

Zeitschrift: Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Herausgeber: Schweizerischer Fourierverband

Band: 38 (1965)

Heft: 3

Artikel: Von Monat zu Monat : Besuch bei der britischen Wehrmacht
[Fortsetzung und Schluss]

Autor: Kurz, H.R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-517699>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



VON MONAT ZU MONAT

Besuch bei der britischen Wehrmacht

(Schluss)

Den Höhepunkt der Besuchsreise bildete die den Schweizern gebotene Gelegenheit, an einer Luftlandeübung britischer Fallschirmtruppen teilzunehmen und den ganzen Einsatz mitzufliegen. Über die allgemeinen Erkenntnisse des Besuchs und namentlich über die menschlich und militärisch hochinteressante Luftlandeübung soll im folgenden berichtet werden.

II. Eine Luftlande-Aktion

Der Teilnahme der schweizerischen Beobachter an einer Einsatzübung britischer Fallschirmjäger, die den Höhepunkt der Besichtigungsreise bildete, ging ein Besuch beim 2. Bataillon des britischen Parachute Regiments an dessen Standort in der Garnisonstadt Aldershot voran, der nicht nur erlaubte, die harte Ausbildungsarbeit und die sehr sorgfältige Vorbereitung jedes Einsatzes zu studieren, sondern auch mit den prächtigen Soldaten dieser Elitetruppe in nähere Verbindung zu treten.

In einer eigens für die Bedürfnisse des Fallschirmabsprung-Trainings eingerichteten Ausbildungshalle werden täglich die verschiedenen Teile der Absprungschule durchgearbeitet. Dabei wird sowohl für das Verlassen des Flugzeugs, als auch für das Verhalten während des Fluges und namentlich für das eigentliche Landen am Boden ein genau vorgeschriebener, in der Durchführung möglichst vollständiger Automatismus angestrebt. Alles was man vorher lernen kann: jede Bewegung, jede Reaktion und jedes Verhalten wird «trocken» geübt und in einer betont drillartigen Weise bis zur selbstverständlichen Beherrschung immer wieder trainiert, um auf diese Weise das Gelingen sicherzustellen und um Unfälle und sonstige Ausfälle auf ein Minimum zu senken. Auf Matten wird auf ebener Erde oder im Sprung das korrekte Fallen beim Auftreffen auf den Boden in der Form eines genau vorgeschriebenen weichen Abrollens geübt, mit dem die Wucht des Auftreffens auf der Erde aufgefangen werden soll. Beim englischen Fallschirm entspricht die Auftreffwucht ungefähr derjenigen eines Sprungs aus dem ersten Stock eines Hauses, denn dieser Fallschirm ist aus Gründen der geringeren Verletzlichkeit etwas kleiner als der amerikanische, darum ist seine Sinkgeschwindigkeit etwas grösser. Parallel zu diesen Landeübungen wird von ca. 5 m hohen Absprunggestellen das korrekte Springen, und, an den Seilen hängend, das richtige Verhalten unmittelbar nach dem Verlassen des Flugzeugs trainiert. Schliesslich wird in einem genau nachgebildeten Flugzeugrumpf das Bereitstellen und das nach einem genau vorgeschriebenen Rhythmus erfolgende Verlassen der Maschine geübt. Alle

diese Übungen erfolgen unter der Anleitung von Unteroffizieren der RAF, da die Fallschirmjäger solange dem Kommando der Flugwaffe unterstehen, bis sie das Flugzeug verlassen haben: für Flug und Absprung ist die RAF verantwortlich — am Boden werden die Fallschirmer zu Teilen der Armee. Die reine Sprungtechnik wird ergänzt durch ein hartes allgemeines Konditionstraining, in welchem der Sport einen wichtigen Platz einnimmt.

Neben die technische und physische Beherrschung des Absprungs in allen seinen Phasen tritt für Offiziere und Mannschaften eine bis in die letzten Einzelheiten gehende geistige Vorbereitung jedes Einsatzes von Fallschirmjägern. Diese besteht darin, dass sämtliche Teilnehmer an der Aktion einerseits über das Absprunggelände, die Feindlage und den zu erfüllenden Auftrag, und anderseits über das befohlene taktische Verhalten am Boden genauestens orientiert werden. Mit Hilfe von Karten, Luftbildern, Geländebeschreibungen usw. wird vom Einsatzraum ein möglichst genaues Sandkastenmodell erstellt, das sämtliche markanten Geländeteile und alle für den Auftrag wesentlichen Punkte wahrheitsgetreu enthält. An diesem Modell wird das taktische Vorgehen mit einer fast schematisch anmutenden Gründlichkeit vorgezeichnet und mit allen Beteiligten bis in alle Einzelheiten durchbesprochen. So weiss jeder Mann genau wie sein Einsatzraum aussieht, welches die Feindlage ist, wo die Objekte liegen, auf die es bei ihm ankommt und was von ihm und den ihn umgebenden Kameraden verlangt wird. Die von den britischen Fallschirmtruppen durchgeführten Einsatzübungen sind peinlich genau vorbereitete Gefechtsexerzieren, deren Ablauf bis in alle Details zum voraus festgelegt und einstudiert ist. In diesem Verfahren kommt nicht nur die stark mit dem Mittel des Drills arbeitende britische Ausbildungsmethode zum Ausdruck, es ist bei dem gefährvollen Einsatz auch notwendig zur Vermeidung von Unfällen.

