



+ egmont +

9/75



MARINEFLIEGERGESCHWADER 2

Schutzgebühr 0,50 DM

TARP/EGGEBEK

# IMPRESSUM



EINE ZEITSCHRIFT FÜR ANGEHÖRIGE  
DES MARINEFLIEGERGESCHWADERS 2

**herausgeber** m f g 2 - t a r p

**chefredakteur**

h. neugebohrn -ng-

**redakteur v. dienst**

a.h. nauenburg -ahn-

**redakteure**

o. lange -la-

b. klein -bkl-

u. gesk -ug-

**schreibarbeiten**

u. gesk

**anzeigenleiter**

w. badar

**versand u. abonnements**

w. dummer

**finanzen**

u. witt

**postanschrift**

+ e g m o n t +

2391 tarp, postfach 33

tel: 04638 / 917

app: 239 / 506

**bankverbindungen**

kreissparkasse schleswig-flensburg  
zweigstelle tarp, ktonr. 18011719

raiffeisenbank eg tarp  
kontonr. 980

**erscheinungsweise** monatlich

**druck** schleswiger nachrichten

**aufgabe** 1100

redaktionsschluß: 15.10.1975

## zum Titelbild

Das MRCA im Fluge.....

(Werksfoto)



Inhalt: Seite 8



**BHW: Die Bausparkasse, die es Ihren Kunden leichter macht**



## **Wir sorgen dafür, daß Deutschlands öffentlicher Dienst bauen kann!**

Angehörigen des öffentlichen Dienstes bietet das BHW Vorteile, die es sonst nirgends gibt. So haben wir beispielsweise einen Sondertarif für Klein- und Mittelverdiener: Kleine Sparraten, kleine Tilgungsraten. Allen unseren Kunden bieten wir günstige Zuteilungsbedingungen und außerordentlich günstige Zinskonditionen. Und dazu kommen noch ein paar Extras, die es ebenfalls nur beim BHW gibt. Extras, die Sie sich nicht entgehen lassen sollten. Auch Sie

können bauen, ein Haus oder eine Wohnung kaufen, wenn Sie BHW-Bausparer werden. Am besten wenden Sie sich an die nächste Beratungsstelle oder Ihren BHW-Vertrauensmann.

**BHW** die Bausparkasse  
für Deutschlands  
öffentlichen Dienst  
325 Hameln

1. Lt. zS. Heinz Weuster, 2384 Eggebek, Westerreihe 30,  
dienstlich: Tel. 04638/917 - privat: Tel. 04609/448  
Sprechzeit: Donnerstag 18.00 - 20.00 Uhr.
2. Otto Kaufhold, Truppenverwaltung, 2380 Schleswig, Husumer  
Straße 15  
dienstlich: Tel. 04638/917-248 - privat: Tel. 04621/27260.
3. Auskunftsstelle Schleswig,  
2380 Schleswig, Schubstr. 89c, Tel. 04621/22772  
Sprechzeit: Montag und Mittwoch 15.00 - 18.00 Uhr.
4. Beratungsstelle Flensburg  
2390 Flensburg, Duburger Str. 7, Tel. 0461/4064/4065  
Dienstzeit: Montag bis Freitag 8.30 - 12.30 Uhr und  
14.00 - 17.00 Uhr.



# chronik mfg 2

- 19.08. - 20.08. Tagung der Unteroffizier-Heimgesellschaften der Bw im MFG 2
- 22.08. " Gartenparty ", gemeinsam veranstaltet von der Horstgruppe und dem Ausbildungszentrum 11-3 (Eggebek) als "Fest der Bodenständigen"
- 23.08. "BULLS EYE"-Team des MFG 2 verlegt nach Sola
- 25.08. - 14 Lehrgangsteilnehmer des FmOffz-B-Lehrganges der Marineschule Mürwik informieren sich über unser Geschwader
- 25.08. - "Arbeitsessen" des Inspektors der Marine, Vizeadmiral Luther, in unserem Geschwader
- 26.08. Besuch von 18 Jugendlichen von MarA im Rahmen der Nachwuchswerbung
- 27.08. Besuch des Flottenkommandos auf der Basis
- 29.08. Militärbischof Dr. Franz Hengsbach besucht das MFG 2
- 29.08. Landung Bundeskanzler Schmidt mit einem "Jet Star" zur Weiterfahrt nach Sonderburg zu einem Treffen mit dem dänischen Ministerpräsidenten
- 03.09. Besuch der Besatzung U 27
- 04.09. - Closing Ceremony "BULLS EYE 75" in Sola
- 15 HSO der MSM informieren sich bei uns über die Marineflieger
- 05.09. 100.000ste Flugstunde des MFG 2
- 06.09. Reservistentagung im UO-Heim
- 06.09. "Herbstball"
- 08.09. - 12.09. Prof. Kleineidam, Dozent an der Hochschule der Bw in Hamburg, informiert sich über die Marineflieger
- 09.09. Besuch von 16 Jugendlichen von MarA im Rahmen der Nachwuchswerbung
- 11.09. - 15.09. "PREBOTEX" nationaler Vorlauf zum Manöver "BOTANY BAY"





# familiär



+egmont+ wünscht allen Jungvermählten  
viel Glück auf ihrem gemeinsamen Lebensweg

Maat	Baumeister, Horst	und Frau Monika geb. Kehrman	am 05.08.1975
Maat	Schaschulski, Heinz	und Frau Karin Heinze geb. Gelhaar	am 15.08.1975
OMaat	Klietz, Jürgen	und Frau Erika geb. Bollmann	am 22.08.1975
OMaat	Schaller, Jürgen	und Frau Monika geb. Brauer	am 05.09.1975

+egmont+ heißt alle neuen Erdenbürger herzlich willkommen

OGefr	Freese	und Ehefrau	Tochter Nicole	am 21.05.1975
OMaat	Zabel	und Ehefrau	Sohn Thomas	am 29.05.1975
OLTzS	Aringhoff	und Ehefrau	Sohn Andreas	am 06.08.1975
OBtsm	Fröhlich	und Ehefrau	Tochter Sabine	am 08.08.1975


## HUK - Versicherungen

preiswert und umfassend

Rita Dolle  
239 Flensburg-Mürwik  
Travestraße 1a  
Tel. 0461/365 23 - 28502

VERTRAUENSMANN  
für Kfz-, Lebens- und  
Sachversicherungen.



**SPAR**  -MARKT C. Holthusen  
2391 Tarp - Pommernstraße





# EKU

**Ein großes Pils  
braucht wenig  
Worte.**

Erste Kulmbacher Actienbrauerei

## Wo Ne Ta

Wolfgang Neumann OHG TARP

Das Einkaufszentrum der sparsamen Hausfrau



*Volltreffer* in Preis u. Qualität

Parkplätze für ca. 300 PKW · am Wasserwerk



# Bravo - gut gemacht !

Es ist Montag Abend 19.00 Uhr. Die Abendsonne scheint. Ein schöner Tag geht zu Ende. 7 Flugzeuge rollen zum letzten Flug dieses Tages an den Start. Die Warte überprüfen die Maschinen zum letzten Mal - gewissenhaft, wie immer. Im Löschfahrzeug an der Startbahn sitzen die Feuerwehrleute Herr Düring und Herr Andersen. Die Sonne blendet sie ein wenig. Trotzdem verfolgen sie die Startvorbereitungen der Maschinen, wie sie es immer tun. Die erste Maschine rollt auf die Startbahn. Die Feuerwehrleute freuen sich auf den Feierabend nach einem fast ereignislosen Tag. Da - fiel da nicht etwas von der 3. Maschine? Herr Düring greift zum Fernglas. Tatsächlich, da liegt etwas unter dem Flugzeug. Herr Andersen springt aus dem Wagen, um die Techniker zu informieren. Der Wart schaltet schnell. Er läuft vor das Flugzeug, das inzwischen schon angerollt war, um den Flugzeugführer noch einmal anhalten zu lassen. Ein zweiter Wart kommt mit der abgefallenen Abdeckplatte, schnell ist sie wieder eingesetzt, und ab geht's zum Start.

Ein ungewöhnlicher Vorfall, der möglicherweise für den Verlauf des Fluges ohne Bedeutung war. Und dennoch! Zeigt er nicht die Zuverlässigkeit aller Männer, die dafür sorgen, daß der Flugbetrieb reibungslos verläuft, daß diese Zuverlässigkeit auch am Ende eines Tages nicht nachläßt? Die Platte war nämlich abgefallen, nachdem der "Last chance check" durchgeführt war.

Bravo, gut gemacht, Herr Düring und Herr Andersen !

KKpt Pühl



**SPAR** ⓐ - MARKT C. Holthusen  
2391 Tarp - Pommernstraße



# leserbrief

Betrifft: "Die Welt" vom 10. September 1975  
hier: "Kann Amerika den nächsten Krieg gewinnen?"

In seinem Buch mit gleichem Titel geht der amerikanische Militärexperte DREW MIDDLETON wesentlich auf die Problematik in Europa ein und schreibt u.a.:

1. MIDDLETON hält einen Krieg in Europa nicht für unwahrscheinlich: "Das ist ein Krieg, den der Westen unter den gegenwärtigen Umständen nicht gewinnen kann."
2. Zum Problem des Nichteinsatzens von Atomwaffen: "Der Grund ist einfach, daß ihre Verwendung zur Zerstörung großer Teile Westeuropas und natürlich Osteuropas führen würde und das zum dritten Mal in diesem Jahrhundert....."

Ohne dieses Buch gelesen zu haben, muß dazu folgendes bemerkt werden:

Es stellt sich weniger die Frage, ob die NATO-Partner bereit sind, für den Preis "Westeuropa" Atomwaffen einzusetzen, als vielmehr das Problem: Können sich die US den Verlust Westeuropas leisten? - hier einmal nur wirtschaftlich betrachtet.

Ein Blick auf die Weltkarte zeigt, daß die "rote Fläche" langsam aber beständig zunimmt - eine Gefahr, die viele Menschen unterschätzen! Das "rote Wirtschaftspotential" bleibt hinter dieser Flächenzunahme aber deutlich zurück. Die EG hingegen stellt einen der größten Wirtschaftsböcke der Welt dar. Wenn keine Atomwaffen eingesetzt werden, fällt die EG dem Sowjetblock voll intakt anheim - und damit hätten die US ihren (wirtschaftlichen!) Untergang besiegelt.

Ich wage zu behaupten, daß die US es nicht riskieren können, Europa zu verlieren. Aus diesen für die US existenziellen Gegebenheiten ist es für mich absolut glaubwürdig, wenn unsere NATO-Partner "behaupten", daß sie im Notfall auch A-Waffen einsetzen. Hier liegt auch der Grund, warum die Abschreckungstheorie keine leere Drohung ist.

Die Folgerung für uns muß lauten: Nur eine, konventionell überlegene Streitmacht der EG kann auf Dauer den friedlichen Bestand der Gemeinschaft garantieren. Aber davon sind wir quantitativ im Moment weit entfernt.

OLTzS Eckhoff, G-Stab

# INHALT



Chronik	3
familiär	4
Bravo, gut gemacht	6
Leserbrief	7
100.000 Flugstunden	11
Anerkennung	14
Interview	15
Bulls Eye	19
Formation one - go	22
Ihre Majestät läßt bitten	24
Kitschklamotte	27
An einem Tag	28
Kap'täne	31
Tradition heute noch	32
Schlaglichter	34
Umgangsformen	36
Besuch bei MBB	38
MRCA	40
1000 Flugstunden	44
Nijmegen	46
20 Jahre Bundeswehr	50
Entworfen - prämiert	52
Termine u. Veranstaltungen	57
Time over Target	58
Hitparade	59
Kleiner LFK	60
Briefmarken	62



Bilden Sie Vermögen mit dem 624-Mark-Gesetz. Es lohnt sich für Sie!

- Sparzulagen bis 40%
- Prämien oder Steuerermäßigung
- Zinsen oder Überschussanteile

Ich rechne Ihnen gern vor, welche Anlageform am günstigsten für Sie ist. Auf Heller und Pfennig. Schreiben Sie mir bitte, oder rufen Sie mich an.

**Hans-Henrich Schmidt**

Verkaufsfahrer

2001 Tersch. Auf. (0402) 304

Auskunft:

**BORKENHAGEN**

2201 Tarp, Pommernstraße 6

**IDUNA**

Immer der richtige Rahmen

## karikatur des monats





Kann ja sein, daß  
ich doof bin -  
aber impotent sein  
ist schlimmer!

# Ritter-Pils Beweis deutscher Braukunst



DORTMUNDER  
RITTERBRAUEREI AG

*Walter Neumann*

Bierverlag

TARP

Telefon 0 46 38 / 385 u. 485

## Mit unserem Bank-Service regeln Sie spielend Ihre Geldangelegenheiten



Eine Menge Dinge können Sie vergessen, ohne daß sie vergessen werden. Wenn Sie ein Girokonto bei uns haben, können Sie Miete, Strom und alle anderen regelmäßigen Zahlungen automatisch von uns erledigen lassen – per Dauerauftrag. Wir bieten Ihnen noch weitere Vorteile, z. B. eurocheques, mit denen Sie immer und überall bezahlen können.

Darüber sollten wir uns einmal persönlich unterhalten.

**Raiffeisenbank eG**  
TARP

Zweigstellen: Frörup u. Jerrishoe





# 100 000 FLUGSTUNDEN

Der 5. September 1975 wird als bedeutende Wegemarke in die Chronik des MFG 2 eingehen. Am Vormittag dieses Tages landete eine TF 104 auf dem Flugplatz in Eggebek. Ihr entstieg die Kommandeure der Fliegenden Gruppe und der Technischen Gruppe, Fregattenkapitän Stief und Fregattenkapitän Dr. Ing. Sluyterman von Langeweyde. Sie meldeten dem Kommodore, Kapitän zur See Ziebis, das Erfliegen der 100.000sten Flugstunde. Zahlreiche Soldaten und Zivilbedienstete hatten sich zur Begrüßung eingefunden. In einer kurzen Ansprache würdigte der Kommodore das Ereignis und sprach dem Geschwader seinen Dank aus.

Man halte sich einmal vor Augen, welche Anstrengungen hinter dieser Zahl 100.000 stehen. Pro Flugstunde sind etwa 50 technische Arbeitsstunden an der Maschine nötig; das bedeutet an die 5 Millionen geleistete Arbeitsstunden. Pro Monat werden 1200 Inspektionen an den Flugzeugen durchgeführt. An der F 104 hat es bei jeder Maschine ungefähr 1100 technische Änderungen und damit mehr als 60.000 Umbauten an der F 104-Flotte des MFG 2 gegeben. Die großkalibrigen Zahlen beweisen, daß bei uns schon Beträchtliches geleistet wird, um die Maschinen sicher und häufig in die Luft zu schicken.

Bisher wurden 92 Flugplätze in Mittel-, Nord-, West- und Südeuropa angefliegen, so Bardufoss und Andoya in Nordnorwegen, Luqa auf Malta im äußersten Süden, Keflavik auf Island, Beja in Portugal und Incirlik in der Osttürkei.

