



Ems-Köppken

III / 2013

**Traditionsgemeinschaft
Westfalengeschwader e.V.**



**Die General-Wever-Kaserne
im Sommer 2013**





Das Hünenborgdenkmal auf dem Thieberg in Rheine

Liebe Kameraden, verehrte Leser,

die zwei in eigener Regie bisher erschienenen Ems-Köppken haben erkennen lassen, dass der redaktionelle, organisatorische und zeitliche Arbeitsaufwand die Redaktionsmitglieder über ein vertretbares Maß fordert. Dieses Erkenntnis hat den Vorstand veranlasst, die Redaktion personell zu verstärken. Ich freue mich Oberstleutnant a.D. Heinz Roschmann und Stabsfeldwebel a. D. Wilfried Helmich als neue Mitstreiter in der Ems-Köppken Redaktion zu begrüßen und bedanke mich für ihre Bereitschaft, dazu beizutragen, dass unser Ems-Köppken auch in Zukunft interessant, informativ und unterhaltend ist. Hierzu können auch Sie einen Beitrag leisten. Oberstabsfeldwebel a.D. Heinz Kleinsteinberg geht in dieser Ausgabe mit seinem Artikel „Erinnerungen eines Flugzeugwarts“ mit gutem Beispiel voran.

In der letzten Ausgabe habe ich mich zum Thema Art und Anzahl unserer Veranstaltungen und deren Teilnehmerzahl geäußert. Mit einem Fragebogen, der Ihnen im Oktober zugeht, möchte der Vorstand die Meinung aller Mitglieder zum Jahresprogramm und zu den einzelnen Veranstaltungen erfahren. Unter der Rubrik „Bemerkungen“ wird ausreichend Platz für Ihre Wünsche und Vorschläge sein. Nehmen Sie sich ein wenig Zeit und geben Sie durch Ihre Teilnahme dem Vorstand Informationen an die Hand, mit denen er das Jahresprogramm und dessen Veranstaltungen Ihren Wünschen und Vorschlägen entsprechend planen kann.

„Den Toten zum Gedenken“ ist die Mahnung auf unserem Gedenkstein.

Dieser Mahnung geben wir besonderen Ausdruck durch unsere Teilnahme an den Gedenkveranstaltungen zum Volkstrauertag an der Hünenborg und an der Gedenkstätte für Major Walter Nowotny in Epe. Auch in diesem Jahr wird unsere Gemeinschaft mit einer Delegation an den Gedenkfeiern teilnehmen. Gedenkfeiern zum Volkstrauertag scheinen mehr und mehr dem Zeitgeist zum Opfer zu fallen. Wie sonst lassen sich die zurückgehenden Teilnehmerzahlen an den Gedenkfeiern erklären. Dessen ungeachtet muss es für uns auch in Zukunft gute Tradition und Verpflichtung sein, aller Opfer der Kriege, aber auch von Rassismus, Vertreibung, Terror und Diktatur zu gedenken. Ich bitte Sie, an den Gedenken teilzunehmen; ein besonderes Anliegen ist mir die Teilnahme an der Gedenkstätte für Major Walter Nowotny.

Mit kameradschaftlichem Gruß



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 11.00 - 22.00 Uhr

So/Feiertags 09.00 - 21.00 Uhr

Anmeldung von Veranstaltungen

grundsätzlich über 05971-9172-1850

OHG OHG OHG OHG OHG OHG OHG
OHG OHG OHG OHG OHG OHG

Barraum: 05971-9172-1855 Büro: 05971-50933

eMail: ohg-rheine-bentlage@gmx.de

Inhaltsverzeichnis

	Vorwort des Vorsitzenden	Seite 3
	Der letzte offizielle Tag der F-4 F „Phantom“ in Deutschland	Seite 6
	Taktisches Kennzeichen 37+11 F-4F „Phantom“ -ein Flugzeug erzählt – Teil 4	Seite 10
	Nachruf Hans-Dieter Küssner	Seite 14
	Erinnerungen eines Wartes	Seite 18
	Bundeswehr und dann... OFw d.R Ulrich Müller	Seite 21
	Familienbetreuungszentrum Rheine	Seite 27
	Die General-Wever-Kaserne 2013	Seite 32
	Der Logistikverband Rheine	Seite 38
	Radtour 2013	Seite 40
	Unsere Damen beim Swingolf	Seite 43
	Die Happy-Hour-Runde auf der Ems	Seite 44

Der letzte offizielle Tag der F-4F „Phantom“ in Deutschland

Wie im "Emsköppken" II / 2013 angekündigt, wollen wir noch ein letztes Mal auf das Ende der Ära „Phantom“ F-4F in Deutschland eingehen.

Der Verlauf der Veranstaltung "Tag der offenen Tür", "Phantom Pharewell" vom 29.06.2013 wurde im letzten "Ems-Köppken" ausführlich geschildert. Die Enttäuschung über das schmale Flugprogramm wurde mehrfach geäußert. Wir, die Traditionsgemeinschaft des Westfalengeschwaders, haben von diesem letzten offiziellen Tag Stimmen von Teilnehmern eingefangen und sie nach ihren ganz persönlichen Eindrücken befragt.

Vor dem offiziellen Abschiedsflug der „Phantom“ F-4F“ am 29.06.2013 fand am 17.06.2013 eine Abschiedstour über Deutschland statt.

Unser Mitglied, Norbert Sloot, schildert für uns seine Eindrücke von diesem besonderen Ereignis.



Foto: Norbert Sloot

Es wurde am 17. Juni 2013 noch einmal richtig laut über dem ehemaligen Fliegerhorst Rheine- Hopsten. Schwarzer Rauch am Horizont, Smoker im Anflug. Es ist 15:31 Uhr, die F-4F 38+10 donnert von Osten nach Westen über die Basis, gefolgt von der F-4F, 38+33. Beide Maschinen tragen einen Retro

Anstrich. Es folgte ein weiterer Überflug von Süden nach Norden. Ein letztes Mal das klassische Heulen eines J -79 Triebwerkes, das wir so liebten. Um 15:33 Uhr war die 38+33 die letzte „Phantom“ über der Air Base Rheine-Hopsten, die schon in den ersten Jahren beim Jagdbombergeschwader 36 ihren Dienst verrichtet hatte.

Trotz des trüben Wetters waren zahlreiche Zuschauer zu diesem historischen, aber auch wehmütigen Tag gekommen.

Norbert Sloot



Foto: Norbert Sloot

Stimmen unserer Kameraden

Wir wurden durch den Chefredakteur des "Ems-Köppken" gebeten, unsere Eindrücke über den Tag der "Offenen-Tür" zur Verabschiedung der Phantom F-4F zu schildern.

Mit vielen Erlebnissen, Eindrücken und vor allen Dingen vielen Emotionen kehrten wir aus Wittmund zurück. Rückblickend war es trotz einiger organisatorischer Probleme eine gelungene Veranstaltung. Ich traf in Wittmund viele Kameraden und Freunde aus Rheine so dass man den Eindruck ha-

ben konnte, die meisten Besucher kämen aus Rheine.

Meine persönlichen Eindrücke lassen sich nur schwer beschreiben.

Mit Stolz und Zufriedenheit, aber auch mit ein wenig Wehmut denke ich als Techniker und Mitarbeiter im Stab der Technischen Gruppe an die 30 Jahre zurück, die ich mit und an der F-4F gearbeitet habe. Sie waren und sind ein Teil meines Berufslebens.

Der eine oder andere mag das anders beurteilen. Ich persönlich habe meist schöne Zeiten mit der Phantom erlebt. Seien es Kommandos in Goose Bay / Kanada oder Decimomannu auf Sardinien, Staffelaustausche in andere Länder.

Ein besonderes Highlight 1992 war für mich der Aufenthalt in Point Mugu, Kalifornien USA, der einem Testprogramm mit der F-4F galt.

Meine ganze Familie konnte mich für 6 Wochen in den Staaten besuchen und erzählt heute noch davon.

Dieses sind ein paar Gründe, die mich, wie gesagt mit Wehmut an die Verabschiedung am 29.06.2013 in Wittmund begleitet haben.

Volker Kowitz

2296 Stunden habe ich im Cockpit dieses Flugzeuges verbracht. In der Phantom habe ich mich immer sicher gefühlt. Auch mein Sohn hat ca.1500 Flugstunden auf der Phantom verbracht. Danke Luftwaffe! Danke Phantom! Und ein paar Tränen sind im Auge!

Heinz Roschmann

Mit der Außerdienststellung der F-4F geht eine lange und erfreuliche, positive Erinnerung mit diesem Flugzeug-

typ zu Ende. Beginnend mit dem ersten Check bei einem RF 4C Verband in Ramstein als TacEval Checker, über erste Flugtests in Edwards, über eine lange Erfahrung in verschiedenen Verbänden, geht letztlich mit etwas wehmütigen Gedanken eine Epoche zu Ende.

Gernot Sorge

Am Betreiben dieses Flugzeuges mitgewirkt zu haben, ist eine schöne und stolze Erinnerung.

Werner Bartels



Foto: Norbert Sloop

Sie war ein zuverlässiges und treues Arbeitstier. Schade!

Willi Wadel

Das Wiedersehen mit alten Kameraden und der Gedankenaustausch machten den Tag für mich zu einem Erlebnis. Beeindruckt hat mich das große Interesse der Bevölkerung.

Enttäuschend war für mich die Darstellung der Luftwaffe. Ist das noch unsere Luftwaffe?

Heinz Kleinsteinberg

Eine Gesamtverwendungsdauer geht nach mehr als 40 Jahren zu Ende.

Ein Erlebnis für Besatzungsmitglieder

und deren Angehörige und Techniker und allen, die mit der F-4F zu tun hatten."Gänsehaut pur".

Wilfried Helmich

Mit dem Flugtag war die Region schlecht aufgestellt. Die F-4F hat einen normalen Arbeitstag gezeigt.

Hans-Joachim Grieger

Ich traf viele meiner alten Kamera-

den. Es war richtig gut, sich mit Ihnen über alte Zeiten, die wir gemeinsam im Dienst und auch privat verbracht haben, zu unterhalten.

Der "Alte Vogel" F4-F bleibt immer unser Bindeglied. Es war schön, in unserem Geschwader gedient zu haben.

Die Zeit mit der Phantom F-4F war aufregend und schön.

