

egmont+

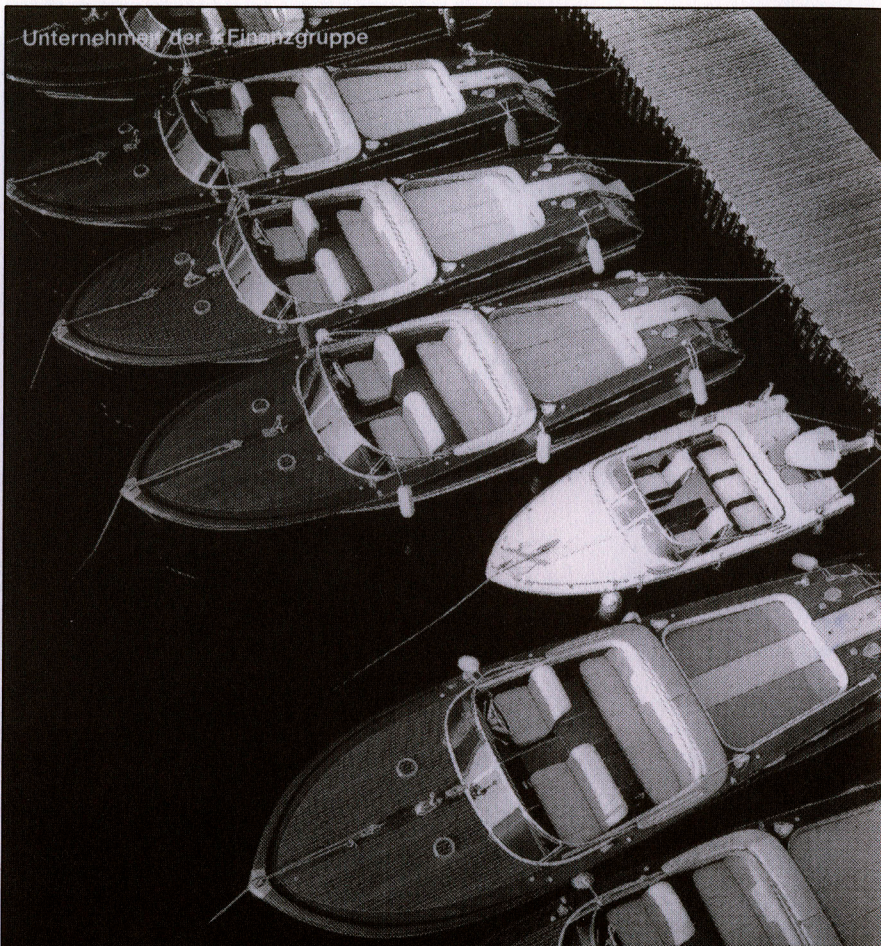


Marinefliegergeschwader 2

Schutzgebühr -50 DM

Tarp · Eggebek

1-96

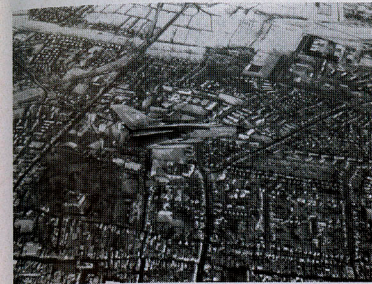


Unternehmen der Finanzgruppe

**RATEN SIE MAL, WER NOCH KEINE
VERMÖGENSANLAGE BEI UNS HAT.**

● Die „Schlauer Anlegen“-
Beratung: Mit Strategie mehr aus
Ihrem Vermögen machen.
Fragen Sie uns einfach direkt.
Wir beraten Sie gern.

**Sparkasse
Schleswig-Flensburg** 



TORNADO über Husum



Für MICH. Für DICH. Für ALLE.

HUK

Wir versichern Sie HUKgünstig.
Kommen Sie zu uns.

Wir sind ganz in Ihrer Nähe:

Norbert Jahn
Tel. (0 46 38) 4 97
Am Schwimmbad 3, 24963 Tarp
Sprechzeiten:
Mo-Mi 18.00 - 20.00 Uhr
Do 17.00 - 19.00 Uhr
sowie nach Vereinbarung

HUK-Coburg
Versicherungen · Bausparen

IMPRESSUM

GESCHWADERZEITUNG
MARINEFLIEGERGESCHWADER 2
24691 TARP

Beiträge von Mitgliedern der Redaktion oder freien Mitarbeitern geben die Ansicht der Verfasser und nicht notwendigerweise die offizielle Meinung des BMVg oder der Geschwaderführung wieder.

Redaktion

Redaktionsleiter:

KptLt O. Kraft -ok- App. 2133

Stellvertretender Redaktionsleiter:

Angestellte I. Brömel App. 1036

Mitarbeit:

KptLt Nedbalek

KptLt Peters

HptBtsm Mattern

OBtsm Bayer

Mt Wolter

Finanzen:

HptBtsm Müller App. 2438

Fotos:

Bildstelle und Fotolabor MFG 2

Postanschrift:

+ egmont +
Geschwaderzeitung
Postfach 33 · Tel. 04638/87-0 App. 1036
24961 Tarp · Fax-Nr. 04638/87-1775

Bankverbindungen:

Sparkasse Schleswig-Flensburg
Hauptzweigstelle Tarp
(BLZ 216 50110) Konto 18 011 719

Raiffeisenbank Jübek-Tarp eG
(BLZ 216 617 19) Konto 109 800

Postgirokonto Hamburg
(BLZ 20010020) Konto 11252-207

Erscheinungsweise: 2monatlich
Auflage: 1500

Druck:

Förde-Druck GmbH
H.-Chr.-Andersen-Weg 3
24340 Eckernförde
Telefon 0 43 51/5037 · Fax 0 43 51 / 38 90

Der + egmont + kostet DM -,50; im Abonnement per Post jährlich DM 24,-

Redaktionschluß 29.03.1996

INHALT

Chronik	4
Familiär	6
In „sehr“ eigener Sache	7
Wir gratulieren	8
Besuch vom Cincfeet	10
Eine hohe Auszeichnung	11
NAVAL AIR NEWS	12
Wir begrüßten auf der Basis	14
Gedanken zum Jahreswechsel	16
Im Ruhestand	17
Geschwindigkeitsbegrenzung	18
Calvin College besucht MFG 2	20
Go West	21
Das Marineflieger- und Luftschiffmuseum	23
Standortverwaltung Tarp	30
Ein Tag mit Papa auf dem Flugplatz	33
Eiszeit in Eggebek	34
Aktion Bergepanzer	36
Geldspende für Sorgenkinder	40
Einsatz für die Bremscrew	41
+Die Hornblower+	43
Das Reisebüro MFG 2	44
RoRo auf Puerto Rico - Sahnetörn	47
Roosevelt Roads	48
The long run	51
Störfall - Was ist das eigentlich?	56
§ 218 auf der Opernbühne !!!	60
Ganz plötzlich ist das Ende da!	63
Ein faszinierender Trip nach Rußland	66
Aufgespießt	69
Nadeln in meiner Seele	70
Sport:	
17. Crosslaufmeisterschaft	72
Geschwaderhandballmeisterschaft	73
Flottillenmeisterschaft Handball	74
Marineschwimmeisterschaft 1995	74
Rätslecke	75

RÄTSELEI

Wer hätte geglaubt, daß dieses Kind so viele Namen hat. Richtig waren sie alle, die Bezeichnungen für den

Topfschwamm.

Die Glücksfee, Frau Susanne Schulz, F2, zog aus der Vielzahl der Teilnehmer folgende Gewinner:

- 1. Preis:** Herr Manfred Herzog
StOV Tarp / SG I
24963 Tarp
- 2. Preis:** Herr HptBtSm
Johannes Petersen
Stab F
- 3. Preis:** Herr OSA d.R.
Andreas H. Nauenburg
Falkenstr. 24
23564 Lübeck

Herzlichen Glückwunsch !

Neues Rätsel Seite 75!

* * *

*In letzter
Sekunde*

Verkaufe

Keyboard Kawai

FF 690, 61 Standard, 100 Rhythmen- u.
Klangtasten. VKP: DM 200,-
☎ 04634 / 1022 (Neumann)

* * *

Im Rahmen einer Mitgliedschaft
leisten wir
Hilfe in Lohnsteuersachen
Lohnsteuerhilfeverein
Vereinigte Lohnsteuerhilfe e.V.
Ber.-Stelle: Schulweg 1
24855 Gammellund
Tel. + Fax 0 46 25 / 75 23

Jetzt
auf 1000 m²

Fitness + Schönheit total

la couleur

Tel. 04 61 - 2 33 75

body fit **STUDIO**

Tel. 04 61 - 2 28 44

**Mehr als 40
Kursstunden/Woche**

- Callanetics • Aerobic
- Heavy Hand
- Wirbelsäulengymnastik
- Body Form
- Slide • Step • Rückenschule
mit der Techniker-
krankenkasse



**Bewachtes SB-
Sonnenstudio**
mit großzügigen Kabinen

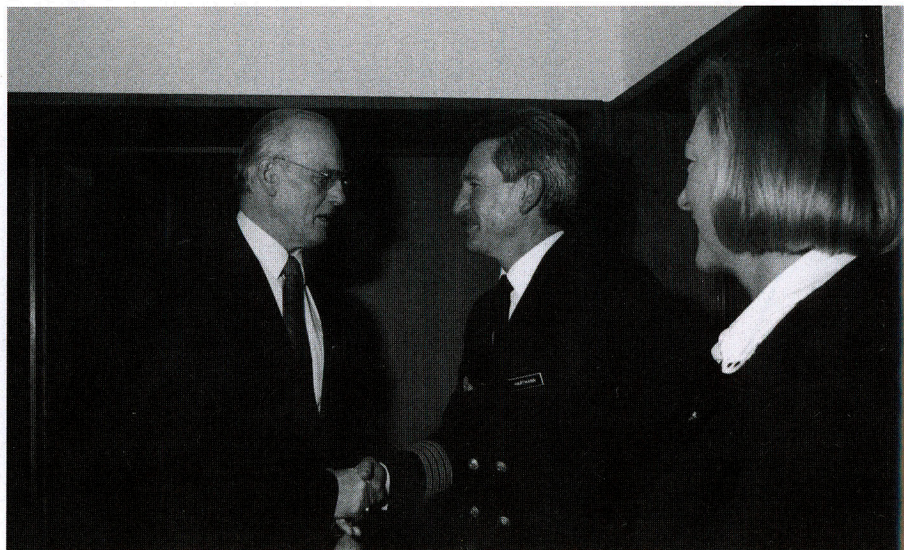
3 Trainingsräume
2 Aerobicsäle
gemischte Sauna
Dachterrasse
mit Wintergarten

Schule für
Ganzheits-Kosmetik,
Visagistik,
Farbberatung,
Aromatherapie,
Nagelmodellagen,
Cellulitebehandlung,
Modellpreise

Freies Parken im Hause • Hafermarkt 1-3 • 24943 Flensburg
Sondertarife für MFG2 Angehörige

Chronik MFG 2

- 14.12.1995 MFG 2 führt Überflug anlässlich Kommodorewechsel AG 51 durch
- 04.01.1996 Besuch von 20 Studenten des Calvin College, Grand Rapids, USA beim MFG 2
- 10.01. - 11.01.1996 Historisch-taktische Tagung an der Marineschule Mürwik
Vortragender aus dem MFG 2 : **KptLt Großmann, F 2**
- 16.01.1996 **Herr Jensen-Nissen, MdL**, informiert sich über den Dienstbetrieb im MFG 2
- 22.01. - 16.02.1996 2 Besatzungen des MFG 2 nehmen am TLP 1/96 in Florennes, Belgien, teil
- 24.01.1996 MFG 2 stellt Ehrenzug zur Begrüßung Admiral Danish Fleet im Flottenkommando
- 25.01.1996 **General Naumann**, Inspekteur der Bundeswehr, und **Admiral Horten**, Befehlshaber der Flotte, nutzen Eggebek als Zwischenlandeplatz
- 08.02.1996 Lärmschutzkommission tagt im MFG 2
Jahresempfang des MFG 2 in der Offiziermesse



DEUTSCHER BUNDESWEHR-VERBAND



DBwV

**Die Interessenorganisation
für mündige Bürger in Uniform**

Der DBwV umfaßt heute eine Viertelmillion Mitglieder aller Dienstgrade und Teilstreitkräfte: Grundwehrdienstleistende, Soldaten auf Zeit, Reservisten, aktive und ehemalige Berufssoldaten.

WIR BIETEN:

- schlagkräftige Vertretung Ihrer Interessen im politischen Raum
- sachverständige Beratung des Gesetzgebers bei der Regelung des Dienstrechts der Soldaten
- Informationen über alle die Soldaten interessierenden Fragen durch die Verbandszeitschrift, Wandzeitungen und Mitteilungen
- politische Bildung in Seminaren und Tagungen
- Vollrechtsschutz in dienstlichen Angelegenheiten für DBwV-Mitglieder
- kostenlose Rechtsauskünfte in dienstbezogenen Angelegenheiten durch Vertragsanwälte
- Informationen über nützliche und preiswerte Leistungen der Förderungsgesellschaft für die Mitglieder des DBwV
- kostenlose Unfallversicherung für wehrübende Reservisten
- Ratgeber (Sachbücher)

Mit einer Viertelmillion Mitgliedern sind wir stark.
Wir werden noch stärker, wenn auch Sie Mitglied im DBwV sind.

**Ansprechpartner:
Stabsbootsmann Christoph Kabon
Marinefliegergeschwader 2
Postfach 33 x 07
Telefon: 0 46 38/87 23 54**

Ausschneiden und einsenden an
Deutscher Bundeswehr-Verband, Südstraße 123
53175 Bonn, Tel. 02 28 / 88 23 0

Schicken Sie mir Informationsmaterial
 Ich möchte Mitglied im DBwV werden

Name _____ Vorname _____
PLZ. Wohnort _____
Straße _____
Dienstgrad _____



Familiär



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

Btsm	Hösler, Martin	und Ehefrau Claudia Amon, geb. Böttcher
OMt	Ziebold, Thomas	und Ehefrau Britta, geb. Stotz
OMt	Jarzab, Thomas	und Ehefrau Monika, Katharina, geb. Spakowski
OLTzS	Basdorf, Wilfried	und Ehefrau Claudia, geb. Krug
HptGefr	Christiansen, Sven	und Ehefrau Andrea, geb. Andersen
OBtsm	Renken, Lars	und Ehefrau Sonja, geb. Walter



+ egmont+ gratuliert den Eltern

OBtsm	Emcke, Klaus Ulrich	und Frau zu den Zwillingen Nathalie u. Celina
LtzS	Weinbrandt, Arno	und Frau zum Sohn Lasse
OBtsm	Thomsen, Harald	und Frau zum Sohn Jan-Niklas
OBtsm	Trolley, Alfred	und Frau zur Tochter Maike
OBtsm	Piper, Axel	und Frau zum Sohn Niklas
KptLt	Bourgin, Rolf	und Frau zur Tochter Vanessa Sophia
LtzS	Kaufhold, Hermann	und Frau zum Sohn Stefan

Fachgeschäft für moderne Augenoptik



24963 Tarp
Dorfstraße 17 a
Tel. 0 46 38 / 10 10

Soeben wieder eingetroffen:
Skibrillen für Kinder DM 15,- u. für Erwachsene DM 25,-
Sie erhalten bei uns anstatt Kopfschmerztabletten bei Benutzung
einer Fertigbrille eine speziell für Sie angepasste HALBBRILLE*
in verschiedenen Farben
mit Federscharnier und **KUNSTSTOFFGLÄSERN**
für nur **DM 98,-**

*Stärken +/- 4,0 Dpt Cyl 2.0

Geh' nicht fort, kauf am Ort!

-Mittwoch nachmittags geöffnet-

Geschäftszeiten: Mo.-Fr. 9.00 - 12.30 Uhr und 14.30 - 18.00 Uhr · Sonnabends von 9.00 - 12.00 Uhr

In „sehr“ eigener Sache

Mitglied der Redaktion bringt Steine ins Rollen
oder: WEG SIND SIE !!!

Am 23. Januar d.J. mußte unser Redaktionsmitglied HptBtsm Gunar Mattern seinen Arbeitsplatz bei Base OPS für zwei Wochen räumen. Er trat den steinigen Weg ins Bundeswehrkrankenhaus Hamburg an, um von einer schweren Last befreit zu werden. Diese hatten sich im Laufe der Zeit in Form von Nierensteinen angesammelt. Er mußte also unters Messer, was er hoffentlich gut überstanden hat. Wenn diese Ausgabe erscheint, wird er seine Expertise wohl schon wieder an die Flight Crews weitergeben.
Die ganze Redaktion wünscht ihm

gute Besserung

und ballastfreie Hochsprungergebnisse beim nächsten Geschwadersportfest.



UHLEN-APOTHEKE

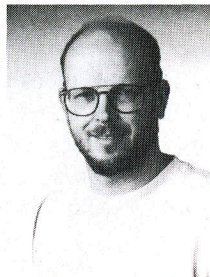
UTE HELMHOLZ

DORFSTRASSE 12 · TELEFON 0 46 38/9 20
24963 TARP

Wir gratulieren zum 25jährigen Dienstjubiläum



Frau
Renate Tams
StKp



Herrn
Wolfgang Hanke
TW



Herrn
Hermann Jöns
MFlgHFw



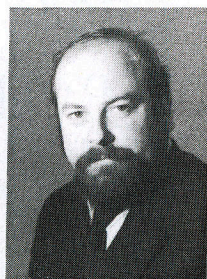
KptLt
Claus-Günter Bollwinkel
Stab F



KKpt
Günter Stecker
FS/Fla



HptBtsm
Günter Kramski
TW



StBtsm
Helmut Rudolph
TE

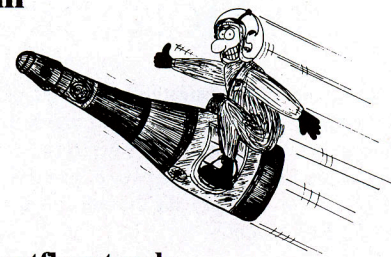


HptBtsm
Hans-Joachim Schwarze
Stab T

Wir gratulieren zum Flugstundenjubiläum



KptLt
Friedrich Gaßmüller
F 1

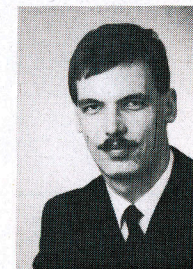


1000. Gesamtflugstunde

1000. TORNADO



KptLt
Rolf Bourgin
F 2



KptLt
Uwe Hänsch
F 2



Shell Qualität

Shell Heizöl



THOMSEN
Handel GmbH

Heizungs-Dienst

Lise-Meitner-Straße 31
24941 Flensburg
Telefon (04 61) 903 110
Telefax (04 61) 903 11 44

Dieselsell plus

Schmierstoffe

Jetzt aber Shell.

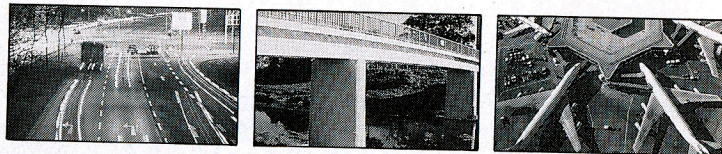


Besuch vom CINCFLEET im Flottenkommando

Am 30. November 1995 besuchte der CINCFLEET, **Admiral Abbott** von der Royal Navy, das Flottenkommando in Glücksburg. Dort wurde er vom Befehlshaber der Flotte, **Vizeadmiral Horten**, empfangen. Den Ehrenzug für den Besuch stellte das Marinefliegergeschwader 2. Die Bilder wurden uns freundlicherweise vom Informationszentrum Flotte in Glücksburg zur Verfügung gestellt. Sie zeigen die beiden Offiziere im Gespräch und Admiral Abbott beim Abschreiten des Ehrenzuges.



POSSEHL – KOMPETENZ FÜR BAULEISTUNGEN IN SPEZIALBAUBEREICHEN. WELTWEIT.



Richtungsweisende Konzeptionen für Verkehrsflächen, für Industrie- und Betriebsflächen, für Flugzeugverkehrsflächen.

POSSEHL liefert Bauleistungen und hochwertige Beschichtungssysteme "aus einer Hand". Seit über 35 Jahren. Denn unsere Erfahrung hat uns gelehrt: Qualitäts-Materialien und Qualitäts-Leistungen bedingen sich wechselseitig.

POSSEHL Spezialbau GmbH
Rheinstraße 19, 65185 Wiesbaden
Telefon (06 11) 1722-0
Fax (06 11) 378864

POSSEHL
Spezialbau GmbH

Resultat: Ein integriertes Produkt- und Bauleistungsangebot, das unseren Auftraggebern eine ebenso umfassende wie zuverlässige Projekt-Abwicklung garantiert - maßgeschneiderte Problemlösungen in Oberflächenbau und Instandsetzung. Für jahrzehntelange Werterhaltung und Nutzensicherung.

Wir halten Flächen in stand.
Mit Sicherheit. Weltweit.

Eine hohe Auszeichnung



Am 31. Januar 1996 wurde dem **Korvettenkapitän Harald Wilhelm** vom Kommande des Geschwaders, **Kapitän zur See Hartmann**, im Rahmen der Indienststellung der Einsatzstaffel die **USAF AIR COMMENDATION MEDAL** überreicht.

Diese hohe Auszeichnung wurde KKpt Wilhelm vom Chief of Staff USAF im Dezember 1995 verliehen, nachdem er vom Squadron Commander Sheppard Air Force 90th Flying Training Wing, für diese hohe Auszeichnung vorgeschlagen worden war.

KKpt Wilhelm, der im Zeitraum Juni 1991 - Februar 1995 nach Sheppard Air Force Base versetzt war, wurde dort als Flight Commander und im letzten Jahr als Section Commander eingesetzt. Damit waren ihm vier Flights unterstellt. Während dieses Zeitraums war er maßgeblich am excellenten Ergebnis zweier taktischer Überprüfungen des Verbandes mitverantwortlich.

Diese Auszeichnung ist, soweit bekannt, die erste dieser Art für einen Angehörigen der Marineflieger. Das Foto zeigt KKpt Wilhelm bei der Überreichung der Auszeichnung durch den Kommandeure.

KptLt W. Frank, F 1



Rundflüge,
Geschäftsreise-
und Charterflüge

Flugschule

Flugzeugcharter u. Oldtimerflüge
PPL; CPL; CVFR; Nachtflug, Checkflüge
Umschreibung mil. Lizenzen in PPL u. CPL/IFR

Northern Air Charter
Flugplatz Schäferhaus
Lecker Chaussee 127 · D 24941 Flensburg
Tel. (04 61) 9 19 20 · Fax (04 61) 9 52 79

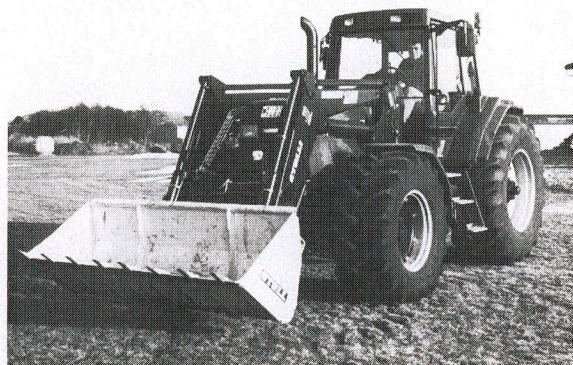


FÜR SIE!



NAVAL AIR NEWS

Moderne Mähmaschinen für die Bundeswehr



Um die rund 750 Hektar großen Grasflächen auf den Flugplätzen Jagel und Eggebek künftig sehr rationell und umweltschonend pflegen zu können, hat die Bundeswehr zwei große CASE-Schlepper mit neuartigen Mähgeräten (jeweils einem Front- und zwei Heckgeräten) von je 5,30 m Arbeitsbreite im Gesamtwert von 500.000,- DM erworben. Die beiden Maschinen wurden Franz Björnsen, dem Leiter der Standortverwaltung Schleswig, am 09. Januar von der Firma Jürgensen Landtechnik in Tarp übergeben

Die beiden Schlepper mit ihren Mähgeräten gehören zu den ersten dieser Größenordnung, die bei der Geländebetreuung der Bundeswehr eingesetzt werden. Bisher wurden die Mäharbeiten auf den Flugplätzen mit mehreren Maschinen geringerer Arbeitsbreite erledigt.

