten, Typ 206 (U 13 - U 24) endgültig zugestimmt, nachdem der Bundesminister der Finanzen seine Bedenken gegen das Fregattenprojekt zurückgestellt hatte. Der Rüstungsplan sieht vor, daß U 13 - U 24, die vorgabereif sind und in Kürze in Auftrag gegeben werden, in den Jahren 1971 bis 1973 zur Ablieferung kommen. Die 4 Fregatten 70, die die Fletcher-Zerstörer ablösen sollen, in den Jahren 1974 bis 1976. Die Entwicklungsarbeiten für die Fregatten 70 bei der Marinetechnik Planungsgesellschaft Hamburg befinden sich in fortgeschrittenem Stadium.

Ich sehe in der heute getroffenen Entscheidung einen wesentlichen Schritt im Zuge der dringend notwendigen weiteren Modernisierung unserer Flotte zur Lösung der uns im Rahmen der Bundeswehr und des Bündnisses gestellten Aufgabe. Darüberhinaus werte ich die gegen starke Widerstände getroffene einstimmige Billigung des Fregattenprojekts durch das Parlament als eine Anerkennung der Marinekonzeption ebenso wie der von der Marine erbrachten Leistungen und ihrer Bewährung in allen Bereichen.

Jeschonnek, Vizeadmiral

B IZARRE  
ETRACHTUNGEN  
ESONDERER

B EWEGUNGSMITTEL



Geschichtliches muß in Anbetracht der schnellebigen Zeit sehr sorgfältig behandelt werden, auch wenn es vielen an Gelegenheit mangelt, dies zu tun. Die Entstehungsgeschichte des "guten Sternes auf allen Straßen" ist in der Vergangenheit etwas ganz Einmaliges, und wir können immer wieder nur staunen über etwas so wunderbar Historisches: Anno 1797 zu Stuttgart geschah es, daß ein Mann seinem Weibe ewige Treue schwor und ihr ein herrliches Amulett schenkte, welches folgendermaßen aussah:



Eine Erklärung hat es damals nicht gegeben, wohl aber stand in seinem Testament, welches anno 1843 im Februar geöffnet wurde, folgendes zu lesen: "Der Stern soll ein Sinnbild für meine Treue sein. Aus dem ursprünglichen T von Treue schuf ich die Abwandlung  $\text{Y}$ , indem ich den oberen Balken in einen Winkel von  $120^\circ$  abbog.

(Das mag zwar wie ein Ypsilon aussehen, der feine Betrachter wird indes sofort feststellen können, daß bei einem Ypsilon der Winkel  $120^\circ$  nicht eingehalten wird!) Um die Ewigkeit zu versinnbildlichen, faßte ich diese Abwandlung in einen Kreis (endlos) ein  $\text{Y}$ . Um meine persönliche Note zu bewahren, drehte ich diese Schöpfung um  $180^\circ$  und erhielt so dieses Amulett!"

In den folgenden Jahren, um die Jahrhundertwende dann, übernahm eine Autofirma dieses Zeichen für ihre Automarke und bezahlte dafür den legendär gewordenen Preis von 77,77 RM. So ist es demnach nicht verwunderlich, wenn gut  $\frac{9}{10}$  aller Mercedes-

Fahrer zu den reicheren Gesellschaftsschichten zählen (die Grenze zwischen reich und nicht reich liegt bei einem Jahreseinkommen von 37.193,86 DM, was ungefähr zwei bis drei Mercedes-Wagen entspricht).

In die gleiche Aussagerichtung weist ein einem Nachschlagewerk für klassische deutsche Dichtung entnommener Satz: "Sei eines guten Sternes treuer Begleiter", der dem überall bekannten Drama: "Treue in Sternformat - ja oder nein?" entstammt. Diese schwarz auf weiß belegten Fakten beweisen Ihnen, wie recht ich mit meinen Vermutungen gehabt habe, Treue als hervorstechendste Eigenschaft zu erwähnen. Deshalb hat auch ein Bundestagsabgeordneter im Bundestag vorgeschlagen, den Mercedes-Wagenkauf zu subventionieren, was nur, wie er meinte, im Interesse von Familien- und Sozialpolitik stehen könnte. Dieser Vorschlag wurde aber durch die heftigsten und zu keinem konkreten Ergebnis führenden Diskussionen blockiert und wartet im Augenblick auf ein erneutes Aufgreifen durch die Bundesregierung.