Nicht nur die Luftlandetruppen, sondern auch die beteiligten Angehörigen der RAF trafen für das Unternehmen peinlich genaue Vorbereitungen. Für alles «was in der Luft geschieht» liegt — wie gesagt — die Verantwortung bei der Luftwaffe; diese hat dafür zu sorgen, dass die Einsatztruppe am richtigen Ort zur richtigen Zeit abspringen kann, und zwar ist jede einzelne Flugzeugbesatzung für die ihr anvertraute Fallschirmjäger-Mannschaft verantwortlich. Für die Festlegung von Zeit und Ort können der Flugwaffe naturgemäss nur sehr geringe Toleranzen gestattet werden: für die Absprunzeit bildet die Marge von 10 Sekunden die obere Grenze der gestatteten Abweichung, was bei mehrstündigen Flügen eine ungeheure Flugpräzision verlangt. Aus naheliegenden Gründen dürfen ebenso auch die Fehler in der Bestimmung des Ortes des Absprungs einige wenige Meter nicht überschreiten. Dies macht nicht nur präziseste Geländeorientierung des fliegenden Personals, dem vom Boden aus keine technischen Hilfsmittel zur Verfügung stehen, sondern auch eine peinlich genaue Berechnung der Windeinflüsse notwendig. Die Teilnahme am letzten «briefing» (Einsatzbesprechung) des fliegenden Personals gab den schweizerischen Beobachtern Gelegenheit, sich von der gründlichen und sehr detaillierten Einsatzplanung der Flugzeugbesatzungen, in welcher die Teamworkidee deutlich im Vordergrund stand, Rechenschaft zu geben.

In der Übung ging es für die Fallschirmjäger darum, eine auf dem grossen britischen Truppenübungsplatz auf dem Plateau der Salisbury-Plains angenommene feindliche Raketenstellung niederzukämpfen. Die Übung wurde gleichzeitig von drei verschiedenen Flugplätzen in Südengland aus gegen das taktische Ziel geflogen. Auf dem Militärflugplatz Benson, wo die schweizerischen Beobachter in das Übungsgeschehen einstiegen, startete eine Staffel von 5 Transportflugzeugen des Typs «Argosy C-1», wovon in den

ersten drei Maschinen je 38 Fallschirmjäger und drei Schweizer mitflogen, während die beiden letzten Maschinen schweres Material, wie Motorfahrzeuge (Jeeps und Landrovers), Geschütze (10,5 cm Haubitzen) sowie sonstiges Material abwerfen sollten. Zu diesem Zweck wurden Fahrzeuge und Geschütze auf einer, auf der Unterseite mit Luftkissen gepolsterten Holzplattform festgebunden. Der Abwurf dieser rund 4 Tonnen wiegenden «Pakete» erfolgte so, dass diese vorerst mit einem Zug-Fallschirm aus dem Heck des Flugzeugs herausgezogen wurden; sofort öffneten sich dann 6 Trag-Fallschirme, an denen die Last auf die Erde niedergleitete.

Normalerweise geht dem Einsatz grösserer Fallschirmjägerverbände der Absprung von 10 bis 15 «Pfadfindern» voraus. Diese Vorausdetachemente haben einen zeitlichen Vorsprung von 8 bis 12 Stunden. Ihr Auftrag besteht darin, den Landeraum für den Einsatz des Gros vorzubereiten. Da dieser normalerweise immer in der Dämmerung (morgens oder beim einnachten) erfolgt, besteht die Hauptaufgabe darin, die Wege mit Lampions oder sonstigen Leuchtzeichen zu signalisieren, was nicht nur der abspringenden Truppe dient, sondern auch die Orientierung der RAF-Mannschaften erleichtert. Der Landeraum befindet sich in der Regel etwa eine Wegstunde (3 Meilen) vom Angriffsobjekt entfernt. Er bildet meist ein langezogenes Rechteck, das nach Landeräumen für Mannschaften einerseits, und für Material anderseits unterteilt ist. Sofort nach erfolgter Landung hat sich die niedergegangene Truppe bei dem zum voraus bestimmten «Rendez-vous-Point» zu besammeln und sich, nachdem auch die Motorfahrzeuge und das schwere Material hierhergebracht wurden, möglichst rasch zu organisieren. Sofern es nötig ist, werden einige Sicherungen zurückgelassen; das Gros der Truppe tritt jedoch ungesäumt den Marsch auf das Angriffsobjekt an, wobei nach Azimut mit dem Kompass marschiert wird. In der ebenfalls vorausbestimmten Angriffsgrundstellung erfolgt dann die Bereitstellung zum Angriff, der nach den üblichen Regeln der Infanterietaktik durchgeführt wird.

