



Ems-Köppken

mittleres

Transporthubschrauberregiment 15

MÜNSTERLAND

I/2007

INHALT

Impressum	3
Vorwort des Kommandeurs	5
Truppenbesuche	6
Auf ein Wort / Traditionsgemeinschaft	7
Spiess-Route	9
BO 105 wieder in Rheine.....	12
Fasteloven ahn dä Ems	14
Ein Traum in (feuer)rot	16
Das Regimentswappen	19
Wehrdienstberater	20
Anpassung der LuftVZO an STVZO	22
Die Abendrealschule der Stadt Rheine	24
Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V.	25
Hydraulikgruppe in neuen Räumen	34
Sport im Regiment	36
Grundausbildung kommt ins Regiment	38
30, unverheiratet	40
Fluggerätmechaniker beenden Ausbildung	42
Der Spieß geht.....	44
Neujahrsempfang 2007.....	46
IT-Ecke	48
So kocht die Nationalmannschaft	50
Rätsel	54
Mitarbeiterrunde	55
Familiäres	56



WERMELING

DER JUWELIER

Emsstraße 40
48431 Rheine

T 0 59 71 55 288
F 0 59 71 24 14



BMW



"Ems-Köppken" ist die Zeitung des mTrspHubschrRgt 15 MÜNSTERLAND / Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V.. Sie wird kostenlos an die Angehörigen des Verbandes abgegeben.

Herausgeber:

mTrspHubschrRgt 15

MÜNSTERLAND / Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V.

Die Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V. trägt gegenüber dem Kommandeur des Verbandes die Verantwortung für Herausgabe und Inhalt dieser Zeitschrift. Leserbriefe, Text- sowie Bildbeiträge geben die Ansicht der Verfasser und nicht notwendigerweise die offizielle Meinung des BMVg, des mTrspHubschrRgt 15, der Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e. V. oder der Redaktion wieder. Diese behält sich Kürzungen und Veränderungen vor. Anonyme Briefe werden nicht veröffentlicht. Die Verfasser nicht namentlich gekennzeichnete Beiträge sind der Redaktion bekannt.

Erscheinungsweise:

"Ems-Köppken" erscheint 4-mal jährlich in einer Auflage von 1.000 Exemplaren. Fotos: Archiv mTrspHubschrRgt 15 u. privat.

Seitenanimation & Seitenlayout

Philipp Diekmann

Um mögliche Irritationen auszuschließen, müssen wir darauf hinweisen, dass eine eventuelle Insertion keine Auswirkungen auf gegenwärtige oder künftige Geschäftsbeziehungen mit der Bundeswehr hat.

Redaktion:

mTrspHubschrRgt 15

MÜNSTERLAND

S6-Abteilung

Redaktionsmitglieder:

OTL Thomas Wasiela App.: 16 00

OFw Christian Schulz App.: 16 20

StUffz FA Thomas Lager App.: 16 20

StUffz Daniel Brix App.: 16 11

OG Philipp Diekmann App.: 16 20

Mail: ems-koepken@gmx.de

Postanschrift:

"Ems-Köppken"

Zeitung mTrspHubschrRgt 15

MÜNSTERLAND / Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V.

Schüttorfer Damm 1

48432 Rheine

Tel.: 0 59 71/ 91 72 - 16 00

Fax: 0 59 71/ 91 72 - 13 19

Herstellung und Anzeigen:

Druckerei und Verlag A. Deventer,

48431 Rheine, Thiemauer 45

Tel: (05971) 56219

Fax: (05971) 56577

E-Mail: druckerei-deventer@osnanet.de



Liebe Gäste,



herzlich willkommen

in den Räumen der Offizierheimgesellschaft
Rheine-Bentlage.

Wir und unsere Mitarbeiter sind stets bemüht, Ihnen eine angenehme
Atmosphäre zu schaffen.



Unsere Öffnungszeiten:
Mo - Fr 09.00 - 23.00 Uhr
Sa, So und Feiertage 09.30 - 22.00 Uhr
Anmeldung von Veranstaltungen
grundsätzlich über 05971-9172-1850

OHG

Barraum: 05971-9172-1855 Büro: 05971-50933
eMail: ohg-rheine-bentlage@gmx.de



VORWORT DES KOMMANDEURS



Liebe Leser,

die Fortführung des ISAF-Einsatzes (im engen Schulterschluss mit unserem Schwesterverband in LAUPHEIM) im Ausland, neben zeitgleicher Aufstellung / zeitgleichem Aufwuchs von E/U Stff und VBH-Gruppe im Inland prägten das hinter uns liegende I. Quartal 2007.

Lobend erwähnen möchte ich darüber hinaus die Leistungen der Abteilungen/Staffel bei der:

- flexiblen Erfüllung der Planungen gem. JFP/JIP (trotz außer-gewöhnlicher Häufung aufgetretener technischer Beanstandungen beim WaSys CH 53 und trotz vieler Ausfalltage wegen schlechter Wetterbedingungen)
- Vorbereitung der einsatzorientierten HFlgVerbAusb für MTH-Besetzungen
- Vorbereitung/Durchführung der EAKK mit TrÜbPI -Aufenthalt

Im II. Quartal 2007 kommt es mir neben der Fortführung des ISAF-Einsatzes darauf an:

1. Die Zielvereinbarung der Kommandeure

- den Menschen in unserem Regiment die Arbeit zu erleichtern
 - eine familienfreundliche „Verbandspolitik“ zu signalisieren und
 - der Qualitätssicherung im Flugbetrieb trotz voller Auftragsbücher des Verbandes Rechnung zu tragen
- durch die Staffelkapitäne kontinuierlich mit Leben zu füllen.

2. Folgende Vorhaben im II. Quartal 07 sicherzustellen:

- die Durchführung der AGA für ca. 40 Rekruten mit originärem und zukommandiertem Personal bei HFlgStff 159
- Flugbetrieb am Heimatstandort möglichst ohne Änderung von JFP/JIP fortzuführen
- die Erarbeitung eines Zeit-/Arbeitsplanes zur Einführung von SASPF für WaSys CH 53 bei mTrspHubschrRgt 15
- die personelle/materielle Aufstellung der VBH-Grp und der E/U Stff bis zum 01.07.2007.

Gemeinsam sind wir bärenstark!

Werner Salewski

Oberst



TRUPPENBESUCHE

Im I. Quartal 2007 wurde das mittlere Transporthubschrauberregiment 15 besucht von:

- 15.01.2007
Kommandeur Divisionstruppen DLO
Brigadegeneral Reinhard Wolski
- 12. - 13.03.2007
Brigadegeneral Reinhard Wolski
anlässlich Kdr Tagung mit Kdren DivTr



MANNSCHAFTSHEIM

MITTLERES TRANSPORTHUBSCHRAUBERREGIMENT 15



**ANSPRECHPARTNER
UND INHABERIN**
ANDREA TERVOOREN
TELEFONNUMMER
05971 / 9172 1870

ÖFFNUNGSZEITEN
MO.-DO. 08:00 - 13:00
MO.-DO. 16:30 - 20:00
FREITAG 08:00 - 11:00



Tausche i.G mit a.D.

Oberst i.G. Johannes Hassenewert im Ruhestand

Der Vorsitzende der Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader, Oberst i.G. Johannes Hassenewert, wurde am 31. Januar 2007 vom Stellvertreter Befehlshaber Luftwaffenführungskommando, Generalmajor Wachter, in Anwesenheit des Stellvertreter Befehlshabers Heeresführungskommandos, Generalmajor Trull und des Kommandeurs Heeres-truppenkommando, Generalmajor Lutz, seiner Familie, militärischen Wegbegleitern und Freunden, im würdigen Rahmen in den Ruhestand verabschiedet.

Musikalisch begleitet wurde die Zeremonie durch ein Quintett des Heeresmusikkorps. Die Auswahl der Musikstücke ließ unschwer erahnen, dass Oberst i.G. Hassenewert das eine oder andere Jahr seinen Dienst in den USA abgeleistet hat.

1967 trat O.i.G. Hassenewert in die Luftwaffe ein, es folgte die Flugzeugführer Ausbildung in Uetersen, Texas und Arizona, 1971 wurde er als Einsatzflugzeugführer F-104 zum

Jagdbombergeschwader 36 versetzt. Früh wurde er zum Fluglehrer auf Starfighter F-104 ausgebildet, es folgte die Umschulung auf F-4F und ein Jahr später die Waffenlehrerausbildung in George AFB, Californien. Nach Absolvierung des Stabsoffizierlehrgangs wurde er Einsatzstabsoffizier in der 2. Staffel des Jagdbombergeschwaders 36 „Westfalen“, die er 1987 als Staffelf kapitän übernahm.

Stabsverwendungen sind unerlässlich, wenn anschließend die Stelle des Stellvertreters und 1988 die des Kommandeurs Fliegende Gruppe Jagdgeschwader 74 „Mölders“ folgt, sind sie erträglicher.

1989 war O.i.G. Hassenewert Lehrgangsteilnehmer am „Air Command and Staff College“ in Maxwell AFB, Alabama, gefolgt von einer weiteren Stabsverwendung.

1991 stellvertretender Kommodore Jagdbombergeschwader 35, Pferdsfeld, und schon wieder ging es gen Westen.

1993 stellvertretender Kommandeur Luftwaffenkommando USA/Kanada in EL Paso, Texas.

1995 wurde Oberst i.G. Hassenewert Kommo-

Deventer



dore unseres Geschwaders, das er in seiner besonnen aber fordernden Art bis 1999 führte, um anschließend stellvertretender Schulkommandeur ENJJPT in Sheppard AFB, Texas zu werden.

Ein Offizier der sich bestens in den Abläufen der US Air Force auskennt, muss zwangsläufig Defizite im Hinblick auf unsere Waffenbrüder des Heeres haben, konsequent erfolgte 2003 die Verwendung als Leiter Verbindungskommando Luftwaffe zum Heeresführungskommando.

Generalmajor Wachter betonte in seiner Laudatio mehrfach die gute Zusammenarbeit zwischen Luftwaffenverbindungs- und Heeresführungskommando unter O.i.G. Hassenewerts Führung und die unter ungünstigen Rahmenbedingungen durchgeführten organisatorischen und personellen

Veränderungen. Seine Ausführungen wurden durch beifälliges Nicken seiner Generalkameraden des Heeres quittiert.

Oberst i.G. Hassenewert blickt auf 3800 Flugstunden auf Pi 149-D, T-37, T-38, F-104 G „Starfighter“, F-4F Phantom, aber auch Do-28 „Bauernadler“ zurück.

Die Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader, ich bin mir aber auch sicher, im Namen vieler Kameraden und Zivilbediensteten des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“ zu sprechen, wünschen alles Gute und viel Zeit für die Dinge, die bisher zu kurz gekommen sind.

Apropos, die Utensilien für eine zünftige Kistenparty sind organisiert.

Hermann Schorling

Mercedes Autohaus

Wessels

www.autohauswessels.de



In dieser Ausgabe des „Ems-Köppken“ macht die Spiess-Route Station in der Stabsstaffel

der Luftfahrzeugtechnischen Abteilung 152, die bis zum 30.06.07 in die 1./LfzTABt 152 umzugliedern ist.

Zu meiner Person:

Ich wurde 1958 in Mayen/Eifel geboren und Anfang Januar 1979 zur Grundausbildung bei der Luftwaffe in Hamburg einberufen. Eine kurze aber interessante Erstverwendung durchlief ich danach als Stabsdienstsoldat im BMVg in Bonn, bevor ich am 01.10.79 heimatnah zum Heeresfliegerregiment 35 nach Mendig versetzt wurde. Mit Ernennung zum SaZ begann meine Ausbildung zum Versorgungsunteroffizier und 1983 die Übernahme in die Feldwebellaufbahn als Heeresflieger- und Rechnungsführerfeldwebel. Nach acht Jahren auf dem Dienstposten, ich war inzwischen zum Berufssoldaten ernannt worden, wurde ich am 01.04.90 zur damaligen HFlgStff 5 versetzt und nahm mit Ernennung zum HptFw die Aufgaben des Staffelftruppführers wahr. Die Auflösung der selbstständigen Divisionsstaffeln, die mit dem Verbindungs-/Aufklärungshubschrauber Alouette II ausgestattet waren, hatte auch den Verlust meines Dienstpostens zur Folge. Zum 01.10.92 wurde ich als Staffelfeldwebel der Wartungsstaffel der LfzTABt 352 ausgewählt und verblieb bis fast

zum Ende der Auflösung der Staffel in dieser Verwendung am Standort Mendig. Anfang 2003 wurde ich nach Rheine versetzt und bin seither der „Spieß“ der Stab/StStff LfzTABt 152.