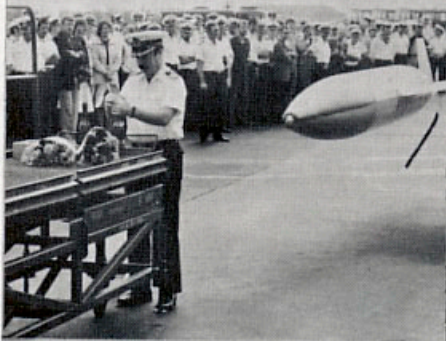
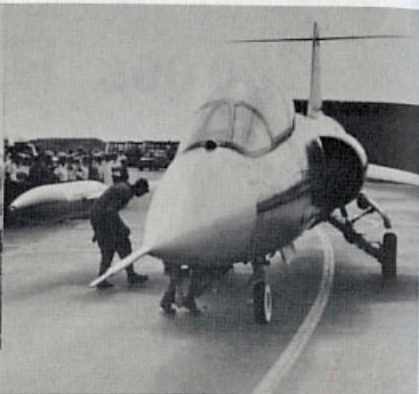
"Der Einsatz unserer Maschinen muß als Beitrag zur Sicherheit der freien Welt gesehen werden, und daher wünsche ich dem Geschwader viel Erfolg und Glück für die nächsten 100.000 Stunden in der Luft," sagte Kapitän Ziebis abschließend.

Dann knallten Sektkorken.

-ahn-

**Haus+Hobby-Markt** **TIGENDHOLZ**

239 Flensburg, Schleswiger Str.100 Tel. 0461-17541 Telex 22771



Fotos: OG Tietgen, OMT Köllner



**Marinefliegergeschwader 2**  
 Fliegende Gruppe  
 - Registratur -  
 Eing. **09. SEP. 1975**  
 Tgb.-Nr. ....  
 Anlg. .... Ausf. ....

**Marinefliegergeschwader 2**  
 Technische Gruppe  
 Registratur  
 Eing. **9. SEP. 1975**  
 Tgb.-Nr. .... Az. **IN**  
 Anlagen: .....  
 0294

Marinefliegergeschwader  
 Eing. **08. SEP. 1975**  
 Tgb.-Nr. ....  
 Anlg. .... Ausf. ....

4 2 2/9  
 F. H. ...  
 T. ...  
 H. ...  
 SA. ...  
 \*Esmond\*

**Marinefliegergeschwader 2**  
 -Marinefliegerhorstgruppe-  
 Eing. **10. SEP. 1975** \* **5. SEP. 1975**  
 Tgb.-Nr. .... Az. ....  
 Anlagen: .....

**OFFEN**

n 051500z sep  
 fm mflgdiv  
 zu mfg 2

bt  
 /offen mogn vorz.-4830

sie haben heute am 5.9.75 die hunderttausendste flugstunde ihres geschwaders geflogen. davon kommen etwa 30 000 stunden auf das muster f 104g starfighter. ich spreche ihnen zu dieser leistung meine anerkennung aus. sie wurde erreicht durch die arbeit aller angemoegiger des geschwaders. diese 100 000 flugstunden sind aber auch nicht ohne bittere verluste erreicht worden. ich gedenke daher auch all derer, die vor erreichen dieser grossartigen leistung ihr leben zum wohle unseres staates eingesetzt haben. ich bitte alle vorgesetzten, flugzeugfuhrer und techniker, das menschenmoegliche zu tun, um weitere verluste zu vermeiden. hals und beinbruch.  
 kriebel, flottillenaamiral  
 bt

# ANERKENNUNG

Ein am 24. Juni 1975 eingereichter Vorschlag für einen Bestpreis des Befehlshabers der Flotte hat endlich alle Instanzen durchlaufen.



HBtsm Klinger, als Line Chef in der Wartungs-Staffel eingesetzt, erhielt das Buch "Unsere Kaiserliche Marine" mit einer persönlichen Widmung des Befehlshabers der Flotte, Vizeadmiral Hartwig, durch den Kommandeur der Technischen Gruppe, Fregattenkapitän Dr. Sluyterman, überreicht.

Ein verdienstvoller Soldat hat damit eine verdiente Anerkennung für ständig überdurchschnittliche Leistungen in seinem Aufgabenbereich erhalten.

Redlich, KptLt

## TEXTIL-BORNHÖFT

SÖRUP: Bismarckstraße 1 (0 46 35) **2154**

TARP: Stapelholmer Weg 9 (0 46 38) **644**

Eines der größten Textil-Fachgeschäfte  
im Landkreis Flensburg



# interview

Das Interview war diesmal ein wenig ungewöhnlich. Zwei der "alten Hasen" unter den 1. Warten beendeten ihren aktiven Dienst und begannen die Berufsförderung. Beide hatten ca. 2000mal Vorfluginspektion, Flugzeugübergabe und Nachfluginspektion gemacht.



So kam es dann zum Gespräch mit zwei Interviewpartnern, mit Btsm Karl-Heinz Nitschke und Btsm Gerd Deubler, die seltsamerweise auch noch am selben Tag geboren sind, nämlich am 25.8.48.

Karl-Heinz Nitschke erblickte das Licht der Welt in Bokenem am Harz. 9 Jahre Volksschulbesuch

beendete er 1963, absolvierte eine 3-jährige Lehre als Stahlbauschlosser und war danach noch 1 Jahr als Geselle tätig. Am 1.7.1968 trat er in die Marine ein, Grundausbildung in Brake, Gastenlehrgang bei der Marinefliegerlehrgruppe in Jagel, dann Marinefliegergeschwader 2, wo er 1 1/4 Jahre blieb. Dem Unteroffizierlehrgang auf der MUS Plön ab 1.4.71 mit der Beförderung zum Maat schloß sich eine zeitlang Ausbildungstätigkeit in der Marinefliegerlehrgruppe an. Als die Lehrgruppe nach Westerland übersiedelte, zog Karl-Heinz Nitschke es vor, auf dem Festland zu bleiben. Er meldete sich zur Bootsmannausbildung und kam, als diese beendet war, ins MFG 2 zurück in die Wartungsstaffel.

Gerd Deubler wurde in Walbeck (jetzt DDR) geboren. 1951 kam er bei Nacht und Nebel in den Westen. In Helmstedt besuchte er 9 Jahre die Volksschule, machte 3 1/2 Jahre lang eine Lehre als Klempner und Installateur, übte noch 1/2 Jahr seinen Beruf aus und wurde dann gekündigt - war arbeitslos. Die Tätigkeit im Geschäft des Vaters war spannungreich und wenig fruchtbar. So trat er am 1.7.1968 in die Marine ein. Er wollte zur See fahren. Doch schon bei der Einstellung sagte man, die Planstellen

dort seien besetzt, er solle die Fachrichtung 55 einschlagen, da könne er ein Traumziel erreichen, 1. Wart am Flugzeug werden. Grundausbildung in Glückstadt, Gastenlehrgang in Jagel, 1/2 Jahr Fachlehrgang in Kaufbeuren, 1/2 Jahr Tätigkeit in der Störbehebung im MFG 1 und der Unteroffizierlehrgang mit der Beförderung zum Maaten folgten aufeinander. Gegen die Versetzung in die Wartungsstaffel des MFG 2 hat er sich lange gewehrt. Er wollte in der Störbehebung bleiben, nicht ständig Wind und Wetter ausgesetzt sein. Doch es blieb dabei. Auch nach der Bootsmanns-ausbildung kehrte er wieder in die Wartungsstaffel des MFG 2 zurück.

Der Dienst als Flugzeugwart hat seine verschiedenen Seiten. Zum einen ist das Klima auf der "Line" sehr gut. Es gibt viel Freizügigkeit und Selbständigkeit. Vielfach bleibt es dem Einzelnen oder auch jedem "Wartungspärchen" (1. Wart und 2. Wart) überlassen, wann sie welche Arbeit machen. Natürlich müssen die Startzeiten eingehalten werden, es bleibt aber noch viel freier Spielraum.

Andererseits ist der Dienst oft recht lang. "Eigentlich ist es die Wartungsstaffel" sagt Karl-Heinz Nitschke, "die den Flugbetrieb am Laufen hält. Sonst würden die Flugstunden gar nicht so zusammen kommen. Im Winter werden es oft 11-12 Stunden Dienst am Tag. Dann, wenn der Flugdienst zu Ende ist, dauert es für uns noch eine ganze Zeit, bis Feierabend ist."

Ich frage, wie es denn während der Manöver sei, da die Flugzeuge dann oft sehr kurzfristig wieder eingesetzt würden. Die Anfangszeit, so ist die Antwort, sei mit sehr viel Arbeit verbunden und auch die Endphase sei nicht sehr schön. Wenn das Manöver beendet sei und alle anderen nach Hause gingen, fange für die Wartung die Arbeit erst richtig an, da sie die Flugzeuge dann erst wieder für den normalen Flugbetrieb umrüsten und klarmachen müsse. Während der Manöver jedoch sei die Arbeit nicht so schlimm, da dann für jedes Flugzeug ein 1. und ein 2. Wart da wären, und das sei sehr gut zu bewältigen.

Flugzeugwarte entwickeln ein besonderes Verhältnis zu den Flugzeugen, eigentlich zu "ihren" Flugzeugen. Dies kann durchaus zwiespältig sein.

"Wir haben ein Erfolgserlebnis, wenn wir eine Störung oder einen Defekt an einer Maschine gefunden haben, die nicht selten den Einsatz zum Flug verhindern," erzählt Gerd Deubler. "Wir sagen dann, wir haben wieder mal eine Maschine "kaputt" gemacht und sind deshalb stolz darauf, weil dadurch vielleicht Schlimmeres verhindert wurde."



Andererseits möchten sie, daß "ihren" Flugzeugen nichts passiert. Tritt ein Fehler beim Anlassen oder den Startvorbereitungen auf oder kehrt ein Flugzeug mit einer Beanstandung vom Flug zurück, sind die Warte betroffen. Sie geben die Maschinen ungerne ab, wenn sie beispielsweise in die Störbehebung müssen. Sie identifizieren sich mit ihnen und dem Erfolg des Fliegens oder dem Mißerfolg des Nichtfliegens bzw. der Beanstandung.

"Einmal" so erzählt Karl-Heinz Nitschke, "bekam ich bald eine Woche lang kein Flugzeug an den Himmel. Immer war irgendwas unklar, dreimal sogar mit demselben Piloten. Beim dritten Mal hat er gesagt: "Wenn ich das nächste Mal fliegen will und ich weiß, daß Sie an der Maschine stehen, komme ich gar nicht erst!"

Die frische Luft bei der Arbeit möchten sie inzwischen nicht mehr missen. Im Winter, bei schlechtem Wetter meinen die, die in den beheizten Hallen arbeiten, spotten zu müssen, im Sommer jedoch würden sie auch sehr beneidet, wenn sie es seien, die die erste Bräune zeigten.

Ein besonderes Verhältnis bestünde zwischen den Piloten und ihnen. Die Piloten seien zwar auch Offiziere wie ihre anderen Vorgesetzten, doch sei das ganze mehr freundschaftlich, partnerschaftlich. Inzwischen kenne man seine "Pappenheimer" auch ganz gut. Man wüßte, wer was wie gerne hätte. Einige Menschenkenntnis habe man erworben, da man mit vielen eng zusammenarbeiten müsse und diese Zusammenarbeit nicht selten durch Streß gekennzeichnet sei. Die Arbeit sei nicht immer ganz problemlos, doch in gewisser Weise könne man auch sagen, daß sich die Warte die Piloten erziehen.

Diese Zeit sei jedoch nun um. Ich frage, warum sie die Bundeswehr jetzt verlassen, obwohl die Arbeitsmarktlage wirklich nicht die beste sei.

"Wir haben uns auch überlegt, ob wir noch einmal um 4 Jahre verlängern oder versuchen sollen, Berufssoldaten zu werden," antwortet Gerd Deubler. "Doch nach 8 Jahren kann man noch einmal von vorne anfangen, nach 12 Jahren wohl kaum noch. Hier sind unsere Grenzen abgesteckt. Uns reizt es aber auch, etwas neues, etwas anderes zu tun."

Beide werden zunächst ein Jahr zur Fachschule gehen. Gerd Deubler wird dann Sozialpädagogik studieren und Karl-Heinz Nitschke möchte sich für den mittleren Dienst in der Flugzeugtechnik ausbilden lassen, um vielleicht später als Zivilist in den Dienst der Bundeswehr zurückzukehren.

Wir wünschen Ihnen Erfolg in ihrem neuen Lebensabschnitt.

-ng-



**DETLEF KNUTZEN**

Bierverlag Getränke-Heimdienst

*Treenetal*

LIMONADE

2391 TARP, Kr. Flensburg

Telefon 04638 332

# Schultheiss Bier

 **ENGELHARDT**  
**Reifendienst**

---

**Ihre Sicherheit in guten Händen**

---

**SCHLESWIG · WIESENSTRASSE 1A**

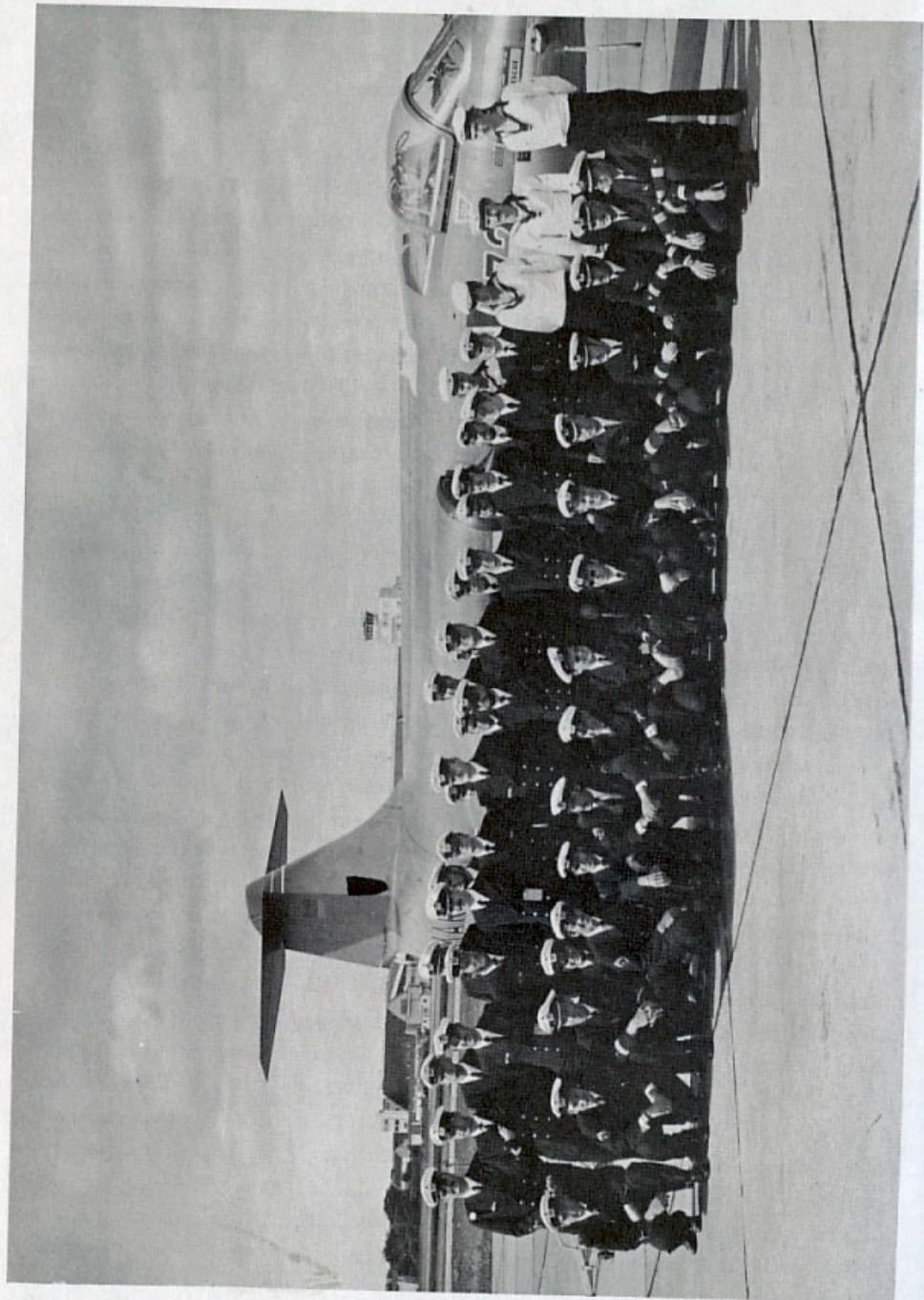
**TELEFON 04621/25787**

Einkaufsscheine, die zum verbilligten Einkauf berechtigen,  
erhalten Sie bei Herrn Mützel, App. 626.