Jürgensen *Natürlich...* 24963 Tarp
25813 Husum
24376 Kappeln

Wanderupper Straße 16a
04642-9042-0 · Fax 9942-29
Rödermühlweg 2a
04641-9963-0 · Fax 9963-99
Flensburger Straße 75
04642-903-0 · Fax 903-98

Cooper-Freischneider

Turbo 25
1,4 PS, 24 cm³, Gurt, Fadenkopf und Vierzahnmesser **629,-**

Duplex 25
1,9 PS, 24 cm³, Gurt, Fadenkopf und Vierzahnmesser Profigriff **768,-**

RALLY Rasentraktor 1036
10 PS B&S Motor, 4 Vorwärts-, 1 Rückwärtsgang, 92 cm Schnittbreite **1990,-**

Cooper-Handrasenmäher 146B
Stahlgehäuse, 3,5 PS, 46 cm Schnittbreite **450,-**
w.o. mit Radantrieb **595,-**
ALKO Heckenscheren schon ab **99,-**

Wichtig vor dem ersten Mähen:

Vertikutieren/Rasenlüften
Wir führen ALKO- und WOLF-Geräte.
Besuchen Sie unsere große Ausstellung an Gartengeräten.



HONDA Motorgeräte

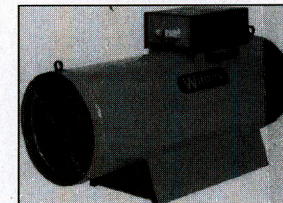


Aus Gründen der Flugsicherheit ist es nach neueren Erkenntnissen erforderlich, das Gras in einer Wuchshöhe von etwa 20 Zentimeter zu mähen, um den Vögeln den Aufenthalt im Bereich der Start- und Landebahnen „ungemütlich“ zu gestalten, ohne sie zu verletzen. Dadurch werden Kollisionen der Vögel mit den superschnellen Jets vermieden. Diese Mähhöhe läßt auch genügend Lebensraum für Kleinlebewesen. Außerdem wird der Grasschnitt von den Maschinen in einem Arbeitsgang gemulcht; er bleibt an Ort und Stelle liegen und dient den Bodenlebewesen als Nahrung.

Die Bundeswehr erwartet von der neuen Technologie eine erhebliche Zeit- und Kostenersparnis, wobei diese Art der Pflege auch den ökologischen Belangen gerecht wird. Dr. Griebel

Elektromaschinenbau Hans-Jürgen Brummer

Heizgeräte -
Vermietung und Verkauf
z. B. für Zelte oder Neubauten



Grundfos-Entwässerungspumpen für jeden Einsatz sofort lieferbar
Schärfen von Sägeketten... 5,-

Hauptstraße 17 · 24852 Eggebek · Tel. 0 46 09 / 8 28

FLIESEN Paulsen

Ausstellung • Verkauf
Verlegung

Stapelholmer Weg 36 · 24988 Oeversee
Tel. 04630/228 · Fax 04630/610

Wir begrüßten auf der Basis Eggebek:

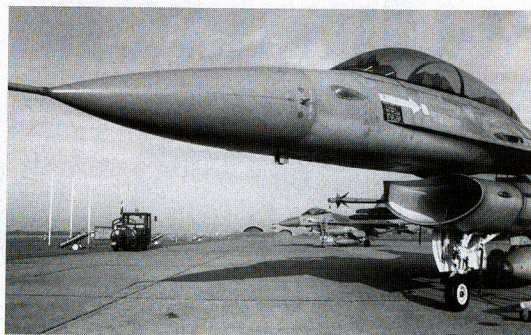
Falcons aus Leeuwarden



Am 27.11.95 setzte um 10.30 Uhr die F 16 B J-209 mit dem Werkscode 83-1209 (6E-28) auf der Rollbahn in Eggebek auf, gefolgt von der F-16 A J-202 mit dem Werkscode 83-1202 (6D-109).



Beide Maschinen stammen von der 322. Squadron aus Leeuwarden, Holland. Wobei die F-16 B, geflogen von einem Flugschüler, erst kürzlich von der 314. Squadron aus Gilze-Rijen an die 322. Squadron abgegeben wurde. Der Grund ihres Besuches war ein Training für das Cross-Servicing Team, das hier am Platz speziell für die Abfertigung von Fremdmaschinen geschult ist. Durch einen Vergleichskampf von General Dynamics und Northrop über ein leichtes Jagdflugzeug, wurde die damals noch General Dynamics F-16 (heute Lockheed F-16) als eindeutiger Sieger herausgestellt. Somit begann man mit dem Bau des wohl wichtigsten Kampfflugzeuges für den Rest des Jahrhunderts. Die Niederlande besitzen 175 Einsitzer (F-16A) und 36 Doppelsitzer (F-16B), die auf 8 Staffeln und eine Testgruppe in Volkel verteilt sind.



Ein Pratt and Whitney F-100-PW-100 Zweiwellen-Triebwerk mit Nachbrenner beschleunigt das Jagdflugzeug auf 2.090 km/h. Ohne Außentanks hat der Jet eine Reichweite von 2.100 km, die mit Außentanks um ca. 1/3 erhöht wird. Zur Bewaffnung gehört eine 20 mm-M-61 Kanone an der linken Rumpffseite und neun Außenlastträger für bis zu 6.895 kg Last.

Der Jäger wird über einen Sidestick geflogen, der keinerlei mechanische Verbindung mit den Steuerflächen besitzt, sondern wird nach dem „Fly by Wire“-Prinzip durch einen Computer gesteuert.

Gegen 13.15 Uhr starteten die beiden „Fighting Falcons“ mit dem Callsign „Polly 1“ und „Polly 2“, um sich auf den Weg nach Holland zu machen.

Bericht u. Fotos: Mt Kai Wolter, TI



Guderian & Mieke

Postfach 24961
Stapelholmer Weg 18, 24963 Tarp
Telefon 0 46 38/84 86 + 84 87
Telefax 0 46 38/84 99



Touristik · Bahn
Flug · Pkw · Schiff
Eintrittskarten



Der sichere Heimweg Taxenruf „Tarp“

Fahrten zu jeder Tages- und Nachtzeit
Krankenfahrten für alle Kassen
Kurierfahrten

Dieter Clausen
Stapelholmer Weg 59
24963 Tarp - Tel. 0 46 38 /

3 74



Marion Bauer
Bahnstr. 34
24872 Groß Rheide

Gr. Rheide, den 28.12.1995

Gedanken zum Jahreswechsel

Die Zeit der „Besinnung“ und „Das Fest der Liebe“ sind nun um. Jetzt können wir uns alle wieder bereit machen für ein „neues Spiel mit neuem Glück und neuen Gewinnchancen“!

Doch bevor es so weit ist, möchte ich die Gelegenheit für ein paar Worte zum Jahreswechsel auf diesem Wege noch nutzen, bevor das neue Jahr auch wieder mit „Schall und Rauch“ davon ist.

Gerichtet sind diese Zeilen an alle, die mich und meinen Ehemann, KptLt H.-A. Bauer, noch von unserem Tag 0 kannten, und diejenigen unter Ihnen, die mich und meinen kleinen Sohn durch die vergangenen 2 ¼ Jahre so nett begleitet haben. Insbesondere der ehemaligen Geschwaderführung und der 2. Staffel, in der mein Mann seine letzten Dienstmonate verbracht hat.

Bei Ihnen, meine Herren der Geschwaderführung, wollte ich mich noch recht herzlich für die **zuvorkommende** Betreuung und die **rückhaltlose** Aufklärung über den Unfall damals bedanken!

Der 2. Staffel danke ich insbesondere für die **zahlreichen** Einladungen, die mich auch weiterhin, nach insgesamt 5 Jahren Staffelizeugehörigkeit, am festlichen Teil des Staffellebens haben teilnehmen lassen. Ich weiß ja nicht, ob die anderen Frauen, mit denen ich das Schicksal des Witwendaseins teile, auch so nett und zuvorkommend von den ehemaligen Kameraden ihres Mannes durch die schwerste Zeit ihres Lebens begleitet worden sind.

Ich möchte Sie jedenfalls darauf aufmerksam machen, auch wenn es niemand wahrhaben will, (*wollte ich / wir vorher übrigens auch nicht!*) daß Mann bzw. Frau und Kinder dieses Schicksal manchmal auch schneller treffen kann, als es einem lieb ist.

Ich bin froh darüber, daß ich seit dem 07.09.93 die „Letzte“ bin, die das zu tragen hatte!

Trotzdem sollten Sie, meine Herren, die ich hiermit ansprechen wollte, doch mal über meine Worte nachdenken und sich fragen: „**Wie wird es mit meiner Familie aussehen?**“, bevor sie zum neuen Spiel und neuem Glück übergehen.

Ihnen allen sage ich nochmals „**DANKE**“ & „**many more happy landings**“.

Ihre

Marion Bauer

Kunst-und Keramikstube

Dorfstraße 17 · 24963 Tarp · Tel.: (0 46 38) 81 28

Wir bieten Ihnen eine große Auswahl
an Osterdekorationen und Osterrohlingen

Geschäftszeiten: Di - Sa: 09.30 h - 12.00 h

Di - Fr: 14.30 h - 18.00 h

Im Ruhestand



Nach über 22 Jahren Zugehörigkeit zur Elektronikstaffel verließ **Herr Hans-Werner Diedrichsen** zum 31. Dezember 1995 die Bundeswehr in den wohlverdienten Ruhestand.

Nach seiner Ausbildung zum Müller und einer 22-jährigen Schaffenszeit als Müllerkaufmann in der eigenen Mühle in Ülsbyholz kam er nach einer Umschulung zum Elektronikingstallateur im September 1973 zur Elektronikstaffel. Dort war er zunächst als Flugregelmechaniker am Waffensystem F-104 Starfighter tätig, bevor er nach einer Umschulung auf das Waffensystem Tornado seit 1986 in der Flugregelgerätewerkstatt eingesetzt wurde.

Herr Diedrichsen war während seiner gesamten Dienstzeit in der Elektronikstaffel in fachlicher und menschlicher Hinsicht ein großes Vorbild für alle Staffellangehörigen.

Darüber hinaus war er für viele junge Kameraden eine Art Vaterfigur und jederzeit Ansprechpartner bei kleinen und größeren Problemen.

Die Soldaten und zivilen Mitarbeiter der Elektronikstaffel danken Herrn Diedrichsen für die gezeigten vorbildlichen Leistungen und wünschen ihm und seiner Familie viel Glück und langanhaltende Gesundheit in seinem neuen Lebensabschnitt. Das Redaktionsteam des +egmont+ schließt sich diesen Wünschen an.

Herr Diedrichsen, Sie sind jederzeit ein gerngesehener Gast in der Elektronikstaffel.

KptLt Besenfelder, TCE

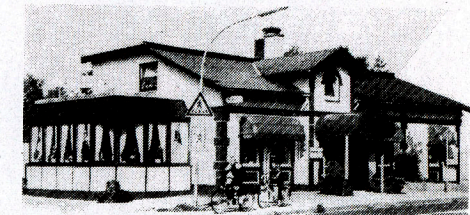


Ristorante und Café Italia + Gästehaus • Tarp

Dorfstraße 3 · Telefon 0 46 38/8 95 80 + 1 6 6 2

Täglich warme Küche
Geöffnet von 12.00 - 14.00 Uhr
und 17.30 - 23.00 Uhr

Zimmervermietung:
Alle Zimmer mit
Dusche/WC und Telefon



Räumlichkeiten für Feiern jeglicher Art

bis 25 Personen – Anmeldung erbeten

Geschwindigkeitsbegrenzung im Nord-Ostsee-Kanal

Vor wenigen Wochen erst wurde sie eingeführt, die neue Geschwindigkeitsbegrenzung im Nord-Ostsee-Kanal. Da Fahrzeugführer in Deutschland derartige Vorschriften aber häufig eher als Kannbestimmungen verstehen, wurde auch im Kanal weitergerast. Es kam, wie es kommen mußte! Bei einem gewagten Überholmanöver und einer Geschwindigkeit von mindestens 10 Knoten verlor der Posten Rudergänger der „Sabine D.“ die Gewalt über sein Seefahrzeug. Es geriet ins schleudern, kippte um und führte erwartungsgemäß zur Vollsperrung der Wasserstraße sowie zu einem Stau in beträchtlicher Länge. Die kurze Zeit später einsetzende Eiszeit tat ihr übriges und führte zu dem Umstand, das Schleswig-Holstein zeitweilig um eine Touristenattraktion reicher war. Außerdem konnte man rege Aufklärungstätigkeit bei den Pressefotografen der 2. Staffel beobachten, welchen wir für das gelungene Bild danken wollen.

- ok -

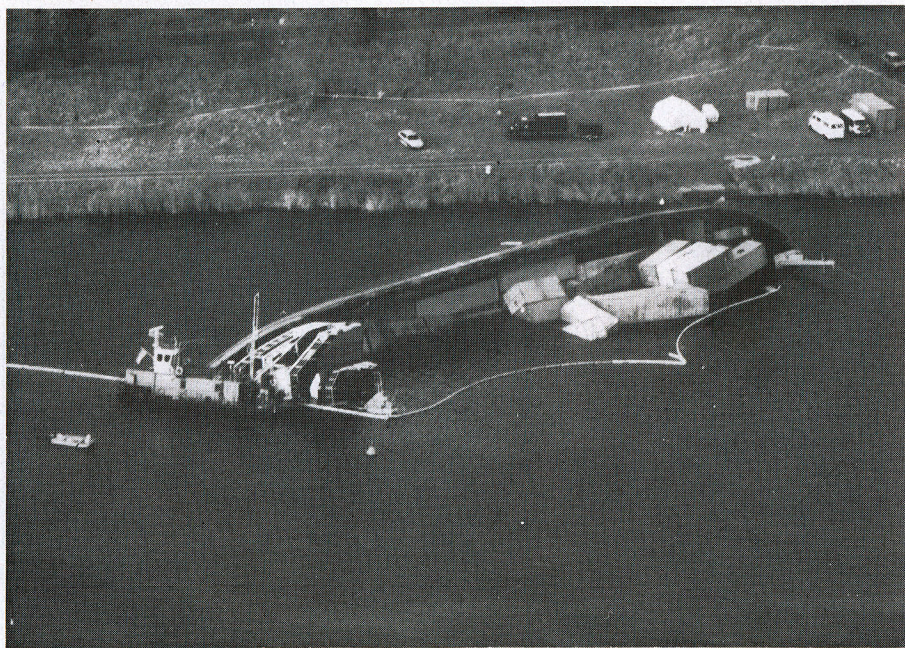


Foto: KptLt Ziehborn u. KptLt Landmesser

Lotto Toto RUBBELFIX

Schreib- und Spielwaren

OTTO'S LADEN
Bastelbedarf

Lotto • Toto • Rubbelfix

Stapelholmer Weg 20 • 24963 Tarp • Tel.: (0 46 38) 14 09

Lotto Toto RUBBELFIX



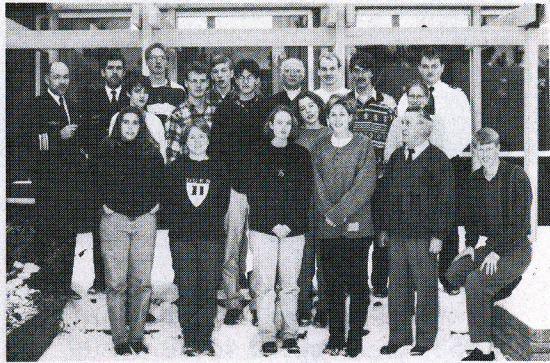
GEBR. VOLLBRECHT



**Dachdeckerei
Klempnerei
Fassadenbau**

24852 Eggebek-Gravenstein
Tel. (0 46 09) 4 54 u. 52 50

Calvin College besucht MFG 2



Zum vierten Mal besuchte am 04. Januar 1996 eine Gruppe amerikanischer Studenten des Calvin College aus Grand Rapids im US-Bundesstaat Michigan das MFG 2. Die Jugendlichen beiderlei Geschlechts im Alter von 18 - 23 Jahren gehörten einer Deutschklasse an, welche jedes Jahr eine ca. vierwöchige Studienreise nach Deutschland unternimmt, um Land und Leute kennenzulernen. Untergebracht bei Gastfamilien in Husum gehörte

lange ein Besuch des dortigen JaboG 41 zum Standardprogramm. Als dieses aufgelöst wurde, erklärte sich unser Geschwader sofort bereit, wieder einmal für die Luftwaffe einzuspringen. Die vorgesehenen Besuchspunkte waren der Tower, GCA und natürlich der TORNADO. Aufgrund des widrigen Wetters konnte leider kein Flugbetriebs stattfinden, was die gute Stimmung aber nicht beeinträchtigte. Ein Gespräch im Kaminzimmer der O-Messe mit dem Kommandeur Fliegende Gruppe, **FKpt Rammer**, rundete das Programm ab. Hier, wie auch während der Einweisung im Lehrsaalgebäude fielen die teilweise sehr guten deutschen Sprachkenntnisse der Studenten auf, sowie das große Interesse an deutscher Sicherheitspolitik und am Auftrag des Geschwaders.

Zufrieden verließ die Gruppe am Nachmittag unsere Einheit, nachdem der deutsche Mitorganisator, Herr Knoop, eine Einladung zur Teilnahme an der Abschiedsparty im Handwerkerhaus in Husum ausgesprochen hatte. Dieser folgte ich gerne und erlebte eine typisch amerikanische Veranstaltung in lockerer Atmosphäre. Amüsantester Teil des Festes war wohl die humorvolle Schilderung seiner Erlebnisse in einer deutschen Sauna durch den amerikanischen Betreuer Prof. Lamse. Tenor: Gemischte Sauna und dann auch noch nackt ? - shocking ! Am 25. Januar flog die Gruppe wieder ins heimatische Grand Rapids zurück und wird uns nächstes Jahr sicher erneut aufsuchen.

Bis dahin:

So long and see you next year !

- ok -

Suchen Sie modische und preiswerte Schuhe für die ganze Familie?

Schauen Sie doch mal bei uns rein!

Ihr

Schuhhaus Carstensen

24852 Eggebek

Westerreihe 18 - Telefon 0 46 09/3 95

... übrigens, wir reparieren auch Ihre Schuhe gut und preiswert.

GO WEST



ein Werbeslogan der, bestens bekannt ist, für mich die Himmelsrichtung für neue Aufgaben. Am 29. Dezember 1995 verließ ich nach 21 Jahren Zugehörigkeit zur Instandsetzungsstaffel TE Triebwerk unser Geschwader, um in Zukunft in Holloman (New Mexico/ USA) neue Aufgaben im Bereich Triebwerk zu übernehmen. Dort findet in Zukunft die Ausbildung der Waffenlehrer TORNADO statt, und wenn von 365 Tagen im Jahr 360 mal die Sonne scheint, wohl die besten Voraussetzungen zum Fliegen. Für mich bedeutet das aber leider auch Wechsel der Teilstreitkraft und so trage ich ab 01.01.96 die Uniform der Luftwaffe (wer hätte das gedacht !). Im Inneren bleibe ich immer Mariner.

Am 21.12.95 trafen wir uns nochmals im engen Kreis zu einem „Auslaufbier“ in der Staffelbar TI, ein Ort, an dem ich oft mit meinen Kameraden gefeiert habe und wo sicher auch die Kameradschaft vertieft wurde, und als Kameraden haben sich alle Anwesenden gezeigt. Eins soll nicht verschwiegen werden, Wehmut kam auf, und es floß nicht nur das Bier. Schließlich haben wir viele „Schlachten“ gemeinsam geschlagen. Der Werkstattleiter OSTBsm Höner ließ es sich nicht nehmen, an diesem Abend Eckdaten aus 21 Dienstjahren in der TI zu erwähnen und es wurden Highlights in Erinnerung gebracht. An dieser Stelle an alle meine Kameraden den besten Dank für die Erinnerungstücke, die einen ehrenvollen Platz finden werden. Als Höhepunkt des Abends war sicher die vorbereitete „Trägerlandung“ im Block 7 zu sehen. Einfach super !! Allen Angehörigen des Geschwaders, mit denen ich über viele Jahre zusammengearbeitet habe, im besonderen den Leuten der Instandsetzungsstaffel und Triebwerk, sei hiermit nochmals herzlich gedankt für Eure Unterstützung und Kameradschaft. Auf der Basis; aber auch auf den vielen gemeinsamen Auslandskommandos, habt Ihr das bewiesen. Wenn auch die Entfernung von Eggebek nach New Mexiko weiter ist als von Flensburg nach Eggebek, so hoffe ich, daß der Kontakt nicht abreißt. Für all diejenigen, die mal tätig werden wollen, die Anschriften:

privat:

Jens Stiemert
1317 Fillmore Ave Apt. C
Alamogordo N.M. USA 88310

dienstlich:

Ist German Air Force
Training Squadron USA
Holloman AFB N.M. USA 88330, PSC Box 8000

Hilfreich ist sicher die Tatsache, daß mich noch einige Kameraden aus meiner Staffel nach Holloman begleiten, so daß wir wohl eine schlagkräftige Truppe werden.

Meinem Kameraden Kussi wünsche ich bei seiner neuen Aufgabe als Teileinheitführer eine gute Hand und Erfolg.

Nochmal alles Gute für Euch und besten Dank für alles. Für die neuen Aufgaben im Geschwader wünsche ich Euch viel Erfolg.

Holloman, wir kommen, und Luftwaffe zieht euch warm an!

Mit kameradschaftlichen Grüß
StBtsm Jens Stiemert, TI

23x in Schleswig-Holstein

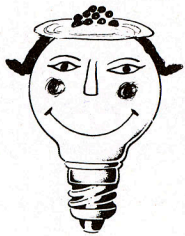
...immer freundlich — einfach stark!
...und ganz in Ihrer Nähe.

famila

24963 Tarp
Industriestraße

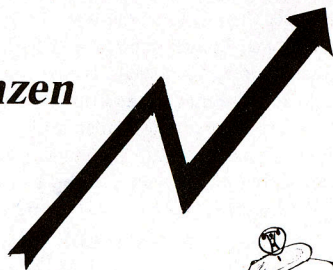
Das Warenhaus für die ganze Familie

elektro-
harald lorenzen



elektroanlagen
ausführung sämtlicher
reparaturen
elektrofachgeschäft
geschenkartikel

eggebeker straße 9 24963 jerrishoe
telefon (04638) 301 Fax (04638) 7917



KARLO



pokale
schilder
gestickte
abzeichen
sofortige
gravuren

Das Marineflieger- und Luftschiffmuseum Ein ehrgeiziger Plan nimmt Gestalt an

Unter dieser Überschrift wurde in der Ausgabe 5/1995 des MARINEFORUMs ein Artikel von Hein Carstens und KptzS a.D. Rosenkranz veröffentlicht. Da dieses neue Museum für alle Marineflieger von Bedeutung ist, soll es auch im +egmont+ Berücksichtigung finden. Die Bilder wurden uns freundlicherweise vom Presseoffizier des MFG 3, FKpt Vorhauer, zur Verfügung gestellt. Der +egmont+ wünscht dem Museum viel Glück und guten Zulauf. - ok-

In dieser Ausgabe des +egmont+ werden die Pläne zur Errichtung eines Museums in Nordholz bei Cuxhaven vorgestellt. Es soll der interessierten Öffentlichkeit einen Überblick über die Entwicklung der deutschen Marineflieger geben, die weltweit als erste fliegende Komponente der Seestreitkräfte am 1. Juni 1913 durch „allerhöchste Kabinettsorder“ aufgestellt wurde. In ihrer über 80jährigen Geschichte, die zweimal nach den verlorenen Weltkriegen von 1920 bis 1928 und von 1945 bis 1956 - unterbrochen wurde, spiegelt sich auch die rasante technische Entwicklung des Flugwesens im allgemeinen wider. Daher bildet die Vielzahl der gesammelten Exponate in den Marinefliegergeschwadern einen guten Fundus, auf dem sich aufbauen läßt.

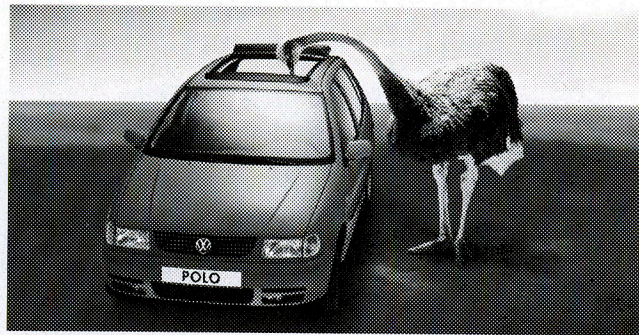
Durch die Auflösung des Marinefliegergeschwaders (MFG) 1 in Schleswig/Jagel und der Marinefliegerhubschrauberguppe in Parow 1994 drohten die in diesen Geschwadern vorhandenen historischen Sammlungen verloren zu gehen. Außerdem mußten die Exponate, die den Anteil, der ehemaligen NVA-Volksmarine an der deutschen Marinefliegergeschichte darstellen zur Erinnerung an diesen Abschnitt unserer Geschichte bewahrt werden. Bei der Suche nach einem geeigneten Standort für die Zusammenfassung der einzelnen Sammlungen bot sich der Marinefliegerhorst Nordholz an, da sich hier die wechselvolle Geschichte der deutschen Marineflieger besonders gut nacherleben läßt.