Günter Schmolle



Beitrag: Wilfried Helmich

ERGO Victoria

Manfred Hupp

Dipl.-Betriebsw. (VWA)

Versicherungsbüro Hupp
Hauptagentur der
ERGO Versicherung AG

manfred.hupp@ergo.de
www.manfred.hupp.ergo.de

Süntelweg 11
48429 Rheine
Tel (05971) 72185
Mobil (0175) 8234877
Fax (05971) 72124

Bürozeiten:
Termin nach Vereinbarung



Taktisches Kennzeichen 37+11 F-4F „Phantom“ -ein Flugzeug erzählt - Teil 4

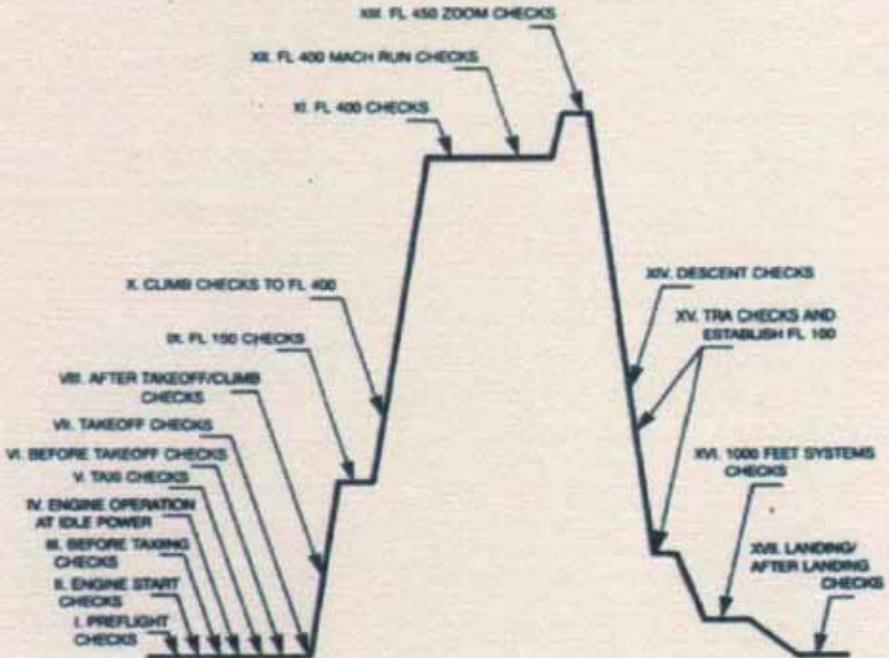
Nach meiner Rückkehr von unserem Überlandflug quer durch Europa wurde mir die ersehnte Verschnaufpause gegönnt. In den nächsten Wochen war ich im Routineflugbetrieb des Geschwaders eingesetzt, mal in der „Ersten“, mal in der „Zweiten“ und hin und wieder auch in der ZAE. Am Donnerstag dem 18. August 1983 war es dann so weit, ich wurde in Halle 1 geschleppt. Meine Flugzeit war abgelaufen. Nach drei HPO's (alle 150 Flugstunden) stand jetzt bei 600 Flugstunden die PE an. Nach Wochen im Dock, in denen ich zerlegt und mit einigen Neuteilen wieder zusammengebaut wurde, stand ich am Mittwoch dem 14. Dezember 1983 in Erwartung des Nachprüffluges in voller Pracht auf der Ramp.

Zwei Tage später war es soweit, die Wetterlage ließ einen Nachprüfflug zu. Eine winterliche Hochdrucklage sorgte für einen wolkenlosen Himmel und gute Sichten. Bei Nachprüfflügen der Kategorie Acceptance Check Flight -1DC (volles Programm) ist der Restkraftstoff für die Landung und dem Erforderlichen für den Flug zum Ausweichflugplatz stets kritisch. Das bedingt Ausweichflugplätze in erreichbarer Entfernung, in der Regel waren dies Twenthe AB (37 NM) und RAF Gütersloh (32 NM). An beiden Plätzen waren die Wetterbedingungen ebenso gut wie bei uns, blue plus. (8 km Sicht und keine geschlossene Wolkendecke unter 20000 ft) ft - Feet = 0,3048 m) Meinem Nachprüfflug stand also nichts im Wege. Vorfluginspektion, Anlassen der Triebwerke und die Überprüfung aller Funktionen waren ohne Beanstan-

dungen. Nach Einnehmen der Startposition auf Startbahn 01, wind 340 with 12 kts, steht der erste zusätzliche Check an. Beide Triebwerke werden auf ihre Leistungsparameter bei 100% Leistung überprüft. Dies muss einzeln geschehen. Der Schub beider Triebwerke in 100% würde dazu führen das der Reifen sich auf der Felge dreht oder das Luftfahrzeug mit blockierten Bremsen/Reifen rutscht, was einen flatspot zur Folge hätte. „Test 01, cleared AB-departure, wind 340/10, cleared take-off, contact Weser Monitor on 276,00“. Die Startstrecke/-geschwindigkeit wurde mit 1800 ft (550 Meter) und 163 kts (297 km/h) berechnet. Überprüfen der Triebwerke bei 85%, O.K, Grund siehe Bremsen/Reifen, lösen der Bremsen, 100% Leistung alles im grünen Bereich ebenso nach der Anwahl der Nachbrenner. Nach 1800 ft heben wir ab, das Fahrwerk wird eingefahren, Zeit max. 6-8 Sek, O.K., gefolgt von den Landeklappen, max. 5-10 Sek, O.K., und wir beschleunigen im Steigflug auf 400kts, diese werden eingehalten bis mach 0,9 erreicht ist. Mit mach 0,9 wird der Steigflug in die TRA 202 (TRA - Temporary reserved airspace/zeitweise reservierter Luftraum) bis 15000 ft fortgesetzt. Während des Steigflugs wird der Kabinendruck überprüft. Bis zu einer Höhe von 8000' entspricht der Kabinendruck dem Außendruck, dieser Druck wird bis 23000 ft gehalten, dann steigt der Kabinendruck kontinuierlich bis 40000' auf 17000' an. Das lässt bisweilen den Gasen freien Lauf. Nach 45 Sek. ist die Höhe von 15000 ft (4,5 Km) erreicht. Wir überprüfen die

ACCEPTANCE CHECK FLIGHT CHECKLIST

GAF T.O. 1F-4F-6CF-1CL



Note

GAF T.O. 1F-4F-6CF-1CL is not a consumable item. The values of those items marked with asterisks must be transferred to the Datacard (part of L-AKTE).

Flugkontrollflächen, Seiten-, Höhen- und Querruder, sowie die dazugehörigen Dämpfer und die Vorrichtung zum Ablassen von Treibstoff im Flug. Alles funktioniert einwandfrei, so können wir unseren Steigflug mit einem Kurs von 015° und 0.92 mach auf 40000 ft fortsetzen.

In 39-40000 ft beträgt die Außentemperatur an einem Standardtag minus 56°, weicht die Außentemperatur von der Standardtemperatur ab, muss dies bei den Leistungsdaten berücksichtigt werden.

Nach 85 Sek sind 40000 ft erreicht, wir gehen in den Geradeausflug über. Rechts unter uns ist der Flugplatz Ahlhorn zu erkennen. Bei einer Geschwindigkeit von 0.88 mach werden die Funktionen des Autopilots überprüft, bei 0,9 mach werden nochmals die Triebwerksanzeigen, Drehzahl, Abgas-temperatur, Öldruck und die Stellung der Schubdüse sowie der Kabinendruck überprüft. Einzelnen werden die Leistungshebel ruckartig in Leerlauf gezogen, dabei darf der Treibstofffluss nicht unter 225 pph (pounds per hour) absinken, unter diesem Wert besteht die Gefahr des Triebwerksausfalls. Alle Daten sind im grünen Bereich und wir können in die Beschleunigungsphase übergehen. Nach wenigen Sekunden gibt ein Warnton bei 0.92 mach den Hinweis das wir uns der Schallgrenze nähern. Ein kurzzeitiges Ausschlagen der Höhenanzeige um 1800 ft nach unten und der Ausschlag der Steig-/Sinkfluganzeige sind Anzeichen dafür, dass wir uns im transsonischen Bereich befinden. Sie sind, abgesehen von der Geschwindigkeitsanzeige, die einzigen Anzeichen für das Durchbrechen der

Schallgeschwindigkeit.

ACCEPTANCE CHECK FLIGHT CHECKLIST		GAF T.O. 1F-4F-6CF-1CL
XII. FL 400 MACH RUN CHECKS		4CL-5CL
1. Throttles MIL, per Note RPM		<input type="checkbox"/>
2. A/B operation		<input checked="" type="checkbox"/>
a. Light-off - Within 3 s - RPM rollback max. 4 % to 87% RPM min., recovery within 12 s		<input type="checkbox"/>
b. RPM ± 0.5 % of MIL RPM		<input type="checkbox"/>
c. EGT 580° C - 678° C / Tr cut-back		<input type="checkbox"/>
d. RPM 102% max.		<input type="checkbox"/>
e. Nozzle 5/8 to 7/8		<input type="checkbox"/>
f. Oil press +5 / -10 psi minus 1 psi for each % of Tr cut-back		<input type="checkbox"/>
g. A/B throttle alignment		<input checked="" type="checkbox"/>
3. Mach warn system - 0.92 and 0.98 audio warn / light check		<input checked="" type="checkbox"/>
4. Internal wing fuel - Stop transfer at 1000 - 2500 lbs internal wing fuel remaining		<input checked="" type="checkbox"/>
5. Acceleration check		<input checked="" type="checkbox"/>
a. * At Mach 1.1 start timing		<input type="checkbox"/>
b. * Fuel remaining		<input type="checkbox"/>
c. At Mach 1.4 ± 14 KIAS / Mach 0.05 R/C to F/C		<input type="checkbox"/>
d. * At Mach 1.5 record time		<input type="checkbox"/>
e. * Fuel remaining		<input checked="" type="checkbox"/>
6. Ramp operation according to OAT		<input checked="" type="checkbox"/>
7. Mach 1.8 or Mach max - Check RPM 102% max - * Mach No - * TAS - * IAS		<input checked="" type="checkbox"/>
2-10 Change 4		1 OCTOBER 2004

Als Messwert für die Beschleunigung im Überschallbereich wird die Zeit zwischen mach 1,1 und mach 1,5 gemessen.

Wir benötigen 110 Sek, dies entspricht dem vorher berechneten Wert. Inzwischen überfliegen wir den Jadebusen mit Kurs auf die Nordsee, links von uns ist der Flugplatz Jever zu erkennen und rechts vor uns liegt die Elbemündung mit Cuxhaven. Triebwerksdaten und einzelne Systeme werden bei mach 1,1 und mach 1,6 überprüft und notiert. Bei 1,1 mach haben wir 7100 lbs Restkraftstoff, ausreichend um den „machrun“ sicher durchzuführen. Bei 1,9 mach und einem Restkraftstoff von

3400 lbs nehmen wir die Leistungshebel in Leerlauf und gehen in einer Linkskurve Richtung Heimat in den Steigflug auf 45000 ft über. Aber Achtung, zu geringe Querlage und etwas zu stark gezogen und schon ist man jenseits von 50000 ft, einer Höhe, in der man ohne Druckanzug nichts zu suchen hat. Inzwischen sind wir über der Eiderhalbinsel, links von uns sehen wir den breiten weißen Strand von St. Peter Ording. Das Navigationssystem zeigt bis Hopsten 146 NM an, Zeit sich auf den Rückweg zu machen. Nochmals wird der Kabinendruck geprüft und ob die Nachbrenner auch in dieser Höhe zünden, was sie tun und wir gehen mit Kurs 200° in einen langsamen Sinkflug über. Den militärischen Flugkontrollstellen (Lippe Radar und Weser Control) ist das Profil der Nachprüfflüge bekannt. Sie wissen, dass der Flug am Treibstofflimit durchgeführt wird und halten den Luftraum für einen direkten Flug zur TRA 202 frei. Während des Rückflugs werden weitere Funktionsüberprüfungen durchgeführt. In der TRA überprüfen wir das Flugverhalten im Grenzbereich und bei hohen Anstellwinkeln, welche Warnindikatoren treten vor einem Strömungsabriss auf und wie ist das Abfangverhalten. Nachdem alle Checks und Überprüfungen in mittleren und großen Höhen durchgeführt sind, fliegen wir spritsparend mit 280 Kts und 80 % Triebwerksleistung im Sinkflug nach Hopsten. Im Landeanflug wird noch der Radarhöhenmesser und die Klimaanlage überprüft. Kurz vor der Landung geht bei 1800 lbs (1750 +/- 200) das Treibstoffwarnlicht an, somit ist auch dieser Checkpunkt abgehakt. Mit einer Ge-

schwindigkeit von 147 Kts fliegen wir zur Landung an, nach dem Aufsetzen einmal voll in die Bremsen um das Anti-Skid System zu überprüfen, auch dieser letzte Check war O.K.. Nach 42 Minuten ist alles vorbei, wenn da nicht noch die Technische Nachbesprechung wäre

Hermann H. Schorling

Inzwischen ist nun die F-4F Geschichte. So ist auch meine Zeit, die der 37+11 vergangen. Ich habe viel von mir erzählen können, doch die Autoren dieser Serie legen Wert darauf, dass meine Geschichte zu Ende erzählt wird. So sollen, Sie dann liebe Leser, in einer 5. Folge erfahren, wie es mir am Boden zuletzt ergangen ist und wo meine wenigen Überreste verblieben sind. Ich freue mich darüber, dass mein Bordbuch vor dem Reißwolf gerettet wurde. Es waren spannende Erlebnisse, die ich hatte, den Rest sollen Sie dann auch noch erfahren.