# BULLS EYE '75

Alle 2 Jahre findet im NATO-Befehlsbereich Europa-Nord ein Schießwettbewerb der Jabo-Staffeln statt, ausgefochten wird er von Norwegern, Dänen und Deutschen. In diesem Jahr war der, halb zivil, halb militärisch genutzte Flugplatz Sola bei Stavanger in Südnorwegen Gastgeber dieser Konkurrenz. Ca. 40 Mann vertraten dort vom 23. August bis 5. September tat- und sangeskräftig das MFG 2. Weitere Wettbewerbsteilnehmer waren zwei norwegische Mannschaften mit "Freedomfighter" F 5, zwei G 91-Teams aus Husum und last not least 3 Marineteams mit F-104 G. Leider hatten dänische Staffeln wegen eigener nationaler Manöver abgesagt, so daß diesem Treffen ein wenig der multinationale Glanz fehlte, es hatte mehr den Charakter eines deutschen Wettbewerbes mit Gastbeteiligung. Dessen ungeachtet gab sich natürlich jede Mannschaft alle Mühe, eine gute Placierung zu erreichen. Was nun die Placierung betrifft, so muß man erstens sagen, daß dieser Wettbewerb ein Wettbewerb für Flugzeuge im taktischen Luft-Bodenkampf ist und daß zweitens unser geliebter Superstarfighter gerade für diese Einsatzrolle primär nicht konstruiert wurde (und das im Gegensatz zu den übrigen teilnehmenden Flugzeugtypen). So erklärt sich, daß die Marineflieger von 7 Plätzen die letzten 3 belegten. Die Placierung wird ermittelt aus insgesamt 5 Flügen jeder Mannschaft auf einem Schießplatz und aus den bei diesen Flügen erzielten Treffern + bzw. Trefferablagen. 3 dieser Flüge haben als Vorspann einen Navigationsflug, bei dem es darauf ankommt, ein bestimmtes Ziel (Brücke oder Tunnelleingang) in einem Abstand von nicht mehr als 250 m und innerhalb von 10 sec. zu überfliegen. Nach diesem Navigationsflug erfolgt dann der Waffeneinsatz auf einem taktischen Schießplatz. Für den Laien heißt das, daß ein Schießplatz zum Zwecke dieses Wettbewerbs mit unterschiedlichen Zielen (Auto, altes Flugzeug) ausgestattet wird. Jeder Ziel-Anflug muß mit Waffeneinsatz verbunden sein, um Punkte zu erzielen, d.h. es dürfen keine Übungsangriffe geflogen werden. Um den gespannten Leser nicht länger im ungewissen zu lassen, trotz harten fairen Einsatzes gelang es uns, dem MFG 2-Team, nicht, einen besseren als den 7. Platz zu erreichen, obwohl sich eine berechnete Chance zwischenzeitlich als Silberstreif am Horizont zeigte. Da hilft auch kein "Ja, aber wenn .....", wir hatten echten Spielraum für Verbesserung gelassen und die Nächsten werden das schon





machen. Was nun aber den außerdienstlichen Teil der Übung betrifft, so sprang doch der eine oder andere Nutzen heraus, unser Team war ausgesprochen gut (es muß endlich einmal gesagt werden), wenn es darum ging, die kleinen Unzulänglichkeiten der Gastfreundschaft durch eigene Leistung zu ersetzen, böse Zungen behaupten sogar, anlässlich des koordinierten Marinefestes (im Unterkunftsbereich) MFG 1/MFG 2 hätte es Neider gegeben, die uns unsere Fröhlichkeit, unsere hochentwickelte Sangeskunst (und -stärke) und die bühnenreife Show nicht gegönnt hätten. Kurzum, es gab im Laufe dieses nordischen Aufenthaltes so manche heiße und, am nächsten Morgen, rauhe Kehle. Die klare Fjordluft, die zauberhafte Landschaft und der eigens für solche Störungen mitgenommene Truppenarzt sorgten für baldige Genesung. So kehrten nach Abschluß dieses "BULLS EYE 75" alle Mannen unseres Teams erholt, um einige Auslandserfahrungen reicher und besonders freudig, glaube ich, heim ins geliebte Tarp/Eggebek und Umgebung.

KptLt E. Hahn



## BMW 528

Vergleichen Sie seine ungewöhnliche Leistung und Ausstattung.

2788 cm<sup>3</sup>,  
121.4 kW (165 DIN PS),  
9,5 s von 0 bis 100 km/h.



## ALBERT BAUER

Flensburg - Schleswiger Straße 67  
Telefon (04 61) 174 01

# FORMATION ONE - GO

Einer Einladung der Royal Navy folgend, sollten vier F-104 Starfighter des MFG 2 am 23.07.75 an einem Flugtag in Culdrose, Südengland, teilnehmen. Vier Flugzeugführer der 1. Staffel und vier Techniker wurden bestimmt, und dann begannen für die Piloten die Übungsflüge. Die Vorführung in Culdrose durfte laut Programm nur 8 Minuten dauern, und wir versuchten vier Überflüge mit vier verschiedenen Formationen in dieser Zeit zu schaffen.

Nach mehreren Probeflügen schien alles bestens zu klappen. Am Montag, dem 27.07., einem Tag vor dem Flug nach England, ergab sich dann aber noch eine unvorhergesehene Schwierigkeit: der Führer der Formation, KL Naguschewski, hatte sich beim Sport die Achillessehne überdehnt und meldete sich mit einem Gipsfuß aus dem Revier. Was nun? Alles absagen oder nur mit drei Maschinen starten?

KL Suhr, gerade von einer Segeltour zurückgekehrt, sprang ein und wurde unser neuer Formationsführer.

Nach einem nochmaligen Probeflug am Dienstagmorgen starteten wir am Nachmittag nach England. Da die Landebahn in Culdrose zu kurz für die F-104 ist, mußten wir in St. Mawgan, 23 NM nördlich von Culdrose, landen, wo uns auch schon unsere Techniker erwarteten. Eine "Seaking", mit der auch die Techniker nach einem 9-stündigen Flug nach England angekommen waren, brachte uns dann zu unseren Unterkünften nach Culdrose, wo wir sehr freundlich empfangen wurden.

Der 23.07., der Tag der großen Flugschau begann für alle teilnehmenden Flugzeugführer mit einem umfassenden Briefing über Wetter, Flugplatzrichtungen und Ausweichflugplatz. Ferner wurde genauestens der Ablauf der 4-stündigen Airshow besprochen, an der auch mehrere Kunstflugstaffeln, z.B. die "Rothman's" aus England und die "Frecci Tricolori" aus Italien teilnahmen.

Nach den ausführlichen Einweisungen wurden wir wieder zurück nach St. Mawgan geflogen, da während der Airshow keine anderen Maschinen starten durften, also auch unsere Seaking nicht.

Um 15.30 Uhr standen die F-104 Starfighter der "Naval Air Base Eggebek, Germany" auf dem Programm.



Wir starteten gegen 15.20 Uhr und flogen in die Falmouth Bay, von wo uns "Culdrose Radar" abrufen wollte, wenn es an der Zeit war.

Endlich war es soweit, und wir hörten den Call: "FORMATION ONE - GO!" was für uns den Anfang unseres Programms bedeutete. Nach unseren vier Überflügen mit den verschiedenen Formationen war auch schon alles vorbei, und wir landeten anschließend wieder in St. Mawgan. Von dem übrigen Programm sahen wir leider nichts mehr, da die Seaking erst nach Abschluß der Airshow wieder in Culdrose landen durfte. Dort wurden wir aber dann durch eine große Grillparty, veranstaltet für alle Teilnehmer des Flugtages, für das Entgangene entschädigt.

OLtzS Hartmann

1.Staffel



**W. Leder**      **Nutzfahrzeuge**  
Flensburg-Weiche Ruf 0461/9515  
Kraftfahrzeug-Reparatur

**Magirus Deutz**

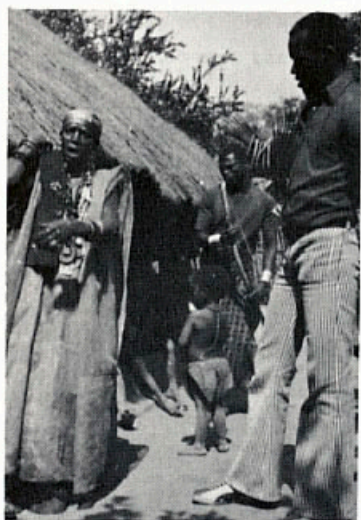


*Umzug ist  
Vertrauenssache!*

**Ruf: 0461/26511**

**beheiztes Möbellager:  
Glücksburger Straße 55-57  
Internationaler Möbel-  
Nah- und Fernverkehr**

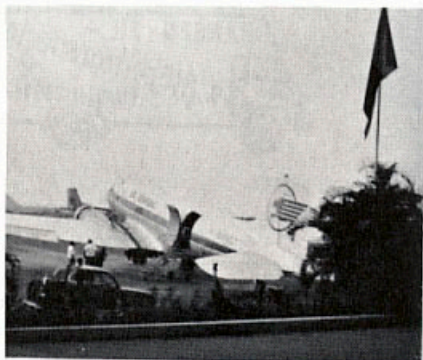
# Ihre Majestät läßt bitten...



Die Möglichkeit, gekrönte Häupter heutzutage noch aus nächster Nähe betrachten zu können, ist sehr gering geworden. Meinem Begleiter und mir wiederfuhr diese Gelegenheit nun bei unserem Urlaubsaufenthalt in der Republik Senegal.



Eine Rundreise durch die südsenegalesische Provinz Casamance war der Anlaß zu einem Besuch bei dem Volksstamm der Floopus. Es begann am frühen Morgen mit einer Fahrt nach Dakar, der Hauptstadt des Senegals. Auf dem Flughafen stand bereits unser Flugzeug zum Abflug bereit. Die Veranstalter hatten keine Kosten und Mühen gescheut und uns ihre beste DC-3 der AIR SENEGAL zur Verfügung gestellt. Also hinein in das Vergnügen des Baujahres 1943. Nach gut eineinhalb Stunden Flug über den Atlantischen Ozean, Cambia und die Südküste des Senegals erreichten wir wohlbehalten Ziguinchor, Provinzhauptstadt der Casamance.



Über äußerst staubige Straßen, vorbei an den Mustergärten dieses Landstriches, welche als sehr fruchtbar angesehen werden, ging die Fahrt weiter durch die Provinz Casamance. Reife Reisfelder, die von den Frauen abgeerntet wurden, zogen sich links und rechts entlang der Flüsse durch das



Land. Diese Flüsse brachten uns nun ein neues Abenteuer. Völlig verrostete Fährten mit riesigen Löchern in den Auffahrtrampen, die notdürftig mit Blech repariert waren, brachten uns an das andere Ufer. Lungenfische beobachteten uns scheu aus dem Dickicht der Mangrovenwurzeln am Ufer. Weiter ging die Fahrt. Aus der Savanne wurde nun doch langsam der Urwald, wie wir ihn uns vorgestellt hatten. Riesige Bäume, ab und zu von großen Palmenhainen durchbrochen, zierte nun der holprigen Wege Ränder. Der Staub blieb auch jetzt noch unser steter Begleiter.

Nun bog der Bus von der sogenannten "Hauptstraße" ab, und über schlaglochübersäte Wege zog sich unsere staubige Spur durch die Landschaft. Grund für den schlechten Zustand dieser Wege war immer noch die Nähe des aufständischen Portugiesisch-Guinea. Einzeln auftauchende Forts der senegalesischen Armee zeigten uns doch die Nähe dieser Grenze.

Das Dorf der Floups kündigte sich nun doch langsam an. Kinder liefen dem Bus nach und auch die typischen Strohütten kamen in Sicht. Nach dem Eintreffen im Dorf, was sich in Windeseile herumgesprochen hatte, war der Bus vor Kindern umlagert. Mit gebrachte Bonbons waren ein beliebtes Ge-



schenk, um diese Kinder glücklich zu machen. Nun führte man uns durch das Dorf zum Hause der Königin. Hier verging eine ganze Zeit mit Warten. Unser Reiseführer, ein Senegalese, verhandelte die Zeit über mit der Königin der Floups. Nachdem man sich über die Höhe des Bakschisch einig geworden war, führte man uns durch das Innere des Hauses in den dem Hause vorgelagerten Garten. Hier empfing uns ihre Majestät (s. Foto am Anfang des Berichtes), bekleidet mit einem langen grünen Umhang. Um den Hals hingen kleine Gastgeschenke: Glasperlenketten, Werbeanhänger, Plastikfiguren und vieles andere. Über die Schulter hatte sie ein rotes Frottéhandtuch drapiert. Um sie herum hatten sich einige ihrer Untertanen versammelt. Mit Hilfe unseres Reiseleiters entstand ein kurzes Gespräch. Dabei stellte sich heraus, daß auch heute noch die Floups Animisten sind, was soviel heißt, daß die Vorstellungen der Königin in jeder Hinsicht Gesetz sind.