Zu unserer Staffel:

Mit zur Zeit 155 Soldatinnen und Soldaten sowie 14 zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nimmt die Staffel Aufgaben in der Führungsunterstützung der Abteilung und in der Versorgung mit fliegerischem Material sowie nicht in der Truppenbestandsübersicht des Regiments geführten Nichtverbrauchsgegenständen wahr. Dazu ist die Staffel in folgende Teileinheiten gegliedert:

- Staffelführungsgruppe
- Einsatzsteuerung
- Betriebsführung
- Prüfzug
- Nachschubzug
- Technischer Flugtrupp
- VBH-Gruppe Bo-105

Die Mannschaften und Unteroffiziere des Abteilungsstabes sind dem Staffelfeldkapitän disziplinar unterstellt, unterstützen aber den Abteilungskommandeur in den Fachgrundgebieten von S1 bis S6. Die oben aufgeführten Teileinheiten bilden, mit Ausnahme der Staffelführungsgruppe, das Herzstück der zentralisierten Technik. Dort werden u.a. Wartungs-, Inspektions- und Instandsetzungsabläufe für fliegerisches Gerät des Regiments geplant, gesteuert und überwacht, die Verkehrssicherheit und Luftfahrttauglichkeit geprüft und die Luftverträglichkeit der Luftfahrzeuge, Baugruppen und Zusatzausrüstung für die CH-53 und die BO 105 sichergestellt. Die



Taxi Zentrale

laufenden Auslandseinsätze sind durch die Durchführung der Instandsetzung vor Ort und den Austausch von Luftfahrzeugen zu gewährleisten. Die Bevorratung von Einzel- und Mengenverbrauchs-
gütern für die fliegenden Waffensysteme, das Abschieben von fliegerischem Schadmaterial, Versorgung mit Flugbetriebsstoff und Luftfahrzeugmunition sind nur einige der wichtigsten Aufgaben der



Staffel, die zudem maximal mögliche Flugsicherheit durch Nachprüfflüge und Funktionsüberprüfungen während des Fluges garantiert. Seit Anfang Januar befindet sich unsere Staffel im „Transformationsprozess“ und wird zur neuen 1./LflzTABt 152 umgegliedert. Das Hauptaugenmerk ist dabei auf die Aufstellung der VBH-Gruppe gerichtet, die als neue Teileinheit mit 24 Soldaten die Bereitstellung von 5 BO 105 für den Flugbetrieb und die Materialerhaltung, Wartung und Inspektion an diesem Waffensystem übernehmen soll. Der fliegende Anteil des Personals für die Verbindungs- und Beobachtungshubschrauber ist der Fliegenden Abteilung 151 unterstellt. Die Durchhaltefähigkeit des Prüfzuges und des Technischen Flugtrupps wird durch zusätzliche Dienstposten für Nachprüfer und Bordtechnisches Personal eine neue Qualität erfahren und im Grundbetrieb sowie im Einsatz den hohen Forderungen, die an einen sicheren Flugbetrieb geknüpft sind, gerecht werden können.

Auch wenn dieser Prozess erst am Anfang steht, so ist die Staffel für zukünftige Aufgaben und Herausforderungen im erweiterten Einsatzspektrum gut aufgestellt, sofern die neuen Dienstposten auch mit qualifiziertem Personal besetzt werden können.

Mit 15 Jahren „Spießfahrun“ im Rücken, freue ich mich auf die Neuzugänge, denn das Interessante an meiner Verwendung ist unter anderem das immer wiederkehrende Kennenlernen vieler junger und älterer Soldatinnen und Soldaten mit all ihren Eigenschaften und Qualitäten. Als „ruhender Pol“ in der Staffelführungsgruppe möchte ich dabei an bewährten Traditionen festhalten und dabei aktiv die Werte und Normen, für die wir Soldaten, aber auch unsere Gesellschaft stehen, gemeinsam mit den Teileinheitführern an unseren Nachwuchs vermitteln. Dabei spielen in der heutigen Zeit Teamfähigkeit, Zuverlässigkeit und persönliches Einfühlungsvermögen eine große Rolle, um auch die sozialen Aspekte nicht aus den Augen zu verlieren. Betreuung, Fürsorge, Beratung und Erziehung mit den Maximen der Inneren Führung im Wandel unserer globalen Gesellschaft in Einklang bringen; die „Spieße“ sind gemeinsam mit den Einheitführern an vielen „Eckpfeilern“ der Truppe gefordert. Sich diesen Herausforderungen zu stellen, bringt trotz hoher Belastung aber auch viel innere Zufriedenheit und für mich selbst die Erkenntnis, dass ich meine Entscheidung „Spieß“ werden zu wollen nie bereut habe. Es macht einfach Spaß, der Spieß der Stab/Stff LflzTABt 152 sein zu dürfen.



... oder: Der lange Weg zurück



Es war vor ziemlich genau vier Jahren, als hier in Bentlage die Ära der VBH-Fliegerei fürs Erste zu Ende ging. Bedingt durch die Einnahme einer neuen Struktur wurde im Jahr 2003 die seit 1994 am Standort Rheine bestehende VBH-Komponente der St/FIBtrbStff aufgelöst und im wesentlichen nach Mendig

verlegt, um dort zur HFlgUstgStff 7 zu werden.

Nicht nur das unmittelbar betroffene Personal hat diesen Abzug sehr bedauert.



Es waren damals bewegte Zeiten, und nach noch nicht einmal 6 Monaten stand fest, das die „Sieben“ ihren zweiten Geburtstag nicht erleben würde. Nachdem man zunächst wesentliche Teile der Staffel noch bei der Mendiger Schwesterstaffel VerbAufklStff 300 unterbringen konnte, zeichnete sich früh ab, dass auch diese - und damit der Standort Mendig insgesamt – aufgelöst werden würden. Diese Auflösung hat mittlerweile begonnen und wird bis Ende 2007 abgeschlossen sein. Und wieder einmal muss die BO-Flotte neu verteilt werden.

Während der ganzen BO-losen Zeit hat der Bedarf an einer VBH-Komponente als schnelles Führungsmittel für das Regiment jedoch nach wie vor bestanden, und deshalb war auch für den gesamten Zeitraum – mit Ausnahme von lediglich einer Woche – durch die HFlgBrig 3 immer eine BO 105 aus Mendig hier in Bentlage abgestellt, die in dieser Zeit auch mit fast 600 Flugstunden genutzt wurde.

Dieser Bedarf wurde allgemein anerkannt und findet sich somit auch in der neuesten Struktur wieder, die in jedem Heeresfliegerregiment eine Komponente mit je 5 VBH vorsieht. Und somit hat das Regiment seit dem 01.01.2007 seine BO's nun endlich auch offiziell wieder. Und wieder gehören wir zur St/FIBtrbStff, die allerdings mittlerweile die Erste ist! Zwar ist von allem etwas weniger da als vorher, aber immerhin.....

Seit Januar wird also der VBH- Flugbetrieb wieder regelmäßig aus Bentlage durchgeführt, wobei im Moment nur eine kleine Truppe vor Ort ist, die sich neben der Fliegerei um den Aufbau und die Aufnahme von Material und Personal kümmert.



Wenn alle Stellen endgültig besetzt sind, ist das Regiment insgesamt um 5 VBH und um 32 Soldaten größer geworden, davon 8 in der Fliegenden Abteilung und 24 in der LfzTechnik.

Der Auftrag gemäß STAN sieht neben Fliegen für das Regiment auch die Fliegerische Weiterbildung der eigenen Besatzungen sowie zugewiesener InÜbunghalter und – in



Einzelfällen – auch Einsätze im Fremdbedarf vor. In den ersten Wochen des Jahres waren dies unter anderem mehrere von der DLO zugewiesene VIP-Einsätze sowie mehrwöchige Ein-

Stunden-Bereitschaften, Erkundungen für das Regiment z.B. in Heiligendamm sowie mehrere Verbindungsflüge/Personen- und Materialtransporte für die FlgAbt sowie die LFzTAbt.

Auch die ersten InÜbunghalter waren mittlerweile da.

Für das erste Jahr stehen uns insgesamt lediglich 600 Flugstunden zur Verfügung, mit denen einerseits sparsam umgegangen werden muss, die andererseits jedoch zur Auftragerfüllung in diesem Jahr genügen sollten, da der Aufbau wohl erst zur Mitte des Jahres abgeschlossen sein wird und die Einsatzbereitschaft bis dahin nur eingeschränkt gegeben ist.



Und hier noch einmal zur Erinnerung, für die, die uns noch oder nicht mehr kennen:

Technische Daten	
Triebwerkleistung:	2x313 kW (2x425 WPS)
Marschgeschwindigkeit:	100 kts
maximale Geschwindigkeit:	110 kts(= 200 km/h)
Standardlast:	0,5t
maximales Abfluggewicht:	2,5t
Einsatzdauer (VBH- Version):	2 Stunden 15 Minuten
Einsatzreichweite:	400 km



FASTELOVEN AHN DÄ EMS

Mit enem dreifache „Rheine, Helau“ hann weibliche Soldaten sowie zivile Rejimentsangehörige wie en jedem Joahr am Altwiwes Fastelowend dr Übernahme dä Theodor-Blank-Kaserne jefiert.

Zuvor hann dr Soldaten des Rejiments beschlosse: „Mir jäve et Rejiment nit ohne jegliche Uffwand us de Hand“. Un su wor schließlich dr Idee jebore, de Einjangsbereich von nem Rejimentsgebäude met leeren Schabaukasten zo ner Festung öm ze bauen.

Am Mettwoch haam sech einige Kameraden op de Föb noh Steinfurt jemaht öm vun dä Brauerei Roling dr benötigte Kisten ze besorjen. De hannse dann am Donnersdaach morje zosamme en Position jebracht.



Pünktlich öm 11:11 Ohr wullten dr frechen Wiwer et Stabsgebäude stürmen, watt äwwe

dank dä Kisten nit su einfach wor.

Als et dann doch jeschaf wor, bejrüßte dä Tambourmajor da Fliejer Abteilung, Doppelmajor Frank Hübenthal, un die anwesende Soldaten so de „aufmüpfigen Wiwers“.

Dä Prinz selvs wor en Kölle am Rhing, dä Buur wor erkrankt zo Hus en Lüneburg, die Juffer hatte soooviel Arbeit op de Desch. So wor keiner vum Bentlager Dreijesteen do, un do mood halt dä „Hübi“ ran.

Symbolisch überreichte hä inne ene große Holzschlüssel als Zeichen för dr Eroberung des Stabsgebäudes för diese ene Daach.



Späder dann fanden dr Mariechen Heike on Tinchon dr „schwatte“ Juffer hinger ihrem



Desch on kam nit
mieh fott. Et mood
met, denn nevve
de jecken
Hühners warte-
ten och noch dr
Höhner op ihre
Fründe.



UHG Rheine - Bentlage e.V.

Schüttorfer Damm 1, 48432 Rheine

„Speisen und Feiern in gepflegter Atmosphäre“

Jeden 1. Dienstag im Monat : Beer Call (für Mitglieder)

Jeden 1. Mittwoch im Monat : Familienspiel (Bingo)

Jeden Mittwoch „3 Euro“ Frühstück

Sportereignisse auf Großbildleinwand

Für unsere Mitglieder bieten wir folgende Möglichkeiten zum Feiern

- Geburtstag
- Hochzeiten
- Kommunion und Konfirmation
- Firmung
- Taufen und vieles mehr !

Unsere Räumlichkeiten bieten Platz für ca. 100 Personen

Öffnungszeiten	Küche
Mo.-Fr. 08:00 – 13:15	08:30 – 13:00
15:00 – 22:00	17:00 – 21:00
Sa., So. 09:30 – 14:30	09:30 – 14:00
17:00 – 22:00	17:00 – 21:00

Weitere Informationen unter
Tel: 05971 - 9172 1861 o. 1866
Fax: 05971 - 15158



EIN TRAUM IN (FEUER)ROT

von OBM Müssig

Generationswechsel mit 1000PS

Nicht nur in personeller Hinsicht hat die ehemalige „Heeresflugplatzfeuerwehr Bentlage“ zugelegt. In „Zentralfeuerwehr Rheine“ umbenannt, hat sie nun auch materiell aufgerüstet.

Das neue Arbeitsgerät der „Zentralfeuerwehr Rheine“ hört auf den Namen: „Z8“



FI-Kfz 3800 von 1962 und FI-Kfz (schwer) Z8 von 2006

Im Herbst 2006 bekam die „Zentralfeuerwehr Rheine“ von der Firma Ziegler ihren Z8, der durch die Feuerwehrleute erst einmal nur bestaunt werden konnte. Alles ist doch etwas anders als üblich, denn hier steuert eine Computeranlage die meisten Vorgänge beim Fahren und Löschen. Der Feuerwehrmann wird zum „User“.

Es bedurfte viele Stunden der Ausbildung und Übung an und mit dem Fahrzeug, bis jeder Handgriff sitzt und seit dem Jahreswechsel ist er nun auch voll im Einsatz.