1913 als Marineluftschiffhafen angelegt, hat keiner der zukünftigen Marinefliegerhorste mehr verschiedene Luftfahrzeugmuster und Geschwader erlebt als Nordholz. Dort besteht bereits die vom Förderverein des Marine-Luftschiff-Museums Nordholz aufgebaute Sammlung. Außerdem kann die erforderliche Infrastruktur untergebracht werden, so daß Nordholz die besten Voraussetzungen zur Errichtung eines Museums bietet. Nachdem das Deutsche Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven uns im letzten Jahr seine ehemalige Bootshalle überließ und diese mit Hilfe des Heeres nach Nordholz umgesetzt werden konnte, blicke ich heute sehr zuversichtlich der baldigen Eröffnung des „Marineflieger- und Luftschiffmuseums“ entgegen.

Wie alle Vorhaben dieser Art muß auch dieses Museum ausschließlich durch ehrenamtliche Tätigkeiten der Mitglieder des Fördervereins und durch Spenden aufgebaut werden. Haushaltsmittel aus dem Verteidigungsetat stehen hierfür nicht zur Verfügung. Daher bitte ich alle, die Exponate oder Dokumente aus der Geschichte der deutschen Marinefliegerei besitzen, diese dem Förderverein zur Verfügung zu stellen. Denn nur ein vom Angebot her attraktives Museum wird die Aufmerksamkeit erringen, die wir brauchen, um auch auf diesem Weg die Marinefliegerei in Vergangenheit und Zukunft im Bewußtsein der Öffentlichkeit zu verankern.

Engelmann

Engelmann
Flottillenadmiral und Kommandeur
Flottille der Marineflieger



Durchgehend geöffnet. Der neue Polo Open Air.

Autohaus Tarp

Tarp · Wanderuper Straße 14 · Tel. 0 46 38 / 79 61-62



Immer in Ihrer Nähe



H.-J. JÄGER Stapelholmer Weg 1a Geöffnet: Mo. – Fr. 7 – 20 Uhr
 24852 Eggebek
 Tel. (0 46 09) 6 61

Super/Diesel

**Bleifrei
 Super/Normal
 Super Plus
 Reifenstation
 Batteriedienst**

**automatische
 Waschanlage
 mit Heißwachs**

Mo. – Fr. 7 – 20 Uhr
 Sa. 7 – 19 Uhr
 So. 9 – 19 Uhr

Vom Technischen Know-how her gesehen, war der historische Marineluftschiffstützpunkt Nordholz bei Cuxhaven schon immer ein Superlativ. Im Ersten Weltkrieg hatten von den insgesamt 76 Marineluftschiffen 42 ihren Heimathafen in Nordholz. Und noch einen technischen Superlativ besaß die Kaiserliche Marine in Nordholz: Sie ließ in der einsamen Heide in den Jahren 1913/14 die größte drehbare Luftschiffhalle der Welt bauen. Dieser Riese war 182 m lang, 30 m hoch und auf jeder Seite 35 m breit. Der Gigant aus Stahl, Beton, Blech und Glas wog 4600 t, drehte sich mit Hilfe von zwei Elektromotoren in einer Stunde um die eigene Achse und konnte zwei Luftschiffe aufnehmen. Von all der gigantischen und viel bewunderten Technik ist aufgrund des Versailler Friedensvertrages nichts mehr geblieben. Nun will man in Nordholz die Tradition bewahren und schickt sich an, über den Förderverein Luftschiff-Museum Nordholz und das hier seit 30 Jahren beheimatete MFG 3 „Graf Zeppelin“ das größte flugtechnische Museum Norddeutschlands aufzubauen. Zusammen mit der Marinefliegerlehrammlung und dem Luftschiffmuseum soll hier eines der interessantesten Technikmuseen in Kombination Luftschiff und Flugzeug entstehen. Kühne Pläne, behaupten die Kritiker. Mit einem kleinen, bescheidenen Traditionsraum fing es an. Der luftschiffbegeisterte Kapitänleutnant Gerd Hibscher baute ihn Schritt für Schritt auf - ohne einen Pfennig Geld. Das einzige, was er damals brauchte, war Dekorationsstoff. „Den schenkte mir“, so erzählte er einmal, „der damalige Leiter eines Kaufhauses in Bremerhaven“. Es blieb nicht beim Traditionsraum. Der ehemalige Kommodore des Geschwaders, Kapitän zur See a.D. Dietmar Eckert, heute 1. Vorsitzender des Fördervereins Marine-Luftschiff-Museum Nordholz, überlegte noch während seiner Dienstzeit: „Diese faszinierende technische Entwicklung in der Nordholzer Heide hat doch eigentlich einen höheren Stellenwert verdient als nur einen kleinen Raum mit den

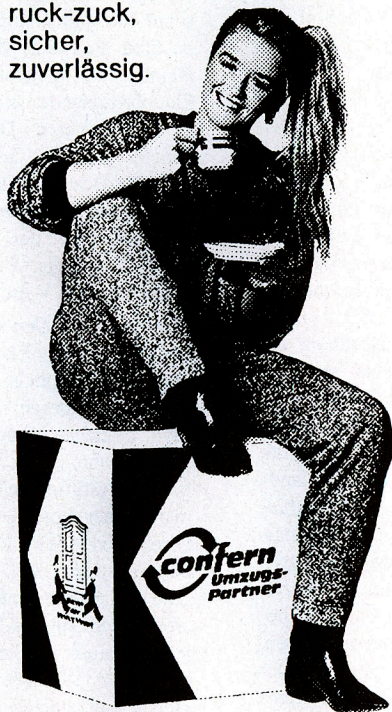
Exponaten aus der Zeppelinzeit!“ Er beauftragte Fregattenkapitän *Alf-Rico Denck* mit dem Aufbau eines kleinen Museums. Das lief gut an, einfach darum, weil Marinesoldaten, wie Stabsbootsmann *Heinrich Bauer* und Oberbootsmann *Peter Winne*, sowie viele andere Geschwaderangehörige und Mitglieder des Fördervereins Marine-Luftschiff-Museum Nordholz kräftig mit anpackten. Aus dem Nichts entstand in einem kleinen 150 m² großen Gebäude auf dem Flugplatzgelände ein Museum mit über 1000 Exponaten. Das „öffentliche Echo“ spricht für sich: In zwei Jahren gingen 12 000 Besucher durch die Räume; die Presse war des Lobes voll über das neue Museum, und der Freundeskreis wuchs: Vom Landkreis Cuxhaven bis hin zur Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln.

Museumsleiter *Denck* hatte bald wegen der Zunahme neuer Exponate, die aus Platzgründen nicht mehr gestellt werden konnten, große Sorgen. Seine Schlussfolgerung: „Wir brauchen dringend ein neues Haus!“ Das fiel ihm eines Tages förmlich in den Schoß. Aufgrund eines Artikels der „Bremerhavener Nordsee-Zeitung“ rief einer der Direktoren des Deutschen Schifffahrtsmuseums, *Hoheisel*, bei ihm an und sagte: „Sie brauchen ein neues Museumsgebäude? Nehmen Sie unsere 750 m² große Bootshalle. Wir bauen nämlich um und brauchen sie nicht mehr. Wir schenken sie Ihnen!“

Denck war zunächst sprachlos über dieses millionenschwere Angebot, das dem Förderverein kostenlos angeboten wurde; zudem war es ein maßgeschneidertes Geschenk. Aber wie nach Nordholz bringen ohne Geld? Denn die Demontage mußte bezahlt werden. Der Förderverein war arm wie eine Kirchenmaus. Aber dann rollte eine Glückswelle in Form zweier Bundesweereinheiten heran: Die Pioniere des Pionierbataillons 6 aus Dörverden bei Verden kamen auf Bitten der Marine. Sie packten sofort an und zerlegten den 750 m² großen, architektonisch formschönen Bau aus Glas, Holz und Aluminium. Das geschah im Herbst/

Umzug?

Läßt mich cool...
Die Fachleute von conFern
machen das schon:
ruck-zuck,
sicher,
zuverlässig.



...denk an

Denker

24768 Rendsburg

Büsumer Straße 111 – 113
Telefon (0 43 31) 4 2033

24837 Schleswig

Flensburger Str. 136
Telefon (0 46 21) 2 74 33

Winter vergangenen Jahres in wenigen Wochen. Alles klappte reibungslos und termingerecht: Nicht eine Scheibe ging zu Bruch! (S. hierüber auch den Bericht im MF 5-95, S. 33). Für den Winter wurde das künftige Museumsgebäude in einer leerstehenden Flugzeughalle des MFG 3 deponiert. Die Krönung der Demontage besorgte eine Heerestransporthubschraubereinheit aus Rheine/Bentlage. Deren bullige „fliegende Elefanten“, die Riesenhubschrauber vom Typ CH-53, packten die mehr als ein Dutzend je dreieinhalb Tonnen schweren Binder wie Spielzeug an und trugen sie in einem jeweils Zehnminutenflug zum 30 Kilometer entfernten Nordholz. Das Echo in der Bevölkerung war überwältigend. Bei der Umfrage einer Zeitung über diese Aktionen reichten die Aussagen von „technischer Meisterleistung“ bis zu „sinnvolles Übungsobjekt zugunsten eines für diese arme Region so wichtigen Technikmuseums“.

Denck: „Der dickste Brocken lag noch vor uns: Die Flugzeughalle mußte zum Frühjahr geräumt werden, so drängte die Zeit. Die Pioniereinheit wird bald aufgelöst und kann praktisch nur noch im Sommer helfen, und - eine besonders zentnerschwere Last: Wer legt uns das Betonfundament, auf dem die Halle errichtet werden muß?“ Wieder hatten Soldaten und Förderverein Glück: Beim Fundament half der Bauunternehmer *Johannes Voss* aus Cuxhaven durch großzügige Finanzierungshilfe. Nun lief alles wieder wie am Schnürchen: Die Dörverdener Pioniere unter Leitung von Hauptfeldwebel *Degener* haben den großen Bau in Angriff genommen; dazu einen 330 m² großen Anbau für Büro, Vortagsraum, Kasse, Archiv und Toiletten zusammen mit der Kreishandwerkerschaft. Ende September soll dann alles winterfest sein. Für diese Rohbauphase hat die Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln 50 000 Mark aus ihrem Kulturfonds zur Verfügung gestellt; zugleich stellte sie kostenlos einen Finanzberater. Die Marinefliegerlehrsammlung, Teil des künftigen Technikmuseums, wird in Gestalt von 20 Flugzeugen, zumeist aus den Anfän-

gen der Fliegerei der Bundesmarine und der NVA-Volksmarine nach 1955, unmittelbar neben dem neuen Museumsgebäude aufgebaut. „Leckerbissen für Flugzeugfreunde“, verrät Kapitänleutnant *Peter Brandt*, der den Auftrag hat, für die ausstellungsgerechte Instandsetzung der Veteranen zu sorgen. „Acht Maschinen stehen schon auf dem Platz“, sagt er, „und zwei sind soweit fertig: ein F 104 G, ein *Starfighter*, dieser Typ war bislang Ausstellungsstück bei der Marineschule Mürwik. Und dann ist da noch eine ausstellungsfertige *Pembroke*, ein Flugzeug, das früher als Verbindungs- und Transportmaschine diente. Der Offizier des MFG 3 ist zuversichtlich, daß die übrigen Maschinen auch bald kommen und meint: „Der Clou in dieser großen Flugzeugsammlung wird 1996 eine *Brequet Atlantic* sein“. Das ist jener große Aufklärer, der seit 30 Jahren in Nordholz Dienst tut und als „flüsternder Riese“ in die Geschichte der Marinefliegerei eingegangen ist.

Das Resümee des Vorsitzenden des Fördervereins Marine-Luftschiff-Museum Nordholz, *Dietmar Eckert*, ist positiv, wenn er sagt: „Wir haben mit dem bisherigen Aufbau viel Glück gehabt, haben viele einflußreiche Freunde für unser Vorhaben gewonnen und stehen, das muß ich allerdings betonen, noch nicht am Ende der Aufbauarbeit. Ein Museum unserer Größe braucht viel Geld. Alle, die mithelfen wollen, werden herzlich gebeten, uns mit Spenden unter die Arme zu greifen - und wenn sie noch so gering sind. Ich bin sicher, das Museum wird ebenso gut angenommen, wie das Technikmuseum U-Boot WILHELM BAUER in Bremerhaven. Obwohl von einigen politischen Gruppen heftig bekämpft, zählt diese Einrichtung zu den erfolgreichsten Museen Norddeutschlands. In einer Saison gehen durchschnittlich 220.000 Besucher durch das Boot; das Technikmuseum erwirtschaftet sogar Überschüsse. Ein derartiges Interesse zu wecken, das werden auch wir schaffen, da bin ich mir mit meinen Freunden ganz sicher, wenn hoffentlich bald die Pforten für die Öffentlichkeit geöffnet werden können.“

Steuerlich absetzbare Spenden sind möglich auf

Konto-Nr. 121 434 702 BLZ 292 501 50, Kreissparkasse Wesermünde-Hadeln unter Verwendungszweck: Förderverein Luftschiffmuseum". Eine Spendenbescheinigung wird automatisch von der Gemeinde Nordholz erteilt.

Die Ausstellungskonzeption zur **Marinefliegerlehrammlung** sieht Luftfahrzeuge, Modelle, Fotos und Dokumente zu folgenden Bereichen vor:

1. Kaiserliche Marine

- Entstehung der „Marine-Flieger-Abteilung“,
- Auftrag und Einsatz,
- fliegerisches Gerät (Flugzeugbau Friedrichshafen

2. Reichsmarine

- Verdeckte Ausbildung künftiger Marineflieger (in Sportvereinen, Flugschulen und in der Sowjetunion),
- Bau von Flugzeugen im Ausland, da in Deutschland nicht möglich (Heinkel Donier)

3. Kriegsmarine/ Luftwaffe

- Ende der eigenständigen Marineflieger, Aufbau der Luftwaffe (See),
- Einsatz der Luftwaffe (See) während des Krieges im Rahmen der Seefernaufklärung und Seenotrettung
- Einsatz der an Bord eingeschifften Flugzeuge unter besonderer Berücksichtigung des Flugzeugträgers GRAF ZEPPELIN,
- Gerät der Seeflieger - insbesondere Dornier Flugboote Do 18 und Do 24 sowie Heinkel He 115 und He 60 und der für den Einsatz auf GRAF ZEPPELIN vorgesehenen Messerschmitt Me 109.

4. Deutsche Marine (Bundesmarine)

- Ausbildung, Auftrag und Einsatz des fliegenden und fliegertechnischen Personals der deutschen Marine nach 1955 im Rahmen der Marine und des NATO-Bündnisses in allen Marinefliegergeschwadern
- Einsatz von Bordhubschraubern auf Fregatten.

5. NVA-Volksmarine

- Ausbildung, Auftrag und Einsatz des fliegenden und fliegertechnischen Per-

sonals der Volksmarine nach 1955 im Rahmen der Marine und des Warschauer Pakts,

- Ende der Volksmarine 1990 und deren teilweise Integration in die Bundesmarine.

6. Ausbildung „Überleben in See“

Präsentation von Überlebensausrüstung der fliegenden Besatzungen unterschiedlicher Luftfahrzeugmuster.

7. Freibereich mit 17 Luftfahrzeugen

(8 bereits vorhanden).

Die Ausstellungskonzeption im Bereich **Marineluftschiffe** sieht Dokumente, Fotos und Modelle, ggf. auch Originalexponate, zu folgenden Themen vor:

1. Luftschifftechnik

- Luftschiffe der Bauarten Zeppelin, Schütte-Lanz, Parseval und Groß-Basenach (ggf. auch Siemens)
- Nachbau der Führergondel eines Luftschiffs (M 1:1).

2. Die Marineluftschiffahrt

- Geschichtlicher Abriss,
- Auftrag und Einsatzfahrten der Marineluftschiffe,
- Verluste, Schicksale beim Luftschiffeinsatz gegen den damaligen Kriegsgegner England.

3. Infrastruktur eines Luftschiffplatzes - dargestellt am Beispiel Nordholz

- Luftschiffhallen, insbesondere Drehhalle „Nobel“,
- Gasanstalt zur Erzeugung des Wasserstoffgases als Traggas.

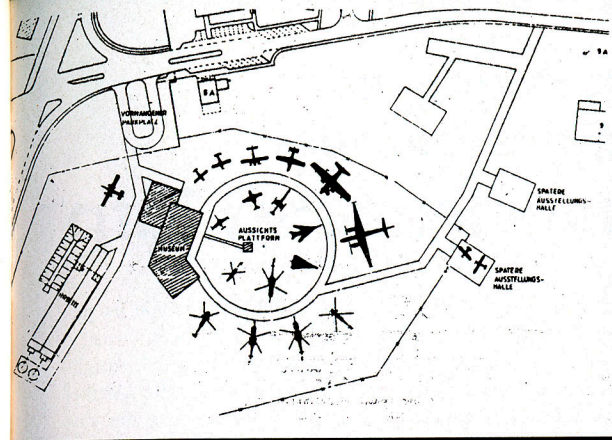
4. Entwicklungsgeschichte des Luftschiffplatzes Nordholz und die soziale Lage der Soldaten auf dem Platz.

5. Ausländische Schiffe

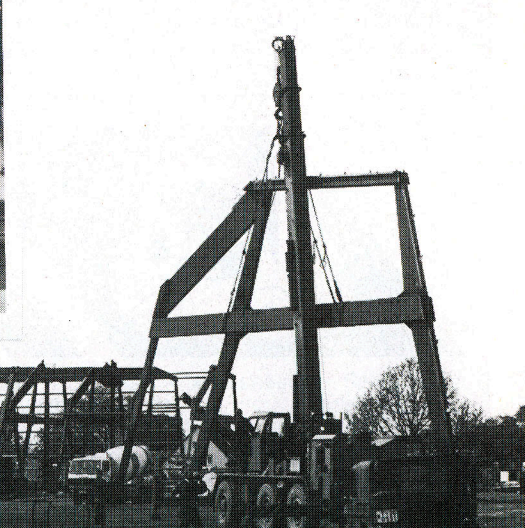
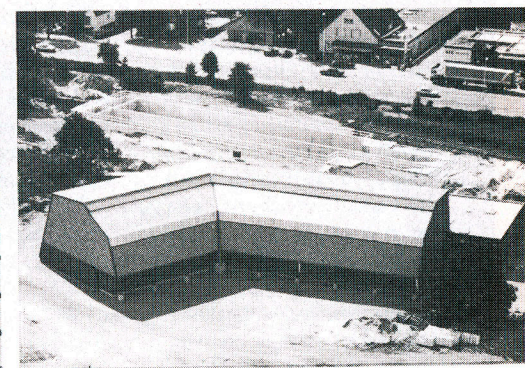
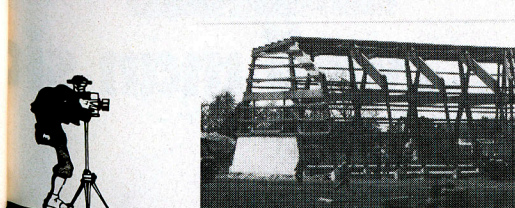
- Bau des ZR III (sog. „Reparations-Schiff“) nach der Zerstörung der Luftschiffe in Nordholz und dessen Überführung nach Lakehurst/ USA,
- Darstellung ausländischer Schiffe mit unterschiedlichen Aufgaben.

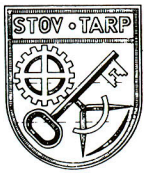
6. Passagierluftschiffahrt

- LZ 127 Graf Zeppelin als Folge des ZR III,
- LZ 129 HINDENBURG und dessen Ende in Lakehurst/ USA, dargestellt an Hand von Originalzeitungen sowie Berichten. Darstellung der zentralen Trauerfeier in Cuxhaven - damit zugleich das Ende der zivilen Luftschiffahrt.



Geplante Anordnung des gesamten Museumskomplexes.





Betrachtung eines Sachgebietes der Standortverwaltung Tarp

Die Standortverwaltung ist bekannt.

Viele kennen sie - nicht wenige haben persönliche Erfahrungen mit ihr; einige haben von ihr gehört oder erfreuen sich auch nur an ihrem schlichten Erscheinungsbild baulicher Introvertiertheit. Die Wehrverwaltung im allgemeinen - die Standortverwaltung im besonderen, dient den Aufgaben des Personalwesens und der unmittelbaren Deckung des Sachbedarfs der Streitkräfte (Artikel 87b Grundgesetz). Diese Aufgaben fordern u.a. Transparenz und eine Festschreibung der Zuständigkeiten in der Auftragsstruktur. Beides haben die Organisatoren der Wehrverwaltung auch für den Bereich der Standortverwaltung in Form von Sachgebieten festgelegt. Es gibt derer vier - die **Sachgebiete I - IV** - in aufsteigender Ordnung; jedes hat seine besondere Bedeutung (meinen Kollegen wird diese Formulierung gefallen).

Eines dieser Sachgebiete - das **Sachgebiet II** - möchte ich Ihnen heute ein wenig näher bringen. Das Sachgebiet, das für Personal - und Sozialangelegenheiten der Arbeitnehmer und Auszubildende des Marinefliegergeschwaders 2 und des eigenen Hauses zuständig ist, erscheint, was seine personelle Ausgestaltung betrifft, von überschaubarer Dimension, jedoch umfangreich und vielfältig in seinen Aufgaben. Es ist in weiten Bereichen vergleichbar mit der Personalabteilung eines Unternehmens und trifft seine rechtsrelevanten Entscheidungen auf den Grundlagen bestehender Gesetze, Verordnungen und Tarifverträge unter Beachtung der hierzu ergangenen Weisungen des Ministeriums, der zuständigen Wehrbereichsverwaltung und der höchstrichterlichen Rechtsprechung. Als personalbearbeitende Stelle (Spezifizierung der Standortverwaltung für diesen Zuständigkeitsbereich) ist es bemüht und verpflichtet, im Aufgabenrahmen eng mit den von ihr zu betreuenden Beschäftigungsdienststellen (hier dem Marinefliegergeschwader 2) zusammenzuarbeiten und was das Personalwesen betrifft, das verwaltungsseitige Einvernehmen herzustellen. Hierzu sind per Abgrenzungserlaß die Zuständigkeiten zwischen personalbearbeitender - und Beschäftigungsdienststelle festgelegt. Wobei in einer Globalbetrachtung gilt, daß alle Aufgaben von Rechtswirkung und von daher vor dem zuständigen Gericht einklagbar, vom Sachgebiet II für die Standortverwaltung, Aufgaben, die das Direktionsrecht des Arbeitgebers betreffen (z.B. Festsetzung der regelmäßigen Arbeitszeit, Anordnung von Mehrarbeit und Überstunden, Gewährung des Erholungsurlaubs usw.), von der Beschäftigungsdienststelle wahrgenommen werden.

Hierbei sind Überschneidungen in Teilbereichen möglich. Ein wichtiger Teil der Personalbearbeitung ist die Einbindung und Zusammenarbeit mit der Personal- und Schwerbehindertenvertretung und der Frauenbeauftragten. Auf der Grundlage der hierzu ergangenen Gesetze und Verordnungen, haben alle Beteiligten das Ziel, dienstlichen Notwendigkeiten in vertretbarem Einklang mit persönlichen Belangen zu entsprechen. Eine Aufgabe, die nicht immer ohne Spannungen zu bewältigen ist, dennoch die Forderung nach Verständigung beinhaltet - das rechtlich Machbare, machbar zu machen. Diesem Leitsatz fühlen wir uns verbunden.

Sechs Angestellte, darunter vier Damen, von denen zwei halbtags tätig sind, und zwei Beamte des nichttechnischen Verwaltungsdienstes verrichten ihre Arbeit in den Bereichen

- Allgemeine Personalangelegenheiten,
- Einzelpersonalbearbeitung,
- personelle Mob-Vorbereitung,
- allgemeine Sozialangelegenheiten,
- Nebengebühnisse (Reisekosten, Trennungsgeld, Umzugskosten),
- Wohnungsfürsorge und
- Ausbildung.

Hierbei haben sie eine Vielzahl von Tarifwerken, Kommentare, Gesetze, Durchführungsbestimmungen, Erlasse, Verfügungen, Gerichtsentscheide - abstrahiert und oftmals in Verwaltungsschinesisches gefaßt, zu beachten und anzuwenden. Alle Entscheidungen sind überprüfbar (Prinzip des Rechtsstaates) und unterliegen im Bedarfsfalle der Wertung des Bundesrechnungshofes, der Vorprüfungsstelle, vorgesetzter Dienststellen, der Gerichte etc. und nicht zuletzt der kritischen Betrachtung des Betroffenen. Entsprechend hoch ist das Kompetenzerfordernis an alle Mitarbeiter dieses Sachgebietes.

