

+ egmont +



marinefliegergeschwader 2

2 - 82

SCHUTZEN

Zum Titelbild:

Im Märzen der Bauer die
Rösslein einspannt
(wenn der Trecker ka-
putt ist !)



IMPRESSUM



EINE ZEITSCHRIFT FÜR ANGEHÖRIGE
DES MARINEFLIEGERGESCHWADERS 2

herausgeber

mfg 2 - tarp

Der Kommodore trägt die Verantwortung für die Herausgabe und für den Inhalt der Truppenzeitung gegenüber vorgesetzten Dienststellen.

verantwortlicher redakteur

g. ludwig -gl- tel. 352

redakteure

u. gesk -ug- tel. 239

r. ballmeier -rb- tel. 535

g. stecker

chr. muxfeldt

schreibarbeiten

u. gesk

finanzen

herbert müller

postanschrift

egmont

postfach 33 · telefon 04638/917 app.: 239/

2396 tarp

bankverbindungen

Kreissparkasse schl.-fl. in flensburg (biz 21550110)

zweigstelle tarp · konto 18011719

raiffeisenbank eg tarp · konto 209805

erscheinungsweise

2 monatlich

aufgabe

1100

druck + anzeigen

schleswiger druck- und verlagshaus

stadtweg 54 · 2380 schleswig · telefon (04621) 25051

redaktionsschluss

28.05.1982

Titelbild: Oltz Mai

Fotos:

Bildzug

Horstbildstelle

HBtsm Ludwig

CHRONIK / mfg 2

- 04.02. 37 Besatzungsangehörige des SM-Boot "Rigel" informieren sich im Geschwader
- 06.02. Der Kommodore, KptzS STIEF, nimmt am traditionellen Oversea-Marsch teil
- 10.02. 29 Jugendliche erhalten im Rahmen der Nachwuchswerbung eine Einweisung in den Bereich Marineflieger
- 11.02. 25 Soldaten des 1. MGschw, SM-Boot "Spica" erhalten einen Einblick in den Bereich MFG 2
- 12.02. Übergabe der Technischen Gruppe durch FKpt GROTH an seinen Nachfolger FKpt NOESKE



- 16.02. 0100Z Uhr Beginn der 1. Geschwaderübung 1982
- 23.02. 34 Soldaten des 2. SGschw, Olpenitz informieren sich im Geschwader
- 26.02. 0130Z Uhr Beginn der 2. Geschwaderübung 1982
- 03.03. 25 Soldaten der MFmGrp 11, Flensburg erhalten einen Einblick in Auftrag und Organisation des MFG 2
- 10.03. 30 Jugendliche erhalten im Rahmen der Nachwuchswerbung eine Einweisung in den Bereich Marineflieger

15.03.

Zwischenlandung des Staatssekretärs Dr.Klaus D. LEISTER
auf dem Fliegerhorst Eggebek



16.03.

Taktische Überprüfung (TACEVAL) 1982 des Geschwaders
durch ein NATO-TEAM

22.03.

Oberamtsrat BEUCK vom Amt Oeversee besichtigt mit Round
Table Nr. 53 das Geschwader

23.03.

10.000ster Triebwerkstestlauf

24.03.

Durchführung der Geschwader-Hallen-Leichtathletikmei-
sterschaft 1982

29.03.

Teilnahme einer Abordnung des MFG 2 an einer Musterung
anlässlich des Kommandeurswechsels bei der MFlgDiv in
Kiel.

30.03.

Personalversammlung der Zivilbeschäftigten des Geschwa-
ders

31.03.

Jahreshauptversammlung der UIG

INHALT

familiär	2
chronik	4
kommandeurswechsel	10
pressemittteilung	12
25-jähriges	14
3000ste flugstunde	15
abschied von der f 104	16
auf den spuren der wikingor	18
taifun	23
unteranstudium	26
kettenhochzeit	27
10.000ster bremslauf	28
disco im u-heim	30
termine uhg	31
militärhilfe	34
festgefahren	36
uhg-sitzung	42
nato-kontakte	43
segelfliegen	44
preisrätsel	50
1. hilfe	51
xl-technik	52
flohmarkt	54
trimm dich	55
na so was	56
2 jahre danach	51
sport im +egmont+	60
sani-fußball	62
letzte seite	64



Sparen mit Datsun.

Wirtschaftlich und
komfortabel viele

Der Datsun Bluebird ist in der Mittelklasse Extraklasse. In der Ausstattung, in der Technik, in der Zuverlässigkeit. Eine Probefahrt sagt mehr als 1000 Worte. (Auch als Diesel.)

KM



Vertragshändler
U. Fiedler u. H. D. Schiffer
Kfz-Reparatur-Werkstatt
Slapelholmer Weg 91, Tel. 04838/7525
2391 Oeversee/Prümp



Wir machen Zuverlässigkeit.
Mitsubishi

Selbstverständlich reparieren wir in unserer modern ausgestatteten Werkstatt auch weiterhin alle anderen Fabrikate.

RÄTSELEI

Die richtige Lösung des Kniffel-Verses lautete:

SPARSCHWEIN

mit modisch eng geschnalltem

Gürtel.

Trotz des ungewöhnlichen Rätsels erreichten uns doch eine Menge Einsendungen.

Die glücklichen Gewinner sind:

1. Preis: Karla Schoor
G-Stab, MFG 2
2. Preis: Karl-Josef Weyers
Friedrich-Ebert-Str.30
5410 Hör-Grenzhausen
3. Preis: Btsm Gergen
G-Stab, MFG 2

Herzlichen Glückwunsch!

Das neue Rätsel auf Seite 50!

KOMMANDEURWECHSEL



Einen Kommandowechsel meldete die Technische Gruppe. Fregattenkapitän Friedel GROTH, Kommandeur der rund 1200 Soldaten und Zivilbeschäftigte umfassenden Einheit trat Ende März in den Ruhestand. Bei einer Musterung am 12. Februar 1982 auf dem Fliegerhorst Eggebek gab er das Kommando an den Kommodore, Kapitän zur See Stief, zurück.

FKpt GROTH, früher Pilot im Geschwader, absolvierte in den 60er Jahren ein Ingenieurstudium und sattelte auf die technische Laufbahn um. Unterbrochen von verschiedenen Verwendungen in Stäben und Ausbildungseinheiten von Marine und Luftwaffe, war er insgesamt elf Jahre in der Technischen

Gruppe des MFG 2 tätig und hat dabei praktisch alle Funktionen eines technischen Offiziers in einem Einsatzverband durchlaufen.

Mit ihm verläßt ein Offizier die Bundeswehr, der ein Stück Marinefliegergeschichte mitgeschrieben hat. FKpt GROTH, 46 Jahre alt, nimmt die Möglichkeit des fliegenden Personals in Anspruch, frühzeitig aus dem aktiven Dienst auszuschneiden.

KptzS Stief dankte FKpt GROTH für seine Arbeit im MFG 2 und für die Leistungen, die die Technische Gruppe unter seiner Führung erbracht hat. Der Kommodore: "Die Leistungen des Verbandes werden dem Führer zugesprochen, und das ist meines Erachtens gut so, denn er ist auch der Verantwortliche bei unbefriedigenden Leistungen."

FKpt GROTH wird in Zukunft seinem Hobby, dem Segeln fröhnen.



Neuer Kommandeur der Technischen Gruppe wurde Fregattenkapitän Rolf NOESKE.

1941 in Berlin geboren, kam er nach seinem Abitur 1960 zur Marine. Nach seinem Ingenieurstudium wurde er 1967 nach Nordholz versetzt. Er durchlief auch Dienststellen wie das MatA Lw, FhAk Bw in Hamburg, MFG 5 in Kiel, Führungsstab Marine, um nun in unserem Geschwader die Geschicke der Technischen Gruppe zu führen. FKpt NOESKE ist verheiratet und hat 2 Söhne.

Seine Hobbies: Verteidigungs- und Sicherheitspolitik; Militärgeschichte, Schwerpunkt 7-jähriger Krieg; Zinnfiguren: Militär und Zivil.

Von den sportlichen Hobbies: Skilaufen, Tennis und Volleyball ist nach mehreren Sportverletzungen nicht mehr viel geliebt; als Ausgleich: Bergwandern und Volksmärsche mit Distanzen über 30 km.

-red-



Trink
Coca-Cola

das
erfrischt
richtig

COCA-COLA koffeinhaltig
köstlich erfrischend

CC 704 E

Getränke-Industrie Gebrüder Liebelt

Flensburg - Zur Bleiche 44

PRESSEMITTEILUNG !



Flottillenadmiral Rudolf DECKERT gab am 29. März 1982 das Kommando über die Marinefliegerdivision an den Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Günter Fromm, zurück. Admiral DECKERT ist neuer Befehlshaber des Territorialkommandos Schleswig-Holstein und Deutscher Bevollmächtigter im Bereich AFNORTH.

Während eines Truppenappells am 29. März 1982 auf dem Marinefliegerhorst in Kiel-Holtensau hat der Befehlshaber der Flotte den bisherigen Chef des Stabes im Flottenkommando, Kapitän zur See Jürgen DUBOIS (u. r. i. Bild), mit der Führung der Marinefliegerdivision beauftragt.

Kapitän zur See DUBOIS, geboren 1932 in

Hanau/Main, studierte nach seinem Abitur 1953 zunächst sechs Semester Jura in Hamburg, Freiburg und Kiel. Als 1956 die Bundeswehr aufgestellt wurde, gehörte er zur ersten Offizierscrew, die in die Bundesmarine eingestellt wurde. Nach einer Seeoffiziersausbildung wandte sich DUBOIS den Marinefliegern zu. Der fliegerischen Ausbildung bei der Luftwaffe in Landsberg und Fürstenfeldbruck folgte ab 1960 der Einsatz als Flugzeugführer auf dem Flugzeugmuster "Seahawk" im MFG 1. Von 1963 bis 1965 war er dort auch Staffelkapitän und wurde während dieser Zeit auf das neue Waffensystem F-104 G Starfighter umgeschult. Im Anschluß an die Admiralstabsausbildung an der Führungsakademie in Hamburg erfolgten ab 1967 Verwendungen als Kommandeur der Fliegenden Gruppe im MFG 1, sowie als Lehr-



stabsoffizier an der Führungsakademie. Ab 1973 leitete er dann für vier Jahre die Geschicke des MFG 1 als Kommandeur. Nach einer Tätigkeit als Referatsleiter im Führungsstab der Marine war er ab 1979 Chef des Stabes beim Flottenkommando in Glücksburg.

Kapitän zur See DUBOIS ist verheiratet und hat drei schulpflichtige Kinder.

KptLt Fischer, Presseoffizier MFlgDiv

TEXTIL Bornhöft

Eines der größten Textil-Fachgeschäfte
im Kreis Schleswig-Flensburg

Tarp, Stapelholmer Weg 9, Telefon (04638) 644
Sörup, Bismarckstraße 1, Telefon (04635) 2154
Großenwiehe, Flensburger Straße 3, Telefon (04604) 2350

Geöffnet Montag-Freitag von 8.00-12.00 Uhr u.
14.00-18.00 Uhr, sonntags von 8.00-12.00 Uhr
Auch am Mittwochnachmittag geöffnet

SCHUH&SPORT

BORNHÖFT

adidas 



Inh. E. Bornhöft, Stapelholmer Weg 4, 2399 Tarp, Tel. (04638) 373

25 - JÄHRIGES

Der +egmont+ wünscht den Jubilaren alles Gute und viel Glück für die nächsten Jahre.