Das neue Gerät besticht durch seine enormen Leistungsdaten und durch die einfache Bedienung. Ein 12 Zylinder Turbodiesel mit 1000 PS bringt das 40t schwere Fahrzeug mühelos innerhalb kürzester Zeit auf max. 145 km/h. Damit kann die Forderung innerhalb

einer Minute an einem verunfallten Hubschrauber zu sein, leicht erfüllt werden.

Die mitgeführten 13000 Liter Löschwasser können durch einen separaten Pumpenmotor (460PS) mit bis zu 6000 ltr/min über das große Wenderohr abgegeben werden.

Für „Feinarbeiten“ reicht der Stoßstangenwerfer mit immer noch 1600 ltr/min.

Einige Piloten hatten schon Bedenken zu ertrinken sollte es zu einem Brand im Hubschrauber kommen. Aber hier kann man sie beruhigen, denn man kann ja die Ausstoßmenge auf 3000 ltr. reduzieren.

Der Fahrer kann alle Verbraucher leicht über

zwei Joysticks und Schalter im Innenraum ansteuern. Auch sonst ist das rote Monster mit computertechnik voll gestopft. Ständige Computergestützte Überwachung des Fahrzeuges und der Löschanlage gehören genauso zur modernen Technik wie Scheibenheizungen und Klimaanlage.

Alles soll den Feuerwehrmännern so leicht wie möglich gemacht werden, so dass er sich voll auf seine Aufgaben konzentrieren kann und nicht unnötig durch eine komplizierte Bedienung abgelenkt wird. Unterstützt wird der Fahrer noch von zwei Feuerwehrleuten, die im Ernstfall mit Atemschutz eine Pilotenrettung durchführen können.

Selbst bei Nacht ist für genügend Licht durch mehrere 1000 Watt-Strahler gesorgt.



GNADENLOS TIEFERGELEGT:

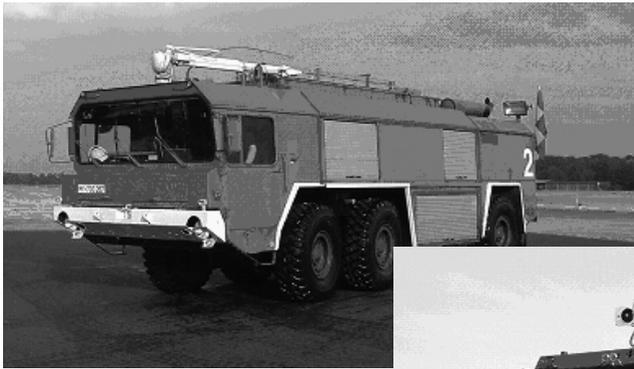


**Verschleißteile inklusive Montage –
radikal im Preis gesenkt.**

**Finden Sie's irgendwo günstiger,
zahlen wir Ihnen die Differenz: Garantiert.**

Ihre A.T.U-Filiale:
48429 Rheine
Osnabrücker Str. 100
Tel.: 0180/52 72 71 92
Mo-Fr: 7:30 – 20:00 Uhr, Sa: 8:00-16:00 Uhr





FI-Kfz 3500 von 1986

Durch ein eigenes Stromaggregat ist er auch sonst unabhängig. Etwas gewöhnungsbedürftig ist allerdings die Position des Fahrers in der Mitte des Fahrerhauses und die enorme Fahrzeugbreite von 3,5 Metern. Die bisher im Dienst stehenden Fahrzeuge löst der „Z8“ zwar nicht sofort



ab, aber in absehbarer Zeit sollen die Fahrzeuge von 1962 und 1986 durch neue ersetzt werden.

Der Anfang ist gemacht.



Die Continental

mehr als eine Versicherung



Mal angenommen,

Sie sind Zeit- oder Berufssoldat und wollen nach dem aktiven Dienst nahtlos in die private Krankenversicherung überwechseln.

Mit einer Anwartschaftsversicherung...

...kein Problem

↳ Ihre Continental.

Generalagentur August Tepe

Marienstraße 20 · 48431 Rheine · Telefon 05971 / 5 42 55



DAS REGIMENTSWAPPEN

Das Wappen des Regiments wurde im Jahre 1973 vom damaligen Kommandeur Oberst Gerlach geschaffen. Bei dem Design wurden drei wesentliche Bestandteile bedacht.

Um deutlich zu machen, dass es sich bei dem Regiment um einen fliegenden Verband handelt, wurde die Schwinge in das Wappen eingearbeitet.

Die Verbundenheit mit der Standortregion sollen die drei gelben Sterne auf rotem Grunde, die aus dem Rheiner Stadtwappen entnommen wurden, verdeutlichen.

Hauptbestandteil des Wappens ist der Bär. Dieser steht nach Überlegungen Oberst Gerlachs als Symbol für Wachsamkeit.

Hier lag auch die größte Schwierigkeit bei der Erstellung des Regimentswappens. Oberst Gerlach hatte sich eine ganz besondere Bärenart ausgesucht – den Kodiak (Killerbär). Dieser sollte sich auch noch in einer ganz bestimmten Stellung befinden. Das Tier sollte in der Vorwärtsbewegung, mit der rechten Vordertatze nach vorne, gebeugtem Kopf, spitzen Ohren sowie einem Buckel dargestellt werden. Ein Bild eines solchen Bären in besagter Position war weit und breit nicht zu beschaffen und so musste die Kreativität zweier Offiziere voll ausgereizt werden. Man sandte sie in den Rheiner Tierpark mit dem



Auftrag, eine dort lebende Kodiak-Dame in gewünschter Position abzulichten. Mit Erfolg, wie auf dem heutigen Wappen zusehen ist.

Dem Wappen wurde noch der Wahlspruch *Nec Laudibus nec Timore* (*Weder durch Lob noch durch Furcht*)... hinzugefügt.

Der Wahlspruch wurde von Oberst Gerlach auf grund seiner inneren Verbundenheit mit der Familie von Galen einerseits und der treffenden Aussage für das Regiment andererseits als Wappenspruch gewählt. Ergänzend sollte hinzugefügt werden:

... lassen wir uns von unseren Aufgaben abbringen.







AB 1. APRIL ANPASSUNG DER LUFTVZO AN STVZO



Der erste Hubschrauber vom Typ CH 53 erfüllt nun die Bedingungen zum Führen der H – Kennzeichnung und wurde bereits erfolgreich umgemeldet: die 84+01–H beim Start zum Erstflug mit neuem Kennzeichen in Donauwörth.

H – Kennzeichnung jetzt auch für historische Luftfahrzeuge

Ab dem 01.04.2007 gilt für die älteren Luftfahrzeuge das gleiche Recht, was sich für ältere Kraftfahrzeuge schon seit mehreren Jahren bewährt hat: Die H- Kennzeichnung für in diesem Fall historische Luftfahrzeuge. So kann gegen Nachweis des Datums der ersten Zulassung (älter als 30 Jahre) für das entsprechende Luftfahrzeug ein deutlich geringerer Steuersatz beantragt werden, welches bei der großen Anzahl der älteren Hubschrauber in der Bundeswehr zu einer deutlichen Entlastung des Verteidigungshaushaltes führen könnte. Eine weitere Bedingung -neben

dem Mindestalter- für die Kennzeichenänderung ist der entsprechende Zustand des Luftfahrzeugs. Auch hier wird im Gesetzestext analog zur StVZO verfahren. Denn ebenfalls für die historischen Luftfahrzeuge gilt: mindestens Zustand 3 sollte schon per Gutachten nachgewiesen werden. „Kein Problem für unsere Hubschrauber“ sagten Kenner der Hubschrauberszene bei uns am Platz. Notwendige Unterlagen für das Anbringen der H - Kennzeichen:

- Luftfahrzeugbrief bzw. Zulassungsbescheinigung Teil II



- Abmeldebescheinigung bzw. Luftfahrzeugschein bzw. Zulassungsbescheinigung Teil I
- ggfs. Kennzeichenschilder
- Gültiger Prüfbericht über die letzte Abgasuntersuchung
- Gutachten nach § 1.4 LuftVZO
- Personalausweis oder Reisepass des Luftfahrzeughalters

Mit dem H-Kennzeichen ist ein relativ geringer pauschaler Steuersatz in Höhe von jährlich 151 bis 159 Euro verbunden, durch den u.a. der Erhalt der „luftfahrzeugtechnischen Kulturschicht“ gefördert wird. Die reguläre Steuer für unsere älteren Luftfahrzeuge ohne H-Kennzeichen liegt in den meisten Fällen erheblich darüber. Nachteil: Die Umlackierung des Lfz-Kennzeichens darf aus zulassungstechnischen Gründen nicht in unserer LfzTABt 152 erfolgen, sondern muss im Werk Donauwörth vorgenommen werden.

Materialamt der Luftwaffe



Verkehrszulassungsschein
- Zulassung zum Flugbetrieb -

1. Das Luftfahrzeug

Kennzeichen: 84+22	Hersteller: Fa. Sikorsky USA Baumuster: Sikorsky CH 53 G	Werknummer: V 65020
Eigentümer: Bundesrepublik Deutschland:		

wird hiermit gemäß ZDv 19/1 zum Flugbetrieb in der Bundeswehr zugelassen.

2. Es ist in der Luftfahrzeugrolle der Bundeswehr eingetragen.

3. Der Einsatz im Flugbetrieb setzt den ordnungsgemäßen Nachweis der Verkehrssicherheit (siehe Anlage) voraus.

4. Die Verkehrssicherheit des Luftfahrzeuges erfordert die Einhaltung der Betriebsregeln und die Instandhaltung in Übereinstimmung mit den Technischen Vorschriften.

5. Bemerkungen: - erfüllt -

5000 Köln 90, 18.11.1978
Ort und Datum



Materialamt der Luftwaffe
Der Leiter

Schimelpfeunig

Name, Dienstgrad
(Schimelpfeunig)
Brigadegeneral

Original für Beobacht.
2. Ausf. für L-Akte
3. Ausf. für MGA/SL

Auch unsere Hubschrauber erfüllen die Mindestaltervoraussetzung. Im Bild der Zulassungsschein der 84+22, zukünftig dann 84+22-H

Planen Sie Ihre Zukunft Bauen, Kaufen, Modernisieren

Hans-Werner Hausberg

Bauspar- und Finanzfachmann (BWB)

Wüstenrot Bausparkasse

& Württembergische Versicherung AG

Tel: 05971 7911012

Mobil: 0171 4736963

Mail: hans-werner.hausberg@wuestenrot.de

DIE ABENDREALSCHULE DER STADT RHEINE

von Helga Dichte, Schulleiterin

„Zum Erwachsenwerden ausgebildet“ Abendreal­schülerin dankbar über 2. Chance

„Stillstand ist Rückschritt“ sagte sich schon vor mehr als zehn Jahren Stephanie Effenberger (41) aus Rheine. Als Bedienstete der Stadtverwaltung - Bereich Verkehrsüberwachung - kommen ihr heutzutage Schulkenntnisse zugute, ohne die sie ihren Beruf nicht so gut ausüben könnte.

Bereits 1982 war sie auf die Abendrealschule Rheine – Weiterbildungskolleg – aufmerksam geworden. Nach einer „klassischen Verliererkarriere“, wie sie rückschauend feststellt, stieg sie, schulisch betrachtet, von der Gesamtschule und dem Gymnasium zur Hauptschule ab. Mit ihrem erreichten Hauptschulabschluss war sie unzufrieden und schon damals überzeugt, das könne nicht alles sein. Parallel zu einer Bäckerlehre ließ sich der gleichzeitige Besuch einer Abendschule im ersten Anlauf jedoch nicht verwirklichen. Beim zweiten Anlauf zehn Jahre später hatten sich die familiären Voraussetzungen geändert, und die nächsten zwei Schuljahre konnten angegangen werden. „Da habe ich zum ersten Male Mathematik kapiert“, resümiert sie. Und an ihre starken Fächer Englisch und Niederländisch kann sie sich noch gut erinnern. Die Gruppen waren nicht zu groß und die Lehrer sind auf alle eingegangen. „Die Wellenlänge zwischen Lehrern und Studierenden stimmt“, lobt sie, und sie kann diese Schule nur weiterempfehlen. Kopfschüttelnd bemerkt sie, dass so viele Schüler ihre erste Chance einfach vertun. Zu ihrer Schulzeit waren die ältesten Studierenden 55 Jahre alt, die jüngsten 19 Jahre alt.

Nicht immer war die Reaktion ihres Umfeldes positiv: ihre damals 8 und 4 Jahre alten Kinder haben ein wenig „gemault“, wie sie sagt, doch ihr Ehemann zeigte Verständnis, denn er hatte damals selbst die Fachoberschulreife an der Abendrealschule erlangt. Nicht von ungefähr ergab es sich dann für ihre Tochter Nadine, dass sie selbst im letzten Jahr einen sehr guten Abschluss mit Qualifikation an der Abendrealschule machte und sich nun in der Ausbildung zur medizinisch-technischen Assistentin befindet.