Ihre F4F „Phantom“ mit der Werknummer 37 + 11



Nachruf



Wir nehmen Abschied von
unserem Kameraden

Oberstabsfeldwebel a.D.

Hans-Dieter Küssner

* 18. November 1939

+ 19. August 2013

Dieter war seit der Geschwaderaufstellung in den 1960'er Jahren bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1993 ein „Urgestein“ des Westfalengeschwaders. Als Luftfahrzeugtechniker -überwiegend in der Prüfgruppe- war er mit seiner stets freundlichen und verbindlichen Art jedem ein geschätzter und engagierter Kamerad.

Mit seiner Offenheit und seiner positiven Lebenseinstellung war Dieter auch für unsere Traditionsgemeinschaft stets eine Bereicherung.

Unsere Anteilnahme gilt seiner Ehefrau Virga
und seiner Familie

Wir werden Hans-Dieter Küssner
in Ehren gedenken

**Traditionsgemeinschaft
Westfalengeschwader e.V.**

In Memoriam

Oberstabsfeldwebel a. D Hans-Dieter Küssner



Hans-Dieter Küssner wurde am 18. November 1939 in Gladbeck, als älterer von zwei Brüdern, geboren. Nach seiner Schulausbildung absolvierte er zunächst eine Ausbildung zum Maschinenschlosser.

Jedoch schon früh galt seine Liebe und Leidenschaft den Flugzeugen. So lernte er schon als Jugendlicher das Segelfliegen und strebte danach an, die Fliegerei zum Beruf zu machen.

Folgerichtig trat er bereits 1957, als 17jähriger, in die neu gegründete Bundeswehr ein.

Nach seiner Grundausbildung wurde er militärfachlich zum Hydrauliker sowie Luftfahrzeugmechanikermeister der Waffensysteme T-33 / F-84F ausgebildet; mit den Umrüstungen des Geschwaders folgten Umschulungen auf F-104 G und später F-4F Phantom II.

Von Nörvenich aus erfolgte 1961 die Versetzung zum neu aufgestellten Jagdbombergeschwader 36 nach Rheine Hopsten. Somit war Hans-Dieter ein Urgestein des späteren Westfalengeschwaders.

Dort erkannte man bereits frühzeitig seine herausragenden Fachkenntnisse sowie seinen ausgezeichneten technischen Sachverstand. Daher wurde Hans-Dieter bereits als Stabsunteroffizier in die Ausbildung zum technischen Prüfer für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät genommen. Nach erfolgreichem Abschluss dieser Ausbildung wurde er seit 1963 als Nachprüfer Flugwerk verwendet.

Sein Traum vom Fliegen wurde somit wahr, weil zum damaligen Zeitpunkt beim Waffensystem T-33 und F-104G/TF der Mitflug des Nachprüfers not-



wendig war. Durch diesen Umstand konnte Hans-Dieter auf insgesamt mehr als 100 Flugstunden zurückblicken. Von diesen besonderen Erlebnissen schwärmte Hans-Dieter noch bis zuletzt.

Mit großem Engagement, sichtbarer Freude, hoher Zuverlässigkeit sowie geachteter Kameradschaft übte er seinen Dienst bis zu seiner Pensionierung vor 20 Jahren aus. Aufgrund seiner Professionalisierung wurde er ab 1979 als ständiger Vertreter des Leiters der Prüfgruppe eingesetzt.

Für treue Pflichterfüllung und überdurchschnittliche Leistungen wurde Hans-Dieter am 08.12.1983 durch den damaligen Bundesminister der Verteidigung, Manfred Wörner, mit dem Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold ausgezeichnet.

Nach seiner Pensionierung am 31.03.1993 schlug Hans-Dieter einen neuen beruflichen Lebensweg ein und wurde bei der Gemeinde Salzbergen Verwaltungsvollzugsbeamter. Auch dort gelangte er, in seiner 20jährigen Dienstzeit, durch seine ausgeglichene, freundliche und ausgleichende Art zu hoher Anerkennung und Beliebtheit.



In seiner Freizeit widmete sich Hans-Dieter geschichtlichen Themen, in denen er sich bestens auskannte. Darüber hinaus galt sein besonderes Interesse dem Fußball im Allgemeinen sowie „seinem“ Club FC Schalke 04. Besondere Freude machten ihm auch seine drei Enkelkinder, denen er beim Fußballspielen oder sonstigen Aktivitäten Unterstützung gewährte. Aber sein größtes Hobby blieb bis zuletzt die Fliegerei. Besonders stolz war er darüber, dieses Interesse mit seinen Söhnen teilen zu können.

Auch in unserer Traditionsgemeinschaft war er besonders engagiert und die Erinnerungen an viele gemeinsame Unternehmungen und Reisen stehen gewiss vielen noch lebhaft vor Augen.

Kurz nachdem er im März 2013 beschlossen hatte, endgültig in den Ruhestand zu treten, ereilte ihn die heimtückische, schwere Krankheit, der er am 19. August 2013 plötzlich und unerwartet erlag.

In einer bewegenden Trauerfeier nahmen Familie, Freunde, Weggefährten und Kameraden Abschied von Hans-Dieter Küssner.

Unser aufrichtiges Mitgefühl gilt seiner Familie.

Helmut Netuschil / Lothar Kömmling

FORTIS EDITION F-4F PHANTOMS PHOREVER



FORTIS COLORS

Quarzwerk
Edelstahlgehäuse
Gehärtetes Mineralglas
Wasserdicht 100 m / 10 bar
Silikonarmband
Edelstahlfaltschließe

F-4F Phantom II
Limitierung
2013 Exemplare
Einzelnummerierung
138,- €

B-42 PILOT PROFESSIONAL CHRONOGRAPH

Schweizer Chronograph Automatikwerk
Tag-/ Datums, Tachymeter-Skala
Leuchtzeiger, -Zahlen und -Indices
Sahrglas beidseitig entspiegelt
Edelstahlgehäuse Ø 42 mm, Glasboden
Wasserdicht 200 m / 20 bar
Lederband stark gepolstert

F-4F Phantom II
Limitierung 175 Exemplare
Einzelnummerierung
2.550,- €




FORTIS
100 JAHRE  1912 - 2012

Weitere Informationen:
Christian Matz, info@uhren-schmuck-matz.de, Mellinghofer Str. 251, 45475 Mülheim
www.fortis-watches.com



Erinnerungen eines Wartes Platzschließung / Verlegung

Es ist wieder soweit, die Rollwege (Taxi way), die Rollwege (Run way) und die Hallenvorfelder (Ramps) sind in schlechtem Zustand und machen Bauarbeiten für mehrere Monate erforderlich.

Eine Situation, die für unsere empfindlichen Jets tödlich ist und einen Flugbetrieb wegen mangelhafter Infrastruktur nicht ermöglicht.



Der Termin und der Verlegeplatz bzw. Plätze stehen fest, nun geht die Planung und Arbeit für alle betroffenen Gruppen und Staffeln los. Personal wird eingeteilt, Material zusammengestellt und für den Transport bereitgestellt. Die Technische Gruppe bemüht sich, zum Verlegetag, soweit möglich, alle Luftfahrzeuge flugfähig herzurichten und den Fliegerhorst bis auf wenige Luftfahrzeuge für technische Ausbildungszwecke oder als „Ersatzteillieferanten“ (Kannibalisierung) zu räumen.

In den Familien der betroffenen Soldaten und zivilen Mitarbeiter wird der Verlegezeitraum ebenfalls überplant. Die Zeit der Abwesenheit oder auch die veränderte Dienst- bzw. Arbeits-

zeit am Standort während der Verlegezeit müssen bedacht werden. Sind die Kinder und eventuell kranke oder pflegebedürftige Angehörige versorgt; welche Alternative gibt es? Die Vorfreude der Kommandoteilnehmer darf in der Familie nicht zu deutlich gezeigt werden, obwohl die meisten Ehefrauen genau wissen, der „Kerl“ hat sich wieder sofort gemeldet und macht sich mal wieder für sechs Wochen aus dem Staub.

Mit allen diesen Dingen vergeht die Zeit bis zur Verlegung wie im Fluge. Irgendwann in einer Nacht oder im Morgenrauen treffen sich die Teilnehmer des 1. Kommandos auf dem Kfz-Hof und werden mit Bussen zum Flieger nach Köln oder Greven gebracht.



Am gleichen Tag beginnt für die Techniker des 2. Kommandos eine lange Schicht. Es sind noch etliche Luftfahrzeuge, die für einen Werkstattflug anstehen und bei anderen ist der benötigte Rüstzustand noch nicht hergestellt. Tanks, Adapter, Startschienen, Selbstschutzanlagen und die nötige Verkabelung müssen durch die Warte montiert und auf Funktion überprüft werden. Dazu der Blick zum Himmel; der Vor-

mittag ist trüb und nebelig, somit können die Werkstattflüge nicht durchgeführt werden.

Endlich, gegen Mittag reißen die Wolken auf, die Wetterbedingungen lassen die „W-Flüge“ zu; aber wir hören, es sind nur zwei Besatzungen mit Berechtigung für diese Flüge vor Ort. Es wird also spät, denn nicht alle „W-Flüge“ enden mit der nötigen Freigabe, die Luftfahrzeuge müssen repariert und die Flüge wiederholt werden.