FKpt Schulte
Stellvertreter
Kommandore



HBtsm Maier
Prüfgruppe
Stab T



KptLt Schura
Abschnittsleiter
Flugabfertigung



HBtsm Windzio
Staffelfeldwebel
Wartungsstaffel



3000!



Am 10. März flog KKpt EICHIN seine 3000ste Flugstunde. Mit dieser Leistung hat er seit seinem ersten Flug am 18. Juli 1966 auf dem Schulflugzeug P-149 Piaggio die Erde ungefähr 36mal umrundet.

Nach Abschluß der Ausbildung kam der damalige OltzS EICHIN in die 2. Staffel des MFG 2 der er, mit kleinen Unterbrechungen, seit dem 14. Januar 1969 geblieben ist.

Die ersten 12 Erdumrundungen oder 1000 Flugstunden waren bereits 2 Jahre später geschafft.

Als KKpt EICHIN 1978 FSO des Geschwaders wurde, lag die 2000ste Stunde 2 Jahre zurück. Seit 26. Juni 1981 ist er Staffelfeldwebel der 2. Staffel. Eine Staffel, die scheinbar Glück bringt, denn über 2000 Einsätze wurden unfallfrei absolviert. Dieses Glück wünscht ihm die 2. Staffel auch weiterhin.

OltzS König, F2

Alle reden davon, wir haben sie!
mazda - Autos aus Japan
unser großer Erfolg. Informieren Sie sich!
Rufen Sie uns an!

AUTOHAUS HENNINGSEN
STERUP

2396 Sterup, Flensburger Str. 6, Tel. 04637 / 3 60
Achten Sie auf guten Kundendienst!



Johannes Marten

RAUM AUSSTATTER

Tarp

TELEFON (04638) 336

Gardinen
Bodenbeläge
Rollos, Jalousetten

Lederwaren
Geschenkartikel

Abschied von der F 104




nahm der S3A, KKpt Hans Adolf SCHULTZ, um in Cottesmore/England auf das Flugzeugmuster MRCA-Tornado umzuschulen. KKpt SCHULTZ kam 1973 als Hauptmann der Luftwaffe in unser Geschwader. Bei der Übernahme zur Marine wurde er zum Kapitänleutnant "befördert"! Er war Einsatzpilot in der 2.Staffel und übernahm 1980 den Posten des S3A. Wir wünschen ihm für die Zukunft alles Gute.

Neuer "alter" S 3 A wurde KKpt VOLLMER, der nach seiner Tätigkeit als Fluglehrer in Arizona wieder in unserem Geschwader aufschlug.




KKpt VOLLMER bekleidete den S3A-Posten bereits in den Jahren 77-78. Für Nichteingeweihte sei hier gesagt, daß der S3A die Funktionen Ausbildung, Alarm- und Mobwesen sowie Organisation ausführt.

Außerdem "beglückt" er unser Geschwader mit einer Fülle von Besuchergruppen. -gl-



schielke HERREN-MODEN
das Haus für gepflegte Herrenbekleidung
und Marine-Uniformen

Beim Schneidermeister ***schielke***
2380 Schleswig · Bismarckstraße 4 · Ruf 04621/24436



Auf den Spuren der Wikinger

- Fortsetzung -

Bei dem Versuch, am nächsten Morgen Brötchen zu beschaffen, mußte Uwe feststellen, daß es Sonntag war. Wir hatten die Zeit inzwischen vollständig vergessen. Nach einem Landgang mit Kuchenessen, wollten wir abends wieder los, um bei Tageslicht in Strömstad zu landen. Unser schwedischer Nachbar guckte uns ganz ungläubig an. Er mag wohl gedacht haben: "Das sind ja komische Leute, kommen hier bei Sturm rein und segeln bei Flaute wieder los. Die segeln wohl immer nur, wenn andere es nicht tun!" Nun lagen wir tatsächlich da und dümpelten vor den Molenköpfen von Friedrichshavn. Um es nicht so ganz umsonst gemacht zu haben, zückten Uwe, Benjamin, Rudi und der Angelfachmann Ed ihre Geräte. Wir überbrückten so zwar etwas die Zeit, aber ohne etwas geangelt zu haben, liefen wir nach einer Stunde wieder in den Hafen ein.

Am Abend hatten wir dann im Salon bei einem Grog mal wieder ausgiebig Gelegenheit über alle möglichen Probleme zu diskutieren. Bei dieser Gelegenheit erwies es sich als ausgesprochen positiv, daß die Crew auch beruflich jedenfalls etwas gemischt war. Ike und Uwe als nicht Aktive konnten so Verschiedenes kennenlernen, wie es sich aus der Sicht eines Soldaten zeigt, wohingegen sie wiederum Standpunkte und Impulse von außen geben konnten. So haben diese Abende sicher einen Beitrag für gegenseitiges Verständnis geleistet und haben für Anregungen gesorgt. Der Berichterstatter hat dies jedenfalls als positiv empfunden und ist der Hoffnung, daß dies auch umgekehrt so empfunden wird.

Am nächsten Morgen ging es um 0730 Uhr nun aber tatsächlich los. Nach demokratischer Abstimmung hatten wir entschieden, Strömstad ausfallen zu lassen, um direkt nach Smögen zu fahren. Es wurde eine recht gemütliche Tour und die am Abend begonnenen Diskussionen wurden jedenfalls teilweise an Deck fortgesetzt. Uwe, der sein Hauptaugenmerk schon einige Zeit auf die laschen Ansichten anderer zum Umweltschutz gerichtet hatte, vertrat energisch die Meinung, daß er weiterhin in Anholt baden wollte, ohne ständig in Schorben treten zu müssen. Er bestehe darauf, daß nichts über Bord geworfen werde. Tiny meinte, die in Bonn sollten mal erst ihren Rhein durch'nen Kaffeefilter jagen, ehe sie über unsere saubere Ostsee reden. Diese Diskussion wurde jäh beendet. Insbesondere Uwe wußte nichts mehr

zu sagen, als wir in fast unmittelbarer Nähe eine Fähre beobachteten, die ihren Abfall palletenweise über Bord warf.

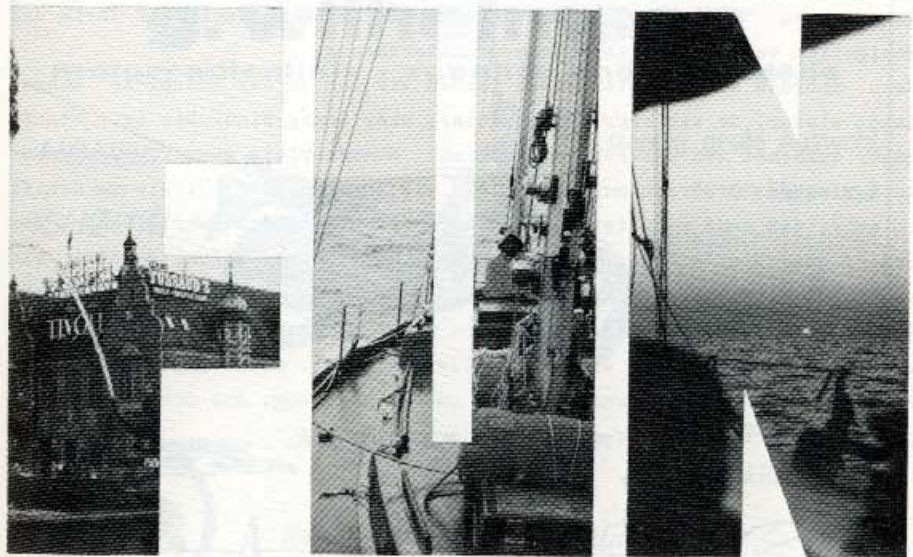
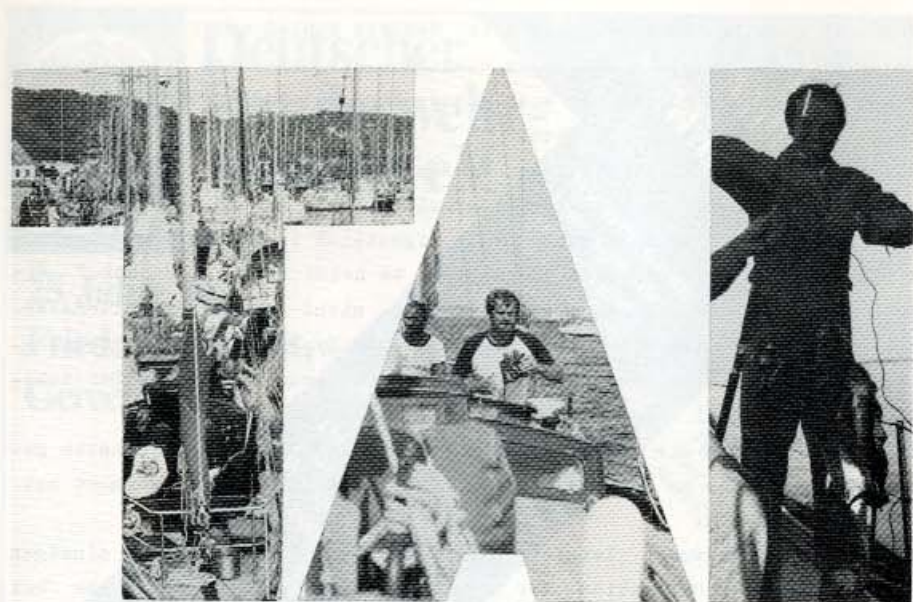
Wenig später setzte eine Flaute ein und ein Schwede, der längere Zeit schon hinter uns gesegelt war, hatte seinen Motor angeworben und überholte uns. Unser Skipper, der sich auch sonst immer als recht freigiebiger wies, wenn es darum ging, den Skandinaviern unseren Schnaps anzubieten, meinte auch diese beglücken zu müssen. Nach Abstimmung der Crew, die mit Sorge das Schrumpfen unseres Vorrates beobachtet hatte, wurden jedoch nur einige Flaschen Bier in der Pütz herübergereicht. Als wir die leere Pütz in einem zweiten Anlauf zurückholen wollten, war diese mit Eis gefüllt, in dem sich eine Flasche guten Weines verbarg.