Zufrieden schaut Stefanie Effenberger heute auf das Erreichte zurück. „Es hat mein Selbstvertrauen aufgebaut, und an meinem Selbstbewusstsein wurde tüchtig gedreht“, wie sie sagt. Nach nur kurzer Arbeitssuche wurde sie von einer Fahrzeugbau­firma eingestellt, nicht zuletzt wegen ihrer Fremdsprachenkenntnisse. Nach zwei Jahren scheiterte ihr anschließender Versuch, sich anderweitig selbstständig zu machen. „Da ich mehr kann als nur Laubfegen“, wie sie schmunzelnd bemerkt, bewarb sie sich auf eine Stelle bei der Stadt Rheine, bei der sie nun seit dem 1. Januar 2002 als Verkehrsüberwachungskraft arbeitet. Die Fachoberschulreife war für sie ein Türöffner ins jetzige Berufsleben, und sie ist weiterhin an individueller Weiterbildung interessiert.

Die neuen Kurse beginnen nach den Sommerferien NRW. Interessenten können sich ab April anmelden.

Rückblick auf den 22. November 2006

Der 22. November 2006 war für die noch junge Traditionsgemeinschaft ein ganz besonderer Tag. Mit Recht haben wir ihn einen Grund zum Feiern überschrieben. Wir konnten die „Einweihung“ unseres Starfighters festlich begehen.

In Stellvertretung unseres verhinderten Vorsitzenden hielt Hermann Schorling eine viel beachtete Rede. Aus Platzmangel konnten wir in der Ausgabe IV / 06 nur kurz darauf eingehen. Bemerkenswert war besonders, dass hier ein langjähriger Geschwaderangehöriger die wesentlichen Eckdaten skizzierte, die nochmals auf die Ereignisse des Westfalengeschwaders aufmerksam machten. Viele Ehemalige werden gleich ihm sich erinnern.

Er nahm die Gelegenheit wahr, sich bei der Regimentsführung für die freundliche Aufnahme und die Unterstützung bei der Verlegung der F-104 G zu bedanken.

Dann begrüßte er insbesondere die Vertreter aus Politik und Wirtschaft. Er führte dann weiter aus, was letztlich zur Auflösung des Westfalengeschwaders geführt hat.

Chronologisch stellte er dann die Geschichte des einst so stolzen und erfolgreichen Verbandes der Luftwaffe in den Mittelpunkt seiner Rede.

„Das Jagdbombergeschwader 36 wurde am 12. Dezember 1961 in Dienst gestellt.

Fast auf den Tag genau, am 15. Dezember 2005, startete eine Formation „F-4F Phantom“ ein letztes Mal von Hopsten aus.

Der Auftrag zum Neubau des Flugplatzes wurde 1959 erteilt. Er dauerte bis 1961 bis die ersten Soldaten in der General-Wever-Kaserne Quartier bezogen. Ich zitiere unseren ersten Kommodore, Oberst Meyn: Am 1. April 1961 erhielt ich als erster Soldat des Jagdbombergeschwaders 36 meine Versetzungsurkunde als Major und Kommo-

Abendrealschule der Stadt Rheine

Weiterbildungskolleg

- Realschulabschluss (Fachoberschulreife)
- Hauptschulabschluss
- Schulabschluss in Französisch und Niederländisch



Unterrichtszeiten

Montag bis Donnerstag 17.30 – 22.00 *oder* Montag bis Freitag 8.25 – 12.45

Josef-Winckler-Zentrum, Neuenkirchener Straße 22, 48431 Rheine

Tel 05971 / 55124 E-Mail Abendrealschule-Rheine@t-online.de

www.abendrealschule-rheine.de



dore. Die Schwierigkeit lag nun darin, den Rest der Soldaten und Zivilbediensteten zusammen zu bekommen. Es waren richtige Pionierzeiten für alle Angehörigen des Geschwaders zu dieser Zeit. Befehle und Vorschriften gab es noch wenige. Eigeninitiative wurde groß geschrieben.

Eine Hand voll altgedienter Offiziere und Unteroffiziere, die wussten, wo es lang geht, waren unermüdlich dabei, die tausend Engpässe und Schwierigkeiten zu überwinden. Am 31. August 1961 war die Basis „anfliegbare“ und der Unterkunftsbereich „aufnahmebereit.“

An diesem Tag landeten die ersten „Thunderstreaks“ auf der neuen Runway in Hopsten. Noch am 1. September 1961 wurde die erste Staffel, und damit das Geschwader, der NATO unterstellt.

Meine Damen und Herren, dies war kein Zahlenmixup, das Geschwader wurde tatsächlich vor der offiziellen Indienststellung bereits der NATO unterstellt.

In den folgenden vierzig Jahren überprüfte die NATO den Verband im zwei Jahres-Rhythmus im Rahmen der sogenannten TacEvals.

Die Ergebnisse waren immer weit überdurchschnittlich; bei einigen Überprüfungen wurde die Note exzellent vergeben.

Die Soldaten und zivilen Mitarbeiter der Fliegenden, Technischen und Fliegerhorstgruppe haben stets ihre Professionalität unter Beweis gestellt.

Zu den guten Noten bei den NATO-Überprüfungen kamen zahlreiche Flugsicherheitspreise und Auszeichnungen als bester Verband der 3. Luftwaffendivision.

Am 2. Februar 1965 landete der Kommodore, Oberstleutnant Kmitta, den ersten Starfighter in Hopsten.

Zehn Jahre von 1965 bis 1975 war der Starfighter beim Jagdbombergeschwader 36 im

Einsatz. In der Öffentlichkeit war er umstritten, seine Beschaffung war für viele verbunden mit undurchsichtigen Waffengeschäften, mit Aufrüstung und



Absturzserien. Sie – die one o four – erhielt böse Beinamen, wie „Witwenmacher“ und „Absturzrekordler“ waren nur zwei.

Die sie jedoch flogen, betrachteten sie als eines der besten, vielleicht sogar das beste Kampfflugzeug ihrer Zeit. Ich zitiere den ehemaligen Kommodore, General a.D. Peter Vogler: „Ihr Cockpit sitzt wie angegossen und maßgeschneidert – der Reklamespruch „Hineinschlüpfen und sich wohlfühlen“ könnte auf sie gemünzt sein.“

Die Bewältigung dieser Krise war nur durch Engagement, Motivation und nicht zu letzt Vertrauen in die Entscheidung der Luftwaffenführung unter Generalleutnant Johannes Steinhoff möglich. Über viele Jahre war die F-104 G in drei Einsatzrollen das Rückgrat der deutschen Luftwaffe.

Am 23. Oktober 1987 hob ein Starfighter der Luftwaffe beim Jagdbombergeschwader 34 in Memmingen zum letzten Flug ab.

Am 4. Februar 1975 überführte Geschwaderkommodore Oberst Schwenke, die erste F-4F nach Hopsten. Ich zitiere Oberst Schwenke: „Die Umrüstung eines fliegenden Verbandes auf ein einigermaßen kompliziertes Waffensystem, das gegenüber dem vorherigen gravierende Unterschiede aufweist, stellt immer besondere Anforderungen an die Soldaten



und zivilen Mitarbeiter. Es bedarf einiger Zeit bis alle mit dem System vertraut sind,“ Ende des Zitats. Insbesondere Infrastruktur und Verfahren waren noch nicht voll auf die Bewältigung gewaltig vermehrter Versorgungsgüter, Ersatzteile, Treibstoff, Munition, eingestellt. Große Aufgaben für die Technische- und die Fliegerhorstgruppe.

Eine Besonderheit dieser Umrüstung war der Übergang von einem einsitzigen auf ein zweisitziges Flugzeug und von einem Flugzeug, das seiner Zeit technisch weit voraus war, auf ein Flugzeug, das zwar im selben Jahr seinen Jungfernflug machte, aber doch in einigen Bereichen anfangs hinterherhinkte.

Ich höre noch heute den Wart fluchen: „Um an den Computer zu kommen, muss ich sechs- und fünfzig Schrauben lösen, beim Starfighter waren es nur zwei Schnappverschlüsse.“

Die Flugzeugführer mochten die Idee, das Cockpit teilen zu müssen, überhaupt nicht. Das Problem löste sich schnell und die Besatzungen wuchsen in Teamarbeit zusammen. 30 Jahre war die Phantom am Himmel über dem Münsterland präsent, am 21. Dezember 2005 hoben die verbliebenen Phantoms vom Fliegerhorst Hopsten ab, um zum Jagdgeschwader 71, Wittmund, überführt zu werden. Etwas abschweifend muss die Frage gestattet sein, was in Wittmund anders ist als in Hörstel-Dreierwalde?

Der Antrag der Stadt Hörstel in Dreierwalde, der Ortsgemeinde unmittelbar vor der Wache des Fliegerhorstes, eine F-4F Phantom aufstellen zu dürfen, als Zeichen der Verbun-

denheit mit dem Geschwader und seinen Soldaten und zivilen Mitarbeitern, die hier während der vergangenen fünfundsiebenzig Jahre ihren Dienst geleistet haben, in den umliegenden Städten und Gemeinden integriert sind und diese mitgeprägt haben, wird abgelehnt.

In Wittmund steht eine F-4F als Zeichen der Verbundenheit zwischen Stadt, Einwohnern und Soldaten am Ortseingang. Also: Warum entscheidet das Bundesministerium der Verteidigung bei gleicher Antragstellung mal so und mal so?

Ich kann es nicht beantworten, und verstehen kann ich es schon allemal nicht.

Aber zurück: In wenigen Tagen wird die Hauptwache der General-Wever-Kaserne endgültig geschlossen, die Soldaten und das zivile Personal sind versetzt. Wir wünschen, dass persönliche Härten bei diesem schmerzlichen Prozess möglichst vermieden wurden. Was wird aus der General-Wever-Kaserne, was wird aus der Basis? Wir wissen es nicht. Wir wissen aber, dass die Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader weiterleben wird. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, unserem Geschwader einen gebührenden Platz im Bewusstsein der Garnisonstadt Rheine der Städte und Gemeinden im lokalen Umfeld, aber auch in der Luftwaffe zu bewahren.

Wir wollen Erinnerungen wach halten und im Geschwader gewachsene Tradition pflegen. Die Kameradschaft unter uns Ehemaligen soll weiter leben und gefördert werden.

Der Starfighter F-104 G

Mit den Berichten über die Verlegung unserer F-104 G von der General-Wever-Kaserne zur Theodor-Blank-Kaserne haben wir bei vielen Ehemaligen Erinnerungen geweckt, die

hier und da schon ein wenig in Vergessenheit geraten waren.

Ehemalige Piloten, Techniker aller Fachsparten, Spezialisten aus Wartung und In-



standsetzung, Personal- und Materialtransporteure, Wachmannschaften, Nachschubverantwortliche, Ärzte und Sanitäter, Küchenfach- und Hilfskräfte, Verwaltungskräfte und ebenso die hier nicht angeführten Geschwaderangehörigen, die unmittelbar oder mittelbar für das Waffensystem tätig waren -das schließt keinen Soldaten oder zivilen Mitarbeiter aus - schwelgten nahezu in Erinnerungen, wenn von 104-Zeiten die Rede ist Alle sprechen von einer großartigen Zeit, die von diesem Flugzeugmuster geprägt war. Ihnen allen ist dieser Artikel gewidmet.

Generalleutnant a.D. Peter Vogler war 1985 Oberst und Kommodore des Jagdbombergeschwaders 36 „Westfalen“. Auf seine Initiative geht es zurück, dass die F-104 G in die General-Wever-Kaserne kam und auf dem Sockel für viele Jahre zu stehen kam. Viele Flugstunden hat „Pit Vogler“ in einem Starfighter verbracht. Mit welcher Begeisterung der Fliegeroffizier dieses Flugzeug geflogen ist, geht aus einem Bericht hervor, den der spätere General 1985 schrieb. Mit seinem Einverständnis veröffentlichten wir diese „Liebeserklärung.“

„Offener Brief“ an die F-104 G

Lieber Freund,

(...) Während eines Flugtages in Fürstenfeldbruck irgendwann im Jahre 1961 kam ich zum ersten Male in ihre Nähe. Das stimmt sogar buchstäblich, denn ich war bereits Gefreiter und in der herausragenden Verantwortung eines Parkplatzdirigenten irgendwo im Umfeld des Fliegerhorstes eingesetzt. So konnte ich sie nicht sehen, nur hören. Aber schon damals hat mich ihr urzeitlicher Ruf gebannt, von dem viele behaupten, dass es sich so oder so ähnlich an-

gehört haben müsse, wenn ein Dinosaurier nach seinem Weibchen rief.