Behilflich hierbei wäre eine entsprechende moderne Bürokommunikation, deren jetziger Standard in diesem Bereich wohl irgendwo zwischen Mittelalter und Neuzeit angesiedelt ist. Nun gut, das Zeitalter handgeschriebener Vermerke, die Macht der Kugelschreiber und Bleistifte, wird irgendwann ihr Ende finden. Wir warten darauf und machen das Beste daraus.

Was nun meßbare Fakten betrifft, so hat das Sachgebiet II ca. 450 Arbeiter, 150 Angestellte (bis zur Vergütungsgruppe Vb-Bewährungsaufstieg) und 5 Auszubildende zu betreuen. Für 2 Regierungsinspektoranwälter ist die Standortverwaltung Tarp zur Zeit die Stammbildungsdienststelle. Daneben sind ca. 180 Wohnungen im Besetzungsrecht des Bundes, für deren Zuteilung das Sachgebiet II federführend ist.

Eine hundertprozentige Erfolgsquote, was die Arbeitsgüte betrifft, konnten wir bisher nicht erreichen - wir arbeiten daran. Bis zum Erreichen dieses Zenits, hoffe ich, lassen Sie für uns frei nach Goethe gelten „Wer stets und redlich sich bemüht, den werden wir erlösen“.

RAMtm Tiedemann, Ltr SG II



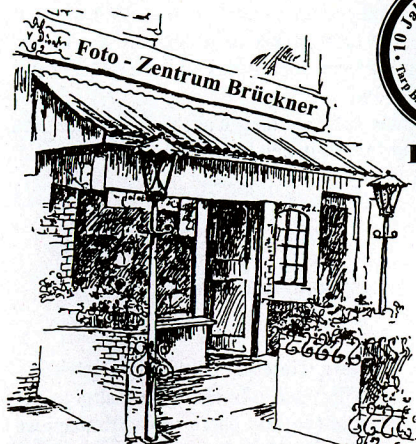
STILL GmbH - Wehrtechnik - Berzeliusstr. 10
22113 Hamburg Tel. 040-73 391511

STILL

...weil man sich auf STILL verlassen kann.

Die Stapler
und Schlepper für
Streitkräfte

Telefon : 04638 /7832 Fax: 04638 / 1494 Autofunk: 0172 / 4204760



- Mittwoch nachmittags geöffnet -



FOTO-ZENTRUM
BRÜCKNER
Fotofachgeschäft

DRUCK **BRÜCKNER**
FRIE **BRÜCKNER** TARD

Bahnhofstraße 1 24963 Tarp
Bringen Sie
Ihren Film

Montag bis Donnerstag **bis 18.00 Uhr** Montag bis Donnerstag

Abholung
-am nächsten Tag
Montag bis Freitag **ab 9.30 Uhr** Montag bis Freitag

9x13 nur -.39^{DM}
mit O. K. Auswahl

Öffnungszeiten: Mo - Fr 8.30 - 12.00 und 14.30 - 18.00 Sa: 8.30 - 12.00 Uhr und nach Vereinbarung!

N. THOMSEN G.M. B.H. TARP

* LANDMASCHINEN * BAUSTOFFE * HEIZUNGSBAU *

Heizung:

Wir zeigen Ihnen
unverbindlich wie
Sie die ideale
Heizlösung für
Ihren Um-, Aus-
oder Neubau
finden



Sanitär:

Bevor Sie mit
Ihren Plänen
ins Schwimmen
kommen:

Ihr Bad vom
Fachmann!

24963 Tarp · Tel. (0 46 38) 9 22+9 23, 89 44-0 · Fax (0 46 38) 79 19

Ein Tag mit meinem Papa auf dem Flugplatz Eggebek

Am 30.11.1995 hatte ich schulfrei.



Ich durfte einen Vormittag mit meinem Vater auf dem Flugplatz Eggebek verbringen (er ist Flugplatzmeister in Eggebek).

Um 05:45 Uhr bin ich sehr müde aufgestanden. Mein Papa war schon wach und hatte das Frühstück vorbereitet. Nach dem gemeinsamen Kaffee sind wir dann um 06:10 Uhr losgefahren und waren kurz vor 1/2 7 auf dem Flugplatz.

Nachdem mein Papa sich umgezogen und seinen Dienstwagen aus der Halle gefahren hatte, fuhren wir los.

„Flugplatzkontrolle“ hat mir mein Vater erklärt. Alles, was dazugehört: Sauberkeit, Lichterkontrolle und so weiter. Unterwegs haben wir an einem Shelter angehalten und beim Betanken eines Tornados zugeguckt. Mein Papa hat versucht, mir all' die verschiedenen Lichter, die da ständig aufblinken, zu erklären, aber das war zu kompliziert.

Dann ging die Kontrollfahrt weiter, auf der Landebahn. Der Tower hat alle Lampen angeschaltet, und ich war sehr erstaunt über die Vielzahl der verschiedenen Farben. Aber Papa hat versucht, es mir zu erklären. Nach einer halben Stunde waren wir fertig mit der Kontrollfahrt und mein Papa hat dem Tower über Funk den Flugplatz „klar“ gemeldet. Danach ist er mit mir zum Wetterbeobachter gefahren, und die Berater dort haben mir die vielen Bildschirme erklärt.

Wenn man 1 1/2 Stunden unterwegs ist, kommt der kleine Hunger. Die Brötchen in der Bodengerätewerkstatt schmecken einfach toll. Gegen 08:10 Uhr waren wir kurz auf dem Tower, um bei den Starts der Tornados zuzugucken. Aber heute waren die Starts leider verschoben, und die netten Leute sagten, ich solle in einer Stunde wiederkommen. So fuhren wir an eine Stelle im Süden des Flugplatzes, wo eine Ausbruchstelle repariert werden mußte. Von dort hat mir mein Vater die Halle 48 gezeigt. Ich war überrascht, die Flugzeuge so zu sehen, vollkommen auseinandergebaut. Papas Arbeitskollegen haben mir jede Menge erzählt; zuviel, um alles zu verstehen und zu behalten. Gegen 09:15 Uhr waren wir wieder auf dem Tower, und ich habe die Tornados mit dem Fernglas beim Rollen und Starten beobachtet. Alle meine Fragen wurden mir sehr nett beantwortet. Hierfür noch mal ein herzliches Dankeschön!

So ging der Vormittag doch sehr schnell vorbei. Ab 11:00 Uhr haben wir dann im Büro meines Vaters auf meine Mutter gewartet. Die Zeit haben wir mit dem Schmücken des Tannenbaumes überbrückt. Ach ja, fast hätte ich es vergessen: Mit der Fliegerhorstfeuerwehr durfte ich auch mitfahren. Danke! Gegen 12:00 Uhr kam meine Mutter und ein erlebnisreicher Vormittag in Eggebek war leider zu Ende. Ich möchte mich bedanken bei all' den Leuten, die meine vielen Fragen so nett und geduldig beantwortet haben.

Marc Bewernick (12 Jahre)

❄️ Eiszeit ❄️ in Eggebek (850 PS ohne Chance, Men-Power ist gefragt!)

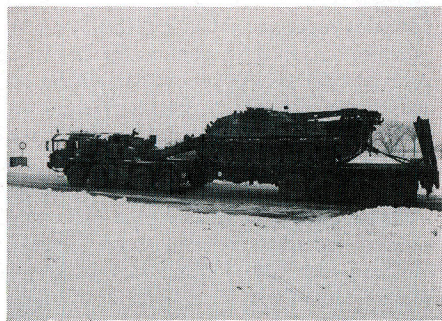
Weihnachtszeit = ruhige Zeit ! ?

Denkste ! !

Der Schneefall vom 22.12.95 und die danach einsetzenden Tiefsttemperaturen (bis -15°C) brachten für die Zeit vom 27.12.95 - 12.01.96 für den Flugplatz Eggebek ungeahnte Probleme mit sich.

Die Start-/ Landebahn war in Nord-Süd-Richtung weit über die Hälfte vereist, ebenso beide Shelterbereiche, eigentlich war gar nichts mehr zu befahren, geschweige denn an irgendeine Rollbewegung unserer Flugzeuge zu denken.

Dem Flugplatzmeister und seinen fleißigen Helfern der TE Sonder-Kfz waren quasi die Hände gebunden; der erste Räumeeinsatz am 26.12.95 zeigte uns schnell unsere Grenzen auf: Mit der mechanischen Räumung (Kehrblasmaaschine und Schneeschild) war hier nichts mehr zu bestellen. Der Jahreswechsel kam und mit dem neuen Jahr auch die eine oder andere Idee: Telefonate zwischen Tarp und Rendsburg, mit dem Hintergedanken, nur ein Bergepanzer kann uns noch helfen. Am 04.01.96 wartete ich am Tarper Kreuz auf den Tieflader aus Seeth mit einem Bergepanzer aus Rendsburg als Huckepack. Nach einer abenteuerlichen Fahrt vom Kreuz ab quer durch Eggebek kamen wir ohne Zwischenfälle an der TI 35 an.



Das Abladen und die Vorbereitungen für das „Anti-Icing“ gingen sehr zügig. Unter großer Publikumsbeteiligung auf dem Parkplatz besetzte der SU Thöming seinen Panzer, und wir fuhren zum Shelter 23. Dort, auf dem Vorfeld, zeigte ich ihm die Eisflächen, die wir entfernen wollten. SU Thöming setzte Bergeschild und 850 PS ein und siehe da: Selbst diese gewaltige Menge Horsepower waren machtlos: Der Panzer rutschte über das Eis. Mehrere Versuche blieben ohne Erfolg; natürlich brach das Eis an der einen oder anderen Stelle auf, aber die gesamte Fläche freizuschieben, war unmöglich. Selbst Drehversuche auf der Stelle blieben erfolglos, die Eisflächen (im Durchschnitt 6-8 cm) wurden zwar aufgeraut, aber nicht zerbrochen. So fuhren wir zur Runwayzufahrt R1, aber auch dort ohne Erfolg. Der SU Thöming hatte eine Idee: Die aufgezogenen Gummipplatten gegen sogenannte Schneepratzen auszutauschen. Nach dem Essen wurde eiligst umgerüstet (Danke an die TI-Staffel für die personelle

Unterstützung) und nach $1\frac{1}{2}$ Stunden ein erneuter Versuch. Wieder Einsatz des Schildes, nochmaliges Drehen auf der Stelle, Personaleinsatz, die Eisflächen gerade abzustößen, um eine Angriffsfläche zu schaffen, aber alles ohne Erfolg. Wir mußten hier abbrechen, die Schneepratzen hätten uns den Beton zerstört. Mittlerweile war es 16.00 Uhr geworden, die Dunkelheit brach herein und eine „Garage“ für „unseren“ Panzer mußte gefunden werden: Auch hier ein Dankeschön an POL (HBtSm Müller und seinen Mitarbeitern für die tatkräftige Unterstützung). SU Thöming und ich vereinbarten für den nächsten Tag den Rücktransport; und genauso abenteuerlich verließ uns der Panzer am 05.01.96. Das Wochenende 06./07.01.96 brachten für den Flugplatzmeister und die Sonder-Kfz mit Unterstützung der StoV Eggebek noch einmal reichlich Stunden, leider aber auch hier ohne den erwarteten Erfolg. Doch allmählich „stiegen“ die Temperaturen; und ab dem 08.01.96 hatte der Wettergott ein Einsehen mit Eggebek.

Eine kurze Lagebesprechung mit dem Kommodore und ab 13.00 Uhr wurde Räumereitschaftsstufe II ausgelöst: Alles verfügbare Personal mit Material vom Eisstoßer bis hin zum Spaten wurden vom Platzmeister in Empfang genommen und eingewiesen. So verteilten sich von Basis Mitte aus ca. 200 Soldaten und zivile Mitarbeiter auf die SH-Bereiche, Taxiway und andere einflussreiche Stellen und pickelten, was das Zeug hielt, bis ca. 17.00 Uhr (wie schon erwähnt, das Eis war bis zu 8 cm dick, teilweise Fahrspuren bis zu 15 cm). Unter Einsatz von Lfz-Schleppern mit Vorbauschild waren am Abend fast alle SH-Vorfelder frei, sowie ein Großteil der SH-Rollwege.

So wurde festgelegt: Same Procedure 09.01.96, Personaleinsatz ab 08.30 Uhr. Auch das Wetter spielte mit: Weiterhin Tauwetter! Um 13.00 Uhr wurde dann der Einsatz abgebrochen; die letzten Eisflächen waren selbst für die Eisstosser zu hartnäckig. Aber alle konnten sich auf die Schulter klopfen: der Einsatz hatte sich gelohnt. Am 10.01.96: Nebel, aber Temperaturen ab 10.00 Uhr über 0°C . Mit dem Leiter Sonder-Kfz, StBtSm Helle und seinen Mitarbeitern, wurde dann die letzte Trumpfkarte ins Spiel gebracht: Ein spezieller Umbau unserer Kehrmaschinen brachte den erhofften Erfolg (Gott sei Dank unter Mithilfe von Plus-Graden): Zwei Maschinen mit umgebauter Luftdüse (Austrittsgeschwindigkeit von ca. 110 km/h) und eine normale Kehrmaschine wurden auf der Runway eingesetzt. Das Ergebnis war überwältigend und alle Umbaumühen hatten sich gelohnt: Die angetauten Eisschollen schossen wie Frisbies durch die Luft. Um 17.00 Uhr hatten wir 80 % der Runway eisfrei.

Glücklich über den Erfolg des vergangenen Tages gingen wir am 11.01.96 gegen 10.00 Uhr den Rest an und schafften die gesamte Runway und erste Abschnitte der NLN. Der Freitag nochmals Einsatz der Exhauster und gegen 16.00 Uhr: NATO-Flugplatz Eggebek 100 % schnee- und eisfrei, keinerlei Einschränkungen für Rollbewegungen unserer Flugzeuge!

Auf diesem Wege möchte ich mich nochmals bei allen Staffeln für ihre Unterstützung bedanken. Auch allen Dienststellen, die nicht am aktiven „Pickeln“ teilgenommen haben, trotzdem in irgendeiner Form unterstützend gewirkt haben. Besonders erwähnen möchte ich unsere Vermittlung, die in der heißen Anlaufphase ab 05.01.96 bestimmt „spitze“ Finger bekommen hat und jede Menge Telefonate für den Flugplatzmeister quer durch Deutschland hergestellt hat.

Besonderer Dank aber auch nach Rendsburg:

Rüde-Kaserne, Inst-Zug, Olt Stangenberg, Stabsunteroffizier Thöming und Beifahrer und 7./TrspBtl 610, Seeth, HFw Henke und den Fahrern/ Begleitern des Tiefladers

Zum Schluß sei' mir noch die Bemerkung erlaubt, daß mir mein erster Wintereinsatz (und das war bestimmt noch nicht der letzte) in Alleinverantwortung jede Menge Erfahrung gebracht hat, aber unter dem Bruchstrich bleibt jede Menge Freude an diesem Arbeitsplatz in unserem Geschwader!

OBtSm Wolfgang Bewernick, Flugplatzmeister im MFG 2

Aktion Bergepanzer

Auch in seiner neuesten Ausgabe hatte der Winter mit dem Aufgebot seiner heimtückischen Erscheinungsformen unser Geschwader fest in den Würgegriff genommen. Erfahrungsgemäß leiden wir Flieger ja am meisten darunter, und so hatten wir uns zunächst reichlich gewappnet, um ihm zu trotzen.

Mit einem fein abgestimmten Schneeräubereitschaftsplan und nicht zu vergessen, der dazu erforderlichen Manpower (ein Dank an alle Beteiligten), wollten wir das Gefecht um die Nutzbarkeit der Flugbetriebsflächen aufnehmen. So konnten dann auch bis zum nahenden Weihnachtsfest zunächst einige Teilerfolge erzielt werden, was uns dazu verleitete, in Anbetracht des Friedensfestes in Waffenstillstandsverhandlungen einzutreten. Der ausgehandelte Deal sollte dann durch unsere Intel Cell bestätigt werden. So lautete deren Vorhersage, daß sich am Freitag vor Heiligabend eine Warmfront aus Süden näherte, die zunächst Eisregen und nachfolgend eine Erwärmung auf Plusgrade bringen würde. Erst am Weihnachtstag sollte dann eine „weiße Pracht“ die Feiertage verschönern.

Allerdings ahnten wir nicht, daß dies ein übler Hinterhalt war. Zwar stellte sich der Eisregen wie erwartet ein, doch dann wurde der Durchgang der Front jäh gestoppt, und die Erwärmung blieb aus. Im Gegenteil, sie wurde durch Kaltluft soweit verdrängt, daß in Hamburg täglich die Eisdicke gemessen wurde, um einmal wieder „Alstervergnügen auf Schlittschuhen“ zu feiern. Des einen Freud ist bekanntlich des anderen Nachtigall. Als am ersten Weihnachtstag der Winter weiße Feiertage bescherte, wurde zwar prompt die Räumbereitschaft ausgelöst, die dann aber nur noch zentimeterdickes Eis polieren konnte!

Da wir in unserem Geschwader auf umweltschädliche Lösungs- und Taumittel, wie beispielsweise Streusalz verzichten, war unser Platzmeister schnell am Ende der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten angelangt. Nicht so der Stab Fliegende Gruppe, auch gemeinhin als Ideenschmiede bekannt! Zunächst wurde hier das thermische Enteisungsverfahren „Harrier“ in Erwägung gezogen. Leider stellte sich nach vielen Telefonaten und Faxen heraus, daß unsere alliierten Freunde keine Kräfte für unser ehrgeiziges Vorhaben zur Verfügung stellen würden.

Der kleine Tiefschlag war schnell weggesteckt und schon die nächste Idee geboren. „Und bist Du nicht willig, so brauch' ich Gewalt!“ - Schweres Gerät mußte es also sein! Und was lag da näher, als die Panzerwaffe einzusetzen. Da allerdings die Marine keine Panzer besitzt, wurde zunächst wieder munter telefoniert. In Rendsburg wurde man schließlich fündig. Die dort ansässige Heeresflugabwehrschule erklärte sich über ihren TO spontan bereit, uns mit einem Bergepanzer bei der Befreiung aus unserer mißlichen Lage zu unterstützen. Es mußte nur noch ein kleines Problem überwunden werden. - Der Schule untersteht keine Transportkomponente! - Nun war guter Rat teuer. Dieser kam vom MUKdo, Abteilung Transport, über das Flottenkommando. Hier erinnerte man sich, daß die Marine gute Verbindungen mit dem Heerestransportbataillon 610 in Seeth unterhält. Gesagt, getan. Der Deal war perfekt! Am Donnerstag der ersten Januarwoche war es dann soweit. Ein wirklich gewichtiges Gespann rollte da durch die Wache Basis Süd, was die Erwartungen auf die Spitze trieb. Das Kettenfahrzeug war schnell entladen, und schon ging es an die Arbeit. Mit dem Räumschild und den nachfolgenden 60 Tonnen Stahl sollten Schnee und Eis ordentlich zu Leibe gerückt werden. Wobei allerdings, wenn auch unbeabsichtigt, lediglich die Antwort auf eine Schlüsselfrage gegeben wurde: „Was ist hartnäckiger als 60 t Stahl?“ ➤ „15 Zentimeter dickes Eis!“

Die Möglichkeit, das Eis mit den Ketten des Panzers zu zermalmen, wurde zwar noch kurz in Betracht gezogen. Die Garantie, daß dabei nicht auch die Rollflächen in Mitleidenschaft gezogen würden, wollte aber keiner übernehmen. Die „Aktion Bergepanzer“ fand hier ihr jähes Ende,



mochte sich daraufhin auch wieder freuen.

Da aber in besagter Klausurtagung offensichtlich nicht über die Wettererscheinungen Eis und Schnee hinaus (z.B. Nebel) verhandelt wurde, war die Gefühlsregung des Platzmeisters uns Fliegern einerlei.

Nichtsdestotrotz sind wir im Januar dann doch noch geflogen.

In diesem Sinne: „Hals- und Beinbruch“ - und der Sommer kommt ja noch!

KptLt Bartoscheck, Stab F



Alexandra König – Friseurmeisterin

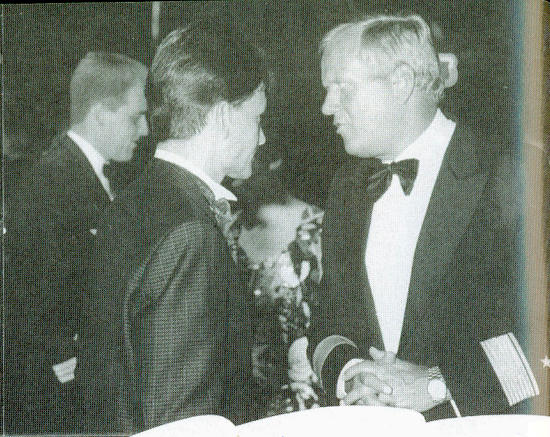
Geschäftszeiten: Di - Fr: 9.00 bis 18.30 Uhr · Sa. 8.00 bis 13.00 Uhr



Wir haben eine neue Mitarbeiterin
Jeanine Böschen

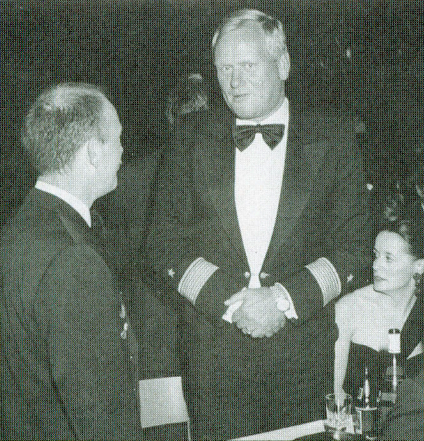
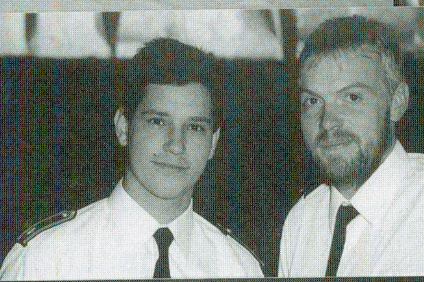
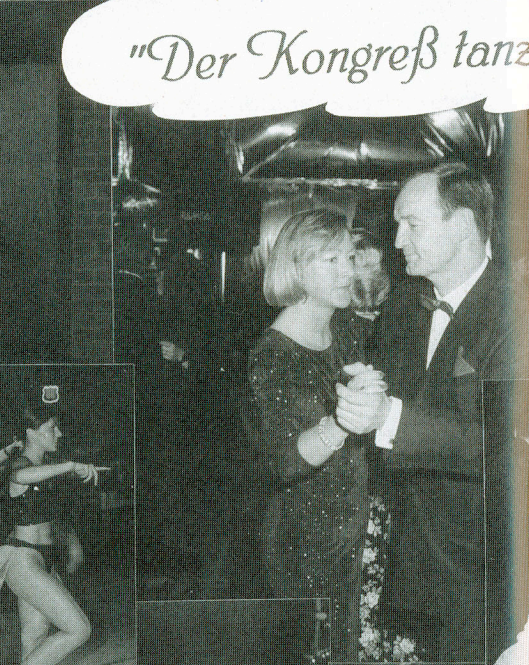
Neu! Neu! Neu!

„Living Colors“
Pflanzenhaarfarbe



"Der Kongreß tanzt"

Geschwaderball 1995



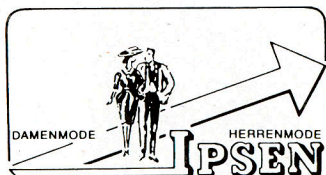
Geldspende für Sorgenkinder

Das Marinefliegergeschwader 2 in Tarp führte im November 1995 den traditionellen „Ball der Offiziere und Beamte“ in der Friedrich-Wilhelm-Lübke-Kaserne durch. Eingeladen dazu waren Vertreter des öffentlichen Lebens, Freunde des Geschwaders sowie die Angehörigen und ehemalige Angehörigen. Es war ein gelungener Abend mit Musik und Tanz nach dem Motto „Swinging fifties“.

Im Rahmen dieser Veranstaltung wurden Fotoaufnahmen gemacht. Der Erlös dieser Aktion in Höhe von 300,- DM übergab der Kommandeur Fliegende Gruppe, Fregattenkapitän Rammer und der Leiter Foto/ Ausbildung, Kapitänleutnant Bollwinkel an den Ortsstellenleiter des Bundeswehr-Sozialwerks e.V., Leutnant zur See Kaufhold, für die Aktion „Sorgenkinder in Bundeswehrfamilien“.



n.l.n.r.: Fregattenkapitän Rammer, Leutnant z. S. Kaufhold, Kapitänleutnant Bollwinkel



Kropp / Schleswig

**Fachgeschäft
für Herren-
und Damenmoden
sowie
„Marineuniformen“
und Abendgarderobe**

Bismarckstraße 4 · 24837 Schleswig · ☎ 0 46 21/2 44 36

Einsatz für die Bremscrew

Montagnachmittag, 15:30 Uhr. Klarer Frost um -2° Celsius, Wind aus Richtung Ost. Behutsam legt der Schlepperfahrer den Gang ein, um das Luftfahrzeug aus der Instandsetzungshalle über die Taxi-Ways zur großen Lärmschutzhalle zu schleppen.