Die Ausrüstung des einzelnen Fallschirmjägers, und zwar von Mannschaften wie von Offizieren, ist sehr schwerfällig und wiegt 40 bis 50 kg. Sie umfasst einerseits auf dem Rücken den Fallschirm und (nur im Frieden) auf der Brust den Notfallschirm, und anderseits an den Beinen die Packung mit Waffen (Maschinenpistole, Maschinengewehr und 8,1 cm Minenwerfer), Munition sowie persönliche Ausrüstung (Schlafsack, Verpflegung für 5 bis 6 Tage und persönliche Utensilien). Übermittlungsleute, die mit Funkgeräten abspringen, haben Lasten bis zu 60 kg auf sich. Jedes Flugzeug ist «polyvalent» beladen, das heisst, es führt von allem Notwendigen einen Teil mit, so dass nötigenfalls jede einzelne Flugzeugbesatzung unabhängig von den andern Flugzeugbesatzungen den Kampf aufnehmen könnte. Aus gleichen Gründen werden die Angehörigen der Kampfflüge derart nach Gruppen auf die einzelnen Flugzeuge aufgeteilt, dass alle ersten Gruppen im ersten, alle zweiten Gruppen im zweiten usw. der hintereinander fliegenden Maschinen fliegen. Damit wird erreicht, dass die in den einzelnen Zügen zusammengehörenden Gruppen am Boden relativ nahe beisammen landen, und nicht auf die ganze Länge der Absprunzone verteilt werden, was der Fall wäre, wenn der ganze Zug aus demselben Flugzeug springen würde.

Um den Navigatoren der RAF erschwerte Übungsbedingungen zu schaffen, wurde in der Übung der Luftlanderaum nicht von den Startflugplätzen direkt angeflogen, sondern erst nach einer mehr als drei Stunden dauernden, in den Atlantik hinaus führenden Flugschleife erreicht, wobei auf dem ganzen Flug ein auf die Sekunde berechnetes Zeitprogramm eingehalten werden musste. Der Flug, der grösstenteils über das wellige

Gelände von Cornwall führte, wurde so lange wie möglich in nur etwa 100 m Höhe geflogen, um den gegnerischen RADAR zu unterfliegen. Erst mit dem Erreichen des sog. «Warteraums» stiegen die Maschinen auf etwa 350 m Höhe und drosselten ihre Geschwindigkeit von 300 km/h auf etwa 150 km/h; auch mussten jetzt die Maschinen Formation fliegen und genaue Abstände von 15 Sekunden einhalten. Der Warteraum wurde gekennzeichnet durch einen Markierpunkt («Terminal Approach Point»), nämlich einen im Gelände leicht erkennbaren Fixpunkt, zum Beispiel eine Stadt, einen See, einen markanten Hügel usw., der den Einflug in den Warteraum anzeigte. Von hier waren nur noch einige wenige Kilometer zu fliegen bis zum «Impact Point» der den Rand der Absprunzzone («Dropping Zone») bildet. Hier begann der Absprung. Es war inzwischen bereits dunkel geworden.