So vergeht der Tag und die Dämmerung bricht herein. Mit der Flugfreigabe hat es noch so eben geklappt aber das Aufrüsten der klarem Maschinen steht noch an. (siehe Rüstzustand) Die Startzeiten für den nächsten Vormittag stehen fest und die Maschinen, die bis zu einer festgelegten Zeit die Basis nicht verlassen, bleiben auf der Home-Base und sind für die Zeit der Verlegung für den Ausbildungsbetrieb der Fliegenden Staffeln nicht verfügbar. Die Platzschließung und das Befahren der ersten Baumaschinen im Flugbetriebsbereich sind die „dead liner“ für Techniker und Flieger. Also wird in der Nacht weitergearbeitet. Die Warte wissen alle, was zu tun ist, der Zugführer hat längst seinen Platz am Übersichtsbord verlassen und arbeitet überall, wo eine zusätzliche Hand gebraucht wird, führt Feedläufe durch, überprüft Funktionen. Hier fallen mir die geduldigen Dreierwalder Bürger ein. Feedläufe und Überprüfungen machten oft Funktionsläufe mit achtzig und mehr Prozent Triebwerksleistung notwendig. Die Zeit, um die Luftfahrzeuge in die Lärmschutzhalle zu ziehen, hatten wir

einfach nicht mehr, auch wenn es gegen 3:00 Uhr Früh war. Das Geschwader und die Bevölkerung im Umkreis waren schon eine Gemeinschaft, die Bürger wussten auch, diese Nacht und morgen Früh, danach haben wir Monate mit totaler Ruhe und waren froh, wenn unsere Männer und Maschinen wieder in Hopsten zurück sind.



Die Arbeit war getan, die Warte hatten ohne Murren eine sechzehn / siebzehn Stunden-Schicht absolviert; es ging nach Hause oder in den Unterkunftsbereich für ein paar Stunden Schlaf; dann wieder auf die Basis, denn die Flieger mussten in die Luft gebracht werden.

Es war geschafft, am Tag der Verlegung gegen 11:00 Uhr war die Basis von flugfähigen Luftfahrzeugen geräumt. Die Bodensicherheitssätze wurden eingesammelt und die Abstellflächen abgeräumt; ein früher Feierabend war in Sichtweite. Die Mühen des vergangenen Tages und der Nacht verdrängt, überall zufriedene Gesichter und der Stolz, mal wieder eine gute „Operation“ geliefert zu haben, sah man den Männern an. So waren sie, die Warte. Stolz, an der Nahtstelle zwischen Technik und Fliegerei zu arbeiten. In allen Bereichen bekannt, weil immer im



Blickfeld des Geschehens. Ihre Arbeit, nur kontrolliert beim „Pilot-Check“ und während des Fluges, eigenverantwortlich und bei Fehlern offengelegt für Technische- und Fliegende Gruppe, brachte ein Selbstbewusstsein und eine Befriedigung im Job, wie man heute sagt.

Für viele Ehemalige, die heute noch Kontakt zur Luftwaffe haben, war die Zeit als Wart an der F-104G und / oder an der Phantom die schönste und erfüllteste Zeit in ihrem Leben.

Heinz Kleinsteinberg

Anm. d. Red.: Oberstabsfeldwebel a.D. Heinz Kleinsteinberg war ausgebildeter Flugzeugwart, wurde bereits mit 26 Jahren als Feldwebel Flighchef, dann Leiter ASG Ausbildungs- und Standardisierungs-Gruppe in der Wtg.-Stff.. Es folgte eine Verwendung in der Arbeitsplanung. Seine Endverwendung war Flugsicherheitsmeister.



Autohaus Knieper GmbH

- Tankstelle

- PKW-Handel

- Abgasuntersuchung

- Werkstatt

- Waschanlage

Lingener Str. 4 (B 70) 48480 Spelle
Tel. 05977/259 Fax 05977/92711

„ B U N D E S W E H R und dann...“



Oberfeldwebel d. R. Ulrich (Uli) Müller

Meine Zeit als Soldat beim Jagdbombergeschwader 36 von April 1964 bis März 1968

Am 1. April 1964 trat ich als Soldat auf Zeit für zwei Jahre in die Luftwaffe ein. Ich war gelernter Industriekaufmann, hatte bei den Dürrkopp Werken gelernt und wollte mich beruflich verändern. Für meine Geschichte ist es wichtig, ein paar Gedanken aus meiner Kindheit zu erzählen. Ich bin Jahrgang 1944, geboren wurde ich in Niemegek, einem kleinen Ort in der Mark Brandenburg, also in der ehemaligen DDR. Mit meinen Eltern bin ich im April 1953 in den Westen geflohen. Über verschiedene Aufnahmelager in Berlin, Neuburg, Bocholt und Hannover gelangten wir schließlich nach Brackwede. Hier wurde ich dann auch eingeschult, besuchte die Hauptschule, dann die Handelsschule und ging dann bei den Dürrkopp Werken in die Lehre. Es war in einem der Aufnahmelager, als mein Vater es besonders gut mit mir meinte, oder vielleicht auch mit sich selbst, als er mir eine Modelleisenbahn von Märklin schenkte. Welch ein Besitz in der damaligen Situation! Meine Mutter

fand diesen Luxuskauf nicht lustig, sie war sicherlich zu Recht der Meinung: „Ein Bügeleisen wäre wahrlich wichtiger gewesen.“



Diese Modelleisenbahn hat mich dann aber so fasziniert, dass dieses Hobby mich nie wieder losgelassen hat.

Nach der Grundausbildung in Budel / NL kam ich in die ULS - Staffel beim Jagdbombergeschwader 36. Mein „Spieß“ war der schon fast legendäre Hauptfeldwebel Siegfried Seib, ein alter Ostpreuße, mein Zugführer war Stabsunteroffizier Horst Müller, der spätere Flight Chef. „Jungchen“, so mein Staffelfeldwebel, „melde dich mal beim Stab, da wirste gebraucht.“ So kam ich zum Geschwaderstab und beschäftigte mich mit Personalstammakten. Ich wurde gefördert; auch wenn ich wegen meiner „großen Klappe“ hier und da aneckte. Bereits nach achtzehn Monaten wurde ich zum Unteroffizier befördert. Mit einer Weiterverpflichtung als SaZ 4 bekam ich die Chance, „Unsere Luftwaffe“, eine Wanderausstellung zu begleiten. Man glaubte, für anfallende Büroarbeiten sei ich wohl geeignet. Anschließend wurde ich mit der Zählung von STAN-Material im

Geschwader beauftragt. In dieser Zeit habe ich dann zum ersten Mal geheiratet. Mit der Bundeswehr war es dann genug für mich. Mir fehlte es wohl an benötigter Reife. Ich schied als Unteroffizier der Reserve aus. Das war ein Fehler. Ich hätte bleiben sollen.

Meine Zeit danach Zurück im Zivilleben Vom 1. Mai 1968 bis 1991

Ich bewarb mich bei der Deutschen Angestellten Krankenkasse und wurde als kaufmännischer Angestellter übernommen. Hier war ich zunächst im Innendienst eingesetzt. Betreuung der Mitglieder im Schalterbetrieb war mein Zuständigkeitsbereich. Dann wechselte ich in den Außendienst und habe um Mitglieder geworben. Von Rheine wurde ich nach Münster versetzt, kam aber doch bald nach Rheine zurück. Meine Verbindungen zu meinen alten Kameraden der Luftwaffe waren für meine Tätigkeit durchaus nützlich. Viele Soldaten suchten für ihre Familien und sich selbst nach ihrer Entlassung aus der Bundeswehr eine Krankenkasse.

Nun rief die Bundeswehr mich 1972 zum ersten Mal zu einer Pflichtwehrrübung. Nur keine Bürotätigkeit! Raus aus der Schreibstube! Das war meine „Forderung“. Kein Problem, hieß es, wir brauchen Personal bei der Unteroffizier – Lehr- und Sicherungsstaffel für die Flak Batterie 236. „Bubu“ Eesmann war Flakfeldwebel und mein Vorgesetzter. Die Ausbildung zum Flakunteroffizier und später zum Flakfeldwebel hat mir gefallen. Insgesamt habe ich in diesen Funktionen elf Pflichtwehrrübungen ge-

leistet. Meine Bindung zum Westfalengeschwader ist somit nie abgebrochen. Ich habe mich dieser Truppe stets verbunden gefühlt. So war es für mich selbstverständlich, dass ich sofort mit Gründung der Traditionsgemeinschaft beigetreten bin. Hier fühle ich mich ausgesprochen wohl und aufgenommen. Ich frage mich nur, warum nicht mehr ehemalige Soldaten auf Zeit den Weg zu dieser Gemeinschaft gefunden haben.

Im Laufe der Jahre wurde ich auch befördert. Bis zum Oberfeldwebel ging es nach oben auf der Karriereleiter. Zu den Aufgaben der Angehörigen der Flak Batterie gehörten die Ausbildung an der Flak, die Pflege der Kanonen, die Wartung und Instandhaltung, das Munitionieren, Richtübungen. Herausragende Wehrrübungen waren es, wenn ich zum Tac Eval einberufen wurde oder wenn es zum Schießen nach Kreta ging. Hier hatte ich ein ganz besonderes Erlebnis. Von einem Flugzeug wurden Drohnen an einem Seil geschleppt. Auf diese Drohnen haben wir dann mit „scharfer“ Munition geschossen. Meinen „Meisterschuss“ habe ich dann abgegeben, als ich mit einem Treffer das Schleppseil traf und Flugzeug und Drohne voneinander trennte. Das war ein großes Hallo, was mich am Abend reichlich Bier gekostet hat. Die Runden habe ich im Kameradenkreis gerne gezahlt. Wir sind immer mit guten Ergebnissen von Kreta zurückgekommen.

Meine Arbeit bei der Krankenkasse währte leider nur dreiundzwanzig Jahre. Mit nur fünfundvierzig Jahren wurde ich zum Frührentner. Eine Dauerer-

krankung ließ mein Berufsleben anders verlaufen als geplant.

Mein Hobby



Schon mit meiner jungen Familie bewohnt wir ein Haus mit großem Garten. Dieser Garten war besonders wichtig, hatte ich mir doch eine Modelleisenbahn LGB (Lehmans Großbahn)

im Maßstab 1 : 22,5 – Spur G: 45 mm als Hobby erwählt. Das geschah sicherlich mit der Erinnerung an meine erste Modelleisenbahn aus dem Flüchtlingslager. Mein Großvater mütterlicherseits war Eisenbahner; die Gene habe ich wohl von ihm. Meine erste Großbahn reicht bis in das Jahr 1991 zurück.



Richtig “austoben“ in meinem Hobby kann ich mich seit 1997. Ich bin in zweiter Ehe mit meiner Frau Hedwig verheiratet, die meine Leidenschaft mit mir teilt. Dazu gehört nicht nur die Großbahn im Garten, sondern auch die Sammlerleidenschaft von allen Dingen und Souvenirs, die mit der Eisenbahn und ihrer Geschichte im Zusammenhang stehen. Originallaternen, Warnbaken, Signalanlagen, Beschilderungen von Lokomotiven und Bahnhöfen etc. es lässt sich kaum einengen; wichtig ist eigentlich nur, dass es sich noch transportieren lässt.