Vertreter der Herstellungsfirma zeigten sich diesen Vorschlägen aufgeschlossen gegenüber, wollten sich aber gegenüber der Presse noch nicht offiziell äußern. Ebenso positiv war das Echo einer Umfrage unter der Landbevölkerung in Norddeutschland und Bayern, kritisiert wurde lediglich, daß der Benzinpreis im Verhältnis dazu dann ebenfalls subventioniert werden müßte und nicht, wie bisher, besteuert, aber die Zusage, sich mit diesem Problem auseinanderzusetzen, ist schon vom Landwirtschaftsminister gekommen.

Nicht abzusprechen ist einem Mercedes-Besitzer der Sinn für die Geschichte, für Tradition und Überlieferungen. Er beschäftigt sich sehr gerne damit, so daß es auch vorkommen kann, daß er diesen Sinn am eigenen Fahrzeug beweist, indem er nämlich nach außen hin ein etwas urtümlichen Anblick zu hinterlassen versteht, gleichzeitig aber sich der Untertreibung schuldig macht, denn so alt, wie er gerne möchte, kann sein Fahrzeug doch in Wahrheit nicht sein.

Repräsentationsgelüste sind einem Stern-Fahrer ebenso nah wie seine Hemden. Man denke da nur an unsere höheren Staatsbeamten, die ja in diesem Punkt besonders auffallen und voller Würde und Gelassenheit ihrer Repräsentationspflicht nachkommen.

Ich frage mich dabei unwillkürlich, wo diese bleibt, wenn unser Mercedes einmal nicht mehr ist? Sollte nicht einmal ein Planspiel durchgeführt werden, auf welche Prozentzahlen die Repräsentation absinkt, wenn sie ohne den Mercedes-Stern vollzogen wird? Ich möchte daaber lieber nicht schwarzsehen! Eine Tatsache fällt aber noch schwer ins Gewicht: Einem Fahrer, der nicht in die beschriebenen Kategorien gehört, darf ein Mercedes nicht anvertraut werden. Zu schnell treten seine niederen Instinkte mit ihm nach außen; das zeigt sich in dem vom Volksmunde geprägten Satz: Wagen mit eingearbeiteter Vorfahrt!  
Also, Vorsicht vor diesen Leuten!

wore



# Der Strafe

Wir schreiben Donnerstag, den 13. Februar 1969, gegen 1715 Uhr.  
Ort der Handlung: die Hauptstraße in Kropp.

Nach einer schweren Prüfungsfahrt in Rendsburg steuern wir müde und abgespannt mit unserem schweren Lastzug - einem 14 mtr Geschütz - unseren Heimathafen an.

In dieser Hauptstraße trifft sich alles um diese Zeit. Einige streben mit ihren Autos heimwärts, andere wollen heimwärts in die Kaserne, wie wir und ganz Schlaue möchten am liebsten mit ihren PKW's bis in die Geschäfte zum Einkaufen fahren. Da jedoch diesem Vorhaben noch einiges entgegensteht, machen sie das Natürlichste von der Welt, sie parken am Fahrbahrand. So nähern wir uns also einem ausgesprochenen Nadelöhr. 1. Gang wird eingelegt und klar wird diese Situation gemeistert. Ein uns entgegenkommender PKW - Opel - erkennt unser schwieriges Manöver, fährt rechts heran, vergewissert sich eingehend nach hinten und setzt tatsächlich einige Meter zurück. Uns wird erheblich leichter ums Herz. Ob dieser noblen Geste wollen wir beim Passieren unseren unbekanntem Partner mit einem freundlichen Gruß danken. Erstaunt und erfreut grüßten wir unseren KOMMODORE, - unser Dank galt einem Kavaliere.

Stabsbootsmann Ixmann

Besuch der zu Weihnachten 58 von uns beschenkten  
Waisenkinder.

So wird das von uns geschenkte Spielzeug ausge-  
nutzt.





Eine Zeitschrift von Soldaten des MFG 1 für Soldaten des MFG 1

Verantwortlicher Redakteur

LtzS Redlich

Auflage

1000

Technische Erstellung

Grafik und Layout

OMt Balter  
OMt Hortach  
HGefr Hartmann  
Frau Wittek  
Mt. Langer  
Gefr. Mangold  
Finanzen  
HB Michalski