Allmählich näherten wir uns der schwedischen Küste, die zwar wunderschön ist, aber wegen ihrer zerklüfteten Form auch einige Gefahren mit sich bringt. Verschiedene Leuchttürme wurden gesichtet. Ohne klaren Erfolg wurde versucht, diese zu identifizieren. Tiny, der inzwischen wieder an Deck war, hatte aber offensichtlich nur die derzeitigen Navigatoren testen wollen, denn von seinen früheren Aufenthalten her wußte er längst, wo wir uns befanden. Er sagte nur: "Und dieser Turm da, das ist der Kirchturm von Lysekiel!" So ging es auch bald in eine der Einfahrten nach Smögen rein. Die Lage dieses Ortes beeindruckte die gesamte Mannschaft derart, daß wie auf Befehl die Kameras an Deck geholt wurden. Nur Ike saß noch am Ruder, ansonsten wirkte unser Schiff wie ein amerikanischer Ausflugsdampfer. Der kleine Hafen war unheimlich voll und es kamen immer mehr

Schiffe. Es hatte sich offenbar herumgesprochen, wie lohnend dieses Ziel ist. Der größte, ja unheimlich große Segler im Hafen war mal wieder ein Amerikaner, was unserem bescheidenen Ed nun allmählich peinlich wurde. Wir fanden einen Liegeplatz direkt bei der Räumerei, neben der zu Benjamins Freude eine Disco war. Ein Rundgang durch das schöne alte Fischerdorf mit seinen an die Felsen geklatschten Häuschen und den Bretterstiegen machte deutlich, daß es sich hier um so etwas wie das Westerland der schwedischen Westküste handeln mußte, das allein wegen seiner unbeschreiblichen Lage sehenswert ist. Tiny hatte ja auch vorher zu Recht mehrfach hervorgehoben: "Ich zeig Euch schließlich nur das Schönste!"

In Marstrand war ebenfalls ordentlich was los, so daß wir uns um 1900 Uhr gerade noch vor Heckanker in ein Päckchen legen konnten. Aus einem zunächst nur geplanten kurzen Ausgang wurde ein ausgedehnter Rundgang um die ganze Insel, da wegen der eindrucksvollen Landschaft keiner zur Umkehr zu bewegen war. Am nächsten Morgen bekamen wir unseren einzigen Kontakt zu Amtspersonen. Ein schwedischer Kontrolleur, der zunächst sehr gut deutsch sprach, wollte die Pässe sehen, schimpfte über seine dänischen Kollegen, die uns hätten kontrollieren müssen und sagte schließlich, diese Kontrolle hätte besonders sorgfältig sein müssen, weil ein Amerikaner an Bord sei. Als er später hörte, die Taifun sei ein Bundesweherschiff, wurde er ganz blaß, weil er doch eigentlich alles wisse, was in seinem Hafen vorgehe. Er meinte nun, er hätte das Schiff weder betreten dürfen noch überhaupt unsere Pässe stempeln dürfen. Nachdem seine Überprüfung der Schiffspapiere in der Dienststelle beendet war, kam er zurück, hatte jedoch kurzfristig seine deutschen Sprachkenntnisse vergessen. Nachdem alle Formalitäten erledigt waren, wurde die Fock noch schnell zum Segelmacher gebracht. Die Angler gingen noch schnell die bis dahin eingebüßten Pilker ersetzen. Diese Investition sollte sich lohnen, denn an diesem Tag wurde mit dem neuen Geschirr unheimlich viel gefangen. In einer bewundernswerten Geschwindigkeit machte Ed dann auch aus 8 großen Dorschen eine Menge grätenfreier Filets. Auch sonst lief an diesem Tag alles wie am Schnürchen. Wir zoomten Richtung Süd und mußten des öfteren einen Schluck Sherry trinken, weil sogar die 10-Knoten-Marke an unserem Log erreicht wurde. In der Nacht allerdings gab es noch einmal etwas Ärger. Die Batterie ließ derart in der Leistung nach, daß die Lichter allmählich verlöschten. Trotz dieses Zwischenfalles waren wir so schnell im Öresund, daß wir nach Abstimmung den Entschluß faßten, noch in Helsingör einzulaufen.



Die Zeit reichte für einen Besuch in Hamlets Schloß und für einen kleinen Rundgang. Zweieinhalb Stunden brauchten wir dann noch bis Kopenhagen zum Hafen Skovshoved, in dem sich gerade die 101 Segler zur nordischen Meisterschaft versammelt hatten.

Die Crew war pünktlich wieder am Freitagabend versammelt. Figaro hatte heute ein braunes Hemdchen wieder derselben Sorte an und es drängte sich die Frage auf: "Sag mal, hast Du die eigentlich in Massen vom Grabbeltisch?" "Nein, die sind vom Wühltisch, so heißt das in München." Ein Woolingstek war am nächsten Morgen, Gottlob, nicht an unserer Nationalen. Als wir ausliefen, machte uns ausgerechnet ein Zypriote auf etwas Schreckliches aufmerksam. Uwe hatte die Fahne falsch herum aufgezogen. Der Schaden konnte schnell und unauffällig beseitigt werden.

Leider erreichten wir Klintholm Havn erst um 2400 Uhr. Der Kro hatte gerade geschlossen, so daß wir auf das Steak, das ihn bekannt gemacht hat, verzichten mußten.

In Smalands-Fahrwasser leistete sich Skipper Massen seinen einzigen Schnitzer in der Navigation, der offenbar nicht gestellt war, was bei ihm nicht immer ganz sicher festzustellen ist. Die einzige Flachstelle weit und breit konnte gerade noch nach einem Blitzmanöver umfahren werden. Es konnte schon als Leistung betrachtet werden, daß wir diese Stelle so genau "getroffen" haben. Ein gerade noch rechtzeitiger Check der Navigation verhinderte aber jede Grundberührung.

Nach Anbruch des letzten Tages fanden wir uns an der Südspitze Langelands wieder. Es war herrliches Wetter, aber wenig Wind. Die Zeit konnte daher zunächst von unseren Anglern mit Riesenerfolg genutzt werden. Danach ging das Großreinemachen los. Als wir fertig waren blitzte das Schiff so sehr, daß kaum zu unterscheiden war, was eigentlich mehr glänzte, das Schiff oder Tiny's Augen, als er sagte: "Herrliche Taifun, du bist ein schönes Schiff, leider müssen wir Dich jetzt verlassen." Und in der Tat, jeder hatte sich nach 678 Meilen, von denen 518 unter Segeln absolviert wurden, mit dem Schiff ein wenig identifiziert. Jeder hatte, wie versprochen, etwas dazugelernt und ging in der Hoffnung, das Schiff und auch die Crew auf einem anderen Törn wiederzusehen.

Eike Schmidt



Unterbau Studium

"Dem Inschenör ist nichts zu schwör" heißt ein bekannter Spruch!

KptLt Dipl.Ing.Peter BUCHFELD, TO 1 der Instandsetzungsstaffel hat dies wieder mal bewiesen. Im Rahmen des Berufsförderungsdienstes hat er in Abendkursen jetzt den Abschluß als Kraftfahrzeugmechaniker erworben. Über seine Gründe, dies zu tun, sind die verschiedensten Spekulationen im Umlauf:

- Er möchte gern Staffelchef der HKfz werden (oder vielleicht nur die Kfz als Teileinheit in die I-Staffel übernehmen).
- Er will damit dem Verdacht entgegenreten, studierte Offiziere haben zwei linke Hände.
- Damit er als Herrscher über das Kfz-Hobbyshop das Werkzeug besser auseinanderhalten kann.
- Um der Personalabteilung in Bonn einen Hinweis zu geben, wo es in der Offizierausbildung noch hapert.
- Er mußte es einfach tun, um nicht sein ganzes Gehalt bei der "Entenzucht" zu verplempern.

Wir in der I-Staffel schließen uns diesen Spekulationen nicht an, sondern überlassen dies anderen. Wir beglückwünschen ihn einfach zu dieser Art aktiver Freizeitgestaltung und gratulieren zum Ergebnis.

KKpt Reichert, TCI



KETTENHOCHZEIT

Die Hochzeit eines Kameraden ist immer ein Ereignis. Nicht nur für Braut und Bräutigam, sondern auch für die Kameraden, die sich einen solchen Anlaß zum Feiern nicht nehmen lassen.

Am 19. Februar dieses Jahres wagte KptLt BUCHFELD, TI den Schritt in diesen heiligen Stand.

Eine echte Marinehochzeit war nicht vorgesehen - was aber das Aufkreuzen der lieben Kameraden im entlegenen Süderholzer Busch nicht verhindern konnte.

Keine Marinehochzeit, also auch kein Tampen mit Stahlseile. Die Ersatzlösung, eine (techniker-)standesgemäße Kette, die mit Schneidbrenner vom Bräutigam zu überwinden war, hatte es auch in sich. Perfekt war der Auftritt der Staffelkameraden, als pünktlich beim Fallen der Kette der Fly-by eines singloperformes stattfand (wir nahenden Zufall für uns in Anspruch).



Wir wünschen dem jungen Paar Glück und Segen für die gemeinsame Zukunft.

-TCI-

10 000ster Bremslauf

Am 25.03. wurde im Rahmen einer Feierstunde der 10.000ste Bremslauf seit Inbetriebnahme der Lärmschutzhalle II im Beisein geladener Gäste durchgeführt.

Die Übergabe der Lärmschutzhallen an die Technische Gruppe des MFG 2 erfolgte am 4. März 1968 und am 5. März 1968 wurde der erste Flugzeugprüflauf in der Lärmschutzhalle II durchgeführt. Der Lärmschutzhallenbetrieb in den vergangenen 14 Jahren wurde durch die Soldaten und zivilen Mitarbeiter der Triebwerk-Werkstatt ohne Unfälle und nennenswerte Störungen erfolgreich abgewickelt. Diese guten Leistungen wurden durch den Kommodore KptzS Stief und den KKpt Hoyer als Stellvertreter des Kommandeurs der Technischen Gruppe gewürdigt.

Einige Daten, die zur Durchführung der 10.000 Bremsläufe erforderlich waren:

- ca. 15.000 Arbeitsstunden der Triebwerksmechaniker für Vorbereitung und Durchführung der Bremsläufe
- ca. 10 Millionen Liter Kraftstoff F-40 wurden benötigt.
- ca. 270 Millionen m³ Luft, die zusammen mit dem Kraftstoff in den Triebwerken verbrannt wurden.

Diese Kraftstoff- und Luftmenge reicht aus, um eine Strecke von ca. 6.664.000 km mit der F-104 G zu fliegen oder 1666 F-104G zu betanken.

Daß die Triebwerksmechaniker der TI nicht nur in der Lage sind ihre technische Arbeit in vor-

bildlicher Weise zu vollbringen, sondern auch als Smuts große Fertigkeit haben, zeigte sich nach Prüflauf und Festreden, als die Triebwerker zu einem Umtrunk und in Eigenarbeit erstelltem Imbiß einluden.

Da kann man nur sagen:



"Für Arbeit und Speis den besten Preis".

OL Schröter, TI

Disco im U-Heim 90 90

Nicht mit einer üblichen, fast sturen norddeutschen Kapelle, sondern einer in Aufmachung und Tonwiedergabe nicht zu schlagenden Disco 2000 aus Kiel, ging's am Karnevalssamstag im U-Heim hoch her.