Wir bewohnen jetzt ein Haus in Spelle mit einem großen Garten. Hier sind auf einer Fläche von 200 qm 75 m Schienen verlegt. Der Teich dient eigentlich nur dazu, damit eine Brücke für die Bahnen ihn überspannt. Das Gartenhaus ist Durchfahrt für alle Züge, Zugschuppen, Ersatzteillager und Sammelstelle für alle Arten von Eisenbahnerinnerungsstücken. Auf den witterungs- und trittfesten Schienen, die alle auf Originalschotter verlegt sind, rollen zwölf Lokomotiven und 25 Waggon unterschiedlichster Art. Da fahren Personenzüge, Güterzüge mit den verschiedensten Materialien beladen. Alle Modelle sind Originalnachbauten von ehemals existierenden Zügen. Die Beschriftungen stimmen mit den Originalen überein. Ich bin aber kein Nietenzähler; das soll heißen, ich vergleiche nicht die Anzahl der im Original gesetzten Nieten mit denen auf meinen Modellen. Es gibt einen Bahnhof mit wartenden Passagieren, Landschaften der Natur nachempfunden, Häuser, die irgendwo im Original zu finden

sind. Ein Haus scheint wohl dem Rotlichtmilieu zu entstammen. Die Beleuchtung und nur spärlich bekleidete Damen weisen darauf hin.



So eine Lokomotive ist 34 cm bis 56 cm lang und um die 7 kg schwer. Der Preis für eine Lokomotive beläuft sich sehr schnell so um die 700,00 bis 900,00 Euro. Ein Waggon hat einen Katalogpreis von 430,00 Euro, ein Schienenbus 600,00 Euro. Das ist also kein billiges Hobby. Und die Frage kommt natürlich: „Wie macht der Uli das?“ Seit vielen Jahren fahre ich Taxi. Von diesem Verdienst rollt so mancher Euro durch meinen Garten. Man darf aber auch nicht vergessen, dass meine Sammlung in vielen Jahren nach und nach entstanden ist. Ab und zu habe ich schon mal ein Schnäppchen bei Versteigerungen gemacht.

Alle Züge sind mit einem Decoder zur Digitalisierung versehen. Nur so lassen sich mehrere Züge ohne Trafo auf den Gleisen bewegen. „Guten Tag, meine sehr verehrten Damen und Herren. Die Fahrkarten bitte,“ tönt eine Stimme aus einem Personenzug, der gerade den Bahnhof, noch ohne Namen, verlässt. Auf einem anderen Gleis quietschen die Bremsen eines Zuges, Pfeifen, Läuten, viele uns von der Bahn vertrauten

Geräusche sind auf der Anlage zu hören.

Die Beleuchtung spielt eine große Rolle. Bahnhof, Straßenzüge, Häuser, alles erstrahlt, wenn der Bediener die richtigen Knöpfe drückt. Dass die Signale alle entsprechend reagieren, ist so selbstverständlich wie bei der Originalbahn.

Die Sammeleidenschaft ist bei uns auch im Haus überall zu erkennen. Sammlerstücke sind überall im Haus zu finden. Photographien von Eisenbahnen hängen an den Wänden und Original Hinweisschilder finden sich an den Türen. Das alles kann nur funktionieren, wenn beide Partner ein Hobby teilen.



Meine Hedwig und ich sind auch begeisterte Bahnfahrer, wenn es sich um historische Reisen handelt. So fahren wir gerne mit der Dampflokomotive und entsprechend alten Waggons von Rheine nach Amsterdam, wann immer diese Tour angeboten wird.

Ein besonderes Erlebnis war auch die Fahrt mit der Brockenbahn. Diesen Zug im Original zu erleben, war ein tolles Erlebnis. Wir konnten uns gar nicht satt

sehen an diesem „Dampfross“. Immer wieder haben wir den Zug inwendig und äußerlich bestaunt, fährt doch eine Originalnachbildung durch unseren Garten.



Die Anlage bleibt das ganze Jahr über aufgebaut und soll auch noch immer erweitert werden.

Nur das „rollende Material“ kommt im Winter ins Haus; wird gepflegt und gewartet. So wie aber die ersten Frühlingsstrahlen uns erreichen, wird der Betrieb wieder aufgenommen.

Ich will noch sagen, dass ich mein, nein besser, unser Hobby gerne zeige. Wer Interesse hat, ist uns immer herzlich willkommen.

Ich freue mich, dass ich die Eisenbahnanlage im Ems-Köppken vorstellen kann.

Uli Müller / Manfred Wagner



Fotos: Manfred Wagner

Wer viel gibt, kann viel verlangen! **Wir tun es. Für Sie!**

Informieren Sie sich unter www.dbwv.de

oder schreiben Sie an den Deutschen BundeswehrVerband
Südstrasse 123 | 53175 Bonn | 0228-3823-0

Es geht um Ihren Beruf.

Wir vertreten Ihre Interessen.
Wir sichern Ihre Rechte.

+ Es geht um Ihre Sicherheit.

Wir bieten kostenlosen Rechtsschutz
in dienstlichen Angelegenheiten.

+ Es geht um Rat und Hilfe.

Wir beraten Sie unentgeltlich.
Wir helfen Ihnen in Notlagen.

+ Es geht um Service.

Wir bieten Ihnen finanzielle Vorteile
durch Angebote der Förderungs-
gesellschaft (FöG) des DBwV.

+ Es geht um Ihr Einkommen.

Wir kämpfen für eine gerechte
Besoldung und Versorgung.

= Es geht um Sie! Darum



Deutscher
BundeswehrVerband

Familienbetreuungszenrum Rheine

Die Geschichte „mittleres Transport-hubschrauberregiment 15 MÜNSTER-LAND“ ging dem Ende entgegen, da wurde in und um das Gebäude 171 kräftig gebaut. Wir konnten die Bau-maßnahmen gut verfolgen, liegt doch dieses Gebäude schräg gegenüber von der OHG, dem Ort unseres wöchentlichen Treffens aus Anlass der Happy Hour. Eine Umfriedung des Gebäudes ließ erkennen, dass hier ein Garten oder auch ein Spielplatz entstand.

Das Familienbetreuungszenrum Rheine wurde gebaut.

betroffen. Dazu kommt die Umstrukturierung, die den Familien nicht immer leicht zu erklären ist. Sich um die Betreuung des betroffenen Personenkreises besonders zu kümmern, kann nur als positiv bewertet werden.

An einem sonnigen Wochenende entdeckten wir nach einem Kasinobesuch fröhliche Kinder mit ihren Eltern in den Außenanlagen. Was lag da näher, als einen ersten Kontakt herzustellen, um dann in einem Bericht dieses neue Zentrum der Familienbetreuung vorzustellen.



Oberstabsfeldwebel Werner Cavalleri

Stabsfeldwebel Axel Sträter

Eine sicherlich sinnvolle Maßnahme, denn die Situation in der Bundeswehr hat sich verändert. Soldatinnen und Soldaten befinden sich erstmalig im Krieg. Angehörige des Regiments sind

Unser Redaktionsmitglied besuchte die segensreiche Einrichtung, die vielen unserer Leser sicherlich neu ist.

Als eines von 31 Betreuungszentren

der Bundeswehr stellen wir in dieser Ausgabe das Familienbetreuungszen-
trum Rheine vor.

Seit 2004 gibt es in der Bundesrepublik
31 dieser Familienbetreuungscentren
(FBZ).

Die vermehrten und immer länger
andauernden Auslandseinsätze unse-
rer Soldatinnen und Soldaten haben
den Dienstherrn im Rahmen seiner
Fürsorgepflicht dazu gebracht, so ge-
nannte Familienbetreuungscentren
einzurichten und temporär bis zu 50
Familienbetreuungsstellen einsatzbe-
zogen aufzustellen.

Das FBZ Rheine untersteht dem Lan-
deskommando NRW und hat seinen
Sitz in der Theodor-Blank- Kaserne in
Rheine Bentlage.

Grundlagen der Familienbetreuung
sind einheitliche Vorschriften und
Grundsatzweisungen.

Die oberste Dienststelle für alle FBZ ist
die Familienbetreuungsorganisation
(FBO) in Potsdam.

Alle Mitarbeiter werden durch den
FBO Grundlehrgang und Fortbildun-
gen geschult.

Es finden ebenfalls FBZ Leiter Tagun-
gen statt.

Die Ausbildung ermöglicht den Mit-
arbeitern des FBZ die Erfüllung ihres
Auftrages.

- Informieren
- Beraten
- Koordinieren
- Vermitteln
- Zuhören

**Zu den Hauptaufgaben der Familien-
betreuungsorganisation gehören:**

Vorbereitung der Angehörigen auf
Belastungen und mögliche Probleme
in Zusammenhang mit besonderen
Auslandsverwendungen.

Betreuung der Angehörigen während
des Einsatzes.

Vermittlung kompetenter Beratung in
allen sozialen Fragen.

Vermittlung von Kontakten zu Dienst-
stellen, Behörden und sonstigen An-
sprechpartnern in und außerhalb der
Bundeswehr.

**Was kann das Personal des FBZ für
die Angehörigen tun?**

Die Gewissheit geben, dass die Familie
nicht alleine ist, wenn Hilfe benötigt
wird.

Kontakte zwischen den Angehörigen
herstellen

Jederzeit Auskunft geben über die
aktuelle Lage im Einsatzland und
dabei rasch, umfassend und wahr zu
informieren.

Bei Behördengängen, Versicherungs-
fragen und allen Verwaltungsangele-
genheiten helfen.

**Was kann das FBZ außerdem noch
für die Angehörigen tun?**

Verschiedenste Betreuungsmaßnah-
men für die Angehörigen durchfüh-
ren.
(monatlicher Veranstaltungskalender)

Vertraulicher Ansprech- und Gesprächspartner sein für "Sorgen und Nöte" bei Problemen.

Eine sofortige Verbindung zu ihrem Partner herstellen. (in besonderen Ausnahmefällen)

Vermitteln von Ansprechpartnern des Netzwerkes der Hilfe.

Rund um die Uhr erreichbar sein und das kostenfrei.

gewünscht wird.

Die Betreuung ist freiwillig und diskret und findet nur mit Einverständnis der Soldatin oder des Soldaten statt, die sich im Einsatz befinden.

Leiter des FBZ Rheine ist Oberstabsfeldwebel Werner Cavalleri, den "alten Hopstenern" vom JG 72 „W“ kein Unbekannter aus seiner Zeit in der Flugbetriebsstaffel.

Ebenso bekannt über die Staffel hinaus als Betreuungsfeldwebel bei vielen Auslandskommandos.



Das FBZ Rheine betreut zur Zeit ca. 300 Personen, deren Angehörige im Einsatz sind.

Das Familienbetreuungszenrum ist 24 Stunden, 7 Tage die Woche, 365 Tage im Jahr erreichbar und kann stets zuverlässige Auskünfte erteilen ,wenn es

Seine Tätigkeit als Presse- und Informationsfeldwebel beim PIZ SKB Bonn mit vielen Auslandseinsätzen KAFOR 2003, 2004 und ISAF 2010, 2011, 2012 lassen ihn für diese Aufgabe als besonders geeignet erscheinen, kennt er doch aus eigener Anschauung die Gegeben-

heiten im Einsatzland.

Er kann die Gefühle der Soldatinnen und Soldaten einschätzen und ist somit für die Angehörigen hier in der Heimat ein kompetenter Ansprechpartner.

Ihm zur Seite stehen Soldaten und zivile Mitarbeiter, um die vielfältigen Aufgaben des FBZ zu erfüllen.