Vertrieb

HBtm Behrens

Erreichbarkeit der

Redaktion

Kropp 521, App. 301  
oder 228

Anzeigen

Odtm Kopp  
OMt Bünning

Redaktionsschluß

jeweils der 20. des  
Monats

Titelbild

Der Hamburger Fernsehturm

Bankverbindungen

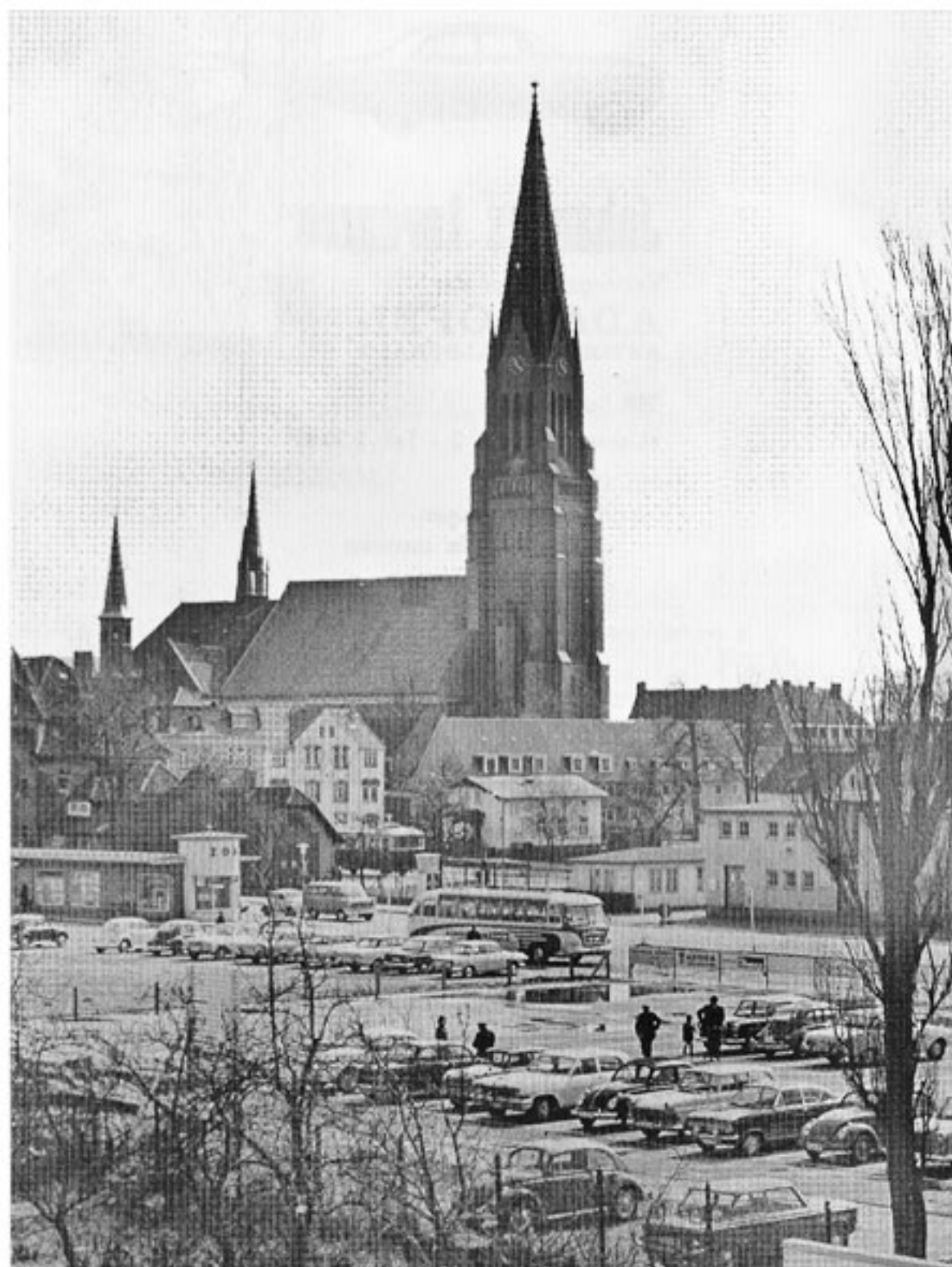
Kreissparkasse Schleswig  
Zweigstelle Kropp  
Kto.-Nr. 77 061  
Spar- u. Darlehnskasse  
Kropp  
Postscheckamt Hamburg  
Kto.-Nr. 28 54 75