Nun, es dauerte bis in den Januar 1965 bis sie im wahrsten Sinne des Wortes für mich erreichbar wurde. Mit abgeschlossener fliegerischer Grund- und Fortgeschrittenenausbildung in der Tasche traf ich sie das erste Mal „persönlich“. Sauber, in vielen Linien ausgerichtet, im Gegenlicht der tiefstehenden Sonne eines abendlichen Arizonas, träge vom Wind bewegte, an den vielen Sicherungsstiften befestigte Fähnchen, glänzend polierte Schönheiten. Ich habe mich seitdem nie mehr gefragt, warum solche Flugzeuge im Sprachgebrauch weiblichen Geschlechts sein müssen. Sie hat zwar keine Taille – so fortschrittlich war die Aerodynamik 1954 nun doch nicht –aber IHR tat dies keinen Abbruch.

Weit nach vorne wie eine Lanze reckt sie ihr Staurohr, ebenmäßig glatt ist ihr langer, schlanker Körper, messerscharf die Kanten ihrer kurzen, nach unten abgewinkelten Flächen. Achtung gebietet das hoch angesetzte Leitwerk, auch in der Ruhe beeindruckt die im Vergleich zum Flugzeug riesige Öffnung der Schubdüse als Symbol für gebändigte Kraft.

Hier erreiche ich sicherlich den ersten Punkt, an dem mir viele raten werden, nicht so lange in der prallen Sonne zu sitzen, darauf verweisen, dass es sich doch nur um ein paar Metallbleche, elektrische Strippen, hydraulische Zylinder, Röhren und sonstige Teile handelt, die zusammen genietet, -geschweißt und -geschraubt ein Flugzeug bilden.. Mein Verstand gibt das ohne Umschweife zu. Aber er hat schon lange begriffen, dass nicht er bestimmt, wenn ich von der (nicht von „dem“) „Gustav“ erzähle. Denn wer zerlegt das Bild eines Menschen in Leinwand und Grundfar-



ben, wer begreift eine Symphonie als bloße Anhäufung von Noten, für viele Instrumente? Auch die „Gustav“ ist eine geniale Komposition, eine weit vor ihrer Zeit gegenständlich gewordene Vision, ein Sinnbild für die außergewöhnliche Vereinigung von Kraft, Anmut und Schönheit.



Ein paar Wochen danach ist es soweit, ich darf mit ihr fliegen – natürlich unter Aufsicht. Die vielen Schalter, Hebel, Armaturen und Lichter bereiten keine unüberwindbaren Schwierigkeiten mehr, das Cockpit hat seine Fremdheit verloren, das Triebwerk läuft, die letzten technischen Überprüfungen sind überstanden, wir rollen zum Start. Ich gebe gerne zu, dass die 104 und ich damals noch per Sie waren, denn so einfach lässt sich keine Dame gewinnen. Dach zu, auf die Startbahn, abbremsen. Das Inferno draußen ist innen nur ein starkes Rauschen. Das Beschleunigen des Triebwerks neigt sie leicht zur Seite, tief senkt sich die Nase, ungeduldig zittert der Rumpf. Bremsen los, erste Stufe Nachbrenner. Er zündet. Gashebel zügig vor über die zweite, dritte in die vierte Stufe. Volllast. Auch im Rückblick beeindruckend nimmt die Fahrt zu. 300 km/h, Knüppel leicht nach hinten, die Nase hebt sich, zeigt himmelwärts. Etwas über 330 km/h, sie hebt sich ab in den kühlen Morgen der Wüste. Die Räder rumpeln noch ein wenig nach, Fahrwerk rein, nur Augenblicke danach Nachbrenner raus und Startklappen rein. Ich fliege in der 104!

Die Atemfrequenz wird geringer, das Blickfeld weitet sich wieder. Die gewünschte Höhe und Marschgeschwindigkeit sind erreicht – Gashebel zurück. Die Fahrt beträgt rund 700 km/h. Sie liegt in der Luft wie ein Brett. Ich werde in den noch kommenden, mit ihr gemeinsamen zwölf Jahre erleben, dass sie dies

nahezu immer tut, in jeder Höhe, bei jeder Geschwindigkeit, derer sie fähig ist. Um sie aus der Ruhe zu bringen, braucht's schon heftige Turbulenzen. Auf einem Speziallehrgang 1975 flogen wir u. a. sehr schnell und recht tief über die Wüste Arizonas. Hierbei sah ich bei einer Gelegenheit 831 Knoten, das sind rund 1500 km/h, auf dem Fahrtmesser angezeigt! Sie schüttelte dabei kaum. Ein anderes Phänomen trat dabei zwar erwartet und dennoch überraschend auf. Als die Kraftstoffregelanlage vom Druckmesser im Kompressor teil des Triebwerks die Information erhielt, dass sich der Druck dort dem maximal Tolerierbaren näherte, verringerte sie – trotz Gashebelstellung am Anschlag vorn – die Kraftstoffzufuhr schlagartig auf ein Minimum. Das Ergebnis war ein beängstigendes Gebrüll des Triebwerks und eine plötzliche und heftige Entschleunigung des Flugzeuges, die mich nach vorn in die Gurte warf. Nach wenigen Sekunden lag der Druck im Kompressor wieder voll im grünen Bereich, die Gashebelstellung „zählte“ wieder, der volle Nachbrenner zündete und trieb das Flugzeug erneut bis an die Festigkeitsgrenze der Zelle, wo der eben beschriebene Zyklus wiederum begann. „Surging“ nennt man dies in der Fachsprache, aber keine Lautmalerei vermag zu beschreiben, wie welche Kräfte wirklich miteinander ringen.

Der Pilot, der sich im Fluge nach „seiner“ 104 umdreht, sieht eigentlich nicht viel von ihr. Das stets den Weg weisende Staurohr, ein Teil der Radarnase, das Kabinendach und mit schmerzhaft verdrehten Genick die Spitzen der Außenflügel tanks – sonst nichts. So muss er sich an den Instrumenten orientieren, um die genaue Fluglage festzustellen und fliegt zum Beispiel einen Looping nach künstlichem Horizont, G-Messer, Fahrtanzeige und Kompass. (Kluge Leute nehmen hier die Sonne. Der Rest dieser Figur ist einfach: Triebwerke volle Kraft voraus, wenn sie schüttelt, Klappen halb raus, wenn`s wieder pfeift, Klappen rein.

Ihr Cockpit sitzt wie angegossen und maßgeschneidert – der Reklamespruch „Hineinschlüpfen und sich wohlfühlen“ könnte auf sie gemünzt sein. Klar – da sind immer Kameraden einer ungenannten Profession, die sich alle Mühe geben, uns Flugzeugführer auch im Sitzen zu ungeahnter sportlicher Aktivität anzuhalten: das Radio ganz hinten links ist anfangs ein wahrer Volltreffer. Langsam aber rücken die wesentlichen Apparate doch weiter nach vorn und nach der Einrüstung des neuen MB-Schleudersitzes – es wird ein

bisschen enger für die langen Kerls – sind kaum noch erfüllbare Wünsche offen.

Auf Steuerdrücke reagiert sie wie ein rassisches Rennpferd: feinfühlig und willig, umgehend und mit sirrenden Nerven. Gedankenschnell sind ihre Rollen, bis zu zweimal um die Längsachse pro Sekunde. Fein abstimmbare ist ihre Trimmung, ohne Verzug ihre Antwort auf Bewegungen des Gashebels stabil ihre ausbalancierte Fluglage. All' diese Eigenschaften lernte ich in Deutschland schätzen, wenn es galt, bei schlechtem Wetter zum Platz zurückzufinden.

Ihre Flugleistungen waren damals unerreicht und können sich selbst heute, über 30 Jahre nach ihrer „Geburt“, noch sehen lassen. So erreicht sie zum Beispiel aus dem Stand doppelte Schallgeschwindigkeit in wenig mehr als fünf Minuten, fliegt fast Mach 1,3 in Bodennähe und steigt in etwas über zwei Minuten auf 13 Kilometer Höhe. Wenn auch diese Werte nur unter optimalen Bedingungen bestätigt werden können, so sind sie doch überzeugender Beweis dafür, welchen gewaltigen Sprung der westliche Flugzeugbau mit der 104 gemacht hat.

Fortsetzung in der Ausgabe II / 07

Holt Flagge nieder

Letzte Flaggenparade in der General-Wever-Kaserne

„Aus und vorbei,“ „Das Ende,“ wie oft ist diese Überschrift im Zusammenhang mit der Schließung des Fliegerhorstes und der General-Wever-Kaserne genutzt worden. Und dennoch, immer gab es noch ein weiteres Ende. Nun wohl: „Das allerletzte Mal“

Nur noch dreißig Soldaten waren verblieben, als Oberstleutnant Joachim Larius, der für

die Restabwicklung zuständige Offizier, das Kommando gab: „**Holt Flagge nieder.**“ Den drei Stabsfeldwebeln, Rolf Abe, Gerd Kedziora und Wolfgang Wanzura, war es vergönnt, die Bundesdienstflagge langsam vom Fahnenmast herab zu lassen, sie zu falten, um sie dann an Oberstleutnant Larius zu übergeben. So wie die Truppenfahne, so wird auch dieses Symbol der Traditions-





gemeinschaft übergeben. Auch sie findet einen würdigen Platz in den Traditionsräumen. In einer kurzen Ansprache sagte Joachim Larius: „Es war eine tolle Zeit, ihr habt einen Top-Job gemacht.“

Gerne hätten Vertreter der Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader an diesem Ereignis teilgenommen. Aber uns hatte niemand geladen!

Nun muss der Blick nach vorne gerichtet sein. Das machten die Soldaten deutlich und

stießen mit einem Glas Sekt auf die Zukunft an.

Das Verschließen des Tores zur ehemaligen Basis fand auch endgültig zum letzten Mal statt.

Sechs ehemalige zivile Mitarbeiter hatten sich eingefunden. Sie gönnten sich ein letztes gemeinschaftliches Frühstück, brachten dann deutlich ihren Unmut über die Schließung zum Ausdruck. „Ich bin mit der Gesamtsituation nicht zufrieden,“ diese Aufschrift

Parfum, Kosmetik & Schmuck

direkt vom Hersteller

L.Hausberg 05971 8995683

<http://hausberg.mlmworld.de>

und

www.vegas-cosmetics.de

zierte ein T-Shirt unseres Vereinmitgliedes Bernd Brinkhues. Wer wollte da wohl widersprechen?

Mit diesen beiden denkwürdigen Ereignissen ist nun das Kapitel „Westfalengeschwader“ endgültig Geschichte gewor-

den. Zwei verlassene Tore warten nun darauf, für andere Verwendungszwecke wieder geöffnet zu werden.

Doch die Erinnerung an vergangene vierundvierzig Jahre Luftwaffengeschichte in Rheine bleibt unvergessen. Die Tradition wird weiter gepflegt.



Nachruf

Unerwartet erreichte uns die Nachricht vom plötzlichen Tod unseres Kameraden



OTL a.D.

Wolfgang Ralsler

* 30. September 1942

† 8. März 2007

Unsere Anteilnahme gilt seiner Familie
Wir werden ihn nicht vergessen

Für die
Traditionsgemeinschaft
Westfalengeschwader

Der Vorstand



Sparkasse



HYDRAULIKGRUPPE IN NEUEN RÄUMEN

Seit dem 22.12.06 befindet sich die Hydraulikwerkstatt der 4./LfzTabt 152 in neu gestalteten Räumen im westlichen Anbau der Halle 2. Bedingt durch die Auslieferung eines neuen Hydraulik-Teststandes der holländischen Firma SUN-ELECTRICS musste Mitte 2005 ein neuer Standort gefunden werden. Da die Schallwerte außerhalb des Containers, in dem sich die Versorgungseinheit befindet, über 70dB(A) betragen, war es im Bereich der Halle 1 an der alten Hydraulikwerkstatt nicht möglich einen geeigneten Standort zu finden. Nach mehreren Gesprächen mit den INFRA-Beauftragten und der Wehrbereichsverwaltung West wurde als neuer Standort der Bereich westlich der Halle 2 festgelegt, gleichzeitig wurde entschieden, daß in der Seitenbox auch eine neue Werkstatt errichtet werden soll.



von Juli 2006 bis Dezember 2006 wurden alle Umbaumaßnahmen durchgeführt. Hierbei ist positiv zu erwähnen, das alle Beteiligten, vom Architekten bis zu den einzelnen Firmen, immer alles mit den Hydraulikern (den zukünftigen Nutzern) absprachen.



Nachdem bei der Bauunterlagenbesprechung am 14.02.06 alle erforderlichen Absprachen getroffen wurden, stand dem Umbau nichts mehr im Weg. Während der kurzen Bauzeit

In den neuen hellen Räumen hat jetzt jeder Mechaniker einen eigenen Arbeitsplatz (vorher wurde teilweise mit 3 Mechanikern an einer Werkbank gearbeitet). Jeder Arbeitsplatz verfügt über einen PC mit IETD-Anschluß. Der komplette Bereich, Werkstatt, Testraum und Büro, wird über eine Belüftungsanlage ständig mit Frischluft versorgt .

Seit Beginn des neuen Jahres ist die neue Werkstatt in Betrieb.