Neben den Hauptaufgaben der Betreuung, die schon aufgezählt wurden, finden umfangreiche Veranstaltungen statt, die die Angehörigen unserer Soldatinnen und Soldaten im Einsatz zusammenführen.

Diese Veranstaltungen dienen dem gegenseitigen Kennenlernen, um das Gefühl zu stärken:

"Ich bin nicht allein."

Gemeinsame Veranstaltungen bringen Abwechslung und Ablenkung in der Zeit, da der Ehemann, Vater, Mutter, Sohn, Tochter oder Partner im Einsatz sind.

Diese Veranstaltungen, wie Stammtisch, Besuch kultureller Veranstaltungen oder Besichtigungen, werden vom Team des FBZ sorgfältig vorbereitet und durchgeführt.

Diese Aufgaben erfordern das gesamte Engagement des FBZ Teams von der Planung über die Durchführung bis hin zur Abrechnung der Veranstaltung. Nicht selten finden die Veranstaltungen auch am Wochenende statt.

Außerdem verfügt das FBZ über eine außergewöhnliche Mat STAN, in der ganz besondere Ausrüstungsgegenstände aufgelistet sind.

Im "Fuhrpark" des FBZ befinden sich mehrere "Bobby Cars", "Bollerwagen", Kinderautositze.

Weiter gibt es eine Spielküche, Spielgeräte aller Art und einen Wickeltisch. Handpuppen und Bilderbücher gibt es ebenfalls.

Es lohnt sich also, sich einmal über das Angebot des FBZ zu informieren.

Leider hat auch die Neuausrichtung der Bundeswehr nicht vor dem FBZ Rheine halt gemacht. Gemäß Stationierungskonzept soll zum 01.04.2014 das FBZ nach Wesel verlegt werden.

Außerdem sollen künftig alle FBZ neben dem Leiter und Stellvertreter ausschließlich durch drei zivile Mitarbeiter betrieben werden.

Ob diese Entscheidung dem Wohle unserer Soldaten und deren Angehörige dient, ist ebenso wie andere Stationierungsentscheidungen sehr zweifelhaft.

Die Bemühungen, das FBZ in Rheine zu erhalten, ist im Sinne der zu "Betreuenden" sehr zu begrüßen.

Wir von der Reaktion "Ems - Köppken" wünschen dem FBZ Rheine für die Zukunft viel Glück bei ihrem Tun zum Wohle unserer Soldatinnen und Soldaten, besonders aber auch für deren Angehörige.

W.Helmich



Muehlenhof

Festsaal - Hotel - Restaurant

Der Festsaal steht Ihnen für Ihre Veranstaltung zur Verfügung.

Unser Motto: "Geht nicht, gibt's nicht!"

Für Ihre Feierlichkeiten in unserem Hause stellen wir Ihnen die folgenden Räumlichkeiten gerne zur Verfügung.

- kleiner Saal (bestuhlt bis 100 Pers. / unbestuhlt bis 160 Pers.)
- großer Saal (bestuhlt bis 300 Pers. / unbestuhlt bis 700 Pers.)
- Restaurant (bestuhlt bis 110 Pers. / unbestuhlt bis 200 Pers.)
- kleiner Saal + großer Saal (unbestuhlt bis 1000 Pers.)
- Restaurant + kleiner Saal unbestuhlt bis 350 Pers.
- Terrasse Mühlstein für bis zu 120 Pers.
- bayrischer Biergarten (ab 01.06.2011) für ca. 100 Pers.

Sie planen eine Veranstaltung und brauchen Hilfe, sprechen Sie uns an:



Das Restaurant haben wir für Sie komplett neu gestaltet.

Mit einem Mix aus Tradition und Moderne begrüßen wir Sie herzlichst in unseren frisch renovierten Räumen.

Unser Küchenteam verwöhnt Sie mit rheinischen & westfälischen Spezialitäten, nach alten Rezepten wie bei "Muttern".



Muehlenhof - Hotel - Restaurant - Festsaal
Surenburgstraße 77
48429 Rheine
05971 8016041
muehlenhof-rheine.de

Die ehemalige General - Wever - Kaserne im Sommer 2013

Sic transit gloria mundi
So vergeht der Ruhm dieser Welt

Zum Geleit

Ems-Köppken I/2007 berichtete in Wort und Bild über das Verschließen der General-Wever-Kaserne.

Als die Truppe die Liegenschaft General-Wever-Kaserne verließ, blieb eine gepflegte, voll einsatzfähige Kaserne zurück. Es ist sehr schade, dass diese einmalige Kasernenanlage der Luftwaffenstruktur zum Opfer fiel. Was die Bezirksverwaltung im Rahmen ihres Auftrages nicht erfüllen konnte, besorgten Stäbe und Einheiten, sie sorgten dafür, dass die Außenanlagen jederzeit einen gepflegten Eindruck machten. Parkähnlich präsentierte sich die Infrastruktur an der Schorlemerstraße.

So musste es ein Schock sein, als wir nun nach mehr als sieben Jahren zurückkehrten. Unserer Kaserne war kaum wiederzuerkennen. Große Bäume wachsen inzwischen aus dem Beton und aus der Pflasterung. Manche Wege und Straßen sind kaum noch passierbar. Die Natur hat sich schon viel zurück erobert.

Betreiben wir ein wenig Nostalgie und machen einen Rundgang, immer von der Kamera begleitet. Gebäude beginnen zu erzählen, Namen werden gegenwärtig, die sich mit bestimmten

Gebäuden verbinden.

Viele alte Ehemalige werden sich erinnern und könnten weitere Erinnerungen beifügen. Nur zu: Im nächsten Ems-Köppken ist viel Platz.



Wie ein Relikt aus vergangener Zeit steht noch immer das „Willkommen“ vor dem Kasernentor. Der Zahn der Zeit hat schon stark an den einst leuchtenden Farben genagt.

Ein wenig verstohlen betreten wir das Terrain und stehen vor dem Wachgebäude. Irgendwann ist die Uhr stehen geblieben. Die Zeit war abgelaufen; das Westfalengeschwader Geschichte.

Die Hauptwache



Die Hauptwache war einst das Aushängeschild der General-Wever-Kaserne. Die Wachsoldaten in ihren blauen Uniformen und ihrem korrekten Verhalten gegenüber jedem Passanten legten Zeugnis ab vom Spirit, für den Hops-ten bekannt war.

Am Fahnenmast wurde jeden Tag nach Sonnenaufgang die Bundesdienstflagge gehisst und nach Sonnenuntergang wieder eingeholt. Auf Behördenanordnung und am Tag der Beisetzung eines Geschwaderangehörigen wurde sie auf Halbmast gesetzt.

Vor uns liegt nun das Herzstück; der „Regierungssitz“ des Verbandes.

Das Stabsgebäude



Im Stabsgebäude, Block 13, war der Sitz des Kommodores. Von hier führte er mit seinen Sachgebieten I bis VI den Luftwaffenverband.

So mancher Oberst startete von hier später eine großartige Karriere. Generalssterne waren der Lohn.

Wer kann sie alle der Reihenfolge nach nennen?.. Die Kommodores des Westfalengeschwaders und die Kommandeure des Fluglehrzentrum.

Der Absender der ersten Mail, die darauf die richtige Antwort gibt, gewinnt eine Flasche Sekt.

Die Truppenverwaltung



Aufgabe der Truppenverwaltung war es, die Truppe von dem zu entlasten, was sie an der Erfüllung ihres eigentlichen Auftrages hinderte. Unvergessen sind ihre Leiter, die Herren Ullmann, von Felbert, Goldenbogen, Minor, Witte, um nur einige zu nennen. Unser Mitglied, Horst-Otto Hilpert, war hier Truppenverwaltungsbeamter und wurde später Leiter der Standortverwaltung Rheine. Die Truppenverwaltung hatte eine Soldatenstelle, die des Zahlstellenverwalters. Langjähriger Stelleninhaber war Hauptfeldwebel Hein Rohlmann, der in seiner genehmigten Nebentätigkeit einen Zeitschriften- und Tabakladen im Brücken-

häuschen an der Emsbrücke betrieb. So werden viele Erinnerungen wachgerufen. Die Truppenverwaltung war im Gebäude 7 untergebracht. Mit Aufbau des Geschwaders hatte zunächst die Nachschubstaffel hier ihre Räume. Sie zog später in das Gebäude 2, dann Domizil der Bezirksverwaltung. Für die Nachschubstaffel wurde später ein eigenes Gebäude auf dem Kfz-Hof errichtet.

Bekleidungskammer



Das Gebäude 3 beherbergte die Bekleidungskammer. Jeder Soldat hatte im Laufe seiner Dienstzeit mit ihr zu tun. Hier lagerten die Ausrüstungsgegenstände der mobbeordneten Reservisten. Viele Jahre gehörten die Handwerkerstuben, Schuhmacher und Schneider, zu diesem Bereich. Später wurden diese zur Standortverwaltung verlegt. Unser Weg führt uns weiter und wir kommen zum Gebäude 11.

Lehrsaalgebäude



Kaum ein Gebäude, das für so ganz unterschiedliche Aufgaben diente. Bevor das Offizierskasino bezugsfertig war, war es OHG. Dann wurde das Lehrsaalgebäude seiner eigentlichen Bestimmung übergeben. Insbesondere die Technische Gruppe hatte hier ihre Ausbildungsstätte. Angegliedert an das Gebäude war der Kinosaal. Das Truppenkino hatte in der sechziger Jahren eine besondere Bedeutung. Durch die vielen Bereitschaftsdienste durften die Soldaten die Kaserne nicht verlassen. Da bot das Kino eine angenehme Unterhaltung. Das Truppenkino war eine „Goldgrube“. Die Unteroffizierheimgesellschaft wurde gegründet und bekam das Nutzungsrecht für das repräsentative Gebäude. Ausgestattet mit eigener Küche, Restauration, Clubräumen, Bar und Festsaal hatten die Unteroffiziere verdientermaßen hier eine wirkliche Heimstatt. Unvergessen sind die Silvesterbälle, die die Unteroffiziere hier veranstalteten. Schon im September war die Veranstaltung regelmäßig ausgebucht. Langjährige Vorsitzende waren Oberstabsfeldwebel Gerd Löring, Hauptfeldwebel Jürgen Freitag und Stabsfeldwebel Horst Müller. Kinovorführungen fanden später in der Truppenküche statt.

Die Truppenküche



Die Truppenküche spricht für sich selbst. Diese Teileinheit, die ebenfalls zur Nachschubstaffel gehörte, ist verbunden mit ein paar Namen, die diese Institution über Jahre prägten. Verpflegungshauptverwalter Heinz Leerkamp war der verantwortliche Teileinheitführer. Eberhard Schäche und Otto Dernbach waren die Küchenmeister.

Rechts der Straße lagen die Unterkunftsgebäude der Technischen Gruppe. Die Eingänge sind so zugewachsen, dass sie kaum noch begehbar sind.

Weiter geht der Rundgang durch die Vergangenheit des Unterkunftsbereiches und wir kommen an der ehemaligen Kantine vorbei.