Wie die Aufmachung der Disco, so war auch die Garderobe aller Teilnehmer mit soviel Arbeit und Geschmack hergestellt, daß es zu schwierig gewesen wäre, eine Punktwertung und somit eine Kostümprämierung vorzunehmen. Jubel und Spannung gab es dann im Laufe des Abends bei einem Aufruf des Disc-Jockeys, der 3 mutige junge Männer auf die Bühne rief, die sich dann bis auf die Unterhose zu entkleiden hatten. Ihre Aufgabe war es nun, innerhalb weniger Minuten mit möglichst viel Damen (reizwäsche wieder vor dem Publikum zu erscheinen). Fast tumultartig ging es zu, als nun zwischen den "mutigen Männern" und einigen Damen an den Tischen, hinter langen Vorhängen,



außerhalb des Saales und wo immer es möglich war, "Verhandlungen dieser Art" zu führen. Bei viel Gelächter und Beifall konnten nach hartem Einsatz dann auch einige, sonst nicht sichtbare, mehr oder weniger "kleine Kleidungsstücke" durch diese Herren vorgewiesen werden und mit Sekt wurde der Mut dann schließlich belohnt. Aber dann kam der Clou des Abends, als zu vorgeschrittener Stunde die lang erwarteten Go-Go-Girls vom ARD-Musikladen, extra aus Berlin kommend, knapp bekleidet auftraten. Sie verstanden es, die Faschingsgesellschaft noch mehr auf Touren zu bringen und mancher Narr mußte von seiner Frau beruhigt und festgehalten werden, damit er nicht auf die Bühne sprang. Der Beifall steigerte sich noch, als die ohnehin schon wenige Bekleidung der Girls noch "knapper" wurde, denn diese Show hatte es in diesen Heimräumen zuvor noch nicht gegeben.

Frage an die Teilnehmer:

Wie hat Euch die Faschingsfete (Vorführung) gefallen?

(Damit das Telefon des Büros im U-Heim nicht blockiert wird, bitten wir nur um negativ gemeinte Anrufe!)

Der Vorstand

Termine der UHG

- | | |
|--------|----------------------------------------------|
| 21.04. | Meldeschuß Muschelessen |
| 27.04. | 17.00 Uhr Muschelessen |
| 30.04. | 08.00 Uhr Berlinfahrt - Abfahrt Hauptwache - |
| 03.05. | Meldeschuß Muttertagsessen |
| 09.05. | ab 12.00 Uhr Muttertagsessen |
| 12.05. | 14.30 Uhr Radtour der Damen (wetterabhängig) |
| 20.05. | Vatertag im U-Heim |
| 24.05. | Meldeschuß Familienessen |
| 31.05. | ab 12.00 Uhr Familienessen |
| 01.06. | Meldeschuß Hamburgfahrt |
| 05.06. | 22.00 Uhr Hamburg bei Nacht / Fischmarkt |
| 16.06. | 16.30 Uhr Ferienumtrunk mit Grill |

SOLDATENHEIM

> Haus an der Treene <

Freizeit- und Begegnungsstätte für Jedermann

Bietet zur individuellen Freizeitgestaltung angenehmen Aufenthalt, Geborgenheit und Geselligkeit in urgemütlicher Atmosphäre.

ES STEHEN ZUR VERFÜGUNG

Minigolf-
anlage

Grill-
platz

Disco-
thek

Tisch-
tennis

Kegel-
bahn

Farb-
fernseher

Club-
räume

und diverse
Unterhaltungs-
geräte

Öffnungszeiten:

Dienstag bis Sonnabend: 18 - 24 Uhr

Sonntag: 17 - 24 Uhr

Montag: Ruhetag

Unsere Küche ist von 18 bis 22.30 Uhr geöffnet und bietet von Dienstag bis Sonntag preiswerte Speisen und Getränke à la carte.

Das Heim steht für Shop-Feten, Gruppenfeste, Staffelfeste zur Verfügung. Ihre Familienfeiern und andere geschlossene Veranstaltungen werden bei uns mit besonderer Sorgfalt arrangiert.

Regelmäßige Veranstaltungen in der Woche

unsere Discothek WAGENRAD ist geöffnet:

Dienstag, Donnerstag und Samstag von 20.00–1.00 Uhr



Preisskat

Jeden dritten Donnerstag im Monat Beginn: 19 Uhr
Es sind wertvolle Preise zu gewinnen.

Kupferwerken

Jeden Mittwoch und Donnerstag
von 19.00 bis 22.00 Uhr unter fachlicher Anleitung

Lederwerken

Jeden Dienstag und Mittwoch ab 18.00 Uhr

Veranstaltungen aller Art

wie „Lachendes Soldatenheim“ usw. werden
rechtzeitig bekanntgemacht.

Es freuen sich auf Ihren Besuch

Das Heimleiterehepaar

Gabriela und Hans-Jürgen Braun

Walter-Saxenstraße, 2391 Tarp

Tel. (04638) 495

Im Ausschank:



Militärhilfe

Die Türkische Luftwaffe übernimmt bekanntlich im Rahmen der Militärhilfe 8 Flugzeuge vom Typ F-104G Starfighter von der deutschen Marine. Bauzustandsunterschiede zu türkischen F-104 G erfordern eine Einweisung in die Baugruppen und Störbehebung unserer Flugzeuge.

Zu diesem Zweck hielten sich vom 28.1. bis 16.2. 2 türkische Offiziere und zwei türkische Unteroffiziere beim MFG 2 auf. Die Betreuung übernahmen die Spezialisten der Funk-, Radar- und Navigationswerkstatt der EloWa-Staffel.



Sehr intensiv und mit großem Eifer wurden die Tage für die Unterweisung in Theorie und Praxis genutzt. Dies konnte auch nicht anders sein, denn schon bald zeigte sich, daß die vergebene Zeit kaum ausreichen würde, um die geplanten Themen zu vermitteln.

Als Ausgleich wurden die Abende zur Pflege menschlicher Kontakte und zum Studium der näheren Umgebung genutzt. Für die Wochenenden konnten Betreuungsfahrten angeboten werden, die auch dankbar angenommen wurden. So konnten bleibende Eindrücke in Schleswig und Flensburg, an der Nordseeküste, in Kiel und als Höhepunkt in Hamburg - nicht nur bei der Hafenrundfahrt - gesammelt werden.

Liebe türkische Kameraden, Ihr wart gerne unsere Gäste. Sollte sich die Einweisung in der Praxis als nicht ausreichend erweisen, so bieten wir Euch weitere Unterstützung in Eurem schönen Land an. Vielleicht

OLTzS Manthei, TE

FESTGEFAHREN

Anfang Dezember 1981 führten zwei Züge der 1.SichKp auf dem Standortübungsplatz Lütjenholm ihr MAN-Schießen mit der FK 20-2 sowie die praktische Gefechtsausbildung erfolgreich durch.

Da in dieser Jahreszeit die Temperaturen rapide sanken und sich die Landschaft seit gut 10 Monaten wieder weiß färbte, durfte der Rückmarsch schon am Nachmittag statt am nächsten Morgen durchgeführt werden. Weiß man, es geht nach Hause, dann ist diese Tatsache schon Motivation genug. So war es auch. Keine zwei Stunden und aus einem ordentlichen Biwak wurde eine leblose Schneewüste, auf der eine ordentliche Marschkolonne stand.

Aufsitzen, Marsch! Es ging heim. Doch an der Ausfahrt des Übungsplatzes angelangt, fehlte unser "Dickes Ende", der Fünftonner. Er stand ca. 500m hinter uns und rührte sich nicht mehr. Die Kolonne ließen wir warten und fuhren zum Fünftonner zurück, nahmen jedoch in weiser Voraussicht zwei Unimogs ohne Kanonen mit. Dort angekommen, sahen wir das Unglück. Unser Fünftonner war bis über die Achsen versunken und das, obwohl er

nur der gesamten Kolonne gefolgt war, von der kein Fahrzeug vorher an dieser Stelle irgendwelche Schwierigkeiten hatte.

Kurz und gut, wir schaufelten die Räder frei und



spannten gleich beide Unimogs vor, um ihn so mit vereinten Kräften frei zu bekommen. Doch es war ein Mißerfolg, der Fünftonner rührte sich kei-

nen Zentimeter. "Hier muß etwas Kräftigeres ran", dachten wir und baten die Feuerwehr des MMat-Depot Bargum um Hilfe, die schon so manch ein festgefahrenes Fahrzeug geborgen hatte. Es dauerte keine 20 Minuten, da war sie mit ihrem schweren Löschzug zur Stelle. In sicherer Entfernung versuchte die Besatzung durch Anziehen der Handbremse und Vorlegen der Unterlogkeile ihrem Fahrzeug einen sicheren Stand zu geben. Dann wurde die Seilwinde angeschlagen, der Befreiungsversuch begann. Doch zu unserem Erstaunen rührte sich nur die Feuerwehr. Sie zog sich langsam aber sicher auf unseren Fünftonner zu, der seine sichere Position nicht aufgeben wollte. Ein zweiter Versuch schlug ebenfalls fehl. In ihrem Selbstvertrauen eingeschüchtert, zog die Feuerwehr ab und sagte zu uns: "Dann müßt Ihr Euer Fahrzeug wohl absetzen!" Nun war guter Rat teuer, denn absetzen wollten wir den Fünftonner nicht. Da kam HBTsm Diekhöfer die



rettende Idee. "Wir bitten die Panzerin Flensburg-Weiche um Amtshilfe." Von der Hauptwache Bargum aus begannen nun länger andauernde Telefonate. Hier durchliefen wir auch wieder alle Höhen und Tiefen zwischen Hoffnung und Niedergeschlagenheit, denn der Materialstand zeigte beim Heer auch eine Anzahl nicht einsatzbereiter Fahrzeuge. Da hier ein Ende nicht so schnell abzusehen war, brachte ich erst einmal die übrigen Soldaten und Kanonen nach Tarp zurück und fuhr mit Verpflegung für die in Lütjenholm verbliebenen Soldaten zurück.

Doch diese kamen mir schon einige Kilometer vorher entgegen. Mein fragendes Gesicht wurde gleich beruhigt. HBtsm Dickhöfer hatte beim InatBtl 650 in Weiche die Zusage erhalten, daß am nächsten Morgen um 09.00 Uhr ein Bergelco sich unserer annimmt. Sie konnten jedoch nicht mehr am selben Tag kommen, da ihnen der Marschkredit fehlte, den sie am anderen Morgen einholen konnten. Beruhigt fuhren wir nach Tarp. Den Fünftonner ließen wir in seinem Loch, denn so schnell würde den keiner klauen können. Am Freitag fuhren wir rechtzeitig los. Wenige Kilometer vor Lütjenholm entdeckten wir gelbes Blinklicht und erkannten auch sofort einen Schwertransporter vom Typ Elefant, der einen Bergelco schleppte. Ein kurzes Lichtzeichen und die Verständigung war sofort hergestellt. In Lütjenholm wurde dann der Bergepanzer klar gemacht.