Der Mann im Cockpit schaut gelangweilt über die Instrumente und starrt blicklos auf den Schlepper. Ihm ist kalt.

Einer der beiden Spätschichtbremsler hält vor dem kleinen Einkaufsmarkt, um sich sicherheitshalber noch ein Feierabendbier mitzunehmen. Man weiß ja nie - !

16.00 Uhr - Schichtwechsel bei den Triebwerkern.

Fast alle sind da - auch der notorische Zuspätkommer schleicht herein. Der Schichtleiter der Spätschicht übernimmt die Geschäfte vom Instandsetzungsführungsmeister mit dem üblichen irritierten Gesichtsausdruck: Was denn, wieder nichts geschafft? Tüchtig!

16.30 Uhr - Die Tagschicht hat Halle und Büro mehr oder weniger fluchtartig verlassen. - Ruhe - Einige Zeit später: Die Maschine in der Lärmschutzhalle ist bremsklar. Die Elo's haben sich mit ihren High Tech Geräten eingefunden (Schraubendreher u. Headset). Drei Feuerwehrmänner entern mit entschlossenen Gesichtern ihre Positionen in den Beobachtungsräumen der LSH 3.

Der Bremsler im Cockpit gibt das Signal zum Anlassen der APU - der Groundman winkt begeistert zurück. Das klägliche Jaulen einer überbelasteten APU übertönt das Klingen des Telefons.

Das Jaulen nimmt zu, der Lärmpegel steigt - und erstirbt in einem simplen Pchchch. - Sauber, Präzise, Schnell ! Do it again Sam !

Der zweite Versuch klappt. „Triebwerkstart rechts!“ tönt es aus dem Kopfhörer. Dumpfes Brausen erfüllt die Halle. Qualm und Rauch dringt aus der hinteren Öffnung des Triebwerkes. Einige lange Sekunden nur, dann unterbricht der Groundman die Prozedur. - Blume - du qualmst ganz mächtig! - Nervös? (Die Antwort des Bodenpersonals bleibt besser unerwähnt). Feuerwehrmann P aus S. nimmt diesen Dialog gar nicht wahr. Pflichtbewußt, und nun ganz wach; blickt er auf das rauchende Etwas. Sollte er endlich kommen, der große Moment? Ein erneuter Versuch. Der Groundman sichert nach hinten. Fluchtweg frei? Tür in Reichweite? Toll, wie klein und rot die Anzeigen am CMP auf diese Entfernung leuchten.

Triebwerkstart rechts! Ich hasse dieses langsam zunehmende Gedröhn, den stärker werdenden Qualm und die Feuerzungen aus der Abgasanlage.

Der Adrenalinwert des Feuerwehrmannes P. aus S. steigt. Kalter Schweiß bildet sich auf seiner Stirn. Wie ein Adler schwebt der Finger über dem CO 2 Auslöser.

Jetzt, nach all den Jahren - endlich, endlich einmal sehen; ob diese Anlage funktioniert. Sehen; ob die leicht geöffneten Klappen der Seitenlufterläufe das CO 2 aufhalten oder nicht. Sehen ob die aberhundert Versprechungen aller Fachleute stimmen und der Bremsler überlebt.

Ob der Groundman die Tür erreicht? Sieht sportlich aus, müßte er schaffen. Uuuuund jetzt !

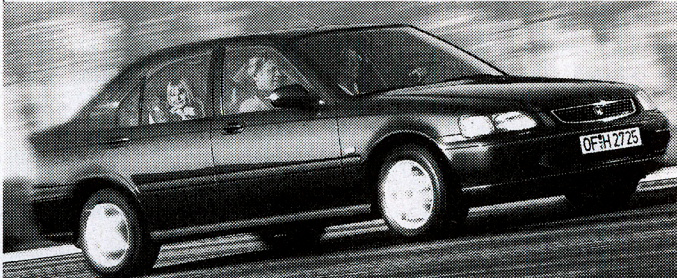
Was machen die denn da? Die stellen ab! Gerade jetzt! - Einige Minuten und einige Zigaretten später: Steigende Temperatur? - Nee. Stagnierende Drehzahl? - Nee. Sch . . .!!! - Ich hatte Schieß. - Ich auch.

Zwei leere Coladosen fliegen in die Pütz - Alkoholverbot -

Uwe Horn, Triebwerk on / TI



H HONDA
GROSSE KLAPPE - KLEINER VERBRAUCH!
 DER HONDA CIVIC 5-TÜRER HÄLT, WAS ER VERSPRICHT.



UNSER ANGEBOT DER AKB BANK AG **1,90%** effektiver Jahreszins
 10% Anzahlung, Laufzeit 12 Monate

HONDA CIVIC 5-TÜRER AB **DM 25.980,-***

* Unverbindliche Preisempfehlung ab Auslieferungslager der Honda Deutschland GmbH

- Von 1.4i mit 66 kW (90 PS) bis 1.6i SR VTEC – 93 kW (126 PS)
- Servolenkung, Zentralverriegelung, Seitenaufprallschutz
- 6,1 Liter im Drittmix nach 80/1268/EWG für Modell 1.5 VTEC-E (66 kW/90 PS)
- ABS, Airbags modellabhängig

H HONDA **HELMUT ROHDE** Honda-Vertragshändler
 ☎ 0 46 03 / 3 01
 Schleswiger Straße 9 · 24885 Sieverstedt, Ortsteil Stenderupau



+DIE HORNBLOWER+

mit eigener CD / MC

Natürlich hat es sich herumgesprochen:
 Die +HORNBLOWER+ haben eine CD und MC produziert!



Leider war der öffentliche Verkaufsstart am 07. Dezember 1995 im Famila-Markt eine einzige technische Panne: Die versprochene Verstärkeranlage war nicht da, dadurch konnte die Musik von der Scheibe nicht vorgestellt, die eingeladenen Ehrengäste nicht angemessen begrüßt und das zahlreiche Publikum nicht angesprochen werden. Aber alle haben das mit Fassung und Humor getragen, der Chor hatte live gesungen, und der Umsatz war begeisternd - dank der tüchtigen „Verkäuferinnen“ und der angebotenen Snacks und Drinks des Hauses.

Inzwischen haben wir die Tonträger schon so gut unters Volk gebracht, daß das finanzielle Risiko aufgehoben ist, was wir als wichtigstes Etappenziel erst später

erwartet hatten. Und die Aufnahme kommt gut an, die Welle Nord hat sie am 14. Januar 1996 in ihrer Sendung „Unser Land“ ausführlich und mit Interview vorgestellt.

Doch wir werden nicht großenwahnsinnig, und die Rufe nach einer weiteren CD gehören in die Schublade „Humor besonderer Art“. Als Chorsänger und -instrumentalisten sind wir uns schon bewußt, daß nun nicht das Tourneezeitalter begonnen hat. Aber wir sind stolz auf unseren Erfolg und freuen uns über das große Interesse.

Als Chorleiter liegt mir natürlich auch daran, den Chor noch weiter auszubauen, die Stimmenverteilung zu verbessern, die stimmlichen Fähigkeiten und die instrumentelle Begleitung zu steigern. Dazu sind weitere Sänger und Instrumentalisten willkommen, und ich weiß von einer ganzen Reihe von Interessenten, denen offensichtlich nur noch ein Anstoß fehlt. Ja, wenn wir uns entschließen würden, Frauenstimmen aufzunehmen, wir hätten -zig Neuanmeldungen!

Doch wir bleiben bei der reinen Männerbesetzung und suchen daher Tenor- bis Baßstimmen, und in der Combo wären ein Kontrabaß oder eine Baßgitarre, aber auch andere Instrumente willkommen.

Und warum ich das Ganze ausgerechnet im +egmont+ schreibe? Nun, ich denke, daß auch hier noch Talente schlummern, die nur geweckt werden wollen. Denn von den jetzt 40 Chormitgliedern sind nur noch fünf Geschwaderangehörige (allerdings auch 16 Ehemalige!). Daher also mein „Weckruf“! Einsteigen kann man praktisch jederzeit, rufen Sie mich doch einfach einmal an. Den ersten Neuzugang des Jahres konnten wir übrigens schon verzeichnen!

Gernot Hintze, Chorleiter,
 Angelsunder Weg 20, 24943 Flensburg
 ☎ 0461 - 6 33 35

Das „Reisebüro MFG 2“ meldet sich zu Wort

Das Jahr 1995 ist vorbei, und es ist wieder an der Zeit, eine Jahresbilanz zu ziehen. Auch das abgelaufene Jahr war geprägt durch zahlreiche Verlegungen und Rückholaktionen von TORNADOs.

War 1994 schon ausgefüllt, 1995 gab es noch eine Steigerung. Hier ein paar Zahlen: Ca. 150 Tornados wurden durch die Technische Gruppe im In- und Ausland betreut, gewartet und instandgesetzt. Dazu wurden ca. 1650 Soldaten und Zivilbedienstete sowie ca. 500.000 kg Material per Straße, Eisenbahn, Schiff und Luft an die Einsatzorte transportiert. Waren die Rückholaktionen sowie die meisten Verlegungen schon Routine für das MFG 2, traten zwei Verlegungen stark in den Vordergrund.

Einmal die Übung STRONG RESOLVE in Norwegen und zum zweiten ROOSEVELT ROADS auf Puerto Rico. Beide Übungen waren vom Umfang an Lfz, Material und Personal identisch. Auch der Transport per Luft und See war vergleichbar. Doch gab es große Unterschiede. Zum einen die unterschiedlichen Temperaturen und zum anderen die Entfernungen. Lag Norwegen noch vor der „Haustür“, war RoRo allein von der Entfernung her der Höhepunkt des Jahres. Noch nie war das MFG 2 mit dieser Anzahl an Flugzeugen, Material und Personal so weit vom Heimatflugplatz entfernt. Mit der Planung wurde bereits im Sommer 1995 begonnen. Start war dann Anfang November. Viele Probleme mußten im Vorfeld erkannt, bedacht und abgestellt werden. Sei es im Bereich der Flugroute oder bei Betankung und Transport von Personal und Material. Nur Insider können beurteilen, was in den Planungsbüros vollbracht wurde. Aber dann war es endlich soweit. Die Planung war abgeschlossen, und das Unternehmen wurde mit

dem Vorkommando gestartet. Ich war als „Reisebegleiter“ dabei. Sechs Wochen Karibik lagen vor uns. Am 29.10.1995 ging es per Bahn von Tarp nach Köln. Dort wurde übernachtet und am 30.10.95 begann die lange Flugreise. Die Stationen waren dann Goose Bay, Washington, Atlanta und San Juan. Dort landeten wir gegen Mitternacht. Beim Beladen des Busses machten wir gleich mit der etwas „höheren“ Temperatur Bekanntschaft. Dann ging es los - Richtung RoRo.

Was wird uns erwarten? Nach einer doch etwas unruhigen Nacht begann am nächsten Tag die Vorbereitung des Kommandos vor Ort. Die eine Woche bis zum Eintreffen des Hauptkommandos war dann ausgefüllt mit Vorbereitungen aller Art.

Natürlich blieb auch Zeit für das Kennenlernen von Land und Leuten. Der erste Strandbesuch war angesagt. Spätestens jetzt wurde uns klar, wo wir uns befanden. Als am 06.11.95 das Hauptkommando eintraf, hatten wir unsere Vorbereitungen abgeschlossen. Das Personal wurde in San Juan abgeholt und auf der Base wurden die ersten beiden C-160 entladen. Am 07.11.95 sollten die Tornados kommen. Gegen Abend war es dann soweit. Bekannte Geräusche in der Luft ließen erkennen, sie kamen. Erst waren es drei und später kamen die anderen drei. Meine Bewunderung galt der Technik, aber auch der Besatzung. Als die letzten beiden C-160 kamen, hatten wir alles Personal und Material vor Ort. Es konnte losgehen! Vieles könnte man jetzt berichten, aber da würde die Geschwaderzeitschrift nicht ausreichen. Daher möchte ich mich auf wenige Dinge beschränken. Die gesamte Verlegung lief wie geplant ab. Hinverlegung, Personaltausch sowie Rückverlegung. Trotz einiger Pessimisten wurde das

B 707 / A-310 und der C-160 transportiert. Endziel war dann Schleswig bzw. Eggebek. Am 09.12.95 waren wir alle wieder zu Hause. Gesund, vollzählig und mit einem Koffer voller Eindrücke, die jeder für sich erst verarbeiten muß.

Mit dem Seetransport am 18.12.95 und der letzten Landung einer C-160 am 19.12.95 endete das Unternehmen RoRo.

Für das MFG 2 ein großer Erfolg und für alle Teilnehmer unvergesslich.

Die Akte könnte geschlossen werden. Leider gab es einen Vorfall, der eng mit der Verlegung verbunden ist. Am 22.10.95 stürzte eine C-160 des LTG 61 Landsberg beim Start in Ponta Delgada/Azoren ins Meer. Alle sieben Besatzungsmitglieder

fanden bei diesem Unglück den Tod. Die C-160 hatte den Auftrag, Material des MFG 2 nach Washington zu bringen. Dort sollte es zwischengelagert, und später nach RoRo gebracht werden. Am 20.10.95 wurde diese in Eggebek von mir beladen.

Meine Bestürzung und Anteilnahme teilte ich dem Kommandore des LTG 61 in einem persönlich Schreiben mit. Das Antwortschreiben nach diesem Bericht.

Wann immer über die Verlegung nach RoRo gesprochen wird, sollten wir nie vergessen, daß sieben Soldaten des LTG 61 ihr Leben verloren. Aufgrund Ihres Auftrages ist ihr Tod für immer mit unserer Verlegung nach RoRo verbunden.

Denken wir stets daran !

StBtsm Linkert, Stab T

* * *

Lufttransportgeschwader 61
Kommandore

86929 Penzing, 07. Nov. 1995
Fliegerhorst Landsberg

Herrn StBtsm Linkert

Sehr geehrter Herr Stabskommandant Linkert!

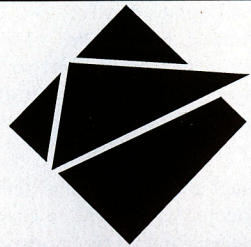
Für Ihre Anteilnahme am Verlust einer ganzen Besatzung des Geschwaders danke ich Ihnen. Ein derartiges Unglück trifft einen Verband und sein Umfeld tief.

In dem Bemühen, dieses zu verarbeiten und wieder den Weg in die Normalität zurückzufinden sind die Gedanken, Anwesenheiten, mündlichen und schriftlichen Zuwendungen von Menschen aus den unterschiedlichsten Bereichen eine wertvolle Unterstützung. Ob es sich um persönliche Freunde, Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Nachbarverbänden oder einfach um Mitmenschen handelt, die sich betroffen fühlen und dies ausdrücken: Sie alle sind dem Geschwader, den Angehörigen und mir Trost und Hilfe. Dafür danke ich Ihnen im Namen aller Betroffenen.

Mit freundlichen Grüßen

D. Korth

Korth
Oberst



team autohof



Nachts, wenn alles schläft...

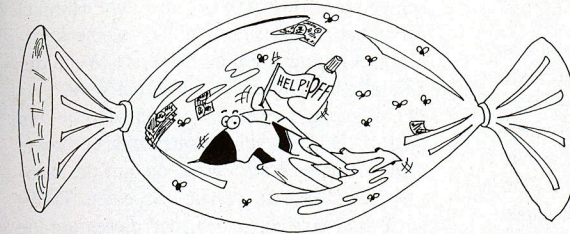
dann können Sie trotzdem tanken - wenn Sie sich bei uns gebührenfrei die Service-Karte geholt haben. Damit tanken Sie bargeldlos, wann immer Sie wollen, 24 Stunden am Tag. Fragen Sie uns.

Tarp • Stapelholmer Weg



RoRo auf Puerto Rico -

Sahnetörn - Oder ?!



„... können Sie eigentlich Englisch?“ - so lautete einst die Frage meines Chefs. „Dann haben Sie eine Reise nach Puerto Rico gewonnen“.

Am 06.11.1995 um 04.00 Uhr war die Nacht zu Ende. Man(n) traf sich um 05.00 Uhr unter dem Schleppdach der

TNT, um kurze Zeit später mit der „Y-Tours“ nach Hohn zu fahren. Von dort aus Weiterflug mit der Trall nach Köln. Umsteigen in die Boeing 707, um ca. 12 Std. Flug zu genießen nach Roosevelt Roads auf Puerto Rico. Ohne eine genaue Vorstellung von dem, was mich erwartet, träumte ich von der Insel mit dem Bacardi Feeling. Doch weit gefehlt. Wer an schneeweiße Strände glaubte, hatte sich geirrt und sollte lieber wieder Werbung gucken. Denn durch angespülte Korallen und Muscheln erschien der Strand eher grau. Die Zimmer, in denen wir untergebracht wurden, waren auch ein Anblick für sich. Fernseher und Kühlschrank sind schon Luxus; aber was nützt einem dieser. Feuchtigkeit, Schimmelpilze und Kakerlaken, so groß wie „Schäferhunde mit Sportabzeichen“ (gem. Aussage StBtsm „Barni“ Feddersen), waren gleichzeitig unsere Zimmerbewohner. Ich dachte nur, die fünf Wochen können ja heiter werden. Ich kenne nicht einmal ein Drittel der Leute. Aber man macht sich immer viel zu viele Gedanken. Je länger ich mit allen zusammengearbeitet hatte, desto einfacher schien es zu werden. Anfängliche Probleme wie: „Der Sani - *ist ja weiblich* -“, „die bleibt auch noch fünf Wochen hier“ oder „das wird niemals gut-gehen!“, wurden schnell behoben. Männlich oder weiblich war schnell egal, Hauptsache es wurde geholfen - ob es nur ein „Splitter“ im kleinen Finger oder eine Dose des weltbesten Mittels OFF war. Zu unserem Bedauern half das Insektenschutzmittel der Bw nur gegen die dort lebenden Ameisen. Jedoch alles, was flog und sich blutgierig auf uns stürzte, war immun dagegen. Dies ließ die Tube Fenistil Gel um einiges an Wert steigen (gem. eigens angebrachter Preistafel in Tent-City für immerhin 1500 \$ erhältlich). In RoRo hatte ich auch die Gelegenheit, das dortige Krankenhaus und dessen Ärzte kennenzulernen. Ich muß sagen, in unserer SanStff wird schneller gearbeitet, denn im Emergency Room (Notfallraum) war immerhin mit einer Wartezeit von mindestens zwei Stunden zu rechnen. Kein Wunder, man wird selbst dann komplett durchgecheckt, wenn nur eine kleine Tablette gegen Kopfschmerzen benötigt wurde. Was die Freizeit betrifft, so kam diese auch nicht zu kurz. Wer Glück hatte, konnte mit dem Hubschrauber der US Navy den Stützpunkt aus der Luft erkunden. An den Wochenenden boten sich Fahrten mit Bussen, Booten und Katamaranen an. Diese wurden eigens für uns von den Betreuern organisiert und angeboten. Ob man die Möglichkeiten nun nutzte oder in kleinen Gruppen mit dem Auto selber auf Tour ging, war egal. Zu sehen gab es einiges. Bei manchen von uns sollte es sich teuer bemerkbar gemacht haben. Danke man nur an die Entwicklungskosten für die vielen Fotos. Das Wichtigste für mich war festzustellen, daß Menschen, die sich vorher nicht kannten, so gut zusammenarbeiten konnten. Daraus entwickelten sich auch neue Freundschaften. Ich glaube sagen zu können, daß jeder von uns seinen Teil dazu beigetragen hat. Vielleicht wurde dieser Auslandsaufenthalt trotzdem ein kleines bißchen zum „SAHNETÖRN“. Ich danke allen, die mit in RoRo waren. Mit solch' einem Team würde ich immer wieder dorthin fahren. OMT Jaqueline Keebe, SanStff

ROOSEVELT ROADS

Dienstag, den 07. Nov. 1995

Langsam schiebt sich die Morgensonne über den Horizont und erhellt die Inselgruppe der Azoren mit einem dunstig kaltblauen Licht. Allmählich regen sich die ersten morgendlichen Aktivitäten der amerikanischen Soldaten auf dem US-Stützpunkt Lajes. Die Temperatur beträgt angenehme 10° C. Mit einem Lächeln im Gesicht betritt **FKpt Rammer**, Kommandeur der Fliegenden Gruppe des 2. Marinefliegergeschwaders, die Abstellfläche für Flugzeuge und läßt seinen Blick über die dort, wie zum Appell ausgerichteten 14 Marinejagdbomber vom Typ TORNADO schweifen. Ein Anflug von Stolz ist in seiner Mimik unverkennbar. Der erste Teil der Verlegung im Rahmen des Pesex 95 war geschafft. Am Vortag waren 7 TORNADOs mit je vier Zusatztanks und sieben TORNADOs mit je einem Luftbetankungsbehälter von dem Marinefliegerhorst Eggebek gestartet mit dem Etappenziel Lajes auf den Azoren. Die eigene Luftbetankung südlich der britischen Insel ermöglichte es den 7 Viertankern, die Azoren ohne Zwischenstopp nach einer Flugzeit von 5 Stunden zu erreichen. Nach einem Zwischenstopp auf dem französischen Stützpunkt Landiviseau folgten die sieben Betankungsflugzeuge noch am selben Tag nach Lajes. Vor FKpt Rammer und seinen Piloten und Waffensystemoffizieren lag nun die zweite Etappe, die Verlegung von den Azoren auf die britische Insel Bermuda vor der Nordamerikanischen Küste. Das lang geplante Unternehmen, die Atlantiküberquerung ohne die Hilfe von alliierten Großtankflugzeugen, soll am Dienstag, den 7. November 1995, ohne Schwierigkeiten und Ausfälle in die Tat umgesetzt werden. Kurz vor Mittag bemannen neun Crews ihre Flugzeuge und rollen, nach ausführlichen Inspektionen, auf die Startbahn. Nach 3 Minuten langem Donnern der Triebwerke, die die je 27 Tonnen

schweren TORNADOs in den Himmel schrauben, senkt sich über Lajes eine kerosingeschwängerte Stille. Die erste Welle der Atlantiküberquerung ist auf ihrem Weg. Die Planung, welche vorsieht, daß je ein TORNADO mit vier Zusatztanks von zwei TORNADOs betankt wird, die auf die Azoren zurückkehren, sobald sie einen Treibstoffstand erreicht haben, der dieses gerade noch zuläßt, wird erfolgreich in die Tat umgesetzt. Nach fünfeinhalb Stunden Flugzeit werden 3 TORNADOs von ihren mehr oder weniger erschöpften Crews auf den Bermudas gelandet. Während dieser Zeit ist auf den Azoren die zweite Welle schon gestartet, um auch die restlichen 3 TORNADOs auf die Bermudas zu überführen. Im Gegensatz zu den letzten beiden Flügen erscheint den Besatzungen die Verlegung von den Bermudas nach Puerto Rico nur noch wie ein lokaler Flug. Nach weiteren zweieinhalb Stunden mit direktem Südkurs landen die ersten 3 TORNADOs, gefolgt von den zweiten 3 Flugzeugen, erfolgreich und ohne Ausfälle auf dem amerikanischen Marinestützpunkt Roosevelt Roads, wo die Besatzungen mit großer Freude über den Erfolg von dem schon am Vortag angereisten technischen Personal in Empfang genommen werden. Die allgemeine Erschöpfung weicht dem Stolz und der Freude. Die Verlegung von Eggebek nach Roosevelt Roads war geschafft.