Die Truppenkantine



In der linken Seite des Gebäudes befand sich das Unteroffizierheim, rechts die Mannschaftskantine. Wichtige Einrichtung im Hinblick auf die schon erwähnten Bereitschaftsdienste der Soldaten. Eine Friseurstube sorgte für die militärischen Haarschnitte.

Für viele unvergessen, dass gegenüberliegende Gebäude, einst Fliegerhorstgruppe.

Fliegerhorstgruppe



Hier befand sich die Wohnungsfürsorge. Ohne Trauschein gab es keinen Eintrag in die Liste der Wohnungssuchenden. Mancher Wunschtraum wurde hier zerschlagen. Manches Streitgespräch wurde hier mit Werner Baginski geführt.

Später wurde das komplette Gebäude zu Traditionsräumen umgestaltet. Große Verdienste um diesen Chronikraum hatte Oberstabsfeldwebel Günther Sundermann. Nur schade, dass mit Auflösung dieser Sammlung viele schöne Erinnerungsgegenstände verschwunden sind. Vieles musste entfernt werden, nur weil Symbole einer längst vergangenen Epoche auf Gegenständen, Urkunden und Schriften erkennbar waren. Schade, warum haben wir solche Probleme mit der Bewältigung unserer Geschichte.

So gibt es noch viele Gebäude, deren Nutzung man beschreiben könnte und Menschen, die hier auch Geschwadergeschichte geschrieben haben. Greifen wir noch ein paar heraus. Der „Olle Krüssmann“ würde sich die Haare raufen.

Die Sanitätsstaffel



Unter den vielen Truppenärzten ist vielen ehemaligen Soldaten der Oberfeldarzt Dr. Georg Krüssmann unvergessen. Ein ganz liebenswerter Mensch, herzensgut und sehr tüchtiger Zahnarzt. Sei militärischer Gruß und sein Auftreten vor der Truppe in Sandalen fielen da kaum ins Gewicht. Er kannte seine Patienten und betreute sie im wahrsten Sinne des Wortes. Wer wirklich krank war, der konnte auf ihn zählen. Da kam mit so mancher Flasche Wein Trost und Hoffnung ans Krankenbett. Unvergessen, als er mit zwei großen Abschiedsveranstaltungen auf dem Dienst in den Ruhestand ging. Würstbrötchen ohne Ende und Getränke gab es in der OHG und dann in der UHG.

Leider hat er nicht viel von seiner Pension erleben dürfen. Schon ganz bald kam die traurige Nachricht, dass Oberfeldarzt a.D. Dr. Georg Krüssmann in Münster verstorben war. Die Überwasserkirche in Münster war zum Trauergottesdienst überfüllt. Das zeugte von der großen Beliebtheit, die der verstorbene Sanitätsoffizier genossen hatte.

Die Gebäude 31 bis 33



Die Wiedervereinigung warf ihre Schatten voraus. Viele Übersiedler kamen aus der noch DDR in den freien Westen. Die Kasernen öffneten ihre Tore, um den Strom der vielen Menschen aufzunehmen. So kamen auch Männer, Frauen und Kinder zu uns. In beispielhafter Weise hat sich das Geschwader um diese Menschen gekümmert. Sie fanden Aufnahme in den oben genannten Gebäuden. Wir versuchten ihnen den Aufenthalt bei uns so angenehm wie nur möglich zu gestalten. Viele werden sich noch an die Ankunft der ersten Übersiedler erinnern; sie kamen, als der Kommodore, Oberst Manfred Menge, im Kasino seinen Geburtstag feierte. Unvergessen dann auch die Weihnachtsfeier im Kasino am Heiligen Abend 1989.

Das Kasino



Eine einmalig schöne Anlage war das Offizierkasino. Das Gebäude selbst, die Außenanlagen mit der Teichanlage, sie waren ein wahres Prachtstück in der General - Wever - Kaserne. Die Kommandores wussten „ihr“ Kasino zu nutzen. Hier empfingen sie hohe Gäste des Geschwaders. Ministerpräsidenten, Bundes- und Landesminister, Landtagspräsidenten, Repräsentanten des Kreises und der Stadt. Auch hohe Militärs der Bundeswehr und der NATO waren hier zu Gast.

Die Geschwaderbälle waren gesellschaftliche Veranstaltungen, die Soldaten und zivile Bürger vereinigten. Die regelmäßigen Herrenabende, gelegentlich mit Beförderungen verbunden, gehörten zum Jahresprogramm. Ausstellungen, Modenschauen, Damenabende mit Bastelprogrammen, Herrenkochen, Bingo Veranstaltungen. Viele Ereignisse könnte man aufzählen.

Und dann der Parkplatz des Kommandore vor dem Kasino. Niemand wagte es, auch nur für einen kurzen Augenblick diesen Platz zu besetzen. Selbst dann nicht, wenn das Geschwader wie

ausgestorben wirkte, denn man konnte nie sicher sein, wann die „Nummer Eins“ auftauchen würde. Kein Grasshalm wuchs an dieser Stelle. Und heute: Der Parkplatz ist nicht mehr zu erkennen, der Eingang zum Kasino nicht mehr zu erkennen, der Zugang zur Terrasse nicht mehr zu finden. Alles vorbei.

Wir haben genug gesehen. Wir werfen noch einen Blick auf die ehemaligen Offiziers- und Gästeunterkünfte. Sie legen Zeugnis ab, von einer Zeit, die nun der Vergangenheit angehört. Unser Blick richtet sich vorwärts. Man kann nur hoffen, dass dieses schöne Areal nun so langsam aus seinem Dornröschenschlaf erwacht. Für dieses schöne Gebiet sollte sich doch eine vernünftige Regelung treffen lassen. Wir können nur abwarten.

Unser kleiner Ausflug war ein Gang durch die Vergangenheit mit ein wenig Nostalgie und auch mit Wehmut gemischt. Es bleiben aber die Erinnerungen an die guten, „alten“ Zeiten.

Manfred Wagner



Traditionsverband Logistik Rheine e.V.



„Er bezweckt die Pflege der Kameradschaft, die Betreuung von Soldaten, Reservisten, Ehemaligen, zivilen Mitarbeitern und deren Angehörige, und will die Geschichte und Leistungen der logistischen Einheiten und Verbände sowie Einrichtungen am Standort Rheine, im Rahmen der Traditionspflege, in Erinnerung halten.“

Darüber hinaus hält er Kontakte zu den Streitkräften der Bundeswehr und der Verbündeten und pflegt die Beziehung zwischen Bundeswehr und Öffentlichkeit.“

Wie setzt der Verband dieses Ziel um:

Wer sind wir?

Der Traditionsverband Logistik Rheine e.V. (im weiteren Verlauf kurz Verband genannt) wurde am 27. November 2002 gegründet. Anlass hierzu war die Schließung der Kaserne Gellendorf und die Auflösung der Logistik im Standort Rheine. Die logistischen Truppengattungen des Heeres sollten in der Garnison Rheine nicht in Vergessenheit geraten. Viele ehemalige und aktive Soldaten sowie zivile Angestellte und Arbeiter haben in der Logistik am Standort Rheine ihren Dienst versehen und haben viel erlebt.

Damit diese Erinnerungen nicht in Vergessenheit geraten, hat sich der Verband Folgendes als Ziel in der Satzung geschrieben:

Der Verband betreibt einen Traditionsraum (zurzeit noch im Umbau, da er Rahmen der Schließung der Kaserne Bentlage von dort nach Rheine Kanalhafen verlegt wird). In ihm findet man viele alte Dokumente aus der Arbeit der Logistik, Chroniken einzelner Einheiten und Verbände können eingesehen werden, viele alte Pokale, Wappen / Kacheln / Teller stehen zur Ansicht bereit und es gibt auch Fotos aus alter Zeit zu sehen. Auch eine „Ecke“ mit Erinnerungen an die Grundwehrdienstleistende ist eingerichtet. Also finden Sie hier ein „kleines Museum“. Der Traditionsraum wird zwischen Weihnachten und Silvester für alle Interessierte im Rahmen „Tag der Tradition“ geöffnet.

An jedem ersten Donnerstag eines Monats treffen sich die Mitglieder des Verbandes zum Stammtisch - auch Nichtmitglieder sind gerne gesehene Gäste - im Vereinslokal bei Ferdi (Kneipe „Am Thietor“ in Rheine) um zu klönen.

Weitere Veranstaltungen wie der Neujahrsempfang, Bosselnachmittag, die Sommerreise, eine Logistikreise, die Begegnung im Advent und wie schon erwähnt, der Tag der Tradition, finden einmal im Jahr statt.

Hier ein nun als Beispiel der Bericht der Sommerreise 2013: Logistiker in Bad Zwischenahn

„Am Sonntag, dem 07.Juli machten sich die Angehörigen des Traditionsverbandes Logistik auf den Weg zur „Perle des Ammerlandes“, nach Bad Zwischenahn. Kameradschaft und Freundschaft muss, wenn sie tragen soll, gepflegt und immer wieder neu gelebt werden sagte der Organisationsleiter Rolf Heckmann in einer kurzen Begrüßung. Nach der Ankunft in Bad - Zwischenahn gab es das traditionelle große Logistikerfrühstück. Frisch gestärkt ging es dann direkt mit der Nostalgiebahn „Molly“ auf eine Rundfahrt um das Bad Zwischenahner-See, dabei wurde unter anderem eine große Baumschule besichtigt und im Vorbeifahren war auch die „Rügenwalder Mühle“ zu sehen. Nach einem Bummel durch die verkaufsoffene City ging es am Nachmittag mit einem Schiff

der weißen Flotte zu einer Schifffahrt auf dem Zwischenahner Meer. Dabei gab es viel Seemannsgarn, vom Kapitän des Schiffes amüsant vorgetragen. Volle bunter Eindrücke und nach einem Zwischenstopp im „Brauhaus Lünne“ ging es am späten Nachmittag zurück in die Heimat.“

Vielleicht haben Sie nun Geschmack bekommen und möchten mehr wissen über uns, dann besuchen Sie unsere Internetseite www.traditionsverband-logistik-rheine.de.

Möchten Sie vielleicht Mitglied werden?

Kein Problem, denn bei uns sind alle ehemaligen und aktiven Soldaten aller Dienstgradgruppen sowie zivile Mitarbeiter der logistischen Einrichtungen am Standort Rheine vertreten und darüber hinaus Personen, die sich mit den Zielen des Verbandes identifizieren. Laden Sie sich über unsere Internetseite die Beitrittserklärung herunter und senden Sie sie ausgefüllt zum Schriftführer des Verbandes StFw a.D. Helmut Müssig, Magnolienweg 7, 48485 Neuenkirchen. Sie sind uns herzlich willkommen.

**Wie heißt es so schön:
„ Der Nachschub rollt “.**

Helmut Müssig

Sommerradtour bei Kaiserwetter



Gute Stimmung, Kaiserwetter und mehr als 40 Teilnehmer. Es gibt kaum bessere Voraussetzungen, um eine Radtour mit anschließendem Grillabend durchzuführen. So startete unsere Radlergruppe gegen Mittag an der Gaststätte Mühlenhof. Die Tour führte uns in diesem Jahr über die wunderschönen Radwege unserer Heimatstadt Rheine und Umgebung.