Diese Menschen leben glücklich und zufrieden in ihrem Dorf, jedoch ziehen auch hier langsam die Technik und der Fortschritt unserer Welt ein. Und es wird nicht mehr lange dauern, daß auch hier westliche Musik zum Alltag gehört, daß Elektrizität und Gas



das Leben verändern wird. Doch heute genügt noch ein Kamm, ein Blick in das Objektiv der Kamera oder das unbekannte Ticken der Armbanduhr,

um die Kinder in Freude und Erstaunen zu versetzen.

Doch wie jeder Besuch, so mußte auch dieser nun einmal ein Ende finden. Mit einem Kuß ihrer Majestät wurde man auf die weitere Reise gesandt. Die Kinder begleiteten uns noch bis zum Bus.

Weiter ging die Fahrt über die uns bekannten Holperwege nach Kap Skirring. Hier erwartete uns der Atlantik zu einem einladenden Bad, was leidlich ausgenutzt wurde. Ein etwas verspätetes Mittagessen besänftigte den hungrigen Magen, und die anschließende Mittagsruhe wurde von jedem begrüßt. Als der Tag nun langsam zur Neige ging, bestiegen wir unsere gute alte DC-3, die auf einem betonierten Feldflugplatz in der Nähe abgestellt war. Der Rückflug verlief ohne Zwischenfälle.



Als wir in Dakar in den Bus stiegen, waren wir alle der Meinung, einen besonderen Tag erlebt zu haben.

Btsm P. Hansen, I-Staffel

**SPAR**  -MARKT C. Holthusen  
2391 Tarp - Pommernstraße





# KITSCH - KLAMOT T E

K a f f e s t ü n n

Greten seggt: "Willem!"

Willem seggt: "Greten!"

Willem seggt: "No?"

Greten seggt: "No?"

Greten seggt: "Kaffe!"

Willem seggt: "Rohmputt!"

Willem seggt: "Jo!"

Greten seggt: "Jo!"

Greten seggt: "Willem!"

Willem seggt: "No?"

Greten seggt: "Sucker!"

Willem seggt: "Jo!"

Een lütte Tass vull,

Willem seggt: "Greten!"

denn sünd se satt,

Greten seggt: "No?"

Gret langt no'n Strickstrump,

"Krischon ist dootbleevn!"

Willem no't Blatt.

Greten seggt: "Jo!"

Greten seggt: "Willem!"

Willem seggt: "No?"

"Strump is för Lieschen!"

Willem seggt: "Jo!"

Willem seggt: "Greten!"

Greten leggt den Strump weg,

Greten seggt: "No?"

Willem dat Blatt,

Willem seggt: "Melktiet!"

Kaffestünn, Snackstünn,

Greten seggt: "Jo!"

de hefft se hatt!

Emil Hecker

**Haus+Hobby-Markt**

**TIGENDHOLZ**

239 Flensburg, Schleswiger Str. 100 Tel. 0461-17541 Telex 22771

# An einem Tag ...

Es begab sich an einem Tag wie jeder andere, daß es zu einer denkwürdigen Unterredung eines ganz normalen Spießes mit einem seiner engen Vertrauten kam.

Ort der Unterhaltung: Irgend ein Panzerregiment in Westfalen oder ein Marinefliegerhorst bei Flensburg. Nun, ich weiß es nicht mehr so genau. Räumlichkeit, in dem sich das ganze abspielt, ist das ehrenwerte Geschäftszimmer.

Spieß, nennen wir ihn Bernst: "Guten Morgen" (er tritt dabei vor den Wachplan, Hände im Bunker).

Die Begrüßung galt übrigens dem zweiten Mann, auch einem Portepepe - nennen wir ihn Mausgrau, der in die Stube trat.

Mausgrau: "Morgen"

Bernst : "Schöne Scheiße, der Tommy's, der hier als Hallen-UvD steht, ist krank, angeblich wenigstens. Jetzt steh'n wir ganz schön auf dem Schlauch!"

Mausgrau: "Bestimme doch einfach einen neuen, sind doch genug da!"  
(Er hat inzwischen seine Jacke ausgezogen und sich zur Kaffeemaschine begeben).

Bernst : "Das bringt doch nichts!" (Wendet sich ab und geht einige Schritte zum Fenster, dabei starrt er unentwegt vor sich hin)

Mausgrau: (Kaffeeschlürfend) "Da muß Du Dir eben was einfallen lassen."

Bernst : (Nimmt die Hände aus der Tasche und stützt sich auf das Fensterbrett)

"Es ist ja nun leider nicht der einzige Fall, daß Leute fehlen, im nächsten Monat sind noch einige Wachposten zu besetzen."

Mausgrau: (Die Tasse auf den Schreibtisch stellend)  
"Du machst es Dir ganz schön schwer, ich würde einfach den Bleistift fallen \* lassen."

Bernst : (Sich umdrehend) "So was fang ich erst gar nicht an. Dann haben die Leute, deren Namen ich auf der Liste treffe, ausgerechnet dann Urlaub, wenn ich sie brauche!"

Mausgrau: (Die Arme verschränkt) "Hmm"

Bernst : (Auf- und abgehend) "Na, mir wird schon was einfallen."



Das Gespräch wird durch den Betrieb, der im Geschäftszimmer entsteht, unterbrochen. Am Nachmittag findet sich dann wieder Gelegenheit, das Tete à Tete aufzunehmen; es ist ja von brennender Wichtigkeit. Ein Spieß vergißt, das merke Dir, sowieso nie etwas.

Bernst : (Diesmal sitzend und schreibend) "Die UvD-Sache liegt mir im Magen!"

Mausgrau: (Im anderen Zimmer) "Was ist?"

Bernst : (Sich umdrehend und brüllend) "Ich sage, mir stinkt die UvD-Sache!"

(Mausgrau begibt sich in das Zimmer)

Bernst : (Sichtbar aufatmend) "Da fällt mir was ein!!!"

(Er begibt sich schleunigst zum Wachplan, gefolgt vom neugierigen Mausgrau)

Es wäre ja gelacht, wenn einem ausgefuchsten Spieß nichts einfiel, immerhin ist er ja Soldat (eingefleischt, bitte), und das schon seit Jahrzehnten, jawohl!!!.....er ist ein alter Hase, dem niemand etwas vormacht....  
Richtig - ? !

Bernst : (Schnell zum Schreibtisch eilend, auf dem, irgendwo unter Akten, die neue ZDv 10/5 liegen muß)

"Mal sehen, - irgendwo ...."

Mausgrau: (Der immer hinter ihm hergeht und ihm über die Schulter lugt)

"Da, nein, da ist sie!"

Er meint die ZDv. Bernst hat sie und liest sie eilig. Kurzum, da steht u.a.: "Soldaten haben sofort nach dem 'Weckruf' aufzustehen."

Das ist es, dem Spieß schießt es durch den Kopf, er glüht richtig, er hat's.

Sofort danach wird vereinbart:

Morgen, gleich nach dem Pfeifen und der oberflächlich geführten Runde, geht Mausgrau auf die Jagd nach noch immer pofenden oder dösenden Soldaten aller Dienstgrade.

Recht hat er, schließlich braucht man UvD's und GvD's in Massen!

Der Zettel, der mitgeführt wird, ist dementsprechend.

Und so lieber Leser, kommt es, daß dafür gesorgt wird, daß die Dienstvorschriften immer befolgt, die Spieße mit der Disziplin zufrieden sind und der Chef überrascht ist, daß alles, aber auch alles so reibungslos klappt.



„Sie müssen eben entschuldigen, wenn's hier ein bißchen komisch aussieht, aber ich bin gerade erst aufgestanden!“

Deswegen, mein Freund, darfst Du Dich auch nicht wundern, daß Dein Name extra auf dem Wachplan erscheint.



Die Handlung dieses Schreibens ist frei erfunden, evtl. Ähnlichkeiten wären daher rein zufällig.

Mt Ebert, I-Staffel

## KAUFHAUS PETER SCHULTZ

**Erst mal sehen,  
was SCHULTZ bietet !**

Einmal täglich sollten Sie !  
Einmal wöchentlich müßten Sie !

**Haus+Hobby-Markt**

**TIGENDHOLZ**

239 Flensburg, Schleswiger Str. 100 Tel. 0461-17541 Telex 22771



# KAP'TÄNE

Zum Ende des 3. Quartals 1975 wurden in der 2. Staffel unseres Geschwaders die Posten des Staffelkapitäns und des Einsatzoffiziers neu besetzt.



Fregattenkapitän "Kiki"-Kiermayr scheidet am 30.9.75 aus dem aktiven Dienst in der Bundeswehr aus. Er kam am 15.07.1971 in unser Geschwader in den G-Stab zur Übernahme der Dienstgeschäfte. Am 24.10.1971 übernahm er die 2. Staffel als Staffelkapitän. Er führte die Staffel bis zum 31.7.1975 und war in den letzten 2 Monaten seiner Dienstzeit Angehöriger des Stabes Fliegende Gruppe.

Der neue Mann auf dem Posten des Staffelkapitäns der 2. Staffel ist Korvettenkapitän Hartmut Fetz.

Vom MFG 1 kommend, trat er seinen Dienst in unserem Geschwader am 21.07.1975 zunächst im Stab Fliegende Gruppe an, bevor er am 1.8. seinen neuen Dienstposten übernahm.



Korvettenkapitän Dieter ("Spezi") Zahnert war Einsatzoffizier der 2. Staffel vom 01.04.1973 bis 08.09.1975. Er wird Staffelkapitän der 1. Staffel im Marinefliegergeschwader 1. KKpt Zahnert hat die große Freude, in Tirstrup/Dänemark am Zeltlager teilnehmen zu dürfen, denn das MFG 1 hat dorthin verlegt. Sein ehemaliger Staka, FKpt Kiermayr, flog ihn dorthin zur Übernahme seiner neuen Tätigkeit mit TF-104 G ein.

Nachfolger von KKpt Zahnert als Einsatzoffizier der 2. Staffel wurde Korvettenkapitän Jürgen R o s c h. Seit dem 21.03.1967 gehörte er dem Geschwader, seit dem 01.04.1967 der 2. Staffel an. Hier war er zuletzt Waffenoffizier, bevor er auf seinen neuen Posten berufen wurde.



# Tradition — heute noch?

Ein Vakuum, Sie erinnern sich an Ihren Physikunterricht, ist ein luftleerer Raum. Ist dieser luftleere Raum physikalisch schon ein Problem ( rein technisch gesehen ), so kann er im geistigen Sinne zur Zeitbombe werden. Ob sie hochgeht und daß sie hochgeht, lesen Sie jeden Tag in der Tageszeitung. Ein Mensch kann - das möchte ich den jüngeren Kameraden sagen - ohne das Stützskelett der Zugehörigkeit schlechterdings nicht leben. Der Mensch muß sich an einem Vorbild innerhalb einer Gemeinschaft orientieren. Der Verhaltensforscher nennt es "Traditionsspender". Heute, unter der Bezeichnung "identity problems" der gegenwärtigen Jugend, kommen wir um die Überlieferungen der Tradition nicht herum. Das Wort Tradition scheint mir zu einem heißen Eisen geworden zu sein. Ich fasse es trotzdem an. Wer nämlich dafür keinen geistigen Ersatz gefunden hat, der muß zwangsläufig verzweifelt ins Leere greifen. Das MFG 2, hier vertreten durch die Geschwaderzeitschrift +egmont+, zeigt Ihnen die Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaft, auf die man mit Recht stolz sein darf.

Mich wundert es nicht, wenn also die Jugend oftmals in einen verstockten Autismus verfällt - also nach innen gerichtetes, ungeselliges bis dünnkelhaftes Verhalten - oftmals ziellos ist und manchmal unkontrollierte Handlungen bejaht, die sich bis Aggressivität aufschaukeln.

Das Selbstgefühl wird von der Gemeinschaft und von der traditionellen Zugehörigkeit angehoben. Ganz bewußt spreche ich von Tradition und von Stolz. Früher hatte man einen Beruf, wo der Schwerpunkt mehr oder weniger von der Berufung, von der Aufgabe her geleitet wurde. Heute hat man einen "Job", Hauptsache die Kasse stimmt.

Genau an dieser Stelle scheiden sich die Geister. Wir sind in Gefahr, am Abreißen unserer Traditionen Einbußen zu erleiden. So gesehen ist der Marinefliegerchor des MFG 2 mehr als ein gesangliches Beieinander. Wenn auch hier das: "Viel gut Gesang der lautet wohl.." im Vordergrund steht, so ist doch die traditionserhaltende Wirkung der alten Seemannslieder nicht zu verkennen. Aber das wäre nur ein Beispiel. Die deutsche Marine hat eine bewegte Vergangenheit, und sie hat keinen Grund, ihre Leistungen zu verbergen. Denken wir nur an die Rückführung von Tausenden von Flüchtlingen über die Ostsee 1945. Sprach ich von Tradition, so mahnt sie



uns, nicht nachzulassen an die Ideale derer zu denken, die nicht mehr unter uns sind.

Verstehen können wir uns nur auf geistiger Ebene. Konflikte werden nur im gegenseitigen Einvernehmen bewältigt. Fragten wir früher im Scherz: "Wo lassen Sie eigentlich denken?" so möchte ich heute fragen: "Wer ist eigentlich Ihr Vorbild, wo Ihre geistige Basis?"

Ich meine, die Herkömmlichkeit - die Tradition verpflichtet. Die deutsche Marine, die Marineflieger und das MFG 2 haben sie.

.....

Don't let be forgot, that ance there.....

Wir sollten nie vergessen, was wir für einen kurzen, leuchtenden Augenblick gesehen haben: den Ort, der Comelot genannt wird. Wo sich an König Artus' Tisch die ritterlichen Helden aus allen Jahrhunderten einfinden.

A. Hansen, Stab T

## Renault 30TS: Der Sechszylinder mit Vorderradantrieb und 5 Türen.

Serienmäßig: Programmierete Sicherheit,  
variabler Kofferraum, 400-1.400 l,  
4 Scheibenbremsen, Servolenkung,  
zentrale Türverriegelung, 2,7 l-V6-Motor,  
131 PS, über 180 km/h.



**RENAULT**

RENAULT 30TS: 19.800,- DM a.W.\*

\*unverbindl. Preisempfehlung

Günther Schleiff, 2391 Tarp  
Stapelholmerweg 11, Tel. 04638/480

Ausstellung der 76er Renault-Modelle  
auf unserem Betriebsgelände in Tarp  
am 25. und 26. Oktober 1975!



Libyen hat nach einem Bericht der Londoner Zeitung "Sunday Times" einen etwa 100 km breiten Landstreifen des Nachbarlandes Tschad annektiert, weil in diesem Gebiet Uranvorkommen vermutet werden. Diese Annexion stehe im Zusammenhang mit der Absicht des libyschen Staatschefs Khaddafi, eine eigene Atombombe zu bauen. - Seit etwa einem Jahr erhält Libyen militärische und technologische Hilfe aus der UdSSR.