Mittwoch, den 8. Nov. 1995

Der erste Tag wurde vom gesamten Personal dazu genutzt, sich sowohl an die vollkommen anderen Witterungsverhältnisse in der Karibik als auch an die mehr oder weniger unterschiedliche Arbeit zu gewöhnen. Die fliegerischen Besatzungen unterzogen sich mehreren Briefings über den lokalen Flugbetrieb, den Schießplatz und den dazugehörigen Verfahren. Insbesondere wurde

gehörigen Verfahren. Insbesondere wurde eine ausführliche Besprechung über die Kormoran-Verschüsse auf die USS Mitcher, einem neuen AEGIS-Zerstörer der Arleigh-Burke Klasse, abgehalten. Das technische Personal war damit beschäftigt, leichte technische Ausfälle an den Flugzeugen zu beseitigen, so daß am selben Tage noch die Crews zu einem Eingewöhnungsflug starten konnten. Schon am ersten Tag wurde man sich den zur Heimat unterschiedlichen Anforderungen unter extremen Temperaturen und hoher Luftfeuchtigkeit bewußt, welche sowohl den Flugzeugen als auch dem Personal zu schaffen machte. In der ersten Woche bis Freitag wurden vornehmlich die Kormoran-Verschüsse auf die USS Mitcher durchgeführt, wobei der Kormoran aus maximaler Entfernung auf ein Floß abgeschossen wurde, und die USS Mitcher versuchte, den Kormoran mit ihrer SM-2 abzufangen. Das Ergebnis der ersten drei Tage wurde sowohl von amerikanischer als auch von deutscher Seite mit großem Erfolg, sowohl aus taktischer als auch aus operationeller Sicht, beurteilt. Erfahrungen, Stärken und Schwächen der verschiedenen Waffensysteme, wurde ad hoc zum Wohlwollen aller ausgetauscht. Schon der positive Verlauf der ersten Woche ließ auf einen erfolgreichen Verlauf der gesamten Verlegung schließen. In der zweiten Woche standen sowohl Kormoran-Schüsse als auch Bombenabwürfe auf dem Programm, was sowohl auf technischer als auch auf fliegerischer Seite hohe Ansprüche an das Personal und Material stellte. Der ständige Umgang mit scharfen Waffen verbesserte die technische Handhabung des Bodenpersonals, vor allen Dingen aber

die fliegerischen Einsatzverfahren der Tornadobesatzungen. Einen großen Beitrag dazu leistete die amerikanische Marine, die durch ihre operationellen Verfahren das erste Kommando des MFG 2 in jeder Hinsicht unterstützte. Mitte der zweiten Woche bis zum Ende des ersten Kommandos am Donnerstag, den 23. Nov. 1995, fanden vornehmlich Luftkampfübungen im Verbund, aber auch gegen andere Waffensysteme, wie zum Beispiel F 16 und A 4 der amerikanischen Marine, statt. Auch hier wurden Erfahrungen und Ergebnisse aus taktischer und operationeller Sicht ad hoc ausgetauscht und somit Verfahren und Einsatz verbessert oder beibehalten.

Obwohl das Personal durch das ständige Fliegen und die dadurch anfallende Arbeit meist von früh morgens bis spät in die Nacht beschäftigt war, kam der Freizeitwert auf diesem Kommando nicht zu kurz. An den Wochenenden wurden Bustouren nach San Juan, der Hauptstadt Puerto Ricos, und in den Regenwald angeboten. Auf dem Programm standen auch zahlreiche Boots- oder Segeltouren zu nahegelegenen Inseln. Das Freizeitangebot auf der Basis bot vom Angeln über Reiten bis hin zum Tauchen alles, was zu einem gelungenen Wochenende in der Karibik beiträgt.

Im großen und ganzen kann man sagen, daß das erste Kommando des MFG 2 in Roosevelt Roads ein voller Erfolg sowohl für das eigene Personal als auch für die dort ansässige amerikanische Marine war.

Und es hat sich bewiesen, daß auch die deutsche fliegende Marine auf allen Weltmeeren zu Hause ist.

OLtzS Frank Reimers, F2

Treenetal
Getränke

24963 Tarp · Im Treental 2
Telefon (0 46 38) 3 32

Fly safe with FUTURA!

ABGESICHERTE ZULAGEN =
GESICHERTES EINKOMMEN

Loss-of-License Versicherung

für

Flugzeugführer und
Besatzungsmitglieder von
Hubschraubern, Flächen-
und Strahlflugzeugen

sowie

Flugsicherungspersonal
der Bundeswehr

Empfohlen von der
Förderungsgesellschaft des
Deutschen Bundeswehrverbandes

FUTURA
LEBENSVERSICHERUNG AG

Biebricher Allee 39-43 · 65187 Wiesbaden · Tel. 06 11/88 02 141 · Fax 06 11/88 02 166

Ihr Ansprechpartner vor Ort:

Andreas E. Gebhardt
Halligweg 7 e
25917 Leck
Tel. 0 46 62/59 30

THE LONG RUN

Rückverlegung Roosevelt Roads einmal anders als geplant

Beginn: Mittwoch, 06. Dez. 95
Ende: Sonntag, 10. Dez. 95
Flugstunden: 13 Std. 25 Min.
Teilnehmer: Tornado, Seiten-Nr. 45 + 18
KKpt Schindler F3
KptLt Trieb F3
Zurückgelegte Entfernung: 5.270 NM



„Roosevelt Roads“
Naval Air Station Puerto Rico

06. Dezember 1995

(Nikolaus): Alle Planungen und Vorbereitungen waren abgeschlossen. Unsere 6 Tornados waren (zu diesem Zeitpunkt) flugklar und für die Atlantiküberquerung mit dem amerikanischen Großtanker des Typs KC 10 (eine mit etwa 60 Tonnen Flugbenzin beladene und für Luft-Luftbetankung umgebaute DC 10) vorbereitet. Jetzt hieß es für 6 Besatzungen nur noch rein in den geliebten Kälteschutzanzug (in Insiderkreisen auch als Frankenstein bezeichnet), die allerletzten physiologischen Vorkehrungen treffen, und dann wurde es auch schon

Zeit, sich zu den Maschinen zu begeben.

Geplanter Start war um 08.00 Ortszeit. Die Flugzeit zu den Azoren sollte 6 Stunden und 30 Minuten betragen (Diese lange Flugzeit war bedingt durch eine geringere Geschwindigkeit während der häufigen Luftbetankungsvorgänge).

„DIRCA FLIGHT cleared for take off“ kam die Anweisung des Kontrollturmes pünktlich auf die Sekunde. Mit einem Abstand von 8 Sekunden starteten alle 6 Tornados und leiteten eine Rechtskurve ein, um dem nachfolgenden Großtanker die Möglichkeit zu geben, ebenfalls AIRBORNE zu gehen. Nach ca. 4 Minuten sollte dann ein Rendezvous unserer Flight mit dem Tanker stattfinden. Dieser REJOIN fand auch statt, aber leider nur mit 5 Tornados.

Die Triebwerksanzeigen meines rechten Triebwerkes konnten sich partout nicht dazu überreden lassen, wenigstens annähernd ausreichende und in den Grenzen liegende Drehzahl- und Temperaturwerte zu präsentieren, die uns einen sicheren, etwa 6 ½-stündigen Atlantiküberflug hätten beschern können. Also „BYE-BYE“ Großtanker und „HAVE A NICE TRIP DIRCA FLIGHT“, blieb uns dazu nur noch über den Äther zu schicken.

5 Minuten später landete die 45+18 doch noch einmal in Roosevelt Roads. Die mir vom frühen Morgen noch gut in Erinnerung gebliebene euphorische Stimmung der Technik war plötzlich verschwunden. Jetzt begann der Wettlauf gegen die Zeit. Unser Tornado mußte so schnell wie



Party-Service Hatesaul



Telefon: (0 46 38) 89 59-0 - Telefax: 89 59-31
Hatesaul GmbH, Tarper Str. 6 - 24963 Jerrishoe

Lieferung von Grillschinken, Spanferkelschinken und Leberkäse.

Erbsen- und Gulaschsuppe für alle Anlässe!

Heiße und günstige Lieferung in unseren Thermobehältern zu Ihrer Dienststelle, auf Wunsch auch mit Geschirr.

Bereitstellung von Bierzapfanlagen und Getränken, Partytischen, Gläsern usw

Fordern Sie unseren Partyprospekt an.

Wir erfüllen fast jeden Wunsch!



Wir haben alles, was Sie zum sportlichen Angeln brauchen!

Sämtliche Angelgeräte, Köder,
Zubehör, Wetterbekleidung
außerdem Bundeswehrartikel
und Berufskleidung

Fachberatung und Service bekommen Sie bei uns gratis.

Ausgabe von Angelscheinen für Treene und Schlei.

Sie finden uns in Schleswig

Michaelisstraße 20 – Gottorfstraße 15

Tel. 0 46 21 / 3 38 68

möglich wieder "fit" gemacht werden, um dem gesamten technischen Kontingent des MFG 2 die Möglichkeit zu geben, sich wie geplant am Freitag, den 08. Dez., mit Personal und Material in Richtung Heimat in Marsch zu setzen.

Eine erste technische Fehleranalyse, ein möglicher defekter Hauptkraftstoffregler, bestätigte sich leider nicht. Es mußte gleich ein ganzes Triebwerk sein.

5 Wochen Flugbetrieb in der Karibik ohne Triebwerkprobleme und am letzten Tag dann so etwas, welch krönender Abschluß!

Während unsere Technik eine wirklich bemerkenswerte Gemeinschaftsleistung in puncto Teamwork und Job-sharing vollbrachte (ein Großteil des Materials war bereits verpackt, Werkzeug und Zubehörteile waren fein säuberlich in Tausenden von Behältern verteilt usw.), setzten wir uns unverzüglich mit dem Stab Fliegende Gruppe in Tarp in Verbindung. Unsere Start-Meldung war zu Hause bereits um 08.02 Uhr Ortszeit eingegangen, um so mehr verblüffte ich den Kommandeur Fliegende Gruppe mit meinem darauffolgenden Anruf.

Bis zu diesem Zeitpunkt stand unser Alternativ-Plan für den Fall eines ABORTS in RoRo fest. Klarmachen des Flugzeuges und ab nach Holloman, Air Force Base, New Mexico. Dort hätte eine technische Komponente der Luftwaffe sich des Flugzeuges angenommen, um es dann im darauffolgenden Frühjahr wieder der Marine zu übergeben.

Aber dann!!! Die Möglichkeit, das Flugzeug nach Eggebek zu überführen, war bis dato nie diskutiert worden. Es gab eigentlich nur die Option, mit einem Großtanker über den "Großen Teich" zu verlegen, aber warum?

Die Hinverlegung von 6 Flugzeugen wurde mit Unterstützung von eigenen Buddy-Buddy Tornadotankern über die, mitten im Atlantik gelegenen Azoren, Bermudas und dann nach Puerto Rico durchgeführt. **Ohne Probleme.**

Warum sollte nicht ein **einzelner** Tornado, aufgerüstet mit 4 Zusatztanks, einen kleinen Umweg in Kauf nehmen und via Bermuda, St. Johns (Neufundland), Azoren, St. Mawgan (Südwestengland) nach Eggebek fliegen? Die sogenannte Südroute über den Atlantik wird bei jedem Amerika-Langstreckennavigationsflug und jeder USA-Verlegung während der kühleren Jahreszeiten gewählt, warum nicht bei dieser Gelegenheit.

Die Wettervorhersage für den nördlichsten Abschnitt der Flugroute (St. Johns) war gut. Alle weiteren Voraussetzungen für ein Gelingen dieses Vorhabens waren gegeben, also dann!

Rückverlegung eines einzelnen Tornados von RoRo, Puerto Rico, nach Eggebek war die Weisung der Geschwaderführung. Eine Aufgabe, die uns als Crew vor eine besondere Herausforderung stellte.

Bis spät in die Nacht arbeiteten Triebwerker und ein Großteil des technischen Personals, um unseren Tornado wieder flugklar zu machen. Am nächsten Morgen um 08.00 Uhr war es dann soweit. Ein Triebwerk gewechselt und getestet, das Flugzeug mit 4 Zusatztanks ausgerüstet und bis zum Überlaufen vollgetankt, 15 Liter Öl verstaubt und wir als Crew READY für den 2. Anlauf.



Anflug auf Bermuda

Die Flugplanung des Tages lautete, ab nach Norden in Richtung Bermuda (unter Umgehung des sagenumwobenen Dreiecks...) und dann so schnell wie möglich Landung in Neufundland vor Einbruch der Dunkelheit.

Der kleine, fast verschlafen wirkende Flugplatz auf Bermuda bot sich für einen Zwischenstopp förmlich an. Keine Hektik, angenehme Temperaturen (obwohl wir uns für den zweiten Flug des Tages in unseren "Frankenstein" zwängen mußten), zuvorkommendes und freundliches Bodenpersonal und ein **klares** Flugzeug machten diesen Tankstopp zu einem wahren Erlebnis. So gelang es uns nach knapp 1 Stunde und 30 Minuten, wieder in Richtung Norden zu starten.

Flug und Landung in St. Johns wie erwartet am frühen Abend des 07. Dez. 96. Bis zu diesem Zeitpunkt gab es keine Probleme. Als größtenteils zivil genutzter Flugplatz bot St. Johns jeden nur erdenklichen Service zumindest an. Eine Unterstellmöglichkeit in einem Hangar war gegeben, die Möglichkeit, einen Tornado dort hineinzuschieben nur als theoretisches Gedankengut vorhanden.

Somit mußte unser bis zu diesem Zeitpunkt immer noch flugklares Flugzeug mit dem klaren und dunklen neufundländischen Himmel vorliebnehmen. Der für die Nacht angekündigte schwere Schneesturm, mit Windgeschwindigkeiten bis zu 100 km/h, bereitete uns nun doch einiges Kopfzerbrechen.



The day after

ser Flugzeug kaum zu erkennen.

Erst nach Ablauf der nächsten Nacht war mit einer Wetterbesserung zu rechnen. Und so geschah es dann auch. Zwar herrschte am Morgen des 09. Dez. noch kein Sonnenschein und strahlend blauer Himmel, der große Sturm schien aber ein Ende gefunden zu haben. Aber in welchem Zustand befand sich unser Flugzeug ?

Schnee- und eisbedeckt stand es alleine auf einem Hallenvorfeld, umgeben von stattlichen Schneeverwehungen und zusammengeschobenen Schneemassen.

Jetzt hieß es, organisieren von Schneefräsen und mittelschwerem Räumgerät und natürlich DE-ICING unseres Tornados. Gegen Mittag war es dann soweit, die Hilfsturbine zum Starten der Triebwerke war betriebsbereit und zeigte sich von ihrer besten Seite. Nach dem Start zumindest eines Triebwerkes konnten alle für den Weiterflug benötigten Geräte und Systeme in Gang gesetzt werden. Einem Weiterflug stand jetzt nur noch eine mit einer geschlossenen Schneedecke überzogene Startbahn entgegen. Aber nichts leichter als das!

Eingang der OCEANIC-CLEARANCE und CLEARED FOR TAKE OFF gaben uns endlich die Freigabe, den Atlantik gen Osten zu überqueren. Es wurde auch langsam Zeit! Ein mindestens 3 ½ stündiger Flug, mit dem für diesen Streckenabschnitt vorhergesagten Wind (glück-

licherweise Rückenwind) und die Durchquerung mehrerer Zeitzonen ließen unsere Ankunftszeit in Lajes / Azoren schon fast in die Nachtzeit hineinrutschen. Resümee des 09. Dezember 95: Das wäre geschafft !!!

Hier waren nur noch wenige Überreste und Hinweise auf unsere Vorgänger-Flight (**Die 5 mit dem Großtanker**) zu entdecken.

Früh am nächsten Morgen ging es dann ohne Komplikationen weiter in Richtung England. Der OvG des Geschwaders hatte für einen Tankstopp eine Landung in St. Mawgan / England arrangiert. Schließlich war es Sonntag, und auch auf der "Insel" ist das Wochenende heilig. Die Umdrehzeit unserer Maschine war dank eines professionellen englischen Serviceteams und großer Hilfsbereitschaft rekordverdächtig.

Landung am Heimatflugplatz Eggebek am 10. Dezember 1995, um 16:30 Uhr.

THE LONG RUN, ein sicherlich unvergeßliches und aufregendes Erlebnis.

KK Alex Schindler F3



**Peter
Petersen**

BAU- UND MÖBELTISCHLEREI

Süderweg 2 · 24988 Oeversee

Telefon 0 46 38/71 66 · Telefax 0 46 38/83 10



Kompletter Innenausbau
Treppenbau · Vertäfelungen ·
Fenster und Türen · Kunststoffelemente
Möbel nach Maß · Wintergärten

Meine 15-fache Umzugserfahrung in 34 Dienstjahren:

IHR VORTEIL

Umzugsberatung

innereuropäisch

E.F. Jöns

Int. Möbel-
spedition

Molfsee/Kiel

Fregattenkapitän a. D.

Franz Priller

Hufeisenweg 44

24848 KROPP

Tel.+Fax. 0 46 24 / 20 04

Mobil 01 72 / 6 23 26 98

außereuropäisch

Brauns

INTER-
NATIONAL

Bremerhaven

Der Betriebsschutzbeauftragte informiert:

Störfall - Was ist das eigentlich?

Ende Januar informieren uns die Medien über einen Störfall im Chemiekonzern Hoechst:

Eine Tonne eines krebserregenden Unkrautvernichtungsmittels war auf einen Frankfurter Stadtteil niedergegangen. Die Folge: Erdreich mußte abgetragen werden, die Bevölkerung wurde (-verspätet-) umfassend informiert, Umweltauflagen erhöht. Aber halt: Hatten wir im Jahr 1993 nicht schon einmal sogenannte Störfälle im Frankfurter Konzern?

Um den Begriff „Störfall“ etwas zu beleuchten, müssen wir uns durch das Umweltrecht kämpfen. Mutter aller Umweltgesetze und -verordnungen ist das Bundesimmissionschutzgesetz, das Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Original-Bezeichnung). Nach den Umweltkatastro-

phen von Flixborough und Flyin im April 1974 erstmalig in Kraft getreten, verfügt das Gesetz in seiner letzten Änderung vom Juli 1995 über 74 Paragraphen. Aus dem BImSchG sind wiederum 22 Rechtsverordnungen als Durchführungsbestimmungen abgeleitet, die Probleme im einzelnen genauer behandeln. Neben z.B. einer Verordnung über den Schwefelgehalt von leichtem Heizöl und Dieselmotortreibstoff (3. BImSchV) und einer Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gibt es aber auch die seltsam anmutende Rasenmäherlärmschutzverordnung (8. BImSchV) und die nicht minder typisch deutsche Sportanlagenlärmschutzverordnung (18. BImSchV).

Zurück zum Störfall, der in der 12. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionschutzgesetzes geregelt ist. Dabei ist der Störfall als Störung des bestimmungsgemäßen Betriebs definiert, bei



Gärtnerei Diercks

Gepürfter
Fachbetrieb





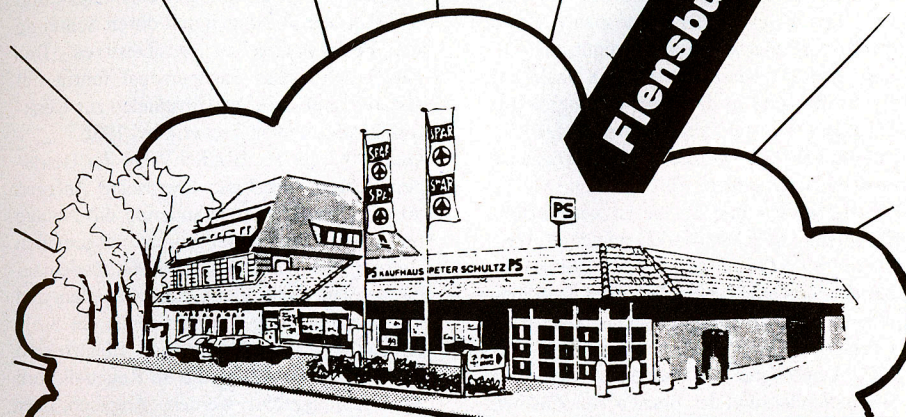
Ihre Gärtnerei - gut gekauft mit diesem Zeichen !

Blumen- und Floristik - Fachgeschäft
Stapelholmer Weg 40 • 24963 Tarp • Ruf 04638 / 421
Nach Feierabend stets für Sie parat ist unser Blumenautomat

**Der Winter regiert uns mit kalter Pracht
Da mag man kaum an den Frühling denken
Doch er hat uns manches schon gebracht
tat reich uns mit Frühlingsblumen beschenken**

Seit hundert Jahren mittenmang...

Flensburg



Kaufhaus

PS

PETER SCHULTZ * EGGBEK
Hauptstr. 55 * Tel. 04609/315

Husum

Kaufhaus

PS

Schleswig

Freude beim Einkauf

der bestimmte Stoffe durch Ereignisse wie größere Emissionen, Brände oder Explosionen sofort oder später eine ernste Gefahr hervorrufen. Dies kann z.B. die Beeinträchtigung der Gesundheit einer großen Zahl von Menschen sein (wie gerade in Frankfurt beim 1. Störfall 1996 der Firma Höchst), aber auch die Schädigung der Umwelt, insbesondere von Tieren und Pflanzen, des Bodens, des Wassers (2. Störfall 1996 bei der Firma Höchst), der Atmosphäre sowie von Kultur- oder sonstigen Sachgütern.

Die entsprechenden, den Störfall auslösenden Stoffe, sind in drei sehr umfangreichen Anhängen zu der Verordnung aufgelistet und umfaßt u.a. giftige Stoffe, brennbare Gase und entzündliche Flüssigkeiten.

Der Betreiber einer Anlage ist verpflichtet, alle irgendmöglichen Vorkehrungen zu treffen, um Störfälle zu verhindern. Dabei hat er betriebliche Gefahrenquellen, aber auch umgebungsbedingte Gefahrenquellen (wie Erdbeben- oder Hochwassergefahren) und Eingriffe Unbefugter zu berücksichtigen. Die Beschaffenheit und der Betrieb von Anlagen müssen dem hohen Stand der Sicherheitstechnik entsprechen.

Zur Verhinderung von Störfällen sind die Anlagen zu auszulegen, daß sie den bei einer Störung zu erwartenden Beanspruchungen genügen. Brände und Explosionen sind innerhalb der Anlage durch Maßnahmen zu vermeiden, auch ist zu gewährleisten, daß die Anlagensicherheit nicht durch Brand oder Explosion von außen beeinträchtigt wird.

Anlagen sind mit ausreichenden Warn-, Alarm- und Sicherheitseinrichtungen auszurüsten und mit zuverlässigen Meßeinrichtungen und Steuer- oder Regleinrichtungen auszustatten (u.U. mehrfach redundant, verschiedenartig und voneinander unabhängig). Zur Begrenzung von möglichen Störfallauswirkungen hat der Anlagenbetreiber technische und organisatorische Schutzvorkehrungen zu treffen und betriebliche Alarm- und Gefahrenabwehrpläne aufzustellen, die mit den für Katastrophenschutz und

allgemeine Gefahrenabwehr zuständigen Behörden abgestimmt sind.

Tritt ein Störfall ein, sind die für die Gefahrenabwehr zuständigen Behörden und Einsatzkräfte unverzüglich (Firma Höchst informierte Berufsfeuerwehr im 1. Störfall 1996 erst nach 40 Minuten), umfassend und sachkundig zu beraten.

Damit dieser Fall jedoch nicht eintritt, ist das Personal durch geeignete Bedienungs- und Sicherheitsanweisungen und durch Schulung vor Fehlverhalten zu sensibilisieren. Das Fehlverhalten von Fachpersonal führte mit anderen unglücklichen Umständen zur Reaktorkatastrophe von Tschernobyl 1986.

Gemäß §7 der 12. BImSchV hat der Betreiber Sicherheitsanalysen über seine Anlagen anzufertigen, die unter anderem die Anlage und das Verfahren im bestimmungsgemäßen Betrieb, die sicherheitstechnisch bedeutsamen Anlagenteile, die Gefahrenquellen und die Voraussetzungen, unter denen ein Störfall eintreten kann, beschreiben. Ebenso sind in Sicherheitsanalysen, die im Regelfall vom TÜV durchgeführt werden, Angaben über die verwendeten Stoffe, den Zustand und die Menge sowie Angaben über die Auswirkungen, die sich aus einem Störfall ergeben können, zu machen.

Die Sicherheitsanalysen werden u.a. auch mit einer Ausfertigung bei der zuständigen Behörde hinterlegt. So waren also auch dem Umweltministerium im Falle Hoechst die Bedingungen vor den Störfällen bekannt.

Last but not least sei noch zu erwähnen, daß der Betreiber der zuständigen Behörde unverzüglich den Störfalleintritt und die Störung des bestimmungsgemäßen Betriebs mitzuteilen hat, wenn Gefahren für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft nicht offensichtlich ausgeschlossen werden können. Personen, die von einem Störfall betroffen werden könnten, sowie die Öffentlichkeit, sind vom Anlagenbetreiber in geeigneter Weise und unaufgefordert über die Sicherheitsmaßnahmen und das richtige Verhalten im Falle eines Störfalles zu informieren. Was diese Informationen enthalten müssen, ist eindeutig geregelt.

Soweit die Informationen zum Schutz der Öffentlichkeit bestimmt sind, sind diese mit den für den Katastrophenschutz und die allgemeine Gefahrenabwehr zuständigen Behörden abzustimmen. Die Informationen sind in angemessenen Abständen zu wiederholen. Hand aufs Herz, haben Sie von einem Anlagenbetreiber in ihrer Nachbarschaft schon einmal Informationen über richtiges Verhalten im möglichen Störfall bekommen? Ich auch nicht . . .