Zunächst ging es entlang der Ems in Richtung Landersum. Im Melkhues der Familie Leifker wurden wir mit köstlichem, selbstgebackenem Kuchen

und Kaffee bewirtet. Auch die dort ansonsten angebotenen und überwiegend aus Milch hergestellten Köstlichkeiten verdienen das Prädikat „sehr empfehlenswert“.



Unsere Tour führte uns weiter durch Neuenkirchen nach Salzbergen. Im dortigen Kutschenmuseum kamen wir aus dem Staunen nicht mehr heraus. In einer Privatausstellung hat Helmut Oldeweme dort etwa 30 liebevoll restaurierte historische Kutschen und eine Vielzahl alter landwirtschaftlicher Geräte zusammengetragen. Allein die Art der Präsentation und Beschreibung

dieser Ausstellungsstücke durch Herrn Oldeweme war das Kommen wert.



Als Ziel unserer Tour war in diesem Jahr dank der freundlichen Unterstützung des Heimatverein Rheine das Heimathaus Hovesaat vorgesehen. Gegen 17.00 Uhr wartete dort bereits der Grillmeister mit allerlei Spezialitäten. Für die meisten Radler war jedoch zunächst ein kühles Weisbier oder ein

anderes erfrischendes Getränk angesagt. Schließlich musste die bei der Radtour „verschwitzte“ Flüssigkeit ja wieder aufgefüllt werden. Bei weiteren kühlen und geistigen Getränken sowie anregenden Gesprächen nun auch mit weiteren hinzu gekommenen „Nicht-radlern“ dauerte der Grillabend bis zur Dämmerung an.

Abschließend darf auf keinen Fall ein großes Dankeschön an Wolfgang Gräfer als Organisator des gesamten Tages fehlen. Unser Vorsitzender, Hermann H. Schorling, bemerkte hierzu treffend, dass Wolfgang immer wieder in der Lage sei, derartige Event's zu organisieren und überraschende Ziele zu präsentieren die vor unserer „Haustür“ eigentlich jeder bereits kennen müsste. Von allen Teilnehmern hierfür herzlichen Dank, es war ein toller Tag.

Heiner Trübert

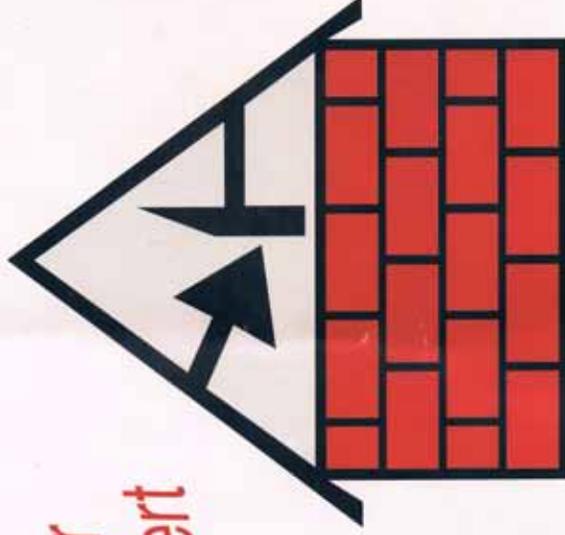


Kösters & Lambers

Meisterbetrieb für:

- **Innenputz**
- **Spritzputz**
- **Außenputz**

- sauber
- preiswert
- gut



Löchteweg 13
48480 SPELLE
Tel.: 0 59 77 - 91 97 94
Mobil: 0171 - 27 420 92

Sportlicher Nachmittag unserer Damen

Nachdem die Radtour am 14. Mai voll ins Wasser gefallen ist, sind die Damen vom Zweirad aufs Auto umgestiegen und fuhren zur Swingolfanlage nach Emsbüren. Der Wettergott meinte es dann am 9. Juli sehr gut, die Sonne lachte vom Himmel, einem sportlichen Nachmittag stand nichts im Wege.

Swingolf? Was ist Swingolf?

Swingolf ist ein unkomplizierter, einfacher Sport für die ganze Familie. Beim Swingolf darf jeder ran, ganz ohne Platzreifeprüfung. Die wenigen Regeln sind schnell erklärt. Beim Swingolf ist es zum ersten ein kleinerer Platz, als beim herkömmlichen Golf. Die Löcher sind größer, ein Eisen für alle Schläge und ein wesentlich größerer Ball ist im Spiel. Und: Die Diktatur des Par hat ein Ende, hier wird geschlagen, bis der Ball das anvisierte Loch erreicht hat. Ziel ist es, mit möglichst wenigen Schlägen vom Abschlag zur Fahne und dann ins Loch zu spielen.



Die Damen trafen sich um 13:30 Uhr auf dem Osnabrücker Kirmesplatz. Gemeinsam fuhren sie nach Mehringen. Das Bauerncafe „In`t Hürhus“ war das Ziel. Mit typischem emsländischem

Ambiente und behaglicher Cafehaus-Atmosphäre erobert das Hürhus jedes Herz im Sturm, und es lockt mit ungewöhnlichen Angeboten. Nachdem sich die Damen mit Kaffee und Kuchen gestärkt hatten, ging es nun zur sportlichen Betätigung, dem Swingolf.

Auf jeder guten Anlage erhalten die Spieler vor Beginn eine kurze Einweisung bezogen auf Technik, die Regeln und die Sicherheit. So kann man Swingolf aus vollem Herzen und im Einklang der Natur und den Mitspielern genießen

Also empfingen unsere Damen einen Bollerkarren, kühle Getränke nach Wahl, je einen Golfschläger, einen Golfball und einen Pin für den Abschlag. So ausgestattet ging es zur besagten Einweisung.

Es erfolgte die Zulassung für den Parcours mit seinen 18 Löchern. Alle versuchten den Ball mit möglichst wenigen Schlägen ins Ziel zu bringen. Es hat allen Teilnehmerinnen riesigen Spaß gemacht. Alle waren sich einig, einen solchen schönen Nachmittag zu wiederholen. Wie im Flug verging der Nachmittag. Die 18 Löcher wurden nicht geschafft, denn nach 3 Stunden endete das sportliche Vergnügen.

Peter Krenz



Die Happy Hour Runde entfloh der Hitze und begab sich auf die Ems

371 Kilometer lang ist die Ems. Davon sind 206 Kilometer als schiffbar ausgewiesen.



Foto: Dietmar Bernhard

Viel zu wenig, so meine ich, wird dieser schöne Strom von Rheine touristisch genutzt. Wer hat schon das große Privileg, dass ein bedeutender Fluss durch die Stadt fließt.

Promenaden und auch ein wenig Schiffsverkehr kann man sich schon vorstellen.

Die Happy Hour Runde kennt die Schönheiten der Ems ganz in unserer Nähe. Mit der Pegasus ging die Fahrt von Listrup nach Salzbergen. Das sind nur wenige Kilometer, die es aber in sich haben. Durch viele Schleifen geht es fast „unendlich“ durch Gottes freie Natur. Da steht ganz still ein Graureiher am Ufer und lauert auf Beute. Fast hat man ein schlechtes Gewissen, wenn man sich ihm nähert und ihn aufschreckt. Kann aber sein, dass einem kleinen Fischlein dadurch das Leben erhalten blieb. Die Graugänse liegen auf der Wiese und bewachen ihren schon gut herangewachsenen Nachwuchs. In

aller Ruhe beobachten die Kormorane die Szene, die Blesshühnchen lassen sich bei der Futtersuche nicht stören. Hier und da sieht man einen Angler seinem Hobby nachgehen.

Das alles genießt die fröhlich Runde mit Hermann H. Schorling am Steuer und Jonny Eilers in der Kombüse.



Endlich einmal Zeit, viele Gespräche zu führen und der Versuch die Welt zu verändern. Ja, wenn doch nur jemand auf uns hören würde!

Sie waren noch nie dabei, die Schönheit unserer Heimat vom Schiff aus zu genießen?

Kommen Sie zu unserer Happy Hour Runde; sie trifft sich jeden Donnerstag ab 16:00 Uhr im Mühlenhof. Dort entscheiden wir dann auch oft kurzfristig über eine Tour auf der Ems.

Manfred Wagner





Vorschau

Mit dem Begriff „Heimat“ haben wir uns schon einmal im Ems-Köppken zu Wort gemeldet. Das ist schon eine Weile her. Heimat hat an seiner Aktualität nichts an Bedeutung verloren. Vielen ehemaligen Geschwaderangehörigen und ihren Familien ist die ehemalige Garnisonstadt Rheine zur Heimat geworden. Das kommt auf vielseitige Weise zum Ausdruck. Sie organisieren sich in Vereinen und Organisationen, arbeiten ehrenamtlich und sind politisch für unser Gemeinwohl tätig. Andere fanden den Weg zum Heimatverein und finden hier in der Geselligkeit Kontakte zu echten „Poalbürgern“, soll heißen, Bürger, die von Geburt, mit Emswasser getauft, Rheinenser sind. Wir wollen unsere liebenwerte Stadt Rheine unseren Lesern in Wort und Bild vorstellen. Den „Einheimischen“ wird manches bekannt vorkommen; den „Auswärtigen“ soll es eine schöne Erinnerung sein an die Stadt, in der sie eine Zeit ihrer Dienstzeit verbracht haben.

Wir beginnen mit einem Beitrag über den Heimatverein Rheine, der mit seiner Geschichte auch ein Stück Stadtgeschichte geschrieben hat.

Der von Heinz Löring, Vorsitzender des Heimatvereins Rheine und selbstverständlich auch Mitglied in der Traditionsgemeinschaft, verfasste Artikel erscheint in unserer Ausgabe IV / 2013.

Redaktion Ems-Köppken

Impressum

„Ems-Köppken“ ist die Zeitschrift der Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V. Sie wird kostenlos an die Mitglieder des Vereins abgegeben.

Herausgeber:

Die Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V. trägt die Verantwortung für die Herausgabe und den Inhalt dieser Zeitschrift. Leserbriefe, Texte sowie Bildbeiträge geben die Ansicht der Verfasser und nicht notwendigerweise die offizielle Meinung des BMVg, der Traditionsgemeinschaft 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.

Um mögliche Irritationen auszuschließen, müssen wir darauf hinweisen, dass eine eventuelle Inseration keine Auswirkungen auf gegenwärtige oder zukünftige Geschäftsbeziehungen mit den Mitgliedern der Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V. hat.

Erscheinungsweise:

„Ems-Köppken“ erscheint viermal jährlich in einer Auflage von 250 Exemplaren. Fotos: Archiv Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader und privat.

Seitenanimation und Seitenlayout:

Oberstabsfeldwebel a.D. Heiner Trübert
Oberstleutnant a.D. Manfred Hupp

Redaktion:

Vorstand Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e.V.

Redaktionsmitglieder:

Hauptmann a.D. Manfred Wagner
Stabsfeldwebel a.D. Wilfried Helmich
Oberstleutnant a.D. Heinz Roschmann
Stabsfeldwebel a. D. Peter Krenz (Inserate)

Postanschrift:

„Ems-Köppken“
Traditionsgemeinschaft Westfalengeschwader e. V.
Tremsenweg 1
48429 Rheine
Tel.: 05971 / 7629
E-Mail: m.wagner-rheine@t-online.de
www.westfalengeschwader.com



Herstellung: flyeralarm GmbH