Sofort nach dem Start der Transporter wurden den schwer beladenen Fallschirmjägern verschiedene Erleichterungen gestattet. Sie durften den Helm ablegen, sich von den Lasten losschnüren und durften sich im Flugzeug frei bewegen; verschiedentlich wurden Kaffee und Sandwiches ausgegeben. Die Stimmung unter den Leuten, die beim Einsteigen in das Flugzeug ziemlich bedrückt war — trotzdem alle Beteiligten schon eine grössere Anzahl von Absprüngen hinter sich hatten — wurde nun sichtlich gelöster; je nach Temperament schwatzten und lachten die Leute, lasen in einem Buch, spielten Karten oder versuchten zu schlafen. Immerhin lag auch diese Entspannung nur an der Oberfläche; sie machte bald einer ernsten und gespannten Stimmung Platz, sobald die RAF-Unteroffiziere Bereitschaft befahlen. Diese Unteroffiziere, die im Transportraum des Flugzeugs das Kommando führten — selbst über die anwesenden Fallschirmer-Offiziere — richteten in betont aufmunternder Weise ihre Befehle an die Truppe, die sie höchst korrekt immer als «Gentlemen» anredeten. Das Kommando zur Bereitstellung erfolgte etwa eine halbe Stunde vor dem Absprung. Nun kam Leben in das Flugzeug; die Lasten wurden aufgenommen und befestigt und die Fallschirme umgeschnallt. Mit peinlicher Genauigkeit wurde die ganze Packung immer wieder geprüft und gegenseitig kontrolliert; die RAF-Feldweibel musterten jeden einzelnen Mann aufs genaueste. Dann stellten sich die Fallschirmer in zwei aufgeschlossenen Kolonnen nebeneinander in der Längsrichtung des Flugzeugs, Blickrichtung gegen das Flugzeugheck, bereit, so dass der vorderste Mann der beiden Kolonnen vor den beiden Öffnungen am Flugzeugende stand. Die Offiziere, die zuletzt absprangen, standen zu hinterst in der Kolonne, damit sie am Boden die vordersten waren. Die Reissleinen der Fallschirme wurden an Laufseilen, die in der Längsrichtung des Flugzeugs gespannt sind, befestigt, so dass beim Absprung der Fallschirm aus der Packung herausgerissen wird und sich sicher öffnet, während die Hülle an der Leine hängen bleibt. Wenn alles bereit ist, erfolgt von hinten nach vorn in beiden Kolonnen in einer stark abgehackten Sprache die Bereitmeldung: «18 OK» ... «17 OK» ... «16 OK» ... bis die Meldung vorn anlangt, so dass die Feldweibel, die sich inzwischen bei den beiden Ausgängen aufgestellt haben, wissen, dass ihre Kolonne «OK» ist. Die Spannung unter den Leuten wurde, je mehr sich der Augenblick des Absprungs näherte, immer grösser; die Leute waren nun ganz mit sich selber beschäftigt, und bereiteten sich auf das Abenteuer vor, das vor ihnen stand.

Auch das Navigationspersonal des Flugzeugs hatte inzwischen mit konzentriertester Spannung gearbeitet, denn die letzten Minuten vor dem Absprung sind für sie die entscheidenden Augenblicke, in denen es darum geht, den Absprungsort nicht zu verpassen, und in denen kleine Fehler in der Zeiteinhaltung vielleicht noch korrigiert

werden können. Mit Befriedigung stellte der Staffelkommandant fest, dass die einzelnen Maschinen in der befohlenen Zeitfolge hintereinander flogen, während der Navigator im Rumpf des Flugzeugs auf dem Bauch lag und auf der Karte verfolgte, was er, durch eine Buglucke blickend, am Boden sehen konnte. Der Navigator hatte schon das Zeichen zum Bereitmachen gegeben; nun gab er auch das grüne Licht für den Absprung, nachdem schon vorher im Flugzeugrumpf das Licht gelöscht worden war, um die Mannschaft an die Dunkelheit zu gewöhnen. Mit grösster Spannung erwartete die Mannschaft das Aufleuchten der grünen Lampe. Als es erschien, rissen die RAF-Feldweibel die Türen auf den beiden Heckseiten des Flugzeugs auf, so dass ein heftiger Windstoss in die Maschine blies. Wenige Sekunden später erfolgte das knappe «Go!» und dann stürzten sich in möglichst rascher Kadenz, wie es hundertmal «auf dem Trockenen» geübt worden war, beidseits des Flugzeugs ein Mann nach dem andern in die Tiefe. Der Absprung und das Nachrücken der Leute im Flugzeug erfolgte in dem bekannten, abgehackten Drill-Rhythmus . . . «one . . . two . . . three . . . four . . .» jedes Kommandowort bedeutete einen Sprung. Der Einzelne war fast willenlos in diesen starken Rhythmus eingeschaltet, und wurde vom eng aufgeschlossenen nachfolgenden Mann sozusagen aus dem Flugzeug hinausgedrängt. Knappe 15 Sekunden dauerte der ganze Spuk, dann war das Flugzeug leer. Nun mussten die RAF-Unteroffiziere noch die Reissleinen mit den Fallschirmhüllen einziehen, bevor die Türen wieder geschlossen werden konnten. Die Maschine hatte inzwischen bereits ihre Geschwindigkeit wieder erhöht und wenige Minuten später landete sie auf ihrem hell erleuchteten Flugplatz. Während das RAF-Personal bald nahher zur Übungsbesprechung antrat, machten sich die inzwischen gelandeten Fallschirmjäger an die Erfüllung ihres in allen Einzelheiten vorausbestimmten taktischen Auftrags.

Kurz

Soeben erreicht uns die schmerzliche Nachricht vom Hinschied unseres lieben Kameraden

Major Max Brem, 02

der als Redaktor unsere Zeitschrift von 1931 bis anfangs 1933 betreute.

Seine Angehörigen versichern wir unserer aufrichtigen Teilnahme. Ein Nachruf über das Wirken von Major Max Brem folgt in der nächsten Nummer.

Zürich, 3. März 1965

Die Redaktionskommission