Die Störfälle der bereits mehrfach erwähnten Frankfurter Firma im Jahre 1993 wurden zum Anlaß genommen, die 5. BImSchV zu novellieren, die den Einsatz eines speziellen Störfallbeauftragten in betroffenen Anlagen vorschreibt. Spricht Hoechst jetzt von der Einführung eines Sicherheitsmanagers und spezieller Störfallbeauftragter für die Anlagen, kommt diese Entscheidung etwas spät. Speziell ausgebildete, betriebliche Störfallbeauftragte soll es bereits - gesetzlich geregelt - seit drei Jahren geben.

KptLt J.Ch. Voss, TE



VERTRAGSWERKSTATT

Görrissen

Ihr Partner für Autos in Tarp!

Industriestraße 1 · 24963 Tarp · Telefon 0 46 38 / 89 52-0

Tag und Nachtdienst sowie Schlüsselservice 0 46 38 / 89 52-0

Unsere Maler bringen Farbe ins Leben.



Malermeister
Gerd Möller
Farbenfachgeschäft

Malerarbeiten, Fassadengestaltung, Bodenbeläge, Vollwärmeschutz,
Betonsanierung, Glaserarbeiten

Stapelholmer Weg 13
24963 Tarp

☎ 0 46 38 / 10 91
Fax 0 46 38 / 70 06

§ 218 auf der Opernbühne!!!

Nein, liebe Opernfreunde, ganz so extrem wie diese der Boulevardpresse entlehnte Überschrift geht es in Leos Janaceks Oper „Jenufa“ nicht zu, aber die Problematik geht durchaus in die Richtung, besser gesagt:

Kindesmord in der Oper!

Aber nun Schluß mit den ähnlichen Schlagzeilen einer bekannten deutschen Tageszeitung mit vier Buchstaben, hin zu einer selten zu hörenden Oper.



Leoš Janáček (1854 - 1928)

„Jenufa“ ist neben „Katja Kabanova“ (1921) und „Das schlaue Füchslein“ (1924) die bedeutendste, wenngleich aber auch nicht die bekannteste Oper aus der Feder des mährischen, also nach heutigen Begriffen tschechischen Komponisten Leos Janacek.

Bekannter als der am 3. Juli 1854 im nordmährischen Hochwald als Lehrer- und Organistensohn geborene Leos Janacek sind zweifelsohne seine Landsleute Friedrich Smetana (*1824, + 1884) und natürlich Antonin Dvorak (*1841, +1904); der interessierte Leser erinnert sich noch an meinen Artikel über Dvoraks „Rusalka“ in +egmont+ 4-94. Leos Janacek lernte und studierte in Brünn, anschließend kam er über Prag nach Wien und nach Leipzig. Er hatte sich verschiedene Orgeldiplome erworben

und kehrte nach Abschluß seiner Studien nach Brünn zurück, welches nicht weit von seinem Geburtsort entfernt lag. Daheim in Brünn gründete er eine Orgelschule und bestritt davon seinen Lebensunterhalt. Er betrieb intensive Studien über Sprache und Sprachmelodien sowie Volksliedforschung. Auf letzterem Gebiet hatten sich Smetana und Dvorak, mit letzterem verband Janacek seit seinem Pragaufenthalt eine innige Freundschaft, einen bedeutenden Namen gemacht. Janacek führte diese Studien weiter und baute aus diesen, allerdings noch weitergehender als Smetana und Dvorak, dann auch seine Kompositionen auf. Auf dem italienischen Verismo fußend, dieser wird noch dieses Jahr Grundlage eines weiteren Artikels, avancierte Janacek zu einem Vertreter des frühen Impressionismus. Man kann Janacek durchaus als tschechische Antwort auf Modest Mussorgsky (*1839, +1881) und den Franzosen Claude Debussy (*1862, +1918) bezeichnen. Quasi als tragisches Gegenstück zu Smetanas komischer Oper „Die verkaufte Braut“ (1866) entstand in zehnjähriger mühevoller Kleinarbeit um die Jahrhundertwende die Oper „Jenufa“.

Janaceks Musik basiert durch seine Sprachmelodieforschungen auf der Melodie des gesprochenen Wortes, daher standen auch die Übersetzer der Werke Janaceks vor schier unlöslichen Problemen, die tschechi-



schen, auf der ersten Silbe betonten Worte, in andere Sprachen wortgetreu zu übersetzen. Max Brod und der geniale Regisseur Walter Felsenstein haben diese Probleme glänzend bewältigt.

Die „Jenufa“ wurde am 21. Januar 1904 in Brünn mit mäßigem Erfolg uraufgeführt, erst die Prager Erstaufführung 1916 und schließlich die Wiener Produktion von 1918 verhalf dem Werk und auch dem Komponisten zu Ruhm und Anerkennung. In den letzten zehn Jahren seines Lebens entstanden dann auch die eingangs erwähnten Opern „Katja Kabanova“ (1921) und „Das schlaue Füchslein“ (1924), welches durch eine Inszenierung von Walter Felsenstein im Jahre 1956 weltbekannt wurde. Janacek hielt eben dies „schlaue Füchslein“ für sein bestes Werk.

Zusammen mit den der Moderne angehörenden Komponisten Paul Hindemith (1895-1963) und Arnold Schönberg (1874-1951) wurde Janacek in die Preußische Akademie der Künste aufgenommen. Seinen Anstrengungen, als Avantgardist anerkannt zu werden, war noch ein Erfolg beschieden. Ein Jahr später, am 12. August 1928 starb Janacek, dessen Frau übrigens vierzig (!) Jahre jünger war, vierundsiebzigjährig in Mährisch-Ostrau.

Nun zu „Jenufa“, die am 3. Februar am Landestheater in deutscher Übersetzung Premiere hat:

Ort und Zeit der Handlung lassen schon Rückschlüsse auf Janaceks intensive Volksliedstudien zu, ein Dorf in Mähren um die Jahrhundertwende. Hier merkt man auch den Einfluß des Verismus, eines Kunststils in der Oper zwischen 1890 und 1920. In +egmont+ 4-95 im Zusammenhang mit dem „Bajazzo“ erläuterte ich den italienischen Verismus.

Die alte Müllerin Buryja hat zwei Enkel, den temperamentvollen leichtfertigen Stewa und seinen Halbbruder Laca, der eher ruhig und zurückhaltend ist. Stewa befindet sich zur Zeit in der nahegelegenen Stadt zur Musterung. Unruhig erwartet Jenufa seine Rückkehr, in der Hoffnung, er müsse nicht zum Militär. Nur ihre Adoptivmutter, die

strenge Küsterin, und sie selbst wissen von der Schande, die ihr bevorsteht, wenn Stewa sie nicht baldmöglichst heiratet: Jenufa ist von Stewa schwanger!

Laca, Stewas Halbbruder, liebt Jenufa schon seit seiner Jugend heiß und innig, er ist natürlich eifersüchtig auf Stewa und klagt diese bitter an, denn Jenufa hat nur Augen für Stewa, der nun heimkehrt und übermütig seine Ausmusterung feiert. Als er dann auch noch betrunken mit allen Dorfmadchen herumschäkert und Geld unter die Leute wirft, wird die hinzugekommene Küsterin, Jenufas Adoptivmutter, böse und verlangt von Stewa, ihr und Jenufa ein Jahr lang zu beweisen, daß er in der Lage sei, dem Alkohol abzuschwören und ein gesittetes Leben zu führen. Eher bekäme er nicht die Zustimmung zur Hochzeit mit Jenufa. Sonderlich eilig hat er es tatsächlich nicht, selbst dann nicht, als Jenufa ihn zur schnellstmöglichen Hochzeit drängt. Stewa versichert Jenufa seine Treue, was nicht glaubwürdig klingt und geht ab.

Laca hat den Auftritt belauscht und wirbt nun seinerseits forsch und leidenschaftlich um Jenufa. Als sie ihn zurückweist, zieht er ein Messer und verletzt sie schwer im Gesicht, so daß sie nun entstellt ist.

Der zweite Akt spielt im Hause der Küsterin. Jenufa hat ein Kind geboren, der Dorfgemeinschaft gegenüber hat die Küsterin behauptet, Jenufa sei verweist. Tatsächlich versteckt die Küsterin Mutter und Kind. Stewa ist der einzige, der die Wahrheit kennt, er will aber von seinem Kind nichts wissen. Zum einen habe er um die Hand Karolkas, einer Richtertochter, angehalten, zum anderen sei Jenufa verunstaltet und damit für ihn als Frau nicht geeignet. Alle Versuche der Küsterin, Stewa umzustimmen, verhallen ungehört, und immer deutlicher wird nun der geheimste und innigste Wunsch der Küsterin: Das Kind soll sterben!

Laca kommt eines Tages vorbei, und da bricht es aus der Küsterin heraus: Jenufa ist nicht verweist, sondern befindet sich in diesem Hause und habe ein Kind geboren, dieses jedoch sei tot. Laca geht und die Küsterin nützt Jenufas Fieberschlaf, um das Baby in

einem eisigen Mühlbach zu ertränken. Als Jenufa zu sich kommt, erzählt die Küsterin ihr, nicht nur das Baby sei gestorben, sondern Stewa sei mittlerweile mit der Richtertochter Karolka verlobt. Die Küsterin legt Jenufa nahe, sich mit Laca zu verheiraten, der sein Unrecht eingesehen habe und es bitter bereue.

Im dritten Aufzug hat sich die Dorfgemeinschaft versammelt, um zunächst Jenufas Trauung mit Laca vorzubereiten und anschließend die Hochzeit Stewas mit Karolka, die zusammen mit ihren Eltern und ihrem Zukünftigen auftritt. Eine Gruppe junger Mädchen singt ein Lied auf Jenufa und ihre Hochzeit (Anm. d. Verf.: Der kundige Leser denkt hier unwillkürlich an das Lied: „Wir winden dir den Jungfernkranz aus veilchenblauer Seide!“ aus der romantischen Oper „Der Freischütz“ von Carl-Maria von Weber (1786-1826)). -

Die Küsterin soll das Brautpaar segnen, zeitgleich macht sie den Eindruck, als werde sie wahnsinnig. Die Dorfgemeinschaft ist entsetzt und verwirrt. Da erschallen Schreie vom Flußufer! Man hat die Leiche von Jenufas Kind gefunden, anhand der Kleidung identifiziert Jenufa die Kindesleiche als ihr eigenes Baby. Sofort wird Jenufa beschuldigt, ihr Kind getötet zu haben, jedoch die Küsterin erklärt die ganze Wahrheit. Stewa ist der Schuldige, Jenufas Kind sei von ihm, sie selbst, die Küsterin, habe die Schande nicht länger ertragen können und daher das Kind getötet.

Karolka wendet sich von Stewa ab, die Küsterin wird ins Gefängnis gebracht und Jenufa und Laca werden nach einigem Zögern und längerem Nachsinnen Mann und Frau.

Am 3. Februar 1996 ist die Premiere im Flensburger Theater.

OBtsm Ibscher, G-Stab

Zum Thema „Leben nach der Bundeswehr“ erreichte die Redaktion ein Artikel von KptLt a.D. Peter Mai. Er war Mitglied des Geschwaders von 1975 - 31.03.1993 und ca. 10 Jahre lang Mitarbeiter des +egmont+. Davon profitierend schreibt er seit seiner Zuruhesetzung als freier Mitarbeiter für verschiedene Zeitschriften. -ok-

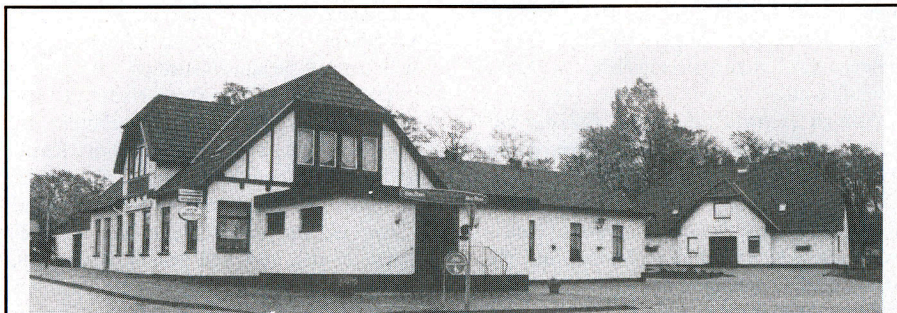
KptLt a.D. Peter Mai
Klaus-Groth-Str. 8
24963 Tarp

GANZ PLÖTZLICH IST DAS ENDE DA!

Da ist man nun seit Jahren beim Bund (kann auch jedes andere Verhältnis sein), ist „Soldat auf Zeit“ oder „Profi-Berufssoldat“, bekommt viele Entscheidungen von Amts wegen abgenommen, ist auch Idealist, Spezialist und Realist. Gerne leistet man seinen Beitrag zur Friedenssicherung, ist Fachmann auf seinem Gebiet und regelt die Dinge so, wie es sich die große Firma wünscht. Mit dem Dienstherrn wird ein befristeter Zeitvertrag abgeschlossen. Zwei, vier, zwölf Jahre, Optionen auf Nachfassen sind eingebaut. Diese sehen dann das Ende mit 41, 53

oder einem anderen Lebensalter vor. Die Entscheidung über das endgültige „wie lange“ behält sich der Arbeitgeber vor. Irgendwann gibt der Brötchengeber seine Ratschläge heraus. Hier wird darauf hingewiesen, daß es „Die Zeit danach“ gibt. Aber, die Arbeit hält dich bis zum letzten Tag in der Zange - und schwups - ist ganz plötzlich, so wie Weihnachten, das Ende da.

Wohl dem, der für diese Zeit Vorsorge getroffen hat! Hier aufhören, dort einen Wunschjob bei guter Bezahlung anfangen, das wäre ideal. Leider sehen heutige Mär-

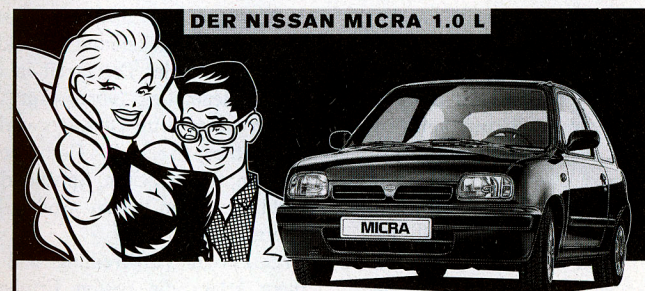


Gasthaus »Langstedt« mit neu erbautem Gästehaus

- täglich geöffnet ab 17.00 Uhr
- gutbürgerliche Küche bis 23.00 Uhr
- moderne Zimmer mit Dusche/WC, Terrasse, teilweise TV
- sonntags durchgehend geöffnet mit Extra-Menüs

Horst und Käte Stelke, 24852 Langstedt

Tel. 0 46 09/91 01-0



Die große Liebe!

Das wünschen sich fast alle: Neben der großen Liebe fürs Leben den idealen Partner für den Straßenverkehr. Einen pfiffigen Stadtfilzler wie den Micra. Außen kompakt. Innen reichlich Platz für fünf. Sparsames 1,0-l-16V-Triebwerk mit 40 kW (55 PS). Und Qualitäten, die ein sicheres Gefühl geben: Fahrer-Airbag, Sicherheitslenksäule, Flankenschutz und Wegfahrsperre. Gegen Aufpreis auch Servolenkung und höhenverstellbares Lenkrad. 3-Jahre (bis 100.000 km)-Garantie. 3 Jahre Lackgarantie. Entdecken Sie die große Liebe. Kostet ja nicht die Welt.

Der Preis:
DM 17.745,-

Attraktive Finanzierungs- und Leasingangebote bieten Ihnen die Nissan Bank GmbH bzw. Nissan Leasing GmbH.



Er kann. Sie kann. Nissan.

Autohaus Fiedler u. Schiffer

Stapelholmer Weg 91, Tel. 04638/7525 24988 Oeversee/Frörup

chen meist anders aus.

Da ist der auf dem Zerstörer in der Adria fahrende Maschinenmaat wochenlang unabkömmlich. Urlaub und damit „kümmern können“ kann nicht stattfinden. Auskleidung, Entlassung und tschüs findet in drei Tagen statt. Mit Quartalsneubeginn dann Arbeitsamt und die Aussage: „Vor dem Frühjahr ist nichts zu machen“ und „Sie haben ja wenigstens Ihre Abfindung“. Frau und zwei kleine Kinder freuen sich, daß Papa nun so viel Zeit hat. Das Konto allerdings füllt sich nur sehr schleppend auf.

Aber auch der ehemalige Staffelchef oder Flugzeugführer ist bis zum letzten Tag in seiner Pflicht. Ohne Schmerz gibt es kaum Zeit für eine vorsorgliche Planung. Und der Stabsbootsmann war heute noch Spieß für 200 Soldaten, Mädchen für alles, hatte von früh bis spät eine Aufgabe nach der anderen von der Fürsorge bis zur Entsorgung, nun ist er Pensionär. Vier Wochen freie Zeit, daran konnte man sich durchaus schon erfreuen. Aber was dann? Die Bundeswehrbroschüre sagt dazu: „Genießen Sie Ihren neuen Lebensabschnitt.“ Für einige fällt einem der Spruch „Ohne Moos nichts los“, ein. Aber Geld ist nicht alles. Wer immer in Aktion war, der kann nicht von heute auf morgen nur Opa, Abwäscher oder Gärtner sein, so die Erfahrung vieler. Die Sprüche wie: „Jetzt nimmst du auch noch einem anderen einen Arbeitsplatz weg“, helfen im moralischen Tief nur sehr bedingt. Trotzdem soll der Versuch unternommen werden, für vielleicht nur einen (besser als keinem) ein paar Ratschläge zusammenzufassen.

Wichtig für wirksame Ratschläge oder Erfahrungen ist zu allererst natürlich die eigene persönliche Einstellung zu Arbeit, Job, Leben oder auch als Überbegriff „Pflichterfüllung“. Auch spielt selbstverständlich die Gesundheit eine große Rolle. Wer leidend war, viel Ärger mit Vorgesetzten, Kameraden oder Untergebenen hatte, der wird froh über den „Ausstieg“ sein.

War jemand immer aktiv und kreativ oder lieber zurückhaltend und anweisungsempfänglich? Spielen Hobbys und Aktivitäten

oder auch Süchte wie Alkohol eine Rolle, hier sind einfach andere Betrachtungsweisen nötig. Auch die Arbeit des Partners, sind Kinder oder Enkel zu versorgen, gibt es einen Grundbesitz, hier trennen sich die Gedanken.

Grundsätzlich sind die Aussagen aller Ehemaligen nach einem gewissen Abstand gleich: Es gibt auch ein schönes Leben ohne Bundeswehr! Für den jungen Zeitsoldaten besteht die Möglichkeit zum geplanten Neubeginn. Gewonnene Lebenserfahrung, Kameradengespräche, Aus- und Weiterbildung während der Dienstzeit und in der Freizeit sollten nun die richtige Berufswahl erleichtern. Vom Bund bezahlte Ausbildung macht viel möglich. Aber auch hier: Wer nur in den Tag lebt, der erlebt sein blaues Wunder.

Für die Pensionäre ergeben sich andere Fragen: Will ich überhaupt noch etwas machen? Kann ich (einmal die Sicht vom Können, einmal von Gelegenheit) ohne andere Einbußen sinnvoll tätig sein?

Ehemalige suchen Jobs als

* erfüllende Aufgabe

* Ausgleich von Einnahmeverlusten.

Nun eine Kernerkenntnis: Glücklich ist der, der während der Dienstzeit in des Wortes breiter Bedeutung „vorgesorgt“ hat. Fertigkeiten konnten im Dienst erworben werden (Fahrlehrer, Technik, Computer, Administration, Büroarbeiten, Sportlehrgänge) oder Hobby konnten bis zu großen Fertigkeiten erlernt werden.

Rechtzeitige Vorbereitung und sich kümmern bringt die besten Erfolgsaussichten, wenn man sich für die Zeit danach eine Beschäftigung sucht. Nur sehr selten kommt jemand und bietet den Traumjob an mit Supergage. Selbst ist der Mann, mittlerweile ja auch die Frau. Zwei Jahre vorher ist eine gute Zeit, um eine endgültige Entscheidung zu treffen. Zu lange, meint da jemand? Man wundert sich, wie schnell die Zeit vergeht.

Nun die Frage: „Nimmt man einem anderen - jüngeren - einen Arbeitsplatz weg?“ Aus gemachter Erfahrung sind ein großer Teil der angebotenen Jobs für „Hauptverdiener“ nicht attraktiv. „Da gehe ich lieber stem-

pehn“, so der Hinweis für die Jobs, die nur an einigen Stunden des Tages auszuüben sind. Der Pensionär kann sich diesen Luxus leisten, er hat ja sein Grundauskommen mit dem Klingeln des Weckers bereits auf dem Konto. Seine Verdienste dienen nicht dem Grunderwerb sondern sind Zubrot.

Viele Möglichkeiten der sinnvollen Nebenbeschäftigung ergeben sich in den vielen Vereinen. Deutschland ist das Land mit den meisten Vereinen. Allein in Tarp gibt es mehr als 40 Ehrenamtliche oder nur für Erstattung der Auslagen tätige Mitglieder sind begehrt. Schriftführer, Kassenwart, Betreuer, Trainer, Chormitglieder oder einfach nur Begleiter mit Erste Hilfe Kenntnissen oder als hilfreiche Hand bei der Betreuung Abhängiger sind einige Angebote. Ein ehrliches „Dankeschön“ oder strahlende Augen sind wohlthuend.

Natürlich kann der Pensionär auch die Erfüllung zu Hause erlangen. Da geht die Frau noch außer Haus (oft noch weitere 10 Jahre), um sich ihre eigene Rente voll zu erarbeiten. Der Mann paßt die Wohnung, bereitet das Essen und freut sich auf die gemeinsamen Stunden ohne Hausarbeit für die Frau. Aber auch hier: „Früh übt sich“ und wer einige Dinge wie Reisen nicht in jungen Jahren ausprobiert, fängt mit 65 garantiert nicht mehr damit an. Wer mit 53 zum ersten Mal kocht oder staubsaugt, der wird sich wundern, wenn das Wasser anbrennt. Um es noch einmal klar herauszustellen, jeder muß nach seiner Fassung glücklich werden.

Wichtig eben, daß man sich rechtzeitig klare Vorstellungen über das Leben danach macht. Mit Gorbatschow: „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben!“, das ist schon weise.

Den Vorgesetzten ganz nahe ans Herz gelegt:

Helft den Jungen und den Untergebenen, unterstützt, gebt Rat, macht Euch gemeinsame Gedanken. Das ist gelebte Fürsorge und eminent wichtig für die Einstellung zur Bundeswehr auch noch Jahre später.

Über wichtige Dinge wie Krankenkasse, Finanzamt, Hinzuverdienst und Meldung beim WBGA muß man sich ebenfalls informieren und kümmern. Hier können Versäumnisse das ganze weitere Leben beeinträchtigen. Und der Dumme bist immer Du selbst! Rechtzeitig eine Anwartschaft zur Krankenversicherung abgeschlossen kann manches Problem erträglich halten.

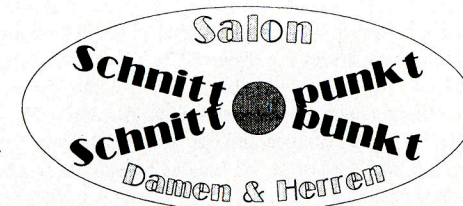
Wer zu gegebener Zeit von „gedacht und geplant“ auf „ich denke und plane“ umschaltet, der wird den neuen Lebensabschnitt ohne Bundeswehr, Chef, Spieß oder Gruppenführer - aber auch ohne Untergebene und Anvertraute - nahtlos gut in den Griff bekommen.

Wie sagte noch ein ehemaliger Stellvertreter Kommodore, nachdem er seine BS-Urkunde zurückgegeben und einen neuen Job „draußen“ angenommen hatte: „Wir vom Bund brauchen uns nicht zu verstecken“. Macht das Beste daraus!

Wencke Hanisch

Friseurmeisterin
Stapelholmer Weg 17, 24963 Tarp
Telefon 04638/8365

Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 8.00-18.00 Uhr
Sa. 8.00-13.00 Uhr



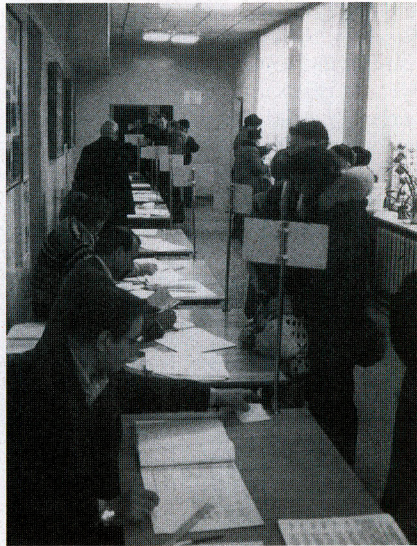
EIN FASZINIERENDER TRIP NACH RUSSLAND

- 1. Teil -

Dreieinhalb Jahre nach meinem ersten Urlaub in Rußland, zog es mich über den Jahreswechsel wieder in das Land der Zaren.