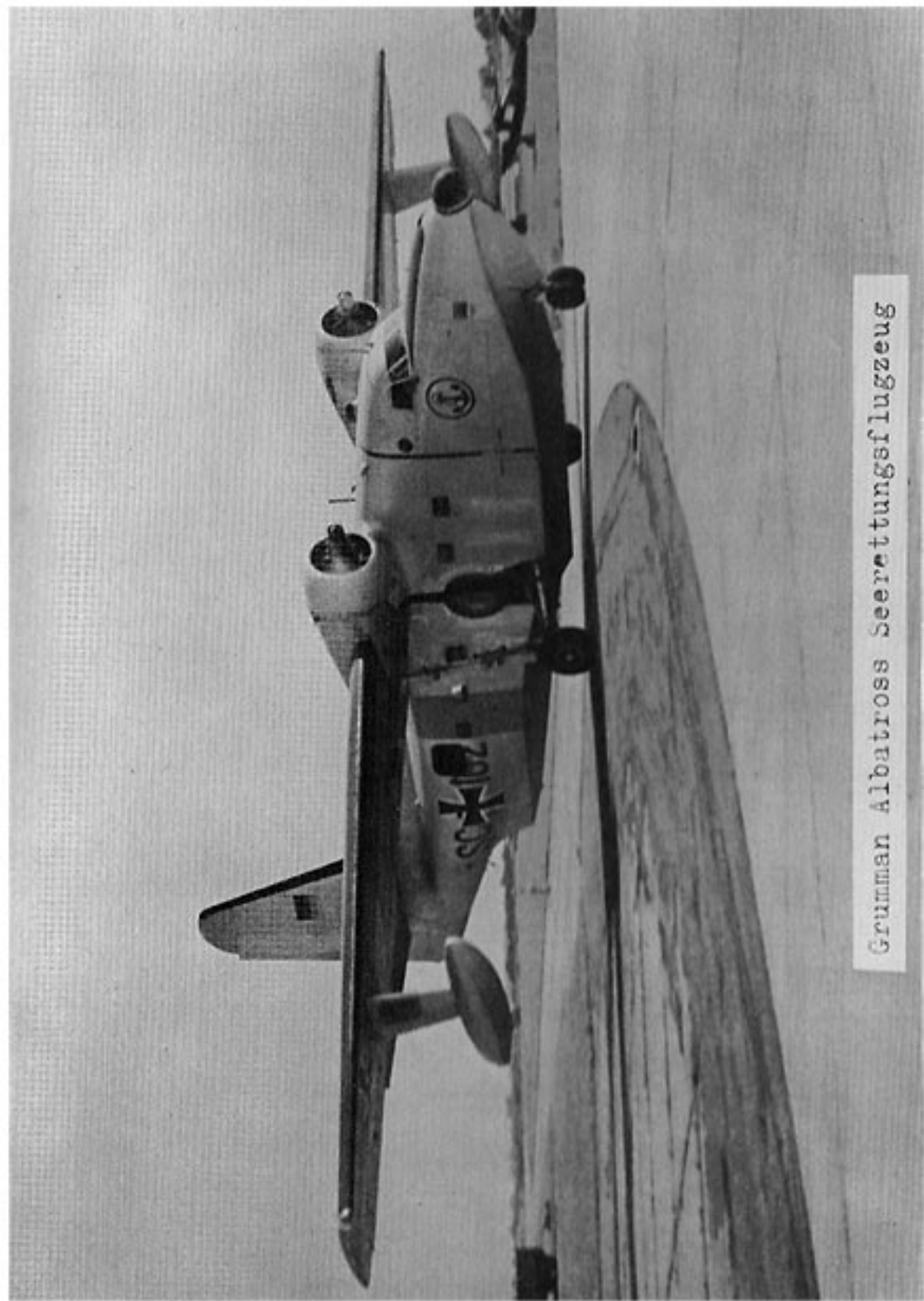
Bildquellen

Bildstelle MFG 1

Alleinverantwortlich für Schrifttum und Bildmaterial

LtzS Redlich





Grumman Albatross Seerettungsflugzeug



**JAGEL an der E3**



**Autozubehör - Autoersatzteile**

Zündungsteile - Auspuffanlagen - Pannenblinker

---

Autolacke - Spachtelmasse - Polituren

Halogenleuchten - Reifendienst - Wagenpflege

Autobatterien mit 2 Jahren Spezialgarantie ab Lager

Frostschutz

**ERNST KÜHNAPFEL**

Kraftfahrzeugmeister - Jagel - Telefon 735

**FARBEN- UND TAPETENHAUS**

**BOOCKHOFF**

SCHLESWIG · STADTWEG 89-91 · TEL. 24101



**MUSIK-FOCK · Pianohaus**

Günstige Gebrauchsinstrumente · Bequeme Teilzahlungsmöglichkeiten

238 Schleswig · Lange Straße 27 · Telefon 25339