Aus nebenbei geführten Gesprächen konnten wir entnehmen, daß es z. Zt. für die Leute eine willkommene Abwechslung war, da aufgrund der Einsparungen bei ihnen nicht mehr viel läuft. Mit dem Panzer im Nacken fuhren wir dann zur Unglücksstelle. Der Panzerkommandant schaute sich die Sache kurz an. Sein Kommentar: "Kein Problem". Der Leo ging ca. 25 m hinter dem Fünftonner in Position, ließ seinen Erdsporn runter, brachte sein mächtiges Stahlseil aus und kuppelte es hinten am Lkw ein. Dann begann die Bergung. Im Gegensatz zum vergangenen Tag rührte sich diesmal der Panzer keinen Zentimeter, dagegen unser Fünftonner um etliche Meter. Hier muß man wirklich sagen, daß es für den Bergepanzer eine leichte Übung war, denn dieser ließ während der ganzen Bergungsaktion seinen Motor nur im Standgas laufen.

Nachdem das Seil vom Fünftonner gelöst und verstaubt war, fuhren wir alle zum Tieflader zurück, der auf festem Untergrund stand. Hier angekommen, stellten die Heeresleute ihre Marschbereitschaft her; wir überprüften unsere Fahrzeuge. Auf unser herzliches Dankeschön und auf Wiedersehen kam ein fröhliches "bis zum nächsten Mal" zurück.

Mit 16 Stunden Verspätung kam unser letztes Fahrzeug wohlbehalten, zur Freude des Schirmmeisters, auf dem Kompaniegelände an. -Oltz Gerke-



**Unteroffiziergemeinschaft
Tarp/Eggebek e.V.**
Marinefliegergeschwader 2

In der diesjährigen Jahreshauptversammlung der UHG Tarp/Eggebek e.V. wurde dem Vorstand durch die Kassenprüfer eine gute **Wirtschaftsführung** bescheinigt. Vorgestellt wurde der neue U-Korps-Älteste **HBtsm ARLT**, TI, der das Amt von HBtsm Kuhnert übernommen hat.



HBtsm KUHNERT hat das Geschwader nach über 11-jähriger Tätigkeit zum 28. Januar 1982 verlassen, um die beiden letzten Dienstjahre beim Stützpunktkommando in Kiel zu verbringen.



Die Vorstandswahlen, die von HBtsm Wetzel hervorragend geleitet wurden, brachten folgendes Ergebnis:

- | | |
|------------------------------------------------|-------------------------------|
| 1. Vorsitzender | HBtsm Abicht, Stab T |
| 2. Vorsitzender | Btsm Szefran, Stab F |
| 1. Kassenwart | HBtsm Eckmann, T ² |
| 2. Kassenwart | Maat Grasso, TI |
| 2. Schriftführer | Herr Brockmann, TI |
| Resortleiter für kulturelle
Veranstaltungen | HBtsm Schuppe, Stab T |

In seinem Amt als 1. Schriftführer blieb OBtsm Bendig, TI.
HBtsm Arndt, FF wird in Zukunft der UHG als Geschäftsführer zur Verfügung stehen. - HBtsm Abicht -



VERTRAGSWERKSTATT

Görrissen

- Neu- und Gebrauchtwagen
- Kundendienst
- Ersatzteile
- Reparatur sämtlicher PKW-Typen

2399 Tarp Industriestr. 1 Tel. 04638 - 599

NATO - Kontakte

Besuch aus Holland

Am 2. Februar wurde die Teileinheit Flugausrüstung der I-Staffel, wie auch schon in vorhergehenden Jahren, von den Kameraden der niederländischen Luftwaffe von der Air Base Folkel besucht.



Zweck dieses Besuches war: Umtausch der Bremschirme MB-7 gegen BS 4000 für das Flugzeugmuster F-104. Die amerikanische Bremschirmversion "MB-7" darf nicht auf deutschen Flugplätzen eingebaut werden, wie auch der Bremschirm "BS 4000" nicht von den NATO - Partnern

benutzt wird. Dadurch bedingt, hat sich in den letzten Jahren ein reger Kontakt zwischen der Flugausrüstung der AIR-BASE FOLKEL und dem MFG 2 entwickelt.

Es war uns eine besondere Freude, auch diesmal wieder unseren Freund und Kameraden, den Korporal der 1e Klasse Hans Heckmanns zu begrüßen. Er wurde begleitet von dem Korporal der 1e Klasse Erik Molemaker. Hans Heckmanns hat uns schon viele Male besucht und so war auch recht bald ein angeregtes Gespräch im Gange, wobei Erinnerungen geweckt, Erfahrungen und Neuigkeiten ausgetauscht wurden. Diese Gespräche wurden nach Dienst dann im U-Heim bei einem Glas Bier weitergeführt.

Am nächsten Morgen verließen uns die beiden Kameraden wieder in Richtung Holland.

Beim Abschied wurde von beiden Seiten die Hoffnung zum Ausdruck gebracht, daß dieser Kontakt, auch nach der Umstellung der niederländischen Luftwaffe auf den Flugzeugtyp "F 16" erhalten bleibt.

HBtsm Bock, TI

SEGELFLIEGEN

HERAUSFORDERUNG AN DIE EIGENE PERSÖNLICHKEIT

Ich möchte hier etwas über mein Hobby, dem Segelfliegen, berichten. Ein Thema, das vielleicht für viele interessant sein wird. Sei es, weil sie im MFG 2 mit dem täglichen Flugdienst zu tun haben oder auch nur rein aus Interesse. Selbst bin ich Segelflieger seit Juni 1980. In der kommenden Saison werde ich, wenn alles klappt, die "Private Pilotenlizenz" (PPL), Beiblatt C, erhalten. Zwei Jahre muß man im Schnitt rechnen, um diese Berechtigung, ein Segelflugzeug allein verantwortlich zu fliegen, zu bekommen. Geht man allerdings auf eine Segelflugschule, so kommt man sicherlich schneller zum Erfolg, da konzentriert Tag für Tag im Rahmen eines Lehrgangs geflogen wird. Natürlich geht diese Art der Ausbildung mehr ins Portemonnaie, als die Art, die ich, wie auch die meisten anderen, gewählt habe, nämlich die Schulung in einem Verein. Geflogen wird hier meist am Wochenende, wenn das Wetter mitspielt. In den



Wintermonaten, wie auch an verregneten Wochenenden, wird viel Arbeitseifer von jedem Einzelnen erwartet. Denn um die Kosten relativ gering zu halten, wird vieles zur Instandsetzung und Überholung des Fluggerätes vom Verein selbst erledigt. Und zu tun gibt es immer etwas. Mein Verein ist der "Dithmarscher Luftsportverein e.

V." in St. Michaelisdonn/Hopen. Der Platz liegt etwa 10 km nördlich von Brunsbüttel. Als Segelfluggelände besteht er seit 1932. Nachdem die Alliierten nach dem 2. Weltkrieg den Motorflug in Deutschland wieder freigegeben hatten, wurde der Platz im Jahre 1956 auch für diese Sportart zugänglich. Heute besitzt er eine 700 Meter lange Asphaltbahn. Gleich nebenan befindet sich das Segelfluggelände, das aus einer Grasbahn besteht, die eine Länge von etwa 1000 Metern hat.

Vor dem 2. Weltkrieg wurde hier mit dem Schulgleiter SG-38 geflogen. Und

das ausschließlich am dortigen Geesthang (43 m). Der SG-38, ein Einsitzer, wurde mit einem großen Gummiseil über die Hangkette hinwegkatalpultiert, um dann in die Marsch hineinzugleiten. Während des Fluges, der etwa 20 bis 30 Sekunden dauerte, legte der Pilot eine Strecke von ungefähr 500 Meter zurück. Danach mußte die Maschine dann wieder den Hang hinaufgetragen werden. Fortgeschrittene Segelflieger nutzten auch den Hangwind, der Flüge von einer Dauer bis zu 6 Stunden ermöglichte. Die Voraussetzung dazu war jedoch ein sehr scharfer Südwestwind, der in einer Stärke von 30 bis 40 Knoten konstant wehen mußte.

Mit den heutigen modernen Segelflugzeugen ist die Abhängigkeit vom Hangwind nicht mehr gegeben. Die thermischen Aufwinde ermöglichen Flughöhen von bis zu 2000 Metern. Als Thermik bezeichnet man aufstrebende Luftmassen, die sich bei Sonneneinstrahlung z.B. über Städte oder Felder bilden. Sie geben dem Flugzeug die vertikale Kraft, um in große Höhen zu kommen. Um in diese Aufwinde, die sich erst in ein paar hundert Metern auswirken, zu gelangen, reicht natürlich der Start vom Gummiseil nicht aus. Bei uns werden überwiegend Windenstarts durchgeführt. Dazu hängt das Flugzeug an einem etwa 1000 Meter langen Seil. Dieses wird durch einen starken Motor am Boden (unser hat 360 PS) auf eine Trommel aufgespult. Das dadurch rasch fahrtaufnehmende Flugzeug kann so auf Höhen zwischen 350 und 600 Metern gezogen werden, wo man dann bestrebt ist, Anschluß an die Thermik zu bekommen. Das Seil fällt, von einem Fallschirm gebremst, zu Boden.

Eine weitere Art zu starten ist der Flugzeugschlepp. Wie der Name schon verrät, wird das Segelflugzeug durch ein Motorflugzeug in die Höhe geschleppt. der Vor-

teil: Man kann die Thermik von vornherein anfliegen.

Wie sieht die Ausbildung nun aus? Sie kann, liegt ein fliegerärztliches Tauglichkeitszeugnis vor, schon im Alter von 14 Jahren begonnen werden. Gegenüber der



Ausbildung in den Anfängen der Segelfliegerei gestaltet sie sich heute nahezu risikolos, da jeder neue Segelflugschüler die ersten 50 bis 80 Starts im doppelstzigen Schulflugzeug macht und unter Anleitung bis zur Alleinflugreife gebracht wird. Die Art der Doppelsitzerschulung hat sich in den vergangenen Jahrzehnten voll durchgesetzt, so daß der Flugschüler seine anfängliche Unsicherheit durch Mitfliegen des Lehrers schnell abbaut. Nach etwa 20 Starts hat er das volle Vertrauen zum Fluggerät gewonnen. Der weitere fliegerische Werdegang bringt dann nach Erlernung der manuellen Beherrschung der Start-, Flug- und Landetechnik den ersten Alleinflug. Vor diesem größten Ereignis eines jeden Piloten stellt der Fluglehrer jedoch noch einen präzisen Flugauftrag, an den sich der Schüler strikt halten muß. Dieser Flug stellt wohl die schwierigste Hürde überhaupt dar, denn alle späteren segelfliegerischen Erfolge sind nur Fortsetzung und Verfeinerung von diesen. Drei Alleinflüge bringen dem Flugschüler die erste Schwinge auf blauem Untergrund (A-Prüfung). Nicht zu vergessen, daß parallel zur Flugausbildung der jeweilige theoretische Stand erreicht sein muß. Theoretischer Unterricht wird meist in den Wintermonaten erteilt.

Die folgende Ausbildung des Fliegers hängt von seiner Aktivität, die er an jedem Wochenende zeigen sollte, ab. Nach einer Weiterschulung und etlichen Alleinstarts kann er dann seine B-Prüfung ablegen. Für diese Prüfung ist Voraussetzung, daß er stationäre Kreis- und Kurvenwechselflüge sowie einige besondere Flugtechniken beherrscht. Der Schüler erhält dann zwei Schwingen auf blauem Untergrund. Gelingt es ihm bei günstiger Wetterlage, nach vorheriger Thermikeinweisung durch den Lehrer, einen Alleinflug von mindestens 30 Minuten Dauer durchzuführen und beherrscht er noch weitere Flugtechniken, so erreicht er die C-Prüfung und damit die dritte Schwinge.