Die ersten fünf Tage hieß mein Ziel **Moskau** - mit neun Millionen Einwohnern die größte Stadt des Riesenreiches. Aufgrund seiner Größe und der überwältigenden Eindrücke ist Moskau sicherlich für Rußland-Beginner der falsche Einstieg.

Zwei besondere Highlights meiner Moskauer Zeit waren die Grippe-Epedemie mit alleine 900.000 Erkrankten in der Hauptstadt und die Duma-Wahlen am 17. Dezember 1995. Das Erste war für mich weniger ein Problem, da mich mein Gastgeber mit Wodka, Knoblauch und Vitamin C genügend präparierte.



Blick in ein Wahllokal

Freiwilligen beaufsichtigt. Ein komisches Gefühl, in ein Wahllokal zu gehen, vor dem Militärs mit Kalaschnikows stehen . . . Über 60 % Wahlbeteiligung spiegelten das große politische Interesse der Bevölkerung wider. Als um 22.00 Uhr die Wahllokale schlossen, sprach das Fernsehen von ersten Hochrechnungen um 01.00 Uhr. Als dann aber um 05.00 Uhr noch nicht einmal regionale Hochrechnungen vorlagen und der Wodka alle war, ging ich ins Bett. Zu diesem Zeitpunkt waren die Wahllokale im Osten des Landes bereits 16 Stunden geschlossen! Daß die Altkommunisten unter Sukanow die Wahl mit 22 % deutlich gewannen, war vor allem für die jungen Menschen eine Ernüchterung. Besonders die alten Menschen und die Provinzbevölkerung haben ein rotes Kreuz gesetzt, zumal sich ihre Lebensbedingungen von Jahr zu Jahr verschlechtern haben: Gleiche

Zur Duma-(Parlaments-)Wahl traten am 17. Dezember bekanntlich 43 Parteien an. Neben den Kommunisten machten sich die demokratischen Parteien große Hoffnungen, die 5 %-Hürde ins Parlament zu nehmen. Ein Russe sagte mir, daß das Volk im Grunde nur die Wahl zwischen Syphilis und AIDS habe. Eine patente Allround-Partei gäbe es nicht, und in den nächsten fünf Jahren dieses Land aufzubauen, wird keiner schaffen. Neben dem amtierenden Ministerpräsidenten Tschernomyrdin und seiner „Unsere-Heimat-Rußland“-Partei gingen die „Demokratische Wahl Rußlands“ mit Boris Gaidar, die grüne Partei „Yabloko“ von Reformier Griyori Jawlinski und der „Kongreß der russischen Gemeinden“ unter General Lebed mit großen Erwartungen ins Rennen. Aber auch die „Partei der Bier-Liebhaber“, „Frauen in Rußland“ und der gefürchtete Rechtsradikale Schirinowski mit seiner so titulierten „Liberal-Demokratischen Partei Rußlands“ standen auf dem DIN A 3 großen Wahlzettel.

Allein in Moskau wurden die Wahllokale von 8.000 Militärs und Polizei sowie 3.000

Renten und Löhne wie bei meinem Besuch vor drei Jahren, aber stark erhöhte Lebenshaltungskosten. Wo soll das hinführen? Da geht man scheinbar zu Altbewohntem zurück . . .

Die Mehrheit der jungen Menschen hat demokratisch gewählt, in der Hauptstadt wählten nur 3 % kommunistisch. Für viele Menschen ebenso unbegreiflich das gute Wahlschneiden des Extremisten Schirinowski, der unter dem Deckmantel der „Liberal-Demokratischen Partei“ noch kurz vor der Wahl den Amerikanern mit Weltkrieg drohte und im Parlament eine Frau zusammenschlug . . .



Kirche im Kreml

Wo auch immer das Land hinsteuern wird, über eines sind sich alle einig: Der neue Präsident Rußlands am 16. Juni 1996 wird nicht wieder Boris Jelzin heißen.

Es brodelt in der Bevölkerung . . . Mein Gastgeber ist Major der Reserve und hat in Kiew bei einem Panzerbataillon gearbeitet. Seine Ausführungen über die Arbeit und die Fotos aus den Manövern rufen in mir das Bild einer Party-Armee hervor: Kaum ein Tag, an dem das schwere Gerät nicht kaputt ist und kein Alkohol in Strömen fließt.



Der Autor im Kreml



Künstler im Gorky Park

In der linken Jeanstasche „D-Mark“, in der rechten „Dollar“, zog ich durch die Stadt und mußte schnell feststellen, daß ich mit dieser vor 3 ½ Jahren bewährten Methode nicht weit kam. Trotz erheblicher Abwertung des Rubels (1992 wechselte man für eine DM 200 Rubel, heute sind es bereits 3.200 Rubel) hat sich während der letzten Jahre der Verfall stabilisiert. Der Rubel ist auch auf der Straße allgemeines Zahlungsmittel geworden. In Restaurants und guten Einkaufsgeschäften sind die Produkte zwar mit „Dollar“ ausgezeichnet, gezahlt wird aber in „Rubeln“. Seit 1994 existiert eine gesetzliche Regelung, die für alle Zahlungen nur noch die Verwendung des Rubels oder einer Kreditkarte erlaubt. Aber auf Kreditkarte sind die wenigsten Geschäfte und sogar Banken eingestellt. Und in der Provinz ist man damit ganz aufgeschmissen. So bleibt einem wohl oder übel nur die Wahl, zum Einkaufen mit einer Tasche voller Rubel loszuziehen.

Besonders sehenswert sind der Moskauer Kreml und der Stadtpark (Gorky Park). Ich hätte mir gerne die Diamantensammlung im Kreml angeschaut (vergleichbar mit der Kronjuwelen-Sammlung im Londoner Tower), aber 20 Dollar Eintritt waren mir einfach zu viel.

Der finanzstärkere Tourist zahlt halt für Museenbesuche im allgemeinen zwanzigmal mehr als der Einheimische.

Im 2. Teil möchte ich Ihnen über die schönste Stadt Rußlands, St. Petersburg, und meine Eindrücke von der Bevölkerung erzählen.

Doebugans

KptLt J.-Chr. Voss, TE

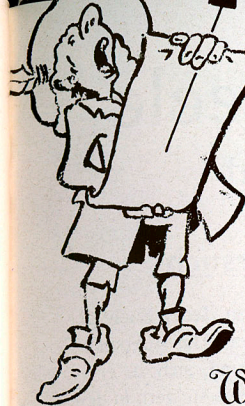
**Reifen +
Auto Service**

**HOLERT
KONZ**



- **Markenreifen**
- **Aluräder**
- **Tieferlegen**
- **Auspuff**
- **Bremsen**
- **Achsvermess.**
- **Feinwuchten**
- **Stoßdämpfer**
- **Batterien**

Reifen + Auto Service, Schleswig,
Flensburger Str.134, Tel. (0 46 21) 2 20 81/82



Aufgespießt



Wußten Sie schon, daß

- ... der Technischen Gruppe ein Panzerpionierbataillon angegliedert wird ?
- ... die Anzahl der Zahnbürsten in den Fliegenden Staffeln überproportional angewachsen ist ?
- ... auf der Napoli-Frequenz in der Roma-TMA Capri-Tower nicht antwortet ?
- ... die Elektronikstaffel neuerdings keinen Kaiser, dafür aber einen Zaren hat ?
- ... es einem OvG bei der Erinnerung an das letzte Weihnachtsfest eiskalt den Rücken hinunterläuft ?
- ... die Pläne für die nächste Schlechtwetterphase bereits im G-Stab in der Schublade liegen ? Gerüchte deuten an, daß wegen Ausfall des Flugbetriebes alte indianische Tänze und Opferungen mit anschließendem Shelterfest dargeboten werden.
- ... ein Stabsangehöriger durch die Besetzung von drei Arbeitsplätzen unter dem Mythos der Unauffindbarkeit leidet ?



Damen- und Herren-

Salon Goldbeck

24988 Oeversee · Freenetal 2 · Tel.: 0 46 30 / 51 29



Öffnungszeiten für das "Friseurstübchen" in der Kaserne
Mittwoch und Donnerstag 8.00 - 16.00 Uhr

Was Friseure können, können nur Friseure

Nadeln in meiner Seele

Gedanken über die Eifersucht



Liebe oder Eifersucht

Sucht kommt von suchen. Jeder Süchtige ist auf der Suche nach etwas. Der Eifersüchtige sucht nach einem Grund, sich zu ereifern. Sich ereifern, sich hinein steigern in den Wahn, das scheint der jämmerlichste Höhepunkt dieser Sucht zu sein. Vielleicht fühlt ein Eifersüchtiger außer in diesem Augenblick kein Leben mehr in sich.

Man achte einmal darauf, wie oft die Handlung eines Romans oder Films durch Eifersucht und sich daraus ergebende Verbrechen bestimmt ist.

Die Beziehung zwischen zwei Menschen, die einander zu lieben glauben, ist ohnedies eine der seltsamsten Erscheinungen in unserer Gesellschaft. Sie wird sich fast immer dem Zugriff von Logik und Vernunft entziehen. Auf der einen Seite mag dies durchaus Vorteile haben, denn nicht alles muß vom Verstand zerlegt und sortiert werden. Doch treibt es demjenigen Tränen der Wut, der Verzweiflung oder des Lachens ins Auge, der mit wachen Augen beobachtet, was alles unter dem Deckmantel der angeblichen Liebe geschieht. Und wer je in der hoffnungslosen Situation war, den Überblick über die hundert Knoten und tausend Knötchen im Faden einer Beziehung behalten zu wollen, kennt das ewige Lied vom täglichen Schwachsinn in- und auswendig. Die eigenartigste Erscheinung in der verwirrenden Kompliziertheit einer Beziehung ist die Eifersucht. Fast jeder hat schon einmal mehr oder weniger schmerzhaft erfahren können, wie weh dieses Gefühl tut und wie sinnlos es gleichzeitig ist. Es fügt dem Eifersüchtigen ebenso wie seiner Umwelt meist nur Schaden zu, bringt häßliche Szenen und entwürdigende Auftritte und endet manches Mal sogar tödlich. Dennoch wird Eifersucht von

vielen als anscheinend nicht zu vermeidende Gegebenheit hingenommen und fast nie in Frage gestellt. Meist wird nicht einmal der Versuch unternommen, die Notwendigkeit der Eifersucht anzuzweifeln oder zu lernen, sinnvoll und positiv mit ihr umzugehen. Im allgemeinen wird sogar die Verknüpfung von Liebe und Eifersucht vorausgesetzt und als abhängig voneinander empfunden.

Die Erfahrung lehrt, daß der Eifersüchtige lieber die Beziehung zu einem geliebten Menschen abbricht, bevor er ihm andere Partner zugesteht, auch wenn er vorher in dem Glauben war, ohne ihn nicht leben zu können. Plötzlich wählt er sogar freiwillig das Leben, ohne den vorher so unersetzlich scheinenden und so innig liebenden Partner.

Warum veranlassen all diese offensichtlichen Widersprüche, all dieser Irrsinn so selten jemanden zu der Frage, was eigentlich hinter Eifersucht steckt und wie man sich ihrer zahlreichen negativen Folgen sparen könnte? Welch eine elementare Kraft muß hinter diesem Gefühl stehen, daß es so einschneidend und weitreichend in unser aller Leben einzugreifen vermag?

Dein ganzes Leben sollst Du glücklich sein, aber nur mit mir.

Denn wenn Du mit anderen glücklich bist, geht es mir schlecht.

Und wenn es mir schlecht geht, sollst auch Du nicht glücklich sein

KptLt Bollwinkel, Stab F

ANHÄNGERVERLEIH

Jetzt noch größere Auswahl:
600 kg bis 2 t offen und mit Plane
Autotrailer/Pferdetransporter
Verleih ab 10,- DM

Bei uns tanken Sie abgasfrei, geruchslos und umweltschonend!



OLAF PEDE

Tankstelle · Shop · BP-Super-Wash
Tarp · Stapelholmer Weg 11
Telefon 0 46 38 / 76 50 · Fax 6 55



Fleischer-Fachgeschäft

Bernd Carstensen

24963 Tarp, Dorfstraße 7

Tel.: 0 46 38/4 51

Wir empfehlen aus eigener Schlachtereie und Herstellung unsere Qualitäts-Fleisch- und Wurstwaren.

Wir gestalten „Ihre Platten“ nach Ihren Vorstellungen und Wünschen.



17. offene Geschwader-Crosslauf-Meisterschaft

Am 02. November 1995 waren, wie immer am ersten Donnerstag im November jeden Jahres, die Fröruper Berge Treffpunkt für Läufer von Heer, Luftwaffe, Polizei, BGS und Marine zu den 17. offenen Geschwader-Crosslauf-Meisterschaften des Marinefliegergeschwaders 2. Kräftige Regenschauer zwei Tage zuvor hatten die ohnehin schwierige

Strecke in einem Teilbereich besonders aufgeweicht, trotzdem erreichten von 85 gestarteten Läufern immerhin 81 das Ziel. Dies bedeutet gleichzeitig auch die größte Teilnehmerzahl der letzten vier Jahre. **Weiter so!**

Berücksichtigt man die Wetterbedingungen, dann wurden wieder einmal gute Leistungen erbracht:

- | | | |
|----------------------|-----------|-----------|
| 1. OLTzS Hahn | MFG 5 | 45:21 min |
| 2. Matr Bojens | MFmS | 45:33 min |
| 3. PHM Vittalowitsch | BGS GSA N | 46:21 min |

In der Mannschaftswertung - hierfür werden die Plazierungen der ersten vier Läufer jeder Einheit addiert - kamen 12 Einheiten, von denen jedoch keine den Sieger, das MFG 3, gefährden konnte. Diese hatten ausreichend gute Läufer dabei, um einen dritten Sieg in Folge des LTG 63 zu verhindern.

- | | | | |
|---------------------|----------------|--------------------|----------|
| 1. MFG 3 | PlzZ 33 | 7. MFlgLehrGrp | PlzZ 149 |
| 2. MFmS | PlzZ 66 | 8. HFlaS | PlzZ 156 |
| 3. HFlgRgt 6 | PlzZ 74 | 9. AG 51 T | PlzZ 158 |
| 4. LTG 63 | PlzZ 78 | 10. TMS | PlzZ 160 |
| 5. BGS GSA N | PlzZ 99 | 11. 4./InstBtl 610 | PlzZ 193 |
| 6. MFG 2 | PlzZ 106 | 12. FmSysZBw | PlzZ 277 |

Erfreulich aus Sicht des Geschwaders war die Teilnehmerzahl der FS/Fla-Staffel, die die Hälfte der Läufer stellte und somit auch die Mannschaftswertung auf Geschwaderebene gewann. Die restlichen 7 Läufer kam aus weiteren drei Staffeln bzw. Stäben, nämlich Stab F, TI und TE. Wo waren Teilnehmer der restlichen 10 Staffeln oder Stäbe? Klar, die Strecke ist schwer (12 km Cross) und nicht jeder ist abkömmlich. Aber vielleicht läßt sich dies im Frühjahr 1996 ausgleichen, wenn wir unsere 21. Geschwader-Waldlauf-Meisterschaften über 8500 m im Handewitter Forst durchführen. Also, bitte trainieren und Abkömmlichkeit sicherstellen.

Dies gilt auch für die folgenden Geschwadermeister und Plazierten der diesjährigen Crosslaufmeisterschaft:

MHK

- | | | |
|--------------------|--------|-----------|
| 1. OBtSm Grünspeck | FS/Fla | 58:36 min |
| 2. Mt Kaul | FS/Fla | 62:54 min |
| 3. OMt Teske | FS/Fla | 63:18 min |
| 4. Matr Thiele | FS/Fla | 69:20 min |
| 5. BtSm Tiedemann | FS/Fla | 72:36 min |
| 6. OMt Schneider | TE | 73:01 min |

M30

- | | | |
|----------------|--------|-----------|
| 1. LtZS Zinke | FS/Fla | 55:12 min |
| 2. Herr Lichte | Stab F | 56:49 min |

M35

- | | | |
|----------------------|--------|-----------|
| 1. OBtSm Ketzler | TE | 52:56 min |
| 2. Herr Diederichsen | FS/Fla | 62:25 min |

M40

- | | | |
|--------------------|--------|-----------|
| 1. KptLt Sieber | Stab F | 51:39 min |
| 2. Herr Drosdowski | TI | 55:11 min |
| 3. HBtSm Könemann | TI | 60:52 min |
| 4. Herr Diehl | TE | 71:36 min |

OBtSm Ketzler, TE



Geschwaderhandballmeisterschaft 1995

Verlegungen und andere dienstliche Zwänge hatten zur Folge, daß bis zum offiziellen Meldeschluß dieser Meisterschaft nur sechs Mannschaften/ Einheiten meldeten.

Nach der Auslosung am 07. November durch die Mannschaftsführer ergaben sich folgende Gruppen:

Gruppe A

TAT/ TNT
StKp/ G San
TI

Gruppe B

TW
Stab F
Stab T / TE

In den einzelnen Gruppen spielten die Mannschaften gegeneinander, um so eine Rangfolge zu ermitteln. Gemäß DHB-Pokalturniermodus ging es dann in der Zwischenrunde im „Überkreuzvergleich“ um die Ermittlung der Endspielgegner. Die Verlierer dieser Zwischenrunde spielten um den Platz 3. Die Vorrundendritten kämpften im ersten Spiel der Endrunde um den 5. Platz.

Die Ergebnisse der Vorrunde in der

Gruppe A: TAT/ TNT - StKp/ G San 3 : 21

TAT/ TNT - TI 3 : 11

StKp/ G San - TI 5 : 11

1. Platz: TI 22 - 8 4 : 0

2. Platz StKp/ G San 26 - 14 2 : 2

3. Platz TAT/ TNT 6 - 32 0 : 4

Gruppe B: TW - Stab F 12 : 8

TW - Stab T/ TE 11 : 9

Stab F - Stab T/ TE 12 : 14

1. Platz TW 23 : 17 4 : 0

2. Platz Stab T/ TE 23 : 23 2 : 2

3. Platz Stab F 20 : 26 0 : 4

Zwischenrunde: TI - Stab T/ TE 11 : 7

TW - StKp/ G San 11 : 12

Endrunde:

Spiel um Platz 5

TAT/ TNT - Stab F 7 : 16

Spiel um Platz 3

Stab T/ TE - TW 9 : 12

Spiel um Platz 1

TI - StKp/ G San 10 : 8

Das Turnier bot interessante, faire Spiele, die souverän durch die Schiedsrichter OBtSm Richert, MFlgLehrGrp und die Herren Brockmann und Marquardt, TI, geleitet wurden. Das Endspiel gestaltete sich besonders spannend, da die I-Staffel dieses erst in den letzten Minuten der Spielzeit für sich entscheiden konnte. Die Siegerehrung wurde durch den Kommodore des Geschwaders, **Kapitän zur See Hartmann**, vorgenommen. Aus seinen Händen erhielt der Mannschaftsführer der TI den Wanderpokal des Geschwaders, der somit nach vierjähriger Abwesenheit wieder für ein Jahr in den Besitz der Instandsetzungsstaffel gelangt.

OBtSm Heise, Stab T

Flottillenmeisterschaft der Marineflieger im Handball 1995

Das MFG 3 in Nordholz war in diesem Jahr Ausrichter der Flottillenmeisterschaft im Handball am 07.12.95. Das MFG 2 bereitete sich aufgrund erheblicher Terminbelastung kurzfristig am 04.12.95 auf diese Meisterschaft vor und reiste bereits am Vortag des Ereignisses nach Nordholz. Die Auslosung durch die Mannschaftsführer am Wettkampftag ergab folgenden Turnierverlauf:

Spiel 1 MFG 5 - MFG 2 / Spiel 2 MFG 2 - MFG 3 / Spiel 3 MFG 3 - MFG 5

Die Eröffnung dieser Meisterschaft führte der Kommodore MFG 3, KptzS Drescher, durch. Anschließend begannen die Spiele, die leider unter dem Niveau der überforderten Schiedsrichter ausgetragen werden mußten. So waren unverständliche, nicht nachvollziehbare Entscheidungen und die daraus resultierende Hektik in den Spielen an der Tagesordnung. Dessen ungeachtet hatten wir dennoch in unseren Spielen viele Chancen, die ungenutzt blieben. So gab es nach Turnierende, nach vier Jahren Meisterschaft durch das MFG 2, einen **neuen Flottillenmeister**, das **MFG 3!** Die Ergebnisse und Abschlußtabelle:

MFG 5 - MFG 2 9 : 9 / MFG 2 - MFG 3 7 : 7 / MFG 3 - MFG 5 10 : 7

1. Platz	MFG 3	17 : 14	3 : 1
2. Platz	MFG 2	16 : 16	2 : 2
3. Platz	MFG 5	16 : 19	1 : 3

Der Sportoffizier MFG 3, OLTzS Woiton, führte die Siegerehrung durch und verteilte die Urkunden und die Statue für den Gewinner und die Mannschaftsführer der Geschwader. Diese Meisterschaft auf Flottillenebene in Nordholz fand nahezu ohne Zuschauerbeteiligung und ohne Beteiligung eines offiziellen Vertreters der Flottille der Marineflieger statt.

OSTbtsm Heise, Stab T

* * *

11. Marineschwimmeisterschaft 1995 in Wilhelmshaven am 07.12.95

Auf sehr hohem Niveau wurden die 11. Marineschwimmeisterschaften in Wilhelmshaven ausgetragen. Vom Marinefliegergeschwader 2 waren nur 6 Schwimmer beteiligt, die unser Geschwader erfolgreich vertreten haben.

WK 1:	50 m Schmetter	StBtsm Eckmann	3. Platz	(G-Stab)
WK 3:	200 m Freistil	HptBtsm Moers	5. Platz	FS/Fla
		ROS Lichte	2. Platz	GEO
		OBtsm Schwarzbach	3. Platz	TW
		OBtsm Dickmann	2. Platz	GSan
		Ziv. Wachholz	4. Platz	TI
WK 4:	50 m Brust	Ziv. Wachholz	4. Platz	
WK 5:	100 m Brust	ROS Lichte	4. Platz	
		OBtsm Schwarzbach	1. Platz	
		ROS Lichte	2. Platz	
WK 9:	400 m Freistil	ROS Lichte	4. Platz	
WK 10:	50 m Rücken	StBtsm Eckmann	3. Platz	
WK 12:	200 m Brust	Ziv. Wachholz	2. Platz	
		ROS Lichte	1. Platz	
		OBtsm Schwarzbach	5. Platz	
WK 13:	100 m Freistil	OBtsm Schwarzbach	3. Platz	
		OBtsm Dickmann	4. Platz	
WK 14:	50 m Freistil	HptBtsm Moers		

1. Platz 2 x / 2. Platz 4 x / 3. Platz 4 x / 4. Platz 4 x / 5. Platz 2 x

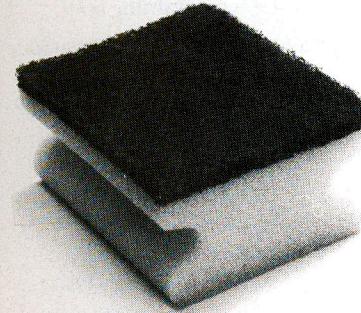
Als Kampfrichter war Herr Bergmann (TE) eingesetzt.

StBtsm Eckmann, G-Stab

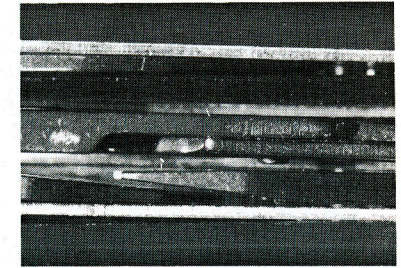
RÄTSELECKE

Wer Rätsel löst, kann auch Töpfe scrubben. Daher erkannten sehr viele Rätsellöser den

Topfchwamm.



Unser neues Rätselbild zeigt einen Gegenstand für eidgenössische Notfallmediziner.



Es winken wieder drei Preise:

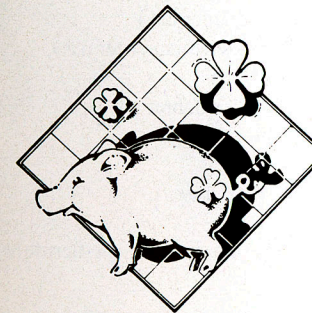
1. Preis	DM 30,-
2. Preis	DM 20,-
3. Preis	DM 10,-

Schreiben Sie Ihre Lösung an
+egmont+

Geschwaderzeitung
Postfach 33
24961 Tarp

oder innerhalb des Geschwaders mit der Dienstpost.

Einsendeschluß: 29. März 1996



Name Vorname Einheit

Straße PLZ Ort

Lösung: _____