-----

Zur Zwangsernährung von Häftlingen nimmt der Weltärztebund folgendermaßen Stellung: Der Arzt sei verpflichtet alles zu unternehmen, was möglich ist, um das Leben zu erhalten. In diesem Zusammenhang sei auch die Zwangsernährung von Gefangenen zu sehen. Sie sei allerdings besonders bei Widerstand nicht ohne Gefahr für das Leben des Patienten.

-----

"Wenn auch viele das Tanzen 'oben ohne' für eine Geschmacksverirrung halten....., so ist es doch ein harmloses Vergnügen, mit dessen Hilfe Kommunikation zwischen Menschen stattfinden kann. Dieser Kommunikationsanstand wird von der Verfassung geschützt."

Dies ist die Begründung des 2. US Appellationsgerichtes zur Aufhebung eines Urteils gegen allzu freizügige Alleinunterhalterinnen.

-----

China soll Ölreserven haben, die vielleicht größer sind als die der arabischen Länder. Es soll beabsichtigen, sich in die Weltmärkte einzuschalten, die Hähne aufzudrehen und "die russischen Hegemonisten in einem Meer von Öl zu ertränken".

-----

Am 03. September landete auf dem Londoner Flughafen Heathrow eine sowjetische Linienmaschine mit einem Toten an Bord, der offensichtlich auf dem Flug von Moskau nach London erschossen worden war. Der Tod des Fahrgastes wurde gegenüber Kriminalbeamten als "Unfall" hingestellt. Darüber hinaus waren weder die 102 Fluggäste noch die Besatzungsmitglieder bereit etwas auszusagen.

-----



Witze in Portugal: "Die Behörden befinden sich in Lissabon, die Regierung in Moskau, die Menschen in Brasilien und das Geld in der Schweiz".-

Eine Fähre mit der Lissaboner Regierungsmannschaft geht unter. "Das war eine Katastrophe", sagt ein Mann. - "Ja", ein anderer, "die konnten alle schwimmen".

-----

In einer Entscheidung der Europäischen Kommission für Menschenrechte in Straßburg wurde die Beschwerde der Häftlinge Andreas Baader, Holger Meins, Ulrike Meinhof und Wolfgang Grundmann, sie seien als "politische Gefangene" einer "Isolationsfolter" unterworfen, als unbegründet und unzulässig zurückgewiesen.

-----

Trotz persönlicher Bemühungen von Wirtschaftsminister Fridrichs und Außenminister Genscher hat es die chinesische Regierung abgelehnt, 5 von 17 deutschen Journalisten Einreisevisa zu erteilen.

Kennen Sie schon die

**ESKA-Quelle**

in Tarp?

Verschiedene Schnellgerichte  
auch außer Haus  
dazu gepflegte Getränke zu günstigen Preisen  
**Geöffnet ab 18.00 Uhr, Samstag Ruhetag**

Wir freuen uns auf Ihren Besuch



**EKA**

**Ein großes Pils  
braucht wenig  
Worte.**

Erste Kulmbacher Actienbrauerei

Die Wirtin

**SPAR**



**-MARKT C. Holthusen**

**2391 Tarp - Pommernstraße**

# Umgangsformen

Wenn ich auf der Straße einem Bekannten oder Nachbarn begegne, dann ist es eine Selbstverständlichkeit, zu grüßen. Als normale Begrüßungsformel hat sich auch bei mir - als Nicht-Schleswig-Holsteiner - das "Moin-Moin", an ganz faulen Tagen ein kurzes "Moin", eingebürgert. Diese Begrüßungsart findet auch Anwendung bei Wanderungen, Spaziergängen, etc.; also bei Personen, die sich nicht persönlich kennen. Meistens wird dann zur mündlichen Begrüßung eine Hand zur Unterstreichung des Grüßens erhoben. In meiner ursprünglichen Heimat (Süddeutschland) ruft man sich ein "Servus" oder "Grüß Gott" zu. Eigenartigerweise mit der gleichen typischen Handbewegung.

Und wie ist es bei uns?

Tagtäglich erlebe ich an mir vorüberschleichende Soldaten, die einen beim "Vorbeigehen" kaum oder gar nicht ansehen, geschweige denn einen Ansatz eines militärischen Grußes erkennen lassen. Ein Kuriosum ganz besonderer Art ist es, wenn sich einer doch noch bequemt, überhaupt etwas "Grußähnliches" zu produzieren. Dann hört man oft ein gepreßtes, ja fast schuldvolles, leises "Mahlzeit". Obwohl der so Angesprochene in keiner Weise Anstalten macht, sogleich zur Kombüse zu rennen. Ich habe sogar mein Spiegelbild einer kritischen Kontrolle unterzogen, konnte aber an mir keinerlei Anzeichen von Unterernährung feststellen. Auch grüble ich schon lange darüber nach, was Soldaten so Interessantes in ihren Hosen - bzw. Jackentaschen mit sich herumtragen. Es muß etwas sehr wertvolles sein - eine andere Erklärung habe ich nicht - warum ich so vielen begegne, die die Hände "im Bunker" haben.

Nun könnte man über solche Umgangsformen tiefschürfende philosophische Betrachtungen anstellen; ja sogar wissenschaftlich über Verhaltensformen von Menschen im "Neueren Zeitalter" nachdenken. Doch ich möchte mich mit ein paar praktisch-erlebten Beobachtungen begnügen.

Begegnen sich z. B. Beamte von der Post, so wird die Grußform kaum militärisch sein, jedoch es wird begrüßt; d. h. dem Anderen wird Anerkennung zuteil. "Er" gehört dazu. Bei "Freiwilligen Feuerwehren" - von Berufsfeuerwehren ganz zu schweigen - geht es schon etwas straffer zu. Aufmerk-samen Beobachtern bei Feuerwehrübungen oder -appellen wird es nicht ent-



gehen, wie z.B. Nachbarfeuerwehren oder gar höhere Feuerwehr-Dienststränge begrüßt werden. Oft sogar mit "Handanlegen" an die Uniformmütze oder Kopfbedeckung.

Das Ergebnis solcher Beobachtungen kann nur sein:

Umgangsform, Taktgefühl und Anstand sind unabdingbare Elemente menschlichen Zusammenlebens. Ohne Angst, sogleich als Militarist verschrien zu werden, sollte jeder Soldat darauf hinwirken, daß dieses kleine "Einkleinlein", besonders im militärischen Bereich, beachtet und eingehalten wird.

HBtsm Jansen, Stab T



# PEUGEOT

denn ein Endpreis ist besser  
als Aufpreise ohne Ende!

## AUTOHAUS WANDERUP

Inhaber: Gebr. Johannsen  
Telefon 04606/464

**2391 Wanderup  
Husumer Str. 29**

Ob ein Gebrauchter oder ein  
Neuer – im Wanderup Autohaus  
ist er nicht zu teuer!

In unserem Kfz-Meisterbetrieb  
führen wir Reparaturen an  
allen Fahrzeugen zuverlässig,  
schnell und preiswert aus –  
der Weg lohnt immer!

# PEUGEOT 104

neu



2104

Europas  
kürzester

**4-Türer**

4 Sitzplätze

**Limousine**

954 ccm – 45 DIN PS – 136 km/h

Einzelradaufhängung – Kurvenstabilisatoren – Scheibenbremsen vorne

Serienausstattung: Gürtelreifen – Drehstromlichtmaschine

Sicherheitsgurte vorne – heizbare Heckscheibe

# SPAR -MARKT C. Holthusen

2391 Tarp – Pommernstraße

# Besuch bei



Unser Anzeigenleiter Woldemar Bader hatte die Idee und alles mühelos, so schien es mir, koordiniert: den Besuch der Redaktionsmitglieder des +egmont+ im Werk Ottobrunn der Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm. Den Bemühungen der Geschwaderführung gilt unser besonderer Dank. Sie hatte für uns Hin- und Rückflug mit einer Do 28 arrangiert und letztlich dadurch wurde das Unternehmen erst möglich.

Am 1. Juli, genau um 0655 Uhr Ortszeit hob die Do 28, in der wir saßen, in EGGEBEK ab. In meist schönem Wetter mit guten Sichten flogen wir in 12.000 Fuß Höhe gen Süden. Um 0950 Uhr landeten wir in Neubiberg, 10.30 Uhr waren wir bei MBB, wo uns einige Herren des Unternehmensbereiches Flugzeuge und zwei Vertreter der Presseabteilung der Panavia Aircraft GmbH München in Empfang nahmen.

Besonders interessierte uns natürlich der Entwicklungsstand des MRCA, das einmal die F 104 ablösen soll. Wir sahen dazu einen Film, einen Zusammenschnitt der Aufnahmen ungefähr des ersten Dutzends Testflüge. Herr Bätz, Testpilot in Manching der Prototypen P 04 und P 07, gab uns dazu Erläuterungen. Wir hörten mit einigem Staunen, daß bereits nach sechs Flügen alle Flugbereiche (flight envelopes) durchflogen waren, also bis in den Überschallbereich hinein. Ebenso haben die Tests ergeben, daß das MRCA die Forderungen erfüllt und in mancher Hinsicht mehr leistet, als gefordert oder vorausberechnet war. Das erfreuliche Bild des Flugzeuges der ersten Tests hat sich in den mittlerweile mehr als 100 Testflügen der beiden bestätigt. Nicht, daß es keine Schwierigkeiten gäbe, u.a. auch mit dem Triebwerk. Aber man ist guten Muts, die Probleme lösen zu können. Nach einigen Rückschlägen läuft das Testprogramm nun schneller als vorausgeplant, da es sehr weitgehend vorbereitet wurde und sämtliche Systeme auf Testständen und in Simulatoren sehr realitätsnah weiterhin mitlaufen. Nach dem Film und dem Gespräch, das sich angeschlossen hatte, ging es zum Mittagessen.

Auch hier staunten wir wieder. Für die 6000 Mitarbeiter von MBB in Ottobrunn gibt es nur eine Kantine. In den Saal, in dem gegessen wird, passen wohl an die vier Turnhallen hinein. Für einen Betrag zwischen DM 2,50 und



und 4,50 bekommt man ein sehr schmackhaftes Essen - eines von sechs verschiedenen an diesem Tag - je nach Zusammenstellung und Appetit.

Selbst Herr Dr. Bölkow, der Vorsitzende der Geschäftsführung ist hier zu Mittag, wenn er im Hause ist.

Um 13.00 Uhr Empfang bei Herrn Roth, dem Leiter der Presseabteilung der Messerschmitt-Bölkow-Blom GmbH. Herr Roth gab uns einen Überblick über die verschiedenen Unternehmensbereiche. In sechs dieser Bereiche wird in den Sparten Flugzeugbau (Militär-, Zivilflugzeuge, Drehflügler), Raumfahrt, Apparate und Verkehr an mehreren tausend Projekten gleichzeitig gearbeitet. Wieviel Projekte es in Wirklichkeit genau sind, weiß niemand zu sagen, da nicht selten aus Ideen, die zunächst in den Köpfen der Mitarbeiter existierten, später handfeste Projekte geworden sind.

MBB ist schon seit langem mehr als ein reiner Hersteller von Flugzeugen. Mit Forschung, Entwicklung und Produktion ist MBB auf beinahe allen Gebieten des heutigen Lebens tätig geworden, beispielsweise in der Medizintechnik und im Umweltschutz, um nur zwei zu nennen. Ein wenig stolz sprach aus den Worten von Herrn Roth, als er auf die Erfolge seiner Firma verwies, die durch Diversifikation und Flexibilität möglich wurden und inzwischen zu recht günstigen Geschäftsbilanzen geführt haben.

Nach dem Gespräch mit Herrn Roth gab es dann viel Technisches zu sehen: Den Flugsteuerungs-Teststand, einen Prüfstand mit zwei Cockpits, auf dem erstmals alle Elemente der Avionik zusammengeschaltet worden waren und durchgetestet wurden, sowie die Montagehalle, wo der Prototyp P 07 gerade zusammengebaut wurde.

Das Programm sah eigentlich noch mehr vor, aber unsere Abflugzeit war schon bedenklich nahe. Wir bedankten uns deshalb herzlich für den interessanten Tag in Ottobrunn, wurden zum Flugzeug zurückgebracht und landeten nach fast vierstündigem Tiefflug bei herrlichstem Wetter gegen 20.20 Uhr in EGGEBEK.

Diesen Tag in Ottobrunn werden wir so schnell nicht vergessen. Nicht nur, daß wir Interessantes und Eindrucksvolles sahen und hörten. Wir wurden wie VIP's behandelt, mit ausgesuchter Zuverlässigkeit und Freundlichkeit. Wir, das Redaktionsteam des +egmont+, waren tief beeindruckt.