Dieses alles stellt nur die sportliche Seite des Segelfliegens dar. Um behördlicher- oder amtlicherseits die Erlaubnis des Erhalts eines PPL's zu erhalten, muß der fertig ausgebildete Schüler eine theoretische Prüfung vor einem Prüfungsrat des Landes ablegen, sowie einige Überprüfungsflüge mit einem Prüfer durchführen. Hierfür ist erforderlich, daß der Schüler sein 17. Lebensjahr vollendet hat, 30 Flugstunden besitzt, von denen er mindestens 10 alleine flog, daß er einen Alleinflug von mindestens 50 Kilometern durchgeführt hat und den theoretischen Unterricht mitmachte, der wiederum 60 Stunden umfaßt. Während der Theoriestunden werden folgende Fächer gelehrt: Luftrecht und Flugsicherung,

Navigation, Meteorologie, Technik und Verhalten in besonderen Fällen. Außerdem wird ein Flugfunkzeugnis verlangt.

Nach bestandener Prüfung ist der Pilot aus der Verantwortung des Fluglehrers entlassen. Er darf jetzt z.B. auch Gastflüge durchführen. Segelfliegen ist eine Herausforderung an die eigene Persönlichkeit. Es bleibt Pflicht eines jeden Segelfliegers, sich immer wieder zu bewähren, seine Persönlichkeit zu bilden und weiterzuentwickeln. Keine andere Sportart bietet für das eben Genannte gleichwertige Voraussetzungen. Doch als Motto gilt bei allen Segelfliegern immer wieder:

"Einer für alle, alle für einen!"

OMaat Kuhrt / TE - PMEL
DLW St. Michaelisdamm, Flugplatz

AUTOHAUS WANDERUP



PEUGEOT



TALBOT

Husumer Straße 29
Telefon (04606) 505 u. 464

Nutzfahrzeuge, PKWs,
Moped, Mofa, Fahrrad,

Motor- und Unfallreparaturen
aller Kraftfahrzeuge

Jederzeit
für Sie parat
unser Blumen-
automat!

*Gar herrlich blüht der Ritterstern
drum hat man ihn am Fenster gern.
Ich sage es in kurzen Worten
es gibt ihn in vielen bunten Sorten.*

Ein Tip aus Ihrer



Gärtnerei Diercks



Stapelholmer Weg 40 · 2391 Tarp · Ruf 04638/421

PREISRÄTSEL

ana - ana - ba - bat - chlo - do - etap - eu - en - fi - fi - finn -
form - ge - gie - ha - hal - kar - kat - klid - land - li - lo - log -
ma - mas - mas - na - nos - ni - or - pe - pfen - pon - raf - rie - ro -
sa - se - te - tho - ti - to - tor -

1. _____
Fisch
2. _____
ähnlich, entsprechend
3. _____
Knotkur
4. _____
Amtsdauer u. Würde des Papstes
5. _____
Land in Europa
6. _____
Inselgruppe im Karibischen Meer
7. _____
Teilstrecke
8. _____
Vogelkunde
9. _____
Stromquelle
10. _____
asiatischer Teil der Türkei
11. _____
Betäubungsmittel
12. _____
Brettspiel
13. _____
Wirbelsturm (Leeres Flugzeug)
14. _____
altgriechischer Mathematiker
15. _____
Durchtriebenheit, Schlaueit

Die Anfangsbuchstaben von oben nach unten gelesen, ergeben einen "neuen" Begriff in der Marinefliegerei.

Schreiben Sie Ihre Lösung an:
+egmont+-Redaktion
Postfach 33
2399 Tarp

oder innerhalb des Geschwaders mit der Dienstpost.

1. Preis: Ein Rundflug mit einer Do 28 am 2.6.82.
oder ersatzweise 20.-- DM
2. Preis: 10.-- DM
3. Preis: 5.-- DM

EINSENDESCHLUSS: 24.05.1982

NAME

VORNAME

STRASSE oder EINHEIT POSTLEITZAHL ORT

LÖSUNG:

1. HILFE

CO-(Rauch)-Vergiftung

- Kennzeichen:
- Schwindel
 - Kopfschmerzen
 - Erbrechen
 - rosige Hautfarbe
 - später Bewußtlosigkeit

Selbst- und Kameradenhilfe:

- Sofortiges Bergon aus dem Gefahrenbereich
- Für frische Luft sorgen
- Atemspende bei Atemstillstand
- Sauerstoffzufuhr, wenn möglich unabhängig vom subjektiven Befinden
- Untersuchung auf Verwundungen

Augenverätzung durch Säure oder Lauge

- Kennzeichen:
- starkes Brennen in den Augen
 - Lidochluß
 - Tränenfluß

Selbst- und Kameradenhilfe:

- Sofortiges Spülen mit reichlich Wasser (ca. 15 Min.) nach evtl. gewaltsamen Öffnen der Augenlider
- Augendusche
- Verband über beide Augen
- Vorbereiten zum schnellstmöglichen Abtransport

Taucherunfall

- Kennzeichen:
- Hautjucken
 - Gelenkschmerzen
 - Lähmungserscheinungen
 - Bewußtseinsstörungen

Selbst- und Kameradenhilfe:

- Schocklagerung
- Untersuchung auf Verwundungen
- Versorgung stark blutender Wunden

FORTSETZUNG FOLGT!

XL-Technik im MFG 2

Nach dem Erprobungsträger für die moderne CCV-Technik (Control Configured Vehicle = am Regelungssystem orientierter Flugzeugentwurf) - der in Manching von MBB gebauten F-104/CCV (98+36) - haben sich auch Spitzenkräfte im MFG 2 bereitgefunden, die Summe neuer Technologien im Sinne der allgemeinen Sparmaßnahmen in Form der neuen F-104/XL (Extra Long) zu verwirklichen. Das Ergebnis versetzte die internationale Fachwelt in helle Aufregung; schon Stunden nach Veröffentlichung des hier abgebildeten Fotos (aufgenommen vom Tarper Starfotografen Willi Weizenkeim und mit der freundlichen Genehmigung des Tarper Kuriers abgedruckt) versammelte sich fast die gesamte in- und ausländische Presse vor den Toren des Fliegerhorstes des MFG 2 in Eggebek. Da jedoch die Führung des MFG 2 zu keiner Stellungnahme bereit war, mußten sich die Journalisten auf eigene Fachkenntnisse verlassen, mit denen schon zahlreiche Neuentwicklungen, z.B. des Warschauer Paktes nur anhand von Fotos richtig gedeutet und umrissen wurden. Wir wollen an dieser Stelle einige Zeilen der in- und ausländischen Pressewelt auszugsweise abdrucken, um die Reaktion auf die Weltbewegenden Ereignisse in Tarp zu veranschaulichen. So behauptet die Prawda (sinngemäß ist der gleiche Artikel in allen Warschauer-Pakt-Staaten veröffentlicht worden) diese Provokation durch den internationalen Kapitalismus und die westlichen Kriegshetzer könne das freie Volk der Sowjetunion nicht dulden; um den Weltfrieden zu sichern würden geeignete Maßnahmen ergriffen. Eine weitere Stationierung von Friedenswaffen (gemeint sind wahrscheinlich nukleare Mittelstreckenraketen) westlich des Urals seien unumgänglich. Im Gegensatz dazu stehen die Meldungen aus der westlichen Welt, hier ein Auszug aus der New York Times: Die F-104G/XL erfüllt endlich die verlangte Steigerung der Verteidigungsanstrengungen durch die Bundesrepublik Deutschland. Der Präsident der Vereinigten Staaten von Amerika gratuliert den Tarper Marinefliegern zu ihrem Erfolg auf einem völlig neuen Gebiet der Luft- und Raumfahrttechnik. Laut Pressemeldungen aus Spanien soll es sich allerdings um eine Entwicklung im Auftrag der Fluglinie SPANTAX handeln, mit der diese endlich ein wirksames Gegenstück zur Concorde in ihre Dienste stellen könnte. Dem Bonner Tagesblatt wurde bekannt, daß bereits eine Bestellung über 50 Maschinen der F-104G/XL aus Indien vorliegt. Ob eine Aufgabe des Tornado-Projektes zu-

gunsten der F-104G/XL erwogen wird, ist noch nicht offiziell bestätigt worden. Am gestrigen Nachmittag begannen Verhandlungen von Seiten der Länge der F-104G/XL ein Ausbau der Runway des MFG 2 in Richtung Norden unumgänglich erscheint (ein Ausbau in südlicher Richtung ist wegen des Nord-Ostseekanals nicht erwogen worden).

Im Moment steht allerdings über der Entwicklung der F-104G/XL noch ein großes Fragezeichen - wie lange noch?

HBtsm Schulz - OMT Hennig - Mt Sudau



Die Redaktion bittet den Leser, dieses Foto nach Ansicht zu vernichten, weil es als "STRENG GEHEIM" eingestuft wurde.



UHLEN-APOTHEKE

2399 TARP

APOTHEKER WINFRIED HELMHOLZ
DORFSTRASSE 12 TELEFON 046 38/920

Trimm dich

Gedanken eines Langläufers (mehr als 5 km - weniger als 12 km - danach beginnt der Wahnsinn).

Oh je, habe ich heute wieder Kopfschmerzen, fühle mich müde, kann keine klaren Gedanken fassen - insgesamt fühle ich mich wie ausge(laugt).

Man sollte mal laufen - auch wenn wieder mal Tarper Wetter ist mit Regen und Sturm.



So, die ersten 3000 m sind rum - ich glaube, mein Deo versagt. Das war früher auch mal besser.

Diese Steigung noch, dann ist die Hälfte geschafft. Der Wind ist heute wieder unangenehm - und dauernd von vorn.

Gibt es in diesem blöden Wald eigentlich nur Steigungen? Fehlt nur noch, daß die Schranken zu sind.

Bin ich eigentlich bekloppt, mich hier abzuschinden? Die Anderen sitzen jetzt schon im Sessel und trinken Kaffee mit Kuchen. Na, noch eine Steigung, dann reicht's. Wieso bin ich in diesem Jahr nur so schwach? Die Konkurrenz ist sicher viel besser.

Gut, daß die Zunge nicht länger ist. Sonst würde ich garantiert drauftreten. Hoffentlich denken die Leute nicht, daß ich ein rotes Halstuch trage, wo es doch nur meine Zunge ist. So, jetzt herrlich duschen - mindestens nochmal 8 km. Was gibt es da noch schöneres?

Mensch, fühle ich mich heute wieder wohl. Ich könnte Bäume ausreißen, auch wenn es nur Setzlinge wären.

Übermorgen geht es wieder los, vielleicht läuft mal jemand mit !?