Unser Dank gilt allen Beteiligten des Regiments, der Bauleitung und den zivilen Firmen, denn ohne die sehr gute

Zusammenarbeit wäre die Werkstatt nicht in so kurzer Zeit fertiggestellt worden.



Umzüge Peters



Stadt-Standort-Meisterschaften

Das mittlere Transporthubschrauber Regiment 15 konnte den Pokal bei der Stadt-Standort-Fußball-Meisterschaft in der Kopernikus-Halle den Titel nicht verteidigen. Was Hauptmann Tylanda aber viel wichtiger war: „Es waren wie immer sehr faire und spannende Spiele. Das hat wieder großen Spaß gemacht.“

16 Teams jagten am Dienstag in zwei Hallen den Titel. Am Ende reckte die Rheiner Polizeiwache den Wanderpokal in die Höhe.

In einer engen Endrunde setzte sich das Team hauchdünn mit zehn Punkten vor der Stadtverwaltung (neun Punkte) durch. Auf dem dritten Rang landete der TC 22 Rheine (acht Punkte), gefolgt von der Firma Fliesen Thien (7 Punkte). Die Regimentsmannschaft (5 Punkte) und die Kicker von Eintracht Rodde (null Punkte) landeten auf den Plätzen.

Die Vorrunde wurde in zwei Hallen ausgespielt. Die Partien der Gruppe I fanden in der Elisabeth-, die der Gruppe II in der Kopernikus-Halle statt. Erstmals wagten sich bei den Standort-Meisterschaften auch Frauen aufs Parkett. Das Amtsgericht Rheine trat mit drei weiblichen Kickerninnen an. Zwar



reichte es in der Gruppe zwei nicht zum Weiterkommen, „doch sie haben sich hervorragend geschlagen“, berichtete Tylanda.

Die beiden besten Mannschaften jeder Gruppe zogen in die Endrunde in der Kopernikus-Halle ein. Obwohl die Stadtverwaltung gegen die Polizeiwache im direkten Vergleich mit 1:0 die Oberhand behielt, reichte es am Ende nur zu Platz zwei.

Das Turnier wird in Kooperation mit der Stadt Rheine ausgetragen. Tylanda: „Wir stellen den Wanderpokal und die Stadt die Plaketten für die ersten drei Plätze.“ Dass es für das Regiment nicht zum Sieg reichte, sei nicht weiter schlimm: „Dann schaffen wir es im nächsten Jahr wieder.“

Internationales Hallenfußballturnier

Am 14.02.2007 fand das 6. internationale Hallenfußballturnier (Ü32) der Sportschule der Bundeswehr in Warendorf statt.

Zwanzig Mannschaften aus Standorten von Rheine, Köln, Sonthofen bis Brüssel und Brunssum (NL) stellten sich zum Wettstreit um den begehrten Pokal der Sportschule.

Die von den Trainern Jörg Fenbers und Christian Tibbe betreute Mannschaft des mittleren

Transporthubschrauberregiment 15 belegte einen tollen dritten Platz.

Nach einer guten Vorrunde ging es im Viertelfinale gegen die Stammdienststelle der Bundeswehr aus Köln. In einem spannenden Spiel besiegten die Männer aus Bentlage das Team aus Köln nach einem 0:1 Rückstand durch Tore von Ludger Brüning, Bernd Hegge und Jörg Fenbers noch mit 3:1.



Im Halbfinale unterlagen die Heeresflieger dem späteren Turniersieger SKUKdo nach dreimaliger Führung letztlich mit 3:5. Die Tore im Halbfinale erzielten wiederum die starken Ludger Brüning, Bernd Hegge und Jörg Fenbers.

Im Spiel um Platz drei ging es dann gegen die Sportschule der Bundeswehr, die durch die Weltmeisterin Kerstin Stegemann verstärkt wurde.

In einem dramatischem Spiel behielt die

Mannschaft aus Rheine dank einer starken Leistung von Torhüter Michael Steur mit 3:2 Toren die Oberhand. Die Tore in diesem kleinen Finale erzielten Bernd Gerhardt und Christian Tibbe (2).

In die Torschützenliste der Regimentsauswahl konnten sich folgende Spieler eintragen: Ludger Brüning (5), Jörg Fenbers (5), Bernd Hegge (4), Christian Tibbe (3), Bernd Gerhardt und Dennis Ungrund mit je einem Treffer.



o.v.l. Ralf Koppers,
Dennis Ungrund,
Kerstin Stegemann,
Betreuer Guido Kastner,
Dieter Spieker, Jörg
Fenbers, Olaf Lemke
u.v.l. Bernd Hegge,
Christian Tibbe, Michael
Steur, Bernd Gerhardt,
Ludger Brüning, Lothar
Berning

**Praxis für
Krankengymnastik · Physiotherapie
ambulante Rehabilitation**

**Physioteam
M. Köning & T. Tegeder**

im Team der
Therapiegemeinschaft WestPark

Felsenstraße 3 · 48431 Rheine

Tel. (0 59 71) 9 14 50 90 · Fax 9 14 50 95



GRUNDAUSBILDUNG KOMMT INS REGIMENT

Seit Beginn des Jahres tut sich was in der Kaserne. Umzüge finden statt, neue Gesichter werden in der Kaserne gesehen und irgendwie weht ein Hauch von Aufbruchstimmung im Regiment. Der Grund: Die Aufstellung einer neuen Einheit: „die Heeresfliegerstaffel 159“. Acht Soldaten begannen im Januar mit der Einrichtung von provisorischen Diensträumen im Gebäude 17, um die Aufstellung der „159“ zu koordinieren und durchzuführen. Der erste Auftrag dieser neuen Staffel: Am 02.04.2007 die ersten Rekruten aufzunehmen und im Rahmen der AGA auszubilden.



Zugegeben, es ist nicht die erste AGA im Bereich der Theodor-Blank-Kaserne. 1993

wurde die Allgemeine Grundausbildung zuletzt durch das Transportbataillon 170 am Schüttorfer Damm durchgeführt.

Ende Januar war es soweit! Der Umzug von Gebäude 17 in das neue Staffelgebäude 11 hat begonnen. Diensträume wurden bezogen, das Gebäude wurde auf Hochglanz gebracht und die Stuben wurden eingeräumt.

Unsere neuen Aufgaben können jetzt so richtig losgehen. Parallel zur Vorbereitung und

Ausplanung der Allgemeinen Grundausbildung muss der Staffelbetrieb aufgebaut werden. Es muss Personal und Material angefordert werden, die Ausbilder müssen ausgebildet werden, der Innendienst muss Arbeitsbereitschaft herstellen, usw.

Wer sind eigentlich die Soldaten, welche das Aushängeschild des Regiments aufbauen?

hintere Reihe von links: H Kupsch, HG Prokasi, HF Aubke, SU Bothe, G Zöge, G Gierszewski, HF Pfitzner, G Michelau, OTL Schwarzer, vordere Reihe von links: OG Thiüner, SU Varnhorn, G Wallington, G Schwarzkopf, SU Dreier, G Herter, HF Hegge, Es fehlen: H Fridrich, HF Schmidt, OF Gelsing, G Gerber, G Szepanski, G Conrad und G Büscher

Zum Schluss noch ein „DANKE SCHÖN“ an das ganze Regiment für die offene Aufnahme und die gute Unterstützung durch die einzelnen Einheiten.

Mit kameradschaftlichem Gruß

Die Heeresfliegerstaffel 159



CityKino Rheine

Wir bieten Ihnen Mehr als nur Gutes Kino!

Ihr persönliches Event

**Gestalten Sie Ihren Geburtstag, Ihre Party
oder sonstige Veranstaltungen
als Ihr ganz persönliches Event
hier bei uns im Kino!**

**Laden Sie Ihre Gäste zu einer
von Ihnen gesponserten Filmpremiere.**

Frühstück im Kino

**Jeden Sonntag Frühstück in Ihrem CityKino
Für nur 3,-€ pro Person bekommen Sie
Kaffee (soviel Sie möchten),
Orangensaft, Sekt und je zwei halbe Brötchen.
Für Kinder gibt es natürlich Kakao!**

**Oder Besuchen Sie
uns im Focus Cinemas
in Emsdetten**



**CityKino
Rheine
gegen vorlage
0,3l Becks
gratis**

Online Kartenreservierung und Kauf auf www.citykino-rheine.de

30, UNVERHEIRATET

Ein Brauch, so die Definition eines bekannten Internet-Lexikons, ist eine innerhalb einer sozialen Gemeinschaft gewachsene Gewohnheit mit festlichem und ausgelassenem Charakter. Bräuche, so wird weiter beschrieben, sollen vereinen und Momente ermöglichen, den Alltag vergessen zu lassen.

Darum wollen Bräuche gepflegt werden. Auch, wenn manchmal ein einzelner dieser Pflege allzu gern zu entfliehen versucht.

So auch Hauptmann Enrico Rau.

Denn ein in Norddeutschland weit verbreiteter Geburtstagsbrauch ist es, einen unverheirateten und nicht offiziell verlobten Mann an seinem dreißigsten Geburtstag eine öffentliche Treppe, in der Regel die des Rathauses, fegen zu lassen.

Hierzu werden von dessen Freunden Sand oder Sägespäne auf der Treppe verteilt und dem Jubilar, der meist verkleidet sein muss, ein unpraktischer Besen übergeben. Dieser muss dann so lange die Treppe säubern, bis ihn eine Jungfrau mit einem Kuss von seiner Aufgabe entbindet.

Eingesetzt als „Technischer Offizier“ des mTrspHubschrRgt 15 und ausgebildeter Diplom-Ingenieur weiß Hauptmann Rau, mit Werkzeug umzugehen. Dieser Tatsache bewusst und dem Willen der Traditionspflege mehr Bedeutung zu schenken, nahm die S4-Abteilung des mTrspHubschrRgt 15 den dreißigsten Geburtstag des Hauptmann Rau als Anlass, auch mal die Treppe vor dem Stabsgebäude des Regimentes fegen zu lassen.



Auch der vom Hauptmann Rau beantragte Urlaub für den Montag nach seinem Ehren-tag half nicht, diesem Vorhaben zu entkommen.

Denn pünktlich um 07.15 Uhr am Dienstag, den 27. Februar, brachte der Radlader der Geländebetreuungsstelle den für das Vorhaben benötigten Sand und mit einem aufgerüsteten Feuerwehrhelm mit Markierungsleuchte war die Verkleidung als auch die Arbeitssicherheit bei Arbeiten in der Dämmerung schnell sichergestellt.

Da die benötigte Jungfrau leider nicht bereitgestellt werden konnte, wurde auf das Fegen mit einer Zahnbürste verzichtet und stattdessen ein handelsüblicher Straßenbesen bereitgestellt. Zur Entschädigung gab es dann auch im Anschluss an die vollständige Reinigung der Treppe einen dicken Geburtstagskuss von der lieben, zivilen Angestellten der Vorschriftenstelle, Bettina Klasing, sowie ein kleines Geburtstagspräsent von der S4 – Stabsabteilung des Regimentes.



ITO

FLUGGERÄTMECHANIKER BEENDEN AUSBILDUNG



Diese guten Leistungen wurden nur durch die perfekte Zusammenarbeit zwischen dem MatDp Ochtrup, der technischen Abteilung dieses Regiments, dem Berufskolleg und unseren engagierten Ausbildern und Azubis möglich, betonte der Ausbildungsleiter Altevolmer.

12 Auszubildenden konnten nach erfolgreich abgeschlossener Ausbildung zum Fluggerätmechaniker der Fachrichtung Instandhaltungstechnik das Prüfungszeugnis zum Facharbeiter übergeben werden. Davon hatten drei Auszubildende die Facharbeiterprüfung auf eigenen Wunsch um ein halbes Jahr vorgezogen.

An der Feierstunde in der Ausbildungswerkstatt auf dem Flugplatz Rheine-Bentlage nahm als stellv. Kdt des MatDp Ochtrup Hptm. Attermeyer, der Leiter des Berufskolleg's Rheine Herr Eilting, der Klassenlehrer Herr Wagner, sowie Herr ROAR Paul als Leiter des BW Dienstleistungszentrums Münster, teil.

Die Ausbildungswerkstatt wurde im Jahr 1984 eröffnet und bildet seitdem jährlich 12 Azubis aus. Die kompetente Ausbildung zeigt sich unter anderem daran, das in den vergangenen Jahren mehrfach Landessieger aus dieser Ausbildungswerkstatt hervorgingen.

Auch in diesem Jahr konnten an zwei Azubis, Marcia Trenkner und Markus Sandmann, Bestpreise überreicht werden, da sie mit überdurchschnittlichen Leistungen überzeugt hatten.

Während der Aushändigung der Prüfungszeugnisse durch Herrn Hptm. Attermeyer, zeigte es sich, das alle Jungfacharbeiter einen Anschlussarbeitsvertrag erhalten haben und eine Weiterverwendung bei der Bundeswehr bzw. der Besuch einer weiterführenden Schule (Fachabitur) sichergestellt ist.