-ng-

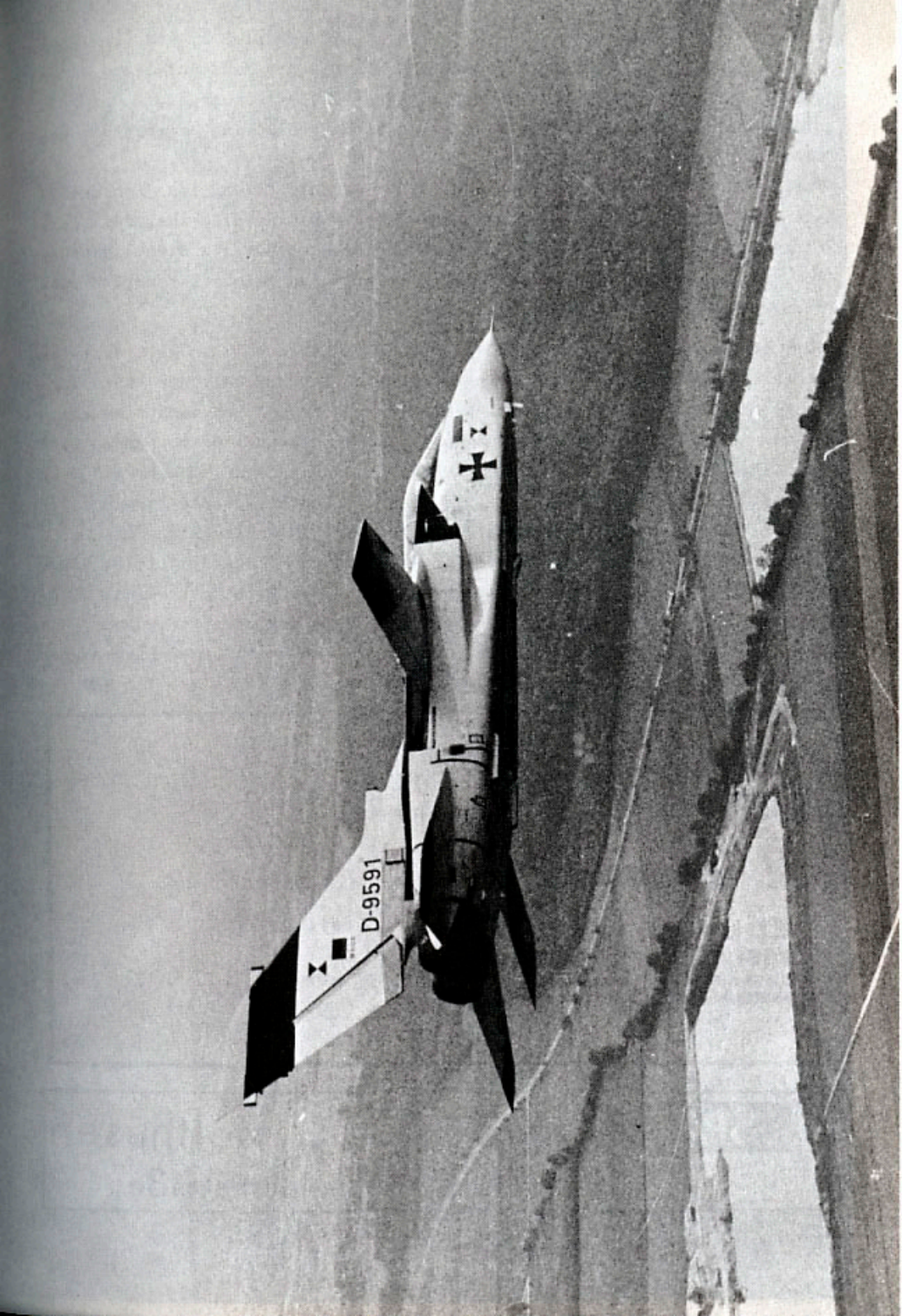
# MRCA

Es war natürlich eine tolle Sache, als wir mit dem z. Zt. wohl spektakulärsten Projekt der Firma MBB, dem MRCA (Multi Roll Combat Aircraft ) konfrontiert wurden. Von Fotos und Filmen her war uns dieses Flugzeug hinreichend bekannt. Nun sollten wir es praktisch "live" miterleben, und zwar schön aufgegliedert in die Teile Flugwerk und Avionik. Schließlich sahen wir dann den sich noch in der Endmontage befindlichen Prototypen mit der Nr. 07.

Ein Teil der errechneten Werte stammt aus dem Simulationszentrum des Unternehmensbereich Flugzeuge. Diesem direkt benachbart ist der Flugsteuerungsprüfstand, auf dem sich im Maßstab 1 : 1 das komplette primäre und sekundäre Flugsteuerungssystem des MRCA befindet. Mittels Tausender Kabel, Schläuche etc. ist es an den verschiedensten Rechnern angeschlossen. Hier kann jede mögliche Situation und Belastung, die im Flug auftritt, eingespielt werden: Das Ein- und Ausschwenken der Flügel, die positive oder negative "g-Belastung", das Ausfahren der "Speed breaks" und vieles andere mehr.

Der Prüfstand für die Integration der MRCA-Avionik war unsere letzte und wohl auch interessanteste Station. Hier sind praktisch alle Avionikgeräte aufgebaut. Außerdem gehören zum Prüfstand zwei Original-Cockpits (das MRCA ist ein Zweisitzer) mit den originalen Bedienungseinheiten und Instrumenten. Hier wurden wir mit dem sogenannten "Fly-by-wire"-System konfrontiert. Die veränderliche Geometrie der Zelle erfordert die "fly by wire" - Steueranlage, die beim MRCA CSAS, d.h. Steuerungs- und Stabilisierungssystem genannt wird. Die Bewegung des Steuerknüppels wird mittels Potentiometer in elektrische Signale umgewandelt, und diese Signale werden dann in den Rechnern für die Nick- und Querachse zusammen mit Rückkopplungssignalen von den Stellantrieben und den Kreiselsignalen für Nick-, Roll- und Giergeschwindigkeit verarbeitet. Die dreifachen Signale werden in verschiedenen Stufen mittels Überwachungseinheiten verglichen, um Fehler in den Kanälen festzustellen und zu beseitigen. Sobald zwei Fehler auftreten, werden die entsprechenden Abschnitte sofort abgeschaltet, und die Anlage schaltet automatisch auf direkte mechanische Ansteuerung der Steuerflächen um. Durch ein künstliches Gefühl der Steuerung ist über den gesamten Flugleistungsbereich ein bestmögliches An-





D-9591

sprechen und eine bestmögliche Dämpfung sichergestellt, und zwar mit automatischem Ausgleich bei Änderung der Konfiguration. Auf Grund eines vollelektrischen Systems wird die Trennstelle zum Autopilot, der die Steuerung mit dem bereits erwähnten "Terrain Following" verbindet, wesentlich vereinfacht.

Hier wurde uns auch klar, wie wertvoll die Entwicklung des Senkrechtstarters "VJ 101" für das MRCA war. Es kann sich wohl selbst der Laie vorstellen, z.B. welche Schwierigkeiten in bezug auf die Stabilisierung des Flugzeuges auftauchen, wenn die Tragflächen geschwenkt werden oder der Triebwerksschub abfällt und dergleichen mehr.

Für mich war ein Blick und dann auch ein Probesitzen im Cockpit sehr interessant. Wenn man in die Cockpits der z. Zt. gebräuchlichen Natoflugzeuge hineinblickt, fühlt man sich ein wenig heimisch, da auch hier einige der sonst gängigen Instrumente und Bedienungseinheiten vorhanden sind. Bei einem Blick ins Cockpit des MRCA hat jedoch kein "Techniker" mehr den nötigen "Durchblick". Alleine schon die totale Umstellung auf die Digitaltechnik verwehrt dies. Was zunächst wie ein Radarschirm aussieht, erweist sich dann als Bildschirm, auf dem eine Landkarte projiziert wird, und zwar genau der Abschnitt, auf dem sich nun der Pilot mit seinem Flugzeug befindet. Die Landkarte wandert dann nach den Richtungen aus, wie der Pilot fliegt. Es ist also genau so, als wenn man mit dem Finger über die Landkarte fährt. - So "einfach" ist also das Fliegen mit dem MRCA. -he-

**KUNSTGEWERBLICHES  
STUDIO**

**EDDA HANSEN  
2381 SIEVERSTEDT  
ORTST. SÜDERSCHMEDBY  
FERNSPRECHER: 04636/7110**



NEU:

====

Pullover,  
Ponchos und  
Westover

aus P E R U !

**SPAR** Ⓢ -MARKT C. Holthusen  
2391 Tarp - Pommernstraße



## klein ANZEIGEN

Hier könnte in Zukunft Ihre Kleinanzeige stehen. Wer Plüschsofas, (un)gebrauchte Brautkleider oder ähnlichen Zatterkram zu veräußern hat, kann an dieser Stelle werbend dafür den Griffel spitzen. Wir erheben pro halbe Zeile 1,- DM. So billig sind Sie noch nie zu Geld gekommen, oder?

---

## MARINEFLIEGERCHOR

Der Chor des MFG 2 trifft sich zu folgenden Übungszeiten:

Montag nach Dienst von 18.30 - 21.00 Uhr,

Dienstag und Donnerstag während der Dienstzeit

von 14.30 - 16.30 Uhr,

jeweils in der Diskothek des Unteroffizierheimes.



Interessenten mit Engagement und Stimme werden gebeten, zu den Proben zahlreich zu erscheinen. Auskunft auch telefonisch unter 505.

**SPAR** Ⓢ -MARKT C. Holthusen

2391 Tarp - Pommernstraße

# 1000 FLUGSTUNDEN

Am Mittwoch, dem 6. August 1975 startete KptLt George um 1710A als Rottenführer zu einem Aufklärungsflug in die Baltic.

Die Sicht reichte von Mön bis Bornholm. Bei einem solchen Wetter konnte kein Kriegsschiff vom geübten Auge des Fliegers übersehen werden. Mit seinem Film bestätigte er, was er schon vorher über Funk berichtet hatte: nämlich U-Jäger vom Typ Kronstadt, Hai und Obluze sowie einen Küstenminensucher Typ Kondor.

Als KptLt George um 1820A mit seinem Wingman landete, zählten seine Flugstunden auf dem Starfighter 1000.



Die Staffellangehörigen, Wartung und Feuerwehr, bereiteten dem erfahrenen Aufklärungsflugzeugführer einen gebührenden Empfang.



Ein geheimnisvolles Mixgetränk von seinem Staffelpkapitän, Blumen von der Wartung und eine



Ehrenrunde auf dem 1000-Stundenwagen unter dem Strahl der Feuerwehr machten den Weg frei für die nächsten 1000 Stunden.



Mit diesem Flug bekam er den "Tiger by the Tail". Die Crewkameraden (4/66), die mit ihm in der 1. Staffel fliegen, konnten diese Jubiläumstunde zwei Wochen vorher fliegen.

OLTzS K. Fuchs

Fotos: OMT Thomsen

1.Staffel



## Blumen-Straub

Tarp · Eisenbrink 7 · Telefon 04638/7241

**Schnitt- und Topfblumen  
in reichhaltiger Auswahl**

**Moderne Gestecke- u. Kranzbinderei**

*Neu in Eggebek:*



## Flugplatz-Klause

Das gemütliche Gasthaus

Gute Küche

Gepflegte Getränke

Billige Preise

**dab ALT**

Wir würden uns freuen, Sie bei uns begrüßen  
zu dürfen.

Die Wirtin

# „Nijmegen Vierdaagsestad“

Am Montag, dem 14. Juli 1975, fand um 19.00 Uhr die offizielle Eröffnung mit Darbietungen der einzelnen Spielmannszüge und Musikkorps statt. Ein Spielmannszug gefiel hier am besten, der während des Spiels noch Formationsänderungen vornahm, die von den 30.000 Anwesenden mit sehr viel Beifall bedacht wurden. Anschließend kam die Flaggenparade der teilnehmenden Nationen.



Am Dienstag, dem 15. Juli, wurden die 59. Viertagemärsche in Nijmegen in den Niederlanden gestartet. Viele militärische und zivile Marschgruppen und einzeln Gehende hatten sich schon gemeldet. Es waren mit Nachmeldungen am Montagabend um 17.00 Uhr 16.311 Personen. 1548 Teilnehmer holten ihre Startkarte nicht ab, somit gingen am 15. Juli 14.763 Teilnehmer an den Start. Sie wurden in Gruppen nach Altersklassen in der Zeit von 04.15 Uhr bis 08.00 Uhr gestartet und mußten um 17.00 Uhr zurück sein.

In meinem Quartier war am Dienstagmorgen um 3.00 Uhr für 5 Personen die Nacht zu Ende; es wurde sich gewaschen und etwas gegessen, ein wenig Obst und ein paar Brote für den Marsch eingepackt, in der Geldbörse waren 10 Gulden. Diese 10 Gulden wurden für Trinken oder für eine Massage während des Marsches benötigt; eine Spende für den Maltheser-Orden oder das Rote Kreuz. Die Strecke führte am 1. Tag über den Waal, einem Nebenarm des Rheins. Von Nijmegen, Lent, Bemmel, Houtakker, Huissen, Elden, Driel, Elst, Lienden, Valburg, Slijk-Ewijk, Oosterhout und wieder zum Start und Ziel. Der Tag war sehr gut für mich gelaufen.

Der zweite Tag begann mit Lustlosigkeit. Die Beine wollten nicht mehr. Nun ließ ich mich von einer englischen Marschgruppe, die ein Marschlied sang, mitreißen. Für ein paar Kilometer half dieses. Dann wurde eine Pause eingelegt, eine Massage genommen und ein Brot gegessen. So gestärkt, ging es weiter. Man bekam wieder Mut, die Vierdaagse durchzustehen. 5 km vor dem Ziel nahm ich bei der Bundeswehr eine Massage. Hier bekam ich vom



Stabsarzt eine Salbe, die meiner Wunde gut tat. So ging dieser 2. Tag, der doch sehr wichtig war, zu Ende. Die Strecke führte von Nijmegen über Beuningen, Deest, Horssen, Bergharen, Hernen, Leur, Wijchen wieder nach Nijmegen.

Der 3. Tag war wohl der wichtigste überhaupt. Er war auch der schwerste. An diesem Tag hatte ich keine Meinung mehr. Am liebsten wäre ich im Bett geblieben; aber man hatte bezahlt, man war angereist und dann noch die Blamage, eine solche Strecke nicht zu schaffen. Also humpelte ich wieder los. Auf die nächsten 50 km! Schon nach einigen Hundert Metern stellte man fest: man humpelte ja nicht alleine. Es waren auch andere sehr hart angeschlagen. Dann traf ich einen jungen Mann, den ich schon im Stadion gesehen hatte. Wir kamen ins Gespräch und es stellte sich heraus, daß sein Freund aufgegeben hatte. Wir beschlossen, diesen Tag gemeinsam zu gehen. Er war in einer besseren Verfassung als ich und so ergab es sich, daß, wenn wir Pause machten, er sich um mich kümmerte und für Essen und Trinken sorgte. Auf dieser Strecke kamen die militärischen Marschgruppen an einem Ehrenmal vorbei, an dem eine Gedenkminute eingelegt wurde. Sie galt den gefallenen kanadischen Soldaten aus dem 2. Weltkrieg. Dann ging es in ein Gelände, das mit Berg en Dal bezeichnet wird. Es waren Erhebungen von 176 Meter, die sich auf ca. 10 km erstreckten; sie hatten es in sich. Der Aufstieg ging ja noch, aber der Abstieg: man wußte gar nicht, wie man die Füße stellen sollte, weil alles verkrampft war. Auch dieses Stück wurde mit Unterstützung der Bevölkerung geschafft, die die Straßenränder säumte und Beifall spendete.

Streckenführung: Nijmegen, Heumensoord, Overasselt, Heumen, entlang der Maas nach Cuyk, Plasmolen, Milsbeek, Breedeweg, Groesbeek, Berg en Dal und Nijmegen.

Ich verabredete mich mit Dirk, so hieß meine Bekanntschaft, für den anderen Morgen um 4.15 Uhr.

Der 4. Tag:

Pünktlich um 4.15 Uhr war ich am Start erschienen. Wenig später erschien auch Dirk. Er hatte seinen Freund mitgebracht, der am Tage zuvor aufgeben wollte; nachdem dieser aber gestartet war, hatte er sich dann doch überwunden und war mit 30-minütiger Verspätung gestartet. Nun ging es am vierten Tag zu dritt los und das sehr gut. Man hatte die Strapazen der drei Tage vergessen, und alles war auf Durchkommen oder Erreichen des Ziels aufgebaut. An diesem Tage standen noch mehr Leute an der Strecke. Als wir

gegen 14.00 Uhr die letzten 10 km von Mook in Angriff nahmen, wußten wir, daß wir bis 17.00 Uhr im Ziel sein würden. Die Strecke ist fast gerade bis zum Ziel und wurde von ungefähr 200.000 Menschen links und rechts der Straße gesäumt. Es wurden Blumen an die Teilnehmer der Vierdaagse verschenkt. Spätestens hier hat jeder seine Schmerzen und Strapazen vergessen. Die letzten drei Kilometer geleitete uns Militärmusik bis ins Ziel.