OLTzS Mai, F1

na so was

An einem schönen Tag im Jahre 1964 lief das Geleitboot "LÜBECK" nach Kiel und wollte im Scheerhafen an einem Fletcher-Zerstörer längsseits gehen. Der Kommandant, Fregattenkapitän L., fuhr das Manöver selbst. Back und Schanz waren besetzt, Anker klar, Leinen klar, Fender klar. Auf der Schanz des Fletchers sonnten sich einige Lords, während andere auf die Leinen der "LÜBECK" warteten oder mit weiteren Fendern bereitstanden. Langsam schob sich die "LÜBECK" von achtern an den Fletcher. Alles schien klar.

Unterdessen erklärte im Maschinenraum der "LÜBECK" ein Heizer einem Neuzuersetzten die Wirkungsweise der Maschinentelegraphen-Anlage. Theoretisch war man durch, die praktische Erklärung sollte folgen. U. a. wurde die Umschaltung der Bedienung des Maschinentelegraphs von der Brücke in den Leitstand "durchgeföhren".

Just zu diesem Zeitpunkt befahl der Kommandant auf der Brücke: "Maschinen stop - halbe Fahrt zurück!" Nichts rührte sich. Der Befehl wurde wiederholt - wieder nichts. Die "LÜBECK" schob sich langsam und stetig auf das Heck des Fletchers zu. Befehl vom Kommandanten: "Maschine äußerste Kraft zurück." Es rührte sich immer noch nichts. Auf der Back wurde es unruhig, die ersten sonnenhungrigen Lords auf der Schanz des Fletchers erhoben sich. Die Gesichtsfarbe des Kommandanten, sonst in einem beruhigenden Braunton, wechselte von rot auf weiß. "Äußerste Kraft zurück" - nichts geschah.

Auf der Schanz des Fletchers sah man jetzt ein ungeordnetes Stieben und Hüpfen über die Minenschienen.

Doch der Kommandant blieb ruhig.

"WARUM SIND DIE ASCHENBECHER IN DER NOCK NICHT AUSGELEERT? SCHWEINEREI! WO, VERANLASSEN SIE DAS SOFORT !!!"

Unterdessen ließ die seemannische Nr. 1 den Anker fallen - die "LÜBECK" wurde kurz vor dem Zusammenprall gestoppt.

Fazit:

Der Ausspruch "Ruhe ist die erste Bürgerpflicht" gilt tatsächlich auch für den Bürger in Uniform. - KptLt Schramm -

2 Jahre danach

Wie die Zeit vergeht! Vor nunmehr zwei Jahren, vom 30.5. bis 7.6.1980 fand auf dem Flugplatz Eggebek bzw. in Tarp das "BEST FOCUS 80" statt. Dieses Ereignis war wohl ein "High Light" für alle Teilnehmer. Nach einem Abstand von ca. zwei Jahren möchte ich diese Tage noch einmal in die Erinnerung zurückrufen, brachten sie doch für einige von uns bleibende Erlebnisse.

BEST FOCUS wird seit 1976 von NATO-Aufklärungseinheiten im Abstand von drei Jahren durchgeführt. Vorher hieß der Wettbewerb "BIG CLICK". Teilnehmer sind aus Tradition Aufklärer aus Norwegen, Dänemark, Großbritannien, Amerika, Kanada und von der Bundeswehr mit Luftwaffe und Marine. Ausgerichtet wird der Wettbewerb immer im Wechsel von den Einheiten z.B. in Leck, Karup (Dänemark), Rygge (Norwegen) oder in Eggebek.

Für "BEST FOCUS 80" hatte das Marinefliegergeschwader 2 unter Kapitän zur See Scheyka das große Los gezogen. Projektoffizier war der jetzige Kommandeur F, Fregattenkapitän Könnecke.

Probleme größerer Art mußten beseitigt bzw. verdeckt werden: Unterbringung für ca. 600 Gäste - aber menschenwürdig. Verpflegung für die gleiche Anzahl mit Schichtessen usw. - aber genießbar. Dazu die Freizeitgestaltung, social events, in der "Weltstadt" Tarp. Und Geld durfte die ganze Angelegenheit natürlich auch nicht kosten.

Für die 1. Staffel standen die fachlichen Aufgaben im Vordergrund. Monate vor dem großen Ereignis wurde geübt, die Flugzeugführer erflogen ausgewählte Ziele. Die Erfahrungen und Erinnerungen der Teilnehmer aus früheren Wettbewerben wurden aus dem Gedächtnis gekräftigt, um die Vorbereitung möglichst wirklichkeitsnah zu gestalten.

Ehrgeiz war bei allen Teilnehmern vorhanden. Die Marine wollte es der Luftwaffe endlich mal zeigen, daß man nicht nur an der Bar besser war. Bisher war die Marine vom Bewertungstampen nie weggekommen.

Die Voraussetzungen für "BEST FOCUS 80" waren für uns gut: Neue Aufklärungskameras und "Heimvorteil" in Eggebek.

Das Prinzip eines solchen Wettbewerbs ist natürlich auch das gegenseitige Kennenlernen der Geräte und Verfahren. So arbeiteten im Bildzug das MFG 2 unter der Leitung des Bildoffiziers je ein Auswerter aus USA, Great Britain, Norwegen, Dänemark, Kanada und vom AG 52 in Leck. Die ersten zwei Tage bleiben zur Einweisung und zum Üben. Alle mußten sich

zuerst mit den Örtlichkeiten und dem Gerät vertraut machen. Dann zwei Tage Probeflüge mit den ersten Ergebnissen. Jetzt merkte man schon, daß die Gruppe gut zusammengesetzt und sehr willig war. Die anderen Einheiten hatten uns durchweg Spitzenleute entsandt. Nach zwei Tagen Probe folgte der Ernstfall. Insgesamt wurden drei Tage mit Wertung geflogen. Es waren Ziele irgendwo in Norddeutschland, Dänemark oder Holland aufgebaut. Alle teilnehmenden Einheiten erfliegen das Ziel und werteten in einer vorgegebenen Zeit aus. Danach stellten unabhängige Bewerter das Ergebnis fest.

Das Auswerteteam:
v.l.n.r.
OL Mai, Teamleader
Great Britain
USA
Dänemark
Kanada
Beobachter
Deutsche LW
Norweger



Der 1. Tag, Mittwoch, schloß für uns mit dem 4. Platz ab, GB war weit in Front. Am 2. Tag lief es bei uns ganz gut, wir rutschten auf den 3. Platz, wobei die ersten 3 Teams nahe zusammen lagen. Der 3. Tag mußte die Entscheidung bringen. Alle waren "bestens motiviert", wie man so schön sagt. Piloten, Auswerter, Bearbeiter und nicht zuletzt die Technik wollten diesen guten Platz behaupten. So wurden die Kameras abends nach dem Fliegen ausgebaut und morgens sehr früh wieder eingebaut. Jede mögliche Fehlerquelle sollte ausgeschlossen werden. Mit Erfolg übrigens: wir hatten keinen Versager.

Trotzdem hatten wir einige Störungen zu verzeichnen:

- Der Befehlshaber der Flotte kommt während einer Auswertung in den Bildzug. Er tritt aber "aus dem Kinken" und läßt sich nur flüsternd über den Verlauf informieren, um ja nicht zu stören.
- Einem Flugzeugführer bleibt die Uhr stehen und seine Karte fällt vom Knie. Aber er hat den "Papst in der Tasche" und trifft trotzdem.
- Ein Pilot erfliegt einen Hafen in so geringem Abstand, daß das Ziel auf 25 Bildern abgedeckt ist. So müssen die Bearbeiter in 15 Min. 25 Positive herstellen, die Auswerter das Puzzlespiel zusammenfügen, beschriften und auswerten.

Nach der letzten Mission waren alle guter Hoffnung. Jeder hatte sein Bestes gegeben. Bei der Abschlußparty am Abend im U-Heim sollte das Ergebnis bekanntgegeben werden.

Bis zur Siegerehrung wurden überall nge Ohren gemacht, um zu erlauschen, wie der Tag bei der Konkurrenz verlaufen war. Auch dort waren unangenehme Dinge vorgefallen wie Ziele verfehlt, Kameras defekt, Filme gerissen usw. Unser Mitgefühl mit den anderen war nicht echt.

Dann die Verkündung: Winning Team NAW 2. Zuerst konnte es keiner glauben, obwohl alle darauf gehofft hatten. Die Mühen und Investitionen der letzten Wochen und Monate hatten sich gelohnt. Gute Einzelergebnisse erzielten KL Janssen und KK Forsmann. Sogar die Fußballer gewannen ihr Turnier - gab es eigentlich etwas, was das MFG 2 nicht gewann?

Festzustellen bleibt, daß Übung den Meister macht, die Flugzeugführer, Bildbearbeiter und Auswerter sowie die Techniker bestens gearbeitet haben und nur das gute Zusammenspiel aller Beteiligten diesen Erfolg bringen konnte.

- OLTzS Mai, F1 -

*Wir empfehlen aus eigener Schlachtereie unsere
Qualitäts-Fleisch- und Wurstwaren*

Schlachtereie P. Carstensen

2391 TARP, Dorfstraße, Telefon (04638) 451

**Baufinanzierung
auch Umschuldung**

**6,75% bei 5 Jahre fest,
92% Auszahlung**

Anwartschaften
und Restkostenversicherungen

25 Jahre Partner des Bw-Verbandes

**Continentale
Versicherungs
Gruppe**



Außendienstmitarbeiter
Hans-Peter Clausen
Lerchenweg 6
2391 Freienwill
Telefon (04602) 8 17



familiär



regmont+ wünscht allen Jungvermählten
viel Glück auf ihrem gemeinsamen Lebensweg

OGefr UA	Jentz,	Gerwin	und Ehefrau Erika geb. Parakenings
OMaat	Owczarzewicz,	Jürgen	und Ehefrau Jutta geb. Lange
Matr	Ehlers,	Hartmut	und Ehefrau Andrea geb. Biermann
Matr	Knorr,	Siegfried	und Ehefrau Sabine geb. Panning
OMaat	Demel,	Klaus	und Ehefrau Heike geb. Jessen
KptLt	Pries,	Holger	und Ehefrau Marlene geb. Weber
KptLt	Lamshöft,	Volker	und Ehefrau Ines geb. Wenger

regmont+ gratuliert den Eltern



Btsm	Telscher,	Uwe	und Frau zur Tochter Tina
OMaat	Lubbert,	Wolfgang	und Frau zur Tochter Bianca
OMaat	Dorst,	Uwe	und Frau zum Sohn Sebastian
OMaat	Kesseling,	Werner	und Frau zur Tochter Sabrina
Maat	Hägge,	Frank	und Frau zur Tochter Kristin
OBtsm	Wiese,	Hans-Ewald	und Frau zur Tochter Patricia
Maat	Schwarz,	Erich	und Frau zur Tochter Natalie
Btsm	Reinecker,	Peter	und Frau zur Tochter Karen

KRANKENFAHRTEN

TAXI

CLAUSEN

TAXI

CLAUSEN



IHR TAXENRUF IN TARP

374

UND

FLENSBURGER TAXEN AM ZOB

TELEFON 0461 - 22000

Die Sanis der Marine wetteifern im Fußball

Mit dieser Überschrift erschien ein halbseitiger Artikel im Ostholsteinischen Tageblatt über das dritte Hallenfußballturnier der Sanitätsstaffeln in Schleswig-Holstein am 25.02.1982 in Plön.