Die Mehrzahl der Auszubildenden wechselt in diesem Jahr, nach einem Anschlussarbeitsvertrag, in die zur Zeit boomende zivile Luftfahrtindustrie.

Die Bundeswehr und auch die Industrie bezieht einen Teil ihres Nachwuchses aus den Ausbildungswerkstätten der Bundeswehr. Unter der Aufsicht des MatDp Ochtrup werden zur Zeit 101 Azubis in verschiedenen Ausbildungsberufen ausgebildet.

Die Namen der Jungfacharbeiter : Chris Böhme, Christian Brumma, Björn Furche, Philip Gabert, Marcel Gatzke, Michael Gering, Stefan Kröger, Markus Sandmann, Paul Schröder, Marcia Trenkner. Die Jungfacharbeiter Markus Grunzke und Patrik Maus konnten aus beruflichen Gründen nicht an der Feierstunde teilnehmen.



7 Soldaten bestanden Facharbeiterprüfung zum Fluggerätmechaniker!

In 15 Monaten haben sich 7 Zeitsoldaten unseres Regimentes in der Ausbildungswerkstatt Bentlage auf ihre zweite Facharbeiterprüfung vorbereitet.

Die Ausbildung zum Fluggerätmechaniker erfolgte ausserhalb der regulären Dienstzeit. Der Lehrgang wurde vom Berufsförderungsdienst der Bundeswehr in Zusammenarbeit mit dem Berufsbildungswerk Rheine organisiert.

Herr Franke vom Berufsförderungsdienst dankte den Ausbildern für ihren erfolgreichen Einsatz und den beteiligten Staffelchefs für ihre besondere fürsorgliche Rücksicht auf

diesen Ausbildungsgang. Gleichzeitig wies er auf die hohe Doppelbelastung der beteiligten Soldaten hin.

Den erfolgreichen 7 Lehrgangabsolventen eröffnet sich nach ihrem Ausscheiden aus der Bundeswehr der zur Zeit boomende Arbeitsmarkt der Luftfahrtindustrie und den noch in der Truppe verbleibenden Soldaten ein breiteres Anwendungsspektrum im Dienst.

Herr Tecklenborg vom Berufsbildungswerk ehrte den Lehrgangsbesten, SU Martin Mersmann, mit einem Buchpreis.



SU Mathias Troch, SU Oliver Ulms, Paul Tecklenborg bfw Rheine, SU Jörg Pordzig, Franz Franke BFD Münster, SU Burak Bidik, SU Martin Mersmann, SU Oliver Meuser, Paul Geihs Prüfungsausschussvorsitzender, Major Federmann 2./L fzTABt 152, Herbert Altevolmer Ausbildungsleiter. SU Timo Resch war aus dienstlichen Gründen nicht anwesend.



Eine große „Weihnachtsüberraschung“ gab es für die StStff 15, der Spieß wurde in den wohlverdienten Ruhestand versetzt. Dieses kam für alle Beteiligten recht unverhofft und kurzfristig.

Aber wie schon immer, wurde auch diese Situation von OstFw Detlef Petzold mit seiner langjährigen Erfahrung, die er seit Eintritt in die Bundeswehr am 01.01.1976 bei der Instandsetzungsausbildungseinheit I in Hannover gesammelt hat, gemeistert. Nach der Grundausbildung wurde er Kfz Gruppenführer in der Nachschubkompanie 190. Dort wurde er im Juni 77 zum Uffz befördert. Im Mai 1978 legte er die Prüfung zum Fahrlehrer für alle Radfahrzeuge ab. Nach seiner Ernennung zum Feldwebel wurde er zum 01.10.1989 zur Nachschubausbildungskompanie 77 versetzt. Seinen ersten Spießposten trat er als Hauptfeldwebel im Oktober 92 bei der Nachschubkompanie 192 an. Den Posten des Kom-

paniefeldwebels gab er, obwohl er noch einige Male versetzt wurde, auch bis zur seiner Pensionierung nicht mehr ab. Seine weiteren Stationen waren Stabs Kompanie Regiment 7 in Unna, ab 1994 Kompaniefeldwebel beim Nachschubbat 7, Mai 98 1. Nachschubbat 110 und schließlich ab dem 1. Februar 2003 die StStff 15 in Rheine. Mittlerweile war er im April 2000 zum Oberstabsfeldwebel befördert worden.

Aber er war nicht immer nur in heimischen Regionen unterwegs. Auch an Auslandseinsätzen nahm er teil. Im

Jahr 2002 war er sechs Monate Spieß der Versorgungskompanie SFOR. Zwei Jahre später stand ein Einsatz als S1 im KFOR-Einsatz an.

Alle diese Posten meisterte er hervorragend, da er in seiner Freizeit immer einen guten Ausgleich an Sport und Entspannung gefunden hat. So gehört es zu seinen Hobbies, sich mit Walken, Schwimmen und Kraft/Ausdauertraining fit zuhalten und die nötige Ruhe fand er an seinem heimischen Koi-Teich. Auch nach seiner letzten Versetzung in den wohlverdienten Ruhestand, wird er weiter als Fahrlehrer arbeiten und sich auch weiter als ehrenamtlicher Prüfer bei der IHK Dortmund engagieren.

Die Nachfolge bei der StStff 15 tritt Oberstabsfeldwebel Hellmeister an.



Umzugszentrale

NEUJAHRSEMPFANG 2007

Am 19. Januar 2007 trafen sich rund 80 Mitglieder, Gäste und Freunde des "Traditionsverband-Logistik-Rheine" zum Neujahrsempfang im Offizierheim der Heeresflieger in der Theodor-Blank-Kaserne in Rheine-Bentlage.



Ein besonderes Anliegen war es ihm auch, sich beim "Hausherrn" für die freundliche Aufnahme des Traditionsverbandes und die immer wieder gute Unterstützung von Vorhaben zu bedanken. Er überreichte Herrn Oberst Salewski eine vom Lions Club Rheine herausgegebene limitierte Auflage einer Grafik, die in 36 farbig gestalteten Facetten das bunte Leben in Rheine widerspiegeln soll. Da auch eine fliegende CH 53 dieses Kunstwerk ziert, und somit die Zugehörigkeit des Heeresfliegerregimentes zum öffentlichen Leben in Rheine dokumentiert, wertete Oberst Salewski das Bild als ein sehr gelungenes Geschenk.



Der Vorsitzende des Traditionsverbandes, Oberst a.D. Jörg Walter, gab einen kurzen Rückblick auf das Jahr 2006 und ging auch kurz auf seine Prognosen ein, die er im letzten Jahr gewagt hatte. Mit dem vorausgesagten Babyboom für August in Ochtrup hatte er zwar richtig gelegen, so Jörg Walter, aber beim Ausgang der Fußballweltmeisterschaft hätte er daneben gelegen. Deshalb wollte er sich für das Jahr 2007 mit Prognosen lieber zurück halten.





Frau Dr. Kordfelder betonte Jörg Walter, man merke, dass sie die Menschen mag und für die Menschen ihrer Stadt arbeite.

Für die musikalischen Highlights des Abends sorgten Stefanie Peschke mit ihrem professionell vorgetragenem Gesang und ihre Begleitung am Klavier, Maria Lammers. Der Kommentar eines Zuhörers beschreibt es in kurzen Worten: "Da bekommt man eine Gänsehaut". Das Repertoire reichte von "Ave Maria" über "Without you" aus My Fair Lady



Als Gastrednerin konnte in diesem Jahr keine geringere als unsere Bürgermeisterin, Dr. Angelika Kordfelder, gewonnen werden. Der Bitte von Oberst a.D. Jörg Walter, in ihrer Rede Optimismus zu verbreiten, kam sie gerne nach. In ihrem Vortrag stellte sie immer wieder den Mensch in den Mittelpunkt und brachte diese Betrachtungsweise auch in Verbindung zu verschiedenen Projekten, die durch die Stadt in Zusammenarbeit mit ihren Bürgern durchgeführt werden. Bei seinem Dank an

bis "Can you feel the Love tonight" aus dem König der Löwen.

Bevor die Gäste in munteren Gesprächen den Abend fortsetzten, bedankte sich Herr Walter bei allen Akteuren und wünschte allen ein gutes Jahr 2007 bei bärenstarker Gesundheit.



Windows Vista: Jetzt oder später?

Das neue Betriebssystem lockt mit vielen neuen Funktionen, die mehr Komfort und Sicherheit bringen. Auch fürs Auge wird eine Menge geboten: Interessante 3D-Effekte, transparente Fenster, modernere Icons und Dialogboxen. Und auch für viele Eltern könnte es einen guten Grund geben, umzusteigen - wenn auch ohne Eile: Windows Vista verfügt serienmäßig über einen recht gelungenen Jugendschutz. Dabei können die Eltern bis ins Detail festlegen, wann und wie oft ihre Kinder den Computer benutzen oder online gehen dürfen; selbst welche Programme und Spiele benutzt werden dürfen, lässt sich einstellen. Auf der anderen Seite ist der Umstieg auf ein neues Betriebssystem aber auch immer mit Mühe verbunden. Alles muss installiert und zum Teil neu eingerichtet werden. Von den Kosten für Hardwareerweiterungen und die Software selbst ganz zu schweigen.

Update für welche PC?

Wer einen Rechner hat, der deutlich älter als ein Jahr ist, sollte nicht ernsthaft einen Umstieg auf Windows Vista in Erwägung ziehen. Das Arbeitstempo ist auf solchen Rechnern eher enttäuschend. Hingegen dürfen alle Rechner, die weniger als ein Jahr alt sind, grundsätzlich als Vista-tauglich gelten. Windows Vista kann hier problemlos installiert werden. Aber muss man deswegen auch umsteigen?

Wer nur ab und zu ins Internet geht und ansonsten nicht viel mit seinem PC anstellt, braucht kein Betriebssystem vom Schlage eines Windows Vista. Die Vorteile von Vista kommen hier einfach nicht zur Geltung. Wer

jedoch gerne mit der jeweils neuesten Software arbeitet, Computerspiele mag, oft online ist und die Vorzüge eines sicheren Betriebssystems zu schätzen weiß, für den könnte sich der Umstieg lohnen.

Windows Vista ideal für Musik

Das gilt besonders für Computerbenutzer, die ihren Rechner bereits als Medienzentrale benutzen. Windows Vista bietet prima Werkzeuge zum Verwalten von Musik, Fotos und Videos. Das in der Home Premium Edition und der Ultimate Edition enthaltene Windows Media Center erlaubt, vorhandene Multimediadateien denkbar komfortabel zu verwalten. Hier lohnt ein Umstieg auf Windows Vista immer, einfach weil es deutlich mehr Möglichkeiten gibt.

Vor allem erfahrene Computerbenutzer üben sich gerne in Geduld. Sie warten erst mal in aller Ruhe ab, welche Erfahrungen andere mit dem neuen Betriebssystem machen. Erst wenn die üblichen Kinderkrankheiten entdeckt wurden und auskuriert sind, steigen sie um.

In einigen Monaten sind erste Anwendungen zu erwarten, die nur unter Windows Vista laufen. Das gilt vor allem für Spiele. Fans von Computerspielen werden deshalb früher oder später auf Vista umsteigen, um auch die jeweils neueste Spielegeneration nutzen zu können. In einigen Monaten werden erste Spiele herauskommen, die „DirectX 10“ voraussetzen - und das wird es nur für Vista geben.



Hardware muss nicht teuer sein ...

seit 1999 **SPAR-COMPUTER**

Hardware - Software - Multimedia
Telekommunikation

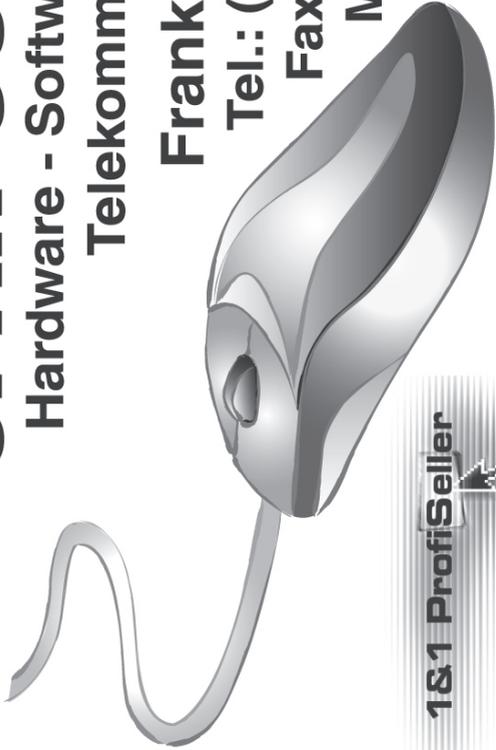
Frank Gerdes

Tel.: (0 59 76) 94 82 55

Fax: (0 59 76) 94 82 56

Mobil: 0172 / 2345774

**Marderweg 10
48499 Salzbergen**



1&1 ProfiSeller

E-Mail: info@spar-computer.de · Internet: www.spar-computer.de

Interview mit SU Christian Krüger, Nationalmannschaft der Militärköche

EK: Kochen ist mittlerweile in Deutschland richtig in. Zahlreiche Fernsehsendungen, Gourmet-Festivals, der Bericht über Ihre Arbeit in der Nationalmannschaft in „Abenteuer Leben“ auf Kabel 1 oder im ZDF „Fernsehgarten“ sind nur einige Beispiele aus jüngster Zeit. Aber auch hier bei uns im Regiment scheint es jetzt richtig loszugehen...