Im Ziel angekommen wurde die Startkarte abgegeben, die Medaille und Urkunde nebst Glückwunsch entgegengenommen. Jetzt regnete es. Wir stellten uns unter, ich holte für uns ein Bier, und wir plauderten noch ein wenig, bevor ich mich von Dirk und Hubert verabschiedete.

Es waren vier harte Tage, und wer meint, er kann einen solchen Marsch ohne Training machen oder aus dem Ärmel schütteln, der irrt sich gewaltig. Man konnte feststellen, daß sehr viele Soldaten in Zivil und Bundesbedienstete teilgenommen hatten. Für Soldaten ist es vielleicht gut zu wissen, daß die Auszeichnung an der Uniform getragen werden darf. Im nächsten Jahr finden die 60. Vierdaagse vom 20. Juli bis 23. Juli 1976 in Nijmegen statt; vielleicht sind Sie dann dabei.

Gemeldet:	16.311 Personen	Ausfälle:	1. Tag:	225 Personen
nicht angetreten:	1.548 "		2. Tag:	479 "
am Start:	14.763 "		3. Tag:	344 "
			4. Tag:	98 "

Ins Ziel kamen 13.617 Personen.

Bernhard Maaß, ZKF



# Erwin Petersen

2391 Tarp Dorfstraße 3

Telefon 04638, 109

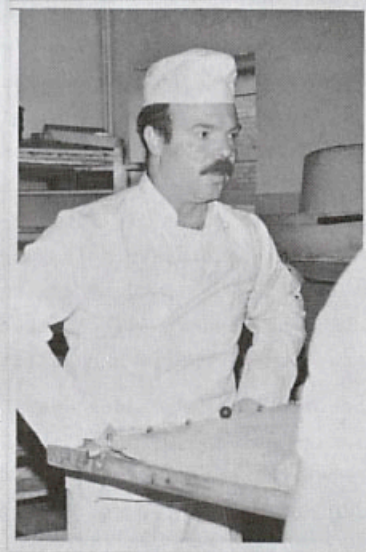
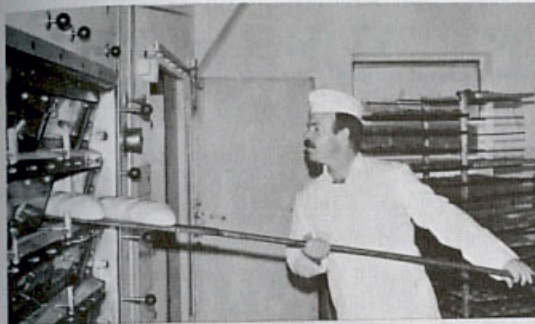
Privat Flensburg 0461/33284

DACHDECKEREI UND KLEMPNEREI

**SPAR**  -MARKT C. Holthusen

2391 Tarp - Pommernstraße





...weil er das deutsche Brot nicht missen möchte, absolvierte "Kiki"-Kiermayr eine Kurzbäckerlehre in der Bäckerei Neumann in Tarp .....

# 20 JAHRE BUNDESWEHR

Am 12. November 1955, dem 200. Geburtstag von Gerhard von Scharnhorst, dem genialen Reformator des preußischen Heeres auf der Grundlage der allgemeinen Wehrpflicht, wurden die ersten 101 Freiwilligen der Bundeswehr in den Dienst übernommen. Gestatten Sie mir folgende Erinnerungen an die politischen Prozesse, die notwendig waren, damit es zu diesem Schritt der "Gründung" der Bundeswehr kam.

Das deutsche Grundgesetz von 1949 sah keine Veranlassung, Bestimmungen über die Handhabung einer Armee aufzunehmen, denn es gab sie nicht. Spätere Wehrgesetzgebung war jedoch nach dem Wortlaut von drei Artikeln des Grundgesetzes möglich.

Unter dem Eindruck der Berlin-Blockade und des Korea-Krieges gab es frühzeitig in Deutschland, in Europa Gedanken, eine gemeinsame, europäische Paktstreitkraft im Rahmen einer Europäischen Verteidigungsgemeinschaft (EVG) zu gründen. Bereits 1950 wurde daher durch den Kanzler Dr. Adenauer der General a.D. von Schwerin ("Retter von Aachen") zum Sicherheitsberater ernannt.

Nach entsprechend heißen Debatten im Deutschen Bundestag hatten am 31.1.1952 145 Bundestagsabgeordnete - zumeist der SPD - vor dem Bundesverfassungsgericht den Antrag gestellt, festzustellen, daß das Heranziehen deutscher Bürger zum Dienst in einer bewaffneten Streitmacht nicht mit dem Grundgesetz vereinbar sei, d. h. die seinerzeitige Opposition wandte sich gegen die Absichten des Kanzlers Dr. Adenauer, im Rahmen der EVG (Europäische Verteidigungsgemeinschaft) Truppenverbände aufstellen zu lassen. Das Bundesverfassungsgericht hatte diesen Antrag nicht entschieden, sondern als unzulässig bezeichnet, wie auch den gestellten Gegenantrag der Regierungskoalition auf positive Feststellung.

Nach der Verabschiedung des Deutschland- und EVG-Vertrages und den Bundestagswahlen 1953 hatte die Regierungskoalition die Zweidrittelmehrheit, die es zuließ, daß sie auch ohne Stimmen der SPD-Opposition die Verfassung ändern konnte. Am 4.12.1953 brachte die Regierungskoalition (CDU, CSU, GB/BHE, DP) den Gesetzentwurf ein, der regeln sollte, daß die Verteidigung Sache des Bundes und nicht der einzelnen Länder ist, daß die Wehrpflicht zulässig ist, und, mit Nachantrag der F.D.P. vom 12.1.1954,



daß der Oberbefehl beim Bundespräsidenten liegen muß. Nun war der Weg frei für die Ratifizierung des Deutschland- und EVG-Vertrages durch den Bundespräsidenten (28.3.1954); in Kraft trat dieser revolutionäre und weitreichende Vertrag jedoch nicht, weil Frankreich ihn nach ungeheuer stürmischen Sitzungen am 20.8.1954 nicht ratifizierte.

Hiermit war eine neue Situation, mit der nicht gerechnet worden war, eingetreten. In neuen Verhandlungen wurde der Beitritt der Bundesrepublik zur NATO (er erfolgte am 10. Jahrestag der Wiederkehr der Kapitulation des Deutschen Reiches, dem 9.5.1955) und zum Brüsseler Vertrag erreicht. Als deutscher Wehrbeitrag wurde eine nationale Armee vorgesehen. Noch während der bewegten, parlamentarischen Beratungen über das Freiwilligen- und das Soldatengesetz dieser Armee herrschte 1955 ein Rechtsstreit, ob diese Armee eine Wehrmacht des Bundes und die Soldaten Soldaten des Bundes sein dürfen. Nach guten Bemühungen durch die Abgeordneten Dr. Jäger (CDU) und Erler (SPD) nahm der Deutsche Bundestag nahezu einstimmig, auch mit den Stimmen der SPD-Opposition, diejenigen Ergänzungen an, die zur Bundeswehr nach heutigem Muster führen.

FKpt Maurer  
Bundespräsidialamt

hoffentlich  
**ALLIANZ**  
versichert



**Sp<sup>o</sup>rtler**



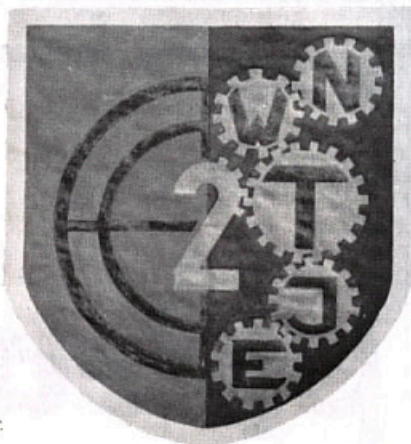
**ROLAND WERFT**  
Hauptvertreter  
2391 FRÖRUP  
Telefon 0 46 38 / 354

# Entworfen ~ prämiert



Der letzte Freitag im August war ein Staffeltag für das MFG 2. Fregattenkapitän Dr. Sluyterman, Kommandeur der Technischen Gruppe, nahm die Gelegenheit wahr, einen schon lange geplanten Dank abzustatten.

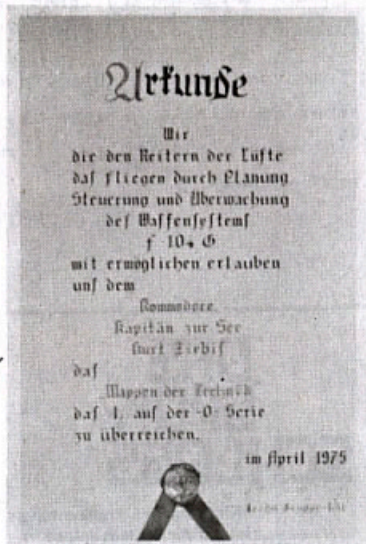
Hauptbootsmann Lorbeer hatte im Herbst 1974, einer Wettbewerbs-Ausschreibung des früheren Kommandeurs T folgend, einen ausführlich begründeten und kommentierten Vorschlag für ein Gruppenwappen eingereicht, in dem symbolhaft das Wirken der Technischen Gruppe im MFG 2 dargestellt ist. Sein Vorschlag wurde von der Jury, die aus den fünf Einheitsführern der Gruppe bestand, als der mit Abstand beste ausgewählt.



**Haus+Hobby-Markt** **TIGERHOLZ**

239 Flensburg, Schleswiger Str.100 Tel. 0461-17541 Telex 22771

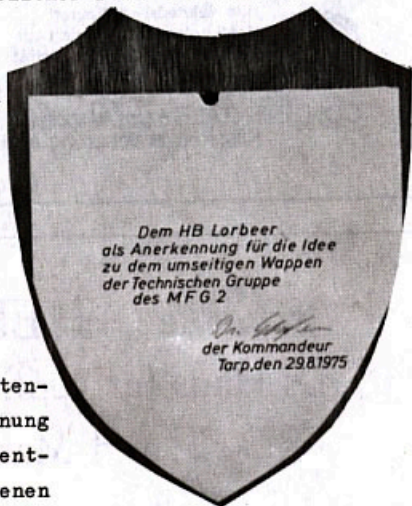




Der erste Prototyp des "Wappens der Technik" wurde dann im April 1975 mit einer Urkunde dem Kommodore in feierlicher Form überreicht.



Dem "Erfinder" selbst sprach nun Fregattenkapitän Dr. Sluyterman seine Anerkennung für die mit viel Liebe und Phantasie entwickelte Leistung aus. Vor der angetretenen EloWa-Staffel überreichte er dem HBtsm Lorbeer ein Wappen, die Nr. 2 aus der O-Serie.



Die Grundidee von HBtsm Lorbeer ist folgende: Das Geschwaderwappen wird durch eine senkrechte Mittellinie geteilt, dabei bleibt die arabische 2 trotzdem erhalten, dagegen werden auf der rechten Seite durch verschied-

den große ineinandergreifende Zahnräder die Funktionen der Einheiten der Technischen Gruppe symbolisiert.

Der Kommandeur sagte: "Die einwandfreie und reibungslose Zusammenarbeit in einer Technischen Gruppe ist vergleichbar einem Getriebe, wo ein Zahnrad in das des anderen greift und so zu einer zuverlässigen Funktion des Ganzen beiträgt."

-ug-

## DAS SPUK- SCHLOSS

»Klassenloses Krankenhaus«  
ist gar nicht klassenlos!  
Wie eh und je gibt es Ein-  
und Zweibettzimmer-Komfort  
mit Behandlung als Privat-  
patient. Sie können sich  
das »leisten« - mit einer  
Restkosten-Versicherung aus  
unserem Sorglos-Programm!  
Einfach anfordern, prüfen!



CONTINENTALE-*Volkswohl*  
Krankenversicherung a. G.

**Generalvertreter:**

**Gerd Krüger**

2303 Blickstedt

Telefon (0 43 46) 74 98

**Dieter Albrecht**

239 Flensburg

Nerongsallee 29

Telefon (04 61) 5 41 74

*schielke*

HERREN-MODEN

das Haus für gepflegte Herrenbekleidung  
und Marine-Uniformen

Beim Schneidermeister *schielke*

2380 Schleswig · Bismarckstraße 4 · Ruf 0 46 21 / 2 44 36





## RÜDIGER KALUZA

Malereibetrieb · Farbenfachgeschäft

Eggebek · Osterreich 10

Telefon 04609/5142

Holzschutzfarben · Wand- und Fassadenfarben

Vorstreich- und Lackfarben · Rostschutzfarben

Tapeten · Teppiche · Pinsel · Werkzeuge

Isolierfarben und Platten · Leih tapeziertische

CC 704 E

Trink  
**Coca-Cola**

das  
erfrischt  
richtig

COCA-COLA koffeinhaltig  
köstlich erfrischend

## Getränke-Industrie Gebrüder Liebelt

Flensburg - Zur Bleiche 44

### RODESHEIMER SEKTKELLEREI



*Ohlig & Co.*

Lieferant der  
Offiziermessen in Schleswig-Holstein

Vertreter:

Werner Glantz, 2340 Kappeln/Schlei,  
Konsul-Lorentzen-Straße 18  
Telefon 04642/2536



# TERMINE & VERANSTALTUNGEN

## Unteroffizierheim

Sa.	04.	20.05	Oktoberball
			Karten im Vorverkauf: DM 5,--
			an der Abendkasse: DM 7,--
Mi.	15.	19.00	Preisskat
			Startgebühr: DM 2,50
			Anmeldungen erbeten auf App.: 590

jeden Sonntag, 10.00 Uhr, Frühschoppen

jeden Dienstag und Sonnabend ab 20.30 Uhr

Disco - Betrieb!

Gepflegte Getränke in gemütlicher Atmosphäre zu Mini-Preisen!



### **Mecklenburgische**

Versicherungs-Gesellschaften

**Feuer Hagel Sturm  
Glas Einbruch  
Haftpflicht Unfall  
Kraftverkehr  
Leben  
Rechtsschutz  
Sofort-Regulierung  
bei Kfz.-Schäden**

Die Mecklenburgische wird durch folgende General-Agenturen in Flensburg-Stadt und -Land vertreten:

#### **I. Berndsen**

2384 Eggebek, Treenering 4  
Tel. 04609/404

#### **Wolfgang Picker**

239 Flensburg, Holm 43  
Tel. 0461/22810 und 61832

#### **Harro Jessen**

239 Flensburg, Neumarkt 2  
Tel. 0461/23382 und 59512

Wir sind jederzeit für Sie bereit! Rufen Sie uns an und verabreden einen Termin oder besuchen Sie uns.