Dieser Wettbewerb wurde von der San-Staffel MFG 2 ins Leben gerufen mit dem Ziel, die Kameradschaft und das Zusammengehörigkeitsgefühl zu wecken, zu festigen und sich im sportlichen Wettkampf zu messen.

Nach den Ausrichtern MFG 2 San-Staffel und MFG 5 San-Staffel war diesmal die San-Staffel der MUS Plön an der Reihe.

Zum Turnier hatten sich 13 Mannschaften gemeldet, u. a. 2 Mannschaften der MFlgSanStaffel MFG 2. Die Medizinmänner der Marine kämpften zweimal 7,5 Minuten in der neuen Stadtsporthalle und in der Halle der Realschule in zwei Gruppen um den Sieg.

Nach spannenden Spielen und guten sportlichen Leistungen setzten sich in der Gruppe II die 2. Mannschaft des MFG 5 als Gruppenzweiter und die Mannschaft der MSanStaffel List als Gruppensieger durch. In der Gruppe I konnte sich die 1. Mannschaft der MFlgSanStaffel MFG 5 an die Gruppenspitze setzen und die MSanStaffel Flensburg-Mürwik den 2. Gruppenplatz erringen.

In der Hauptrunde wurde dann über Kreuz gespielt und somit die Finalgegner ermittelt. Für die Finalrunde setzten sich die Mannschaften der MSanStaffel Flensburg-Mürwik und die 1. Mannschaft der MFlgSanStaffel MFG 5 durch. Um den 3. und 4. Platz spielten Mannschaft MFG 5 II und MSanStaffel List. In diesem Spiel um Platz 3 und 4 merkte man den Akteuren die Anstrengungen des Turniers deutlich an.

So hatten die Mannschaften bisher nicht weniger als 7 Spiele bestritten, um bis in die Endrunde zu kommen. So muß auch verstanden werden, daß beim Spiel um den Einzug in das Finale zwischen der I. und II. Mannschaft MFG 5 nur Schlafwagenfußball gespielt wurde. Entsprechend war dann auch die Reaktion des Publikums, die die Akteure gnadenlos auspiffen.

Im Spiel um Platz 3 setzte sich dann unter viel Beifall die San-Staffel List durch.

Im Endspiel trafen die I. Mannschaft MFG 5 und die MSanStaffel Flensburg-Mürwik aufeinander, die durch die Zuschauer kräftig angefeuert wurden.

Nach spannendem Spiel erkämpfte sich das MFG 5 den Sieg und somit den Wanderpokal. Der Wanderpokal wurde zum dritten Mal von der MFlgSanStaffel MFG 5 gewonnen und verbleibt nun in deren Besitz.

Daß die Sanis nicht nur Fußball spielen, sondern auch feiern können, zeigte sich am Abend bei der Siegerehrung, die, wie das gesamte Turnier, von der San-Staffel MUS Plön hervorragend organisiert wurde.

Welch großen Anklang diese Veranstaltung gefunden hatte, zeigte sich bei der Siegerehrung, die der Kommandeur der MUS Plön, Herr KptzS Kaiser als Schirmherr vornahm.

An der Feier nahmen Vertreter der Stadt Plön, u. a. der Herr Stadtkämmerer und Firmenvertreter, die Pokale als zusätzlichen Anreiz gestiftet hatten, teil.

Der Admiralarzt der Marine, Dr. Wilhelm Birker, ließ durch Flottenarzt Dr. Hübner, MAKdo Ostsee, Grüße übermitteln mit dem Bedauern, daß er leider nicht teilnehmen könne, da er krank sei.

KptzS Kaiser dankte den Spielern für die fairen Begegnungen; ein weiterer Dank galt der Stadt Plön, die im Zeichen einer guten Zusammenarbeit zwischen Stadt und Bundeswehr die Sporthallen für diesen Termin zur Verfügung gestellt hatten.

Der Fair-Play-Pokal, gestiftet von Flottillenarzt Ahmad, dem ehemaligen Chef der San-Staffel Plön, wurde der Mannschaft der MFlgSanStaffel MFG 3 zugesprochen.

Das Turnier klang aus mit einem geselligen Beisammensein mit kaltem Büfett. Im kommenden Jahr wird das Turnier in Flensburg ausgerichtet. Wir freuen uns alle jetzt schon darauf.

Anzumerken wäre noch, daß die zweite Mannschaft einen beachtlichen 6. Platz und die erste Mannschaft einen siebten Platz erreichen konnte.

HBtsm Wirtz, HSan

	V·A·G Claus Becker	
	Ihr VAG Partner für Volkswagen und Audi. Stapelholmer Weg · Eggebek Telefon (046 09) 237	

SPORT IM



Am 24. März fanden zum Jahresauftakt die Hallen-Leichtathletikmeisterschaften des Geschwaders statt. Mit zum teil ansprechenden Leistungen wurde ein erster Leistungstest in den Disziplinen 35 m Lauf, Hochsprung und Kugelstoßen vorgenommen.

35 m Lauf

AK I

1. Maat Vogel	FF	4,7 Sek
2. OG Heuer	F	4,8 "
3. G Thoma	TN	4,9 "

AK II

1. B Bach	TE	4,6 Sek
2. OB Bensing	TW	4,7 "
3. B Lehmann	G	4,8 "

AK III

1. KK Gernhuber	F3	5,0 Sek
2. Herr Redmann	TE	5,2 "
3. LtzS Walder	HKfz	5,3 "

AK IV

1. HB Jansen	TE	5,0 Sek
2. OL Jahn	F2	5,1 "
3. OL Mai	F1	5,3 "

AK V

1. HB Obenlünenschloß	TN	5,2 Sek
2. Herr Klingbeil	H	6,1 "

Hochsprung

AK I

1. OG Heuer	F	1,84 m
2. Omt Juckenath	F3	1,81 "
3. Omt Friedrich	F1	1,70 "

AK II

1. OB Bensing	TW	1,60 m
2. OFzS Mai	F1	1,45 "
3. B Kiefer	F1	1,45 "

AK III

1. OFzS Rathgeber	F	1,40 m
2. HB Schafft	HKfz	1,40 "
3. HB Stegemann	T	1,20 "

AK IV

1. HB Nanninga	H	1,35 m
----------------	---	--------

Kugelstoßen

AK I

1. Matr Kronenberg	TN	12,25 m
2. Gefr Thoma	TN	11,13 "
3. OG Heuer	F	10,99 "

AK II

1. OB Bänsch	TW	11,49 m
2. OL Pamme	TW	10,52 "
3. B Bach	TE	10,27 "

AK III

1. OL Selck	FF	10,98 m
2. OB Häbel	T	9,37 "
3. HB Stegemann	T	9,30 "

AK IV

1. HB Nanninga	H	9,73 m
2. HB Teuber	TE	9,12 "
3. Herr Steudel	TE	8,25 "

AK V

1. HB Obenlünenschloß	TN	9,72 m
2. Herr Klingbeil	H	8,07 "



Das Training der Leichtathleten findet dienstags ab 16.30 Uhr zunächst noch in Halle II statt. Für Rückfragen steht OltzS Selck unter App. 10 bzw. 89 zur Verfügung.

MARINE-MAGAZIN

UNIFORMEN
EFFEKTEN
NAUQUITÄTEN
SCHIFFSMODELLBAU



Mürwiker Str. 209 · 2390 Flensburg-Mürwik · Tel. 04 61 - 3 35 22

Gerd Möller-Malermeister



Maler- und Glaserarbeiten

Fußbodenbeläge

Farbenfachgeschäft und Tapeten



2391 TARP
Stapelholmer Weg 13
Telefon (04638) 1091



LETZTE SEITE



Die Lehrerin meint böse zu dem kleinen Fritz: „Fritz, ich muß unbedingt mit deiner Mutter morgen sprechen; so geht es mit dir und deinen schlechten Leistungen nicht mehr weiter!“

Darauf meint der kleine Fritz: „Das wird wohl nicht gehen, Fräulein. Meine Mutter kann nicht laufen, denn Vater hat sie aus Spaß fürchterlich verprügelt.“ Fassungslos fragt die Lehrerin: „Aus Spaß fürchterlich verprügelt?“

„Ja, Fräulein, aus Spaß, den sie mit Onkel Heinrich hat!“



Auf einer Bank in den Anlagen sitzt ein Paar in zärtlicher Umarmung. Da erscheint plötzlich ein Mann und macht der jungen Frau geheimnisvolle Zeichen. Da schreit der Liebhaber: „Was wollen Sie?“

„Ach“, antwortet der Mann verschüchtert, „ich wollte meine Frau nur um den Hausschlüssel bitten.“

Ein Amerikaner kommt als Ahnenforscher nach Schottland. Auf einem Friedhof findet er einen Grabstein mit der Inschrift: „Hier ruht Stan Mac Gregor, ein mildtätiger Mensch, ein guter Vater.“ Darauf der Amerikaner: „Typisch schottisch, drei Mann in einem Grab.“

„Angeklagter, Sie haben also den Redakteur der Morgenzeitung mißhandelt. Was haben Sie zu Ihrer Verteidigung anzuführen?“

„Als ich vor drei Jahren die tausend Mark gestohlen hatte, schrieb er in seiner Zeitung ‚Fünftausend‘; ich hatte dadurch die größten Unannehmlichkeiten mit meiner Frau!“

Ein Ostfrieser geht über das Feld und findet einen Spiegel; schaut hinein und denkt: „So ein häßliches Bild hätte ich auch weggeworfen.“

Freddy“, sagt der Direktor des Gefängnisses zu seinem Häftling. „Ich habe festgestellt, daß Sie niemals Besuch erhalten. Haben Sie denn keine Bekannten, Verwandten oder Freunde?“

„Doch“, erwidert Freddy, „viele, aber die sind alle hier.“

„Alois, was zu viel ist, ist zu viel“, sagte die Bäuerin. „Morgen, wann du die Kuh in die Kreisstadt bringst, gehst du mal zum Baden!“

Schworen Herzens ging der Bauer zum Baden und meinte am Abend nach seiner Rückkehr: „Nie wieder, Alte, jetzt hab ich doch in der Badeanstalt meine Weste verloren!“

Ein Jahr verging und wieder meinte die Bäuerin: „Alois, du riechst schon wieder so, geh' halt noch 6 mal baden.“

Und wirklich ging der Bauer. Und strahlend kam er am Abend zurück aus der Kreisstadt.

„Alte, ich hab' sie wieder gefunden, meine Weste! Ich hatte sie das letzte Mal unters Hemd gezogen.“

*Ein Glück, daß das Glück blind ist.
Sollte es mitunter seine Günstlinge
sehen, würde es sich aus Scham
verkrühen.*

Auf dem Schulschiff prüft der Kapitän die Navigationskünste des Offizieranwärters. Als der Kadott seine Berechnungen vorlegt, geht der Kapitän schweigend zur großen Weltkarte.

„Junger Mann“, sagt er dann, „nehmen Sie die Mütze ab. Nach Ihren Berechnungen läuft unser Schiff in wenigen Minuten im Kölner Dom ein.“