SU Krüger: Generell ist der Deutsche ja bekanntermaßen gierig nach Shows, aber in der Küche ist er faul. Im Regiment haben wir mittlerweile 3 „Kochkurse“ mit unterschiedlichem Teilnehmerkreis durchgeführt. Dazu kommen noch die Events im November, die Benefizveranstaltung mit der Christopherus-Schule und den Emstorwerkstätten. Das Interesse ist groß.

EK: Bei den Kochkursen im Regiment, waren dort denn überwiegend die männlichen Soldaten oder eher das weibliche Geschlecht vertreten?

SU Krüger: Im Moment mehr die Frauen, aber das soll sich jetzt ändern. Geplant sind in Kürze Kurse u.a. mit Vertretern des Landkreises Recklinghausen mit Teilen des Führungskreises des Regiments; dort ist wohl eher die Anti-Herd-Fraktion vertreten. Bisher ist sogar schon ein kleiner Wettstreit entfacht, als der Regimentskommandeur bei der letzten Veranstaltung das von den Frauen erstellte Menü probieren wollte. „Macht es erst einmal besser“, hieß es dort bereits.



EK: Welche Gerichte werden denn bei diesen „Kochkursen“ zubereitet?

SU Krüger: Bei der letzten Veranstaltung mit einigen Damen der Angehörigen des Führungskreises haben wir ein komplettes 6-Gang-Menü zubereitet. Bei diesem Menü haben wir genauso komplett gekocht, wie bei der WM. Hier konnten wir zeigen, dass zum Kochen die aufwändige Planung, die Vorbereitung und die Präsentation noch mit dazu kommt. Diese Arbeit verkennt man meist.

EK: Wie läuft denn so ein Koch-Event für die Nationalmannschaft ab?

SU Krüger: In Ekatharinenburg in Russland beispielsweise mussten wir uns unter 17 Nationalmannschaften (nicht Militär-) beweisen.



www.lvm.de

In guten Händen. LVM

Ihre LVM-Servicebüros beraten Sie gern:

Michael Glasmeyer

Emsstraße 28-32

48431 Rheine

Telefon (0 59 71) 5 00 33

info@glasmeyer.lvm.de

Ingrid Hildmann

Lindenstr. 84

48431 Rheine

Telefon (0 59 71) 5 62 83

info@hildmann.lvm.de

Dietmar Schipp

Mesum, Telefon (0 59 71) 94 24

Rheine, Telefon (0 59 71) 8 25 66

info@schipp.lvm.de



Versicherungen



Man musste ein „Blackbox-Gericht“ zubereiten, indem man in 90 Minuten mit vorher unbekannt gestellten Lebensmitteln ohne die Möglichkeit der Planung ein 3-Gänge-Menü für 4 Personen erstellen muss. Da ist Kreativität gefragt, lange überlegen kann man da auch nicht. In Istanbul waren wir 4 x Tagesieger, 4 x Komplettsieger und konnten insgesamt 7 x Gold und 1 x Silber gewinnen. Für den „Pannfisch mit Senfsauce“ als Vorspeise gab es zum Beispiel eine Goldmedaille. Dieses Gericht möchte ich den Lesern in

vereinfachter Form zum Nachkochen präsentieren. Für dieses Gericht stehen uns für die Zubereitung in der Regel kaum mehr als 10 Minuten zur Verfügung.

EK: Wie geht es in nächster Zeit weiter?

SU Krüger: Mit der Nationalmannschaft sind wir beim Sommerfest des Bundespräsidenten gefordert. In Ruhpolding soll bei einer Veranstaltung mit Polit-, sowie Wirtschaftsprominenz und Größen des Sports die VIP-Lounge bekocht werden. In Kanada sind wir für die deutsche Biathlon-Nationalmannschaft im Einsatz, natürlich nur als Koch. Zum nächsten Wettkampf reisen wir nach Bangkok in Thailand und Kuala Lumpur in Malaysia.



EK: Dabei wünschen wir Ihnen und Ihren Kameraden viel Erfolg und bedanken uns für das Gespräch.

Pannfisch mit Senfsauce

4 Personen

Für den Pannfisch:

1 kg mittelgroße festkochende Kartoffeln

800 g Kabeljaufilet

500 g Krabben

1 Bund Frühlingszwiebeln

3 EL Zitronensaft

Salz

weißer Pfeffer

130 g Butterschmalz

60 g Mehl

Für die Sauce:

200 g Butter

2 Eigelbe

120 g Senf

200 g Naturjoghurt

Salz

weißer Pfeffer

1 EL Zitronensaft



1. Die Kartoffeln als Pellkartoffeln kochen. Inzwischen das Fischfilet in 16 gleich kleine Stücke schneiden. Diese mit Zitronensaft beträufeln und mit Salz und Pfeffer würzen.
2. Die Frühlingszwiebeln putzen, waschen und in Ringe schneiden.
3. Die Kartoffeln abgießen, pellen und in Scheiben schneiden.
4. Für die Sauce die Butter bei niedriger Hitze schmelzen lassen. Eigelbe und Senf in einer Schüssel auf dem Wasserbad langsam erwärmen. Die warme Butter hineinrühren und dann den Joghurt darunterziehen. Die Sauce mit Zitronensaft, Salz und

Pfeffer pikant abschmecken und lauwarm stellen.

5. Nun 100 g Butterschmalz in einer großen Pfanne erhitzen. Die geschnittenen Kartoffeln begeben und 8 – 9 Minuten braten. Die Kartoffeln mit Salz und Pfeffer würzen und mehrfach in der Pfanne wenden.
6. Während die Kartoffeln in der Pfanne braten, den Fisch im Mehl wenden. 30 g Butterschmalz in einer beschichteten Pfanne erhitzen und Kabeljaufilets bei mittlerer Hitze unter vorsichtigem Wenden 6 – 8 Minuten knusprig braten. Krabben zum Schluss in die Pfanne geben
7. Frühlingszwiebeln unter die Bratkartoffeln geben und 1 Minute mitbraten.
8. Bratkartoffeln auf 4 Teller anrichten und die Fischfilets mit Krabben darauf setzen. Die Sauce leicht über dem Fisch nappieren (übergießen) und mit gehackten Kräutern servieren. Dazu passt gut ein Kopfsalat mit Tomaten und Gurken.

Dieses Gericht enthält 1120 kcal.

Zubereitungszeit: ca. 1 Stunde

Nächste Ausgabe:

Mousse au chocolate – Schnitte mit Passionsfruchtparfait und Waldbeerenkompott und Vanilleschaum.



1	2	3 		4	5			6	7	8	9	10		11
12			13					14					15	
16			17				18			19				
		20					21		22				23	
24	25					26		27				28		
29					30		31				32			33
34					35						36			
37			38	39				40		41			42	
			43				44			45			46	
47	48	49			50	51 		52	53			54		
	55						56				57			
58				59					60			61		

designed by Ulrich Chudziak, OSFw a.D., Osnabrück

1. Waagrecht:

1. Abkz.: search and rescue, 4. Schmerzmittel, 12. Fluss durch London, 14. See in Kasachstan, 16. pers. Fürwort, 17. europäisches Flugzeugmodell, 19. ehem. Rundfunksender Berlins, 20. Korrosion bei Eisen, 21. ältere Programmiersprache, 23. engl.: zu, nach, 24. russ.: nein, 26. Autokz.: Spanien, 27. geöffneter Bogengang, 29. Frühstücksgericht, 31. Personalpronomen, 32. Sitzmöbel, 34. Schluss, 35. Stadt in Serbien, (250.000 EW), 36. Abkz. für eine Kredit- oder Scheckkarte, 37. kurz für: Industriegewerkschaft, 38. große Transportschiffe, 41. europ. Hauptstadt, 43. AutoKz.: Ulm, 44. ägypt. Gott, 45 Abkz.: Lufthansa, 46. Präposition, 47. engl.: Regenbogen, 52. griech. Insel, 54. frz.: Strasse, 55. Techniker, 57. Kreiszahl, 58. größte kroat. Insel, 59. Wasserstrudel, 60. Abkz.: Bundeswehr, 61. engl. fliegen.

2. Senkrecht:

1. deut. Außenminister, 2. Rheinzuffluss, 3. Skatausdruck, 4. äygp. Göttin, 5. männl. Vorname, 6. Fluss durch Jerewan (Eriwan), 7. engl.: oder, 8. engl.: weit, fern, 9. engl. Königin, 10. US-Geheimdienstbehörde, 11. frz.: von, 13. chin. Politiker (1893-1976), 15. Volk im Baltikum, 18. Abkz.: unter anderem, 20. amerik. Militärarzt, Bakteriologe, (1851-1902), 22. lat.: Kunst, 25. nicht alt, 28. oberer Gebäudeabschluss, 30. Nebenfluss der Donau, 31. PC-Anwender, Nutzer, 33. 35. Präsident der USA, 39. Musik-CD's, 40. japan. Teeschale, 41. Präpositon, 42. frz.: Wasser, 48. engl.: Luft, 49. Abkz.: Internationale Nordseeschutzkonferenz, 50. engl. Zahlwort, 51. Fragewort, 54. Gebirgszug in Marokko, 56. männl. Fürwort.

Lösung: _____



... macht heute Station bei: *Renate Kühnel*

Frau Renate Kühnel arbeitet seit 33 ½ Jahren ganz dicht bei den Entscheidungsträgern im Regimentsstab. In dieser Zeit koordinierte sie die Termine für alle Kommandeure seit Bestehen des mTrspHubschrRgt 15, angefangen vom ersten Kommandeur Oberst Günter Gerlach bis zum heutigen Kommandeur Oberst Werner Salewski.

Mit 18 Jahren war die gebürtige Rheinenserin erstmalig im Vorzimmer des Regimentskommandeurs tätig. Seitdem hat sie acht Regi-

mentskommandeure und dreizehn stv. Regimentskommandeure, sowie unzählige Stabsabteilungsleiter erlebt. Egal mit welcher Führung, auf die Loyalität, Zuverlässigkeit und Verschwiegenheit der Renate Kühnel konnte der jeweilige Kommandeur sich stets verlassen.

Immer bescheiden und stets verlässlich im Hintergrund arbeitend. Das ist sie und das möchte sie nach Möglichkeit noch lange bleiben.

P
r
e
i
s
k
n
ü
l
l
e
r

Bentlager
GRILL



Salzbergener Str. 200
48431 Rheine
Tel. 0 59 71 / 12 559

M
e
s
s
e
n

PREISKNÜLLER

Menü I:	1 Schnitzel (ca. 160 g) nach Wahl + Pommes frites + 0,3 l Coca-Cola Getränk nur 4,90 €
Menü II:	1 Schnitzel (ca. 220 g) nach Wahl + Pommes frites + 0,3 l Coca-Cola Getränk nur 5,90 €
Menü III:	2 Schnitzel (ca. 320 g) 1 x belegt nach Wahl + Pommes frites + 0,3 l Coca-Cola Getränk nur 6,90 €

Alle Menüs auch außer Haus!

Jedoch mit einem 0,33 l Coca-Cola Getränk + 0,15 € Flaschenpfand



FAMILIÄRES

Wir begrüßen:

Hptm Klaus-Dieter Kaller	1./ FlgAbt 151
Hptm Hans-Peter Knein	1./ FlgAbt 151
Hptm Toni Kupsch	2./ FlgAbt 151
Olt Christian Baudorff	1./ FlgAbt 151
Olt Frank Stallbörger	2./ FlgAbt 151
Olt Dan Zellin	3./ LfzTAbt 152
Lt Henry Brix	HFlgStff 159
Lt Thorsten Graz	HFlgStff 159
Lt Björn Hansen	2./ FlgAbt 151
Lt Arno Arne Hosenberg	2./ FlgAbt 151
Lt Manuel Schmale	2./ FlgAbt 151
HFw Florian Jürgens	HFlgVersStff 155
HFw Udo Voges	HFlgVersStff 155
OFw Stefan Reimann	3./ LfzTAbt 152

Wir verabschieden:

Maj Jörn Schneider	3./ LfzTAbt 152
Hptm Dieter Eichner	Stab/StStff LfzTAbt 152
Olt Bernd Gerhardt	1./ LfzTAbt 152
OStFw Detlef Petzold	StStff
OFw Rafael Pietryschek	3./ LfzTAbt 152