Alle Mitglieder im Bundesverband Deutscher Versicherungs-Kaufleute e. V.  
**Versicherungs-Beratung und -Vermittlung nur durch den Fachmann!**

**SPAR** Ⓢ -MARKT C. Holthusen  
2391 Tarp - Pommernstraße



# Time over Target

Im NATO-Englisch gibt es die Abkürzung TOT - gesprochen Ti-O-Ti -, TIME OVER TARGET (Zeitpunkt des Eintreffens über dem Zielgebiet). Sie können nun fragen, was diese Bemerkung im +egmont+ soll. Die Erklärung ist ganz einfach. Wir lesen und hören ständig vom Anwachsen der militärischen Kräfte des Ostblocks. Diese Kräfteentwicklung ist tatsächlich besorgniserregend. Ich meine aber, der Westen - hier die NATO - sollte nicht den Teufel an die Wand malen bzw. nicht "ihr Licht unter den Scheffel stellen". Man sollte nicht nur die Schiffe und Flugzeuge zählen, sondern auch beizeiten ihre Absichten erkennen und richtig deuten. Wer nur Schiffe, Panzer und Flugzeuge zählt, der macht die Rechnung ohne den Wirt. Zudem gibt es Dinge, bei denen die Qualität wichtiger ist als die Quantität. Daneben hat die NATO einiges in der Hinterhand, was aus verständlichen Gründen publizistisch nicht ausgewertet wird.

Weil wir den Frieden wollen, haben wir es nicht nötig, in irgend einer Form zu drohen.

Der entscheidende Punkt liegt an einer anderen Stelle.

Einer unserer größten Strategen, der Feldmarschall Graf Helmut von Moltke, entwarf es auf dem Papier und erhielt die Richtigkeit seiner Theorie bei der Schlacht von Königgrätz bestätigt: "Nicht die Truppe entschied, sondern die bloße Tatsache ihres Eintreffens." Die Frage des Zeitpunktes ist also ungemein wichtig. Damit meine ich, ein Befehl sollte nicht "irgendwann" ausgeführt werden. Weil der Zeitpunkt einer Aktion so gravierend ist, läßt erkennen, warum auf die Einhaltung eines Zeitplanes, einer Bereitschaftsstufe so viel Wert gelegt wird. Die TOT kann nur eingehalten werden, wenn auch der letzte Mechaniker gewissenhaft seinen Dienst macht. Bei einer so zarten Waffe, wie es ein Strahlflugzeug nun einmal ist, muß mit unendlicher Sorgfalt und Aufsicht herangegangen werden. (Nur ein verdorbenes Gewehr kann bei den Griffen so schön klappern.)

Die Drohung aus dem Osten verliert an Gewicht, wenn wir den Preis unserer Freiheit erkennen. Wir wollen uns von dem Anwachsen der Ostblockkräfte nicht bange machen lassen. Die NATO wird ihre Kräfte nicht verzetteln, wenn jeder seine TOT erkannt hat.

A. Hansen, Stab T





# hitparade

HEUTE EINE LP-HITPARADE !

- |                           |   |             |
|---------------------------|---|-------------|
| 1. GYPSI MAN              | : | WAR         |
| 2. TIME                   | : | PINK FLOYD  |
| 3. HANGING OVER           | : | TITANIS     |
| 4. WE'RE AN AMERICAN BAND | : | GRAND FUNK  |
| 5. FUNKY                  | : | HOT TUNA    |
| 6. AS YOUR MIND FLIES BY  | : | RARE BIRD   |
| 7. 1967 - 70              | : | THE BEATLES |
| 8. RETURN TO FANTASY      | : | URIAH HEEP  |
| 9. MEIN GOTT WALTER       | : | MIKE KRÜGER |
| 10. VENUS AND MARS        | : | WINGS       |

## 2. PLATTENVORSCHLÄGE !

1. MEIN GOTT WALTER, Mike Krüger, Philips 6305 256

Es gibt viele Blödelkünstler in Deutschland. Von Otto bis Insterburg u. Co. haben sie alle ihren eigenen Stil. Mike Krüger macht da keine Ausnahme. Trotzdem sind seine Blödeleien doch etwas anderes. Er spricht seine Sprache und vieles wird so gesungen wie es ist. Ein wenig Satire ist natürlich auch dabei. Aber hören Sie selbst!

2. PHYSICAL GRAFFITI, Led Zeppelin, Swan Song 89 400

Wer Led Zeppelin kennt, wird erstaunt sein, daß neben dem alten bekannten Stil ganz neue Musikelemente zu finden sind. Ob dieses zum weiteren Erfolg führt, wird sich zeigen. Für Led Zeppelin-Freunde wird diese Platte die Sammlung abrunden.

Hans-Jörn Kochler

**Haus+Hobby-Markt**

**TIGERHOLZ**

239 Flensburg, Schleswiger Str. 100 Tel. 0461-17541 Telex 22771

# KLEINER LFK

Ein LFK ist dazu da,  
daß man ihn schießt und lenkt.  
Geht das nicht klar,  
wird er kurzum nur abgesprengt.

Um "seinen Fall" zu analysieren,  
ist er dem Watt zu exhumieren.



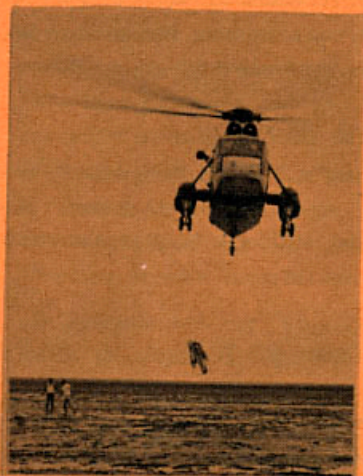
Es wird gegraben und gezogen

und drauf sein Rest zurückgefliegen.

## MORAL

Ihn zu verschießen scheint schon schwer,  
das Ziel zu treffen noch vielmehr.  
Für's Bergeteam ist's auch beschwerlich,  
doch noch dazu auch sehr gefährlich.

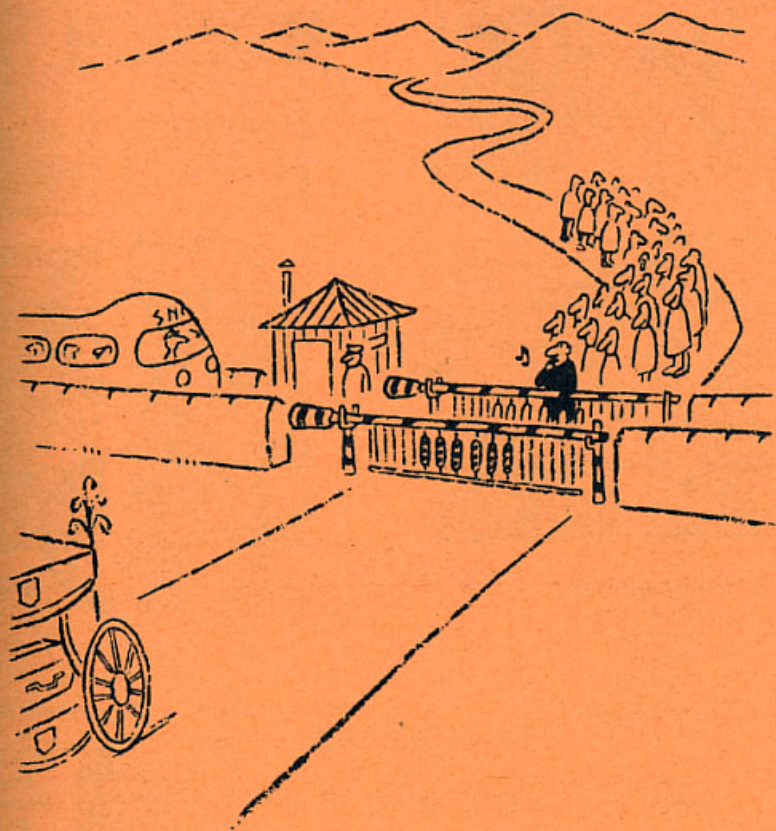
KL Bliss, TE



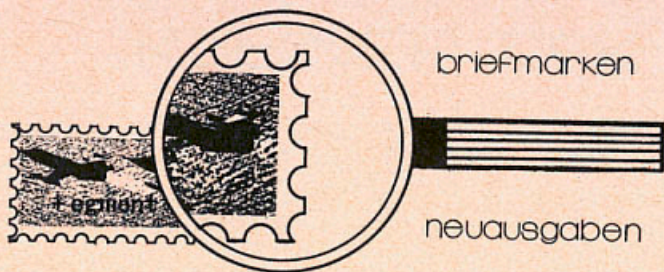
## Fotos:

Bergeteam v.lks: KL Bliss, KL Suhr,  
Btsm August, KK Dillenburger  
Bergung des LFK mit einem "Seaking"





Aus „Bosc: Bilderbuch für Erwachsene“



#### Wohlfahrtsmarken 1975

Für die Wohlfahrtsmarken 1975 mit Zuschlägen zugunsten der Bundesarbeitsgemeinschaft der Freien Wohlfahrtspflege sind Alpenblumen-Motive gewählt worden. Die Beschriftung auf den Seitenrändern lautet: „Wohlfahrtsmarke 1975“ und „Deutsche Bundespost“ bzw. „Deutsche Bundespost Berlin“. Die Wertangaben stehen teils in der rechten, teils in der linken unteren Ecke.

Entwürfe: Hella und Heinz Schillinger, Nürnberg.

Druck: Mehrfarben-Offsetdruck der Bundesdruckerei Berlin.

Auflagen: nach Bedarf.

Werte Pf	Motive
----------	--------

Beschriftung „Deutsche Bundespost“

- |            |            |
|------------|------------|
| a) 30 + 15 | Edelweiß   |
| b) 40 + 20 | Trollblume |
| c) 50 + 25 | Alpenrose  |
| d) 70 + 35 | Kuhschelle |

Beschriftung „Deutsche Bundespost Berlin“

- |            |               |
|------------|---------------|
| e) 30 + 15 | Gelber Enzian |
| f) 40 + 20 | Arnika        |
| g) 50 + 25 | Alpenveilchen |
| h) 70 + 35 | Blauer Enzian |

Größe: doppelt I (25,5 × 43 mm), Hochformat 50 Stück auf dem Schalterbogen

Papier: gestrichenes weißes fluoreszierendes Postwertzeichen-Papier

Ausgabefag: 15. Oktober 1975

Der Postverkauf endet mit Ablauf des 31. März 1976. Die Gültigkeit ist nicht begrenzt.

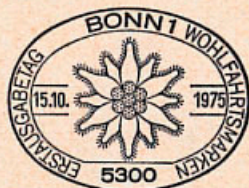
Abdrucke der Ersttagsstempel, die vom 15. Oktober 1975 an bei den PÄ

5300 Bonn 1

und

1000 Berlin 12

geführt werden, sind nachstehend abgebildet.



Die Wohlfahrtsmarken 1974 haben folgende Auflagen erreicht:

Werte	Beschriftung „Deutsche Bundespost“ Stück	Beschriftung „Deutsche Bundespost Berlin“ Stück
30 + 15	9 409 000	5 777 000
40 + 20	10 992 000	5 745 000
50 + 25	14 190 000	6 516 000
70 + 35	6 650 000	4 055 000
Weihnachtsmarke		
30 + 15	—	4 956 000
40 + 20	8 137 000	—
Insgesamt:	76 427 000	

Abbildungen der Wohlfahrtsmarken sind hierunter in 1/4-facher Größe wiedergegeben.





- ◆ **Kohle**
- ◆ **Heizöl**
- ◆ **Düngemittel**
- ◆ **Torfmulle etc.**

**Heinrich Chr. Asmussen**  
2384 Eggebek-Mühle . Telefon 04609 - 355



# Neue Sprüche & Schmachts



Der Urlauber kommt an einem Bauernhof vorbei und sieht, wie die Bäuerin ihrem Sohn das Hinterteil versohlt. „Was hat er denn ausgefressen!“ erkundigt er sich. „Er hat die Hühner laufen lassen.“ „Halb so schlimm“, meint der Urlauber. „Hühner kennen immer ihren Stall und kehren immer wieder dorthin zurück.“ Schimpft die Bäuerin: „Das ist es ja, was sie gerade nicht tun sollten!“

**Mützeneller**

Zur persönlichen Grundausrüstung gehöriges flaches Eßbehältnis, im Verteidigungsfall als Kopfbedeckung zu tragen (nicht zu verwechseln mit „Tellermütze“)

**Tellermütze**

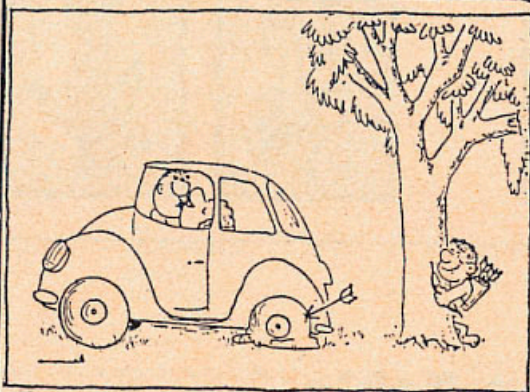
Zur persönlichen Grundausrüstung gehörige flache Kopfbedeckung, im Verteidigungsfall als Eßbehältnis zu benutzen (nicht zu verwechseln mit „Mützeneller“)

**Schraubenwasser**

Hochprozentige Flüssigkeit zum Lösen fest-sitzender Gewindebolzen

**Stabhochsprung**

Zügiges Beförderungsverfahren, besonders gut auf der Hardthöhe zu beobachten



Ein junger Ehemann fährt mit seiner Frau und seiner Schwiegermutter im neuen Auto spazieren und wird unterwegs ständig angeekert. Da platzt ihm der Kragen, er hält an, wendet sich seiner Frau zu und schreit: „Wer fährt denn nun den Wagen – du oder deine Mutter?“

**Übrigens:  
Lernen Sie Griechisch,  
wenn Sie mit Ihrem  
Lateln am Ende sind**



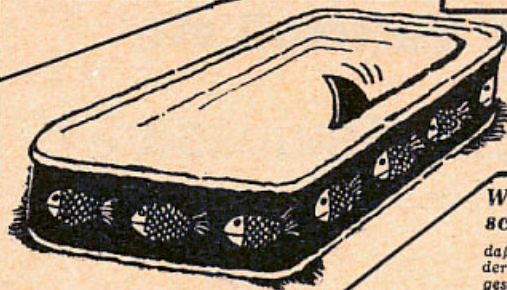
„Na schön, du darfst Astronaut werden... aber vorher erledigt du dein Geschäft!“



Herr Ober, würden Sie bitte die Tür zumachen?“

„Gern, der Herr, zieht es Ihnen?“

„Das nicht, aber mein Scheitel ist schon dreimal aufs Parkett geweht.“



**Wußten Sie schon...**

daß Muskelpakete von der Postbeförderung ausgeschlossen sind?



mg