

Eine Fliegerkompagnie an der Arbeit

Autor(en): **Hofer, M.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **30 (1940)**

Heft 22

PDF erstellt am: **14.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-644300>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Eine Fliegerkompagnie an der Arbeit

„Kompagnie achtung steht!“, der flotte Feldweibel hat die Kompagnie versammelt. Eine stramme Truppe. Schnurgerade sind die Glieder ausgerichtet. Aufrecht stehen die Mannen da, erhobenen Hauptes und mit geschwellter Brust. Energie und Kraft sprühen aus diesen Gliedern. „Herr Hauptmann, ich melde Ihnen die Kompagnie bereit zur Arbeit, Bestand 142 Mann, anwesend 135. 2 Mann Küche, 1 Mann Telephonzentrale, 2 Mann beurlaubt, 2 Mann Krankenzimmer: Fliegerfeldat Ruenzli und Chauffeur Bärtschi.“ „Danke“, der Hauptmann, ein stattlicher, untersehter Mann, hebt grüßend die Hand zum Mützen Schild und schreitet die Front der Kompagnie ab. Jeden faßt er scharf ins Auge, prüft Haltung Kleidung. Wo ihm etwas mißfällt, bleibt er stehen, sein Blick verdüstert sich. Dies genügt, der so Getadelte reißt sich entscheidend zusammen. Jetzt steht auch er wie eine stämmige Tanne und zuckt nicht mit der Wimper. Befriedigt tritt der Kapitän zurück: „Kompagnie ruhn, die Zugführer übernehmen ihre Züge zur soldatischen Ausbildung und zum Frühturnen!“

Sofort schießen die Leutnants, die sich im Hintergrund gehalten, vor und übernehmen ihre Leute: „Erster Zug in Marschkolonne Sammlung“, „zweiter Zug in Marschkolonne Sammlung!“ Scharf und zielbewußt ertönen die Kommandos der dienstbeflissenen Offiziere. Im Lauffschrift eilen die Soldaten zu ihren Führern und bilden die befohlene Formation. „Achtung steht, schultert Gewehr, vorwärts im Tritt marsch!“ Die Züge gehen auseinander, jeder an seinen zugewiesenen Exerzierplatz.

„Zweiter Zug auf 2 Glieder Sammlung, — Gewehre zusammen, — Waffenröcke ausziehen, — in Einerkolonne mir nach, Lauffschrift, marsch!“ Nach dem harten Drill folgt zur Voderung eine fröhliche Turnstunde. Damit ist die soldatische Ausbildung für heute zu Ende. Unter Führung des Korporals ziehen die Züge ab zum technischen Dienst.

Der technische Unteroffizier, Adjutant im Grad, besammelt auf dem Flugplatz vor den Zelten seine Leute, die nun in blauen Überkleidern angetreten sind, und meldet sie dem technischen Offizier, einem älteren Oberleutnant. Kurz und deutlich verteilt dieser die Arbeiten für den heutigen Tag. Ganz besonders liegt ihm daran, daß die 6 Flugzeuge, die ab 9 Uhr startbereit sein müssen, sofort klargemacht werden. Eilig begeben sich die Soldaten in ihre Arbeitsräume und Flugzeugzelte. Viele Spezialisten sind darunter, die im Zivilleben genau denselben Beruf ausüben wie hier: die Sattler, die Schreiner, die Spengler, die Motorenmechaniker, die Waffenmechaniker, die Radiomechaniker, die Telephonisten, die Telegraphisten, die Photographen, die Fallschirmpezialisten usw. Eine Fliegerkompagnie besteht beinahe nur aus Fachleuten. Sie bieten die einzige Gewähr, daß die Flugzeuge jene absolute Sicherheit aufweisen, die zum Fliegen und zum Einsatz in den Kampf unbedingt notwendig ist. Eine kleine, noch so unscheinbare Nachlässigkeit kann den Absturz nach sich ziehen. Der Spezialist ist der unbekannte Soldat, der eine große Verantwortung trägt und auf den die Befahrung restloses Vertrauen setzt und setzen muß. Er weiß das, still und pflichtbewußt tut er stets seine Arbeit.

Die Flugzeugwarten, so nennt man die Mannschaften, die die Flugzeuge zum Flug ausrüsten müssen, haben eben die Zeltbahnen hochgezogen und schicken sich an, die 6 Maschinen ins Freie zu stoßen. Luftflärer reiht sich an Luftflärer. Alles schwere Zweifelsflugzeuge. Je drei Mann beschäftigen sich mit einem Flugzeug. Alle lebenswichtigen Teile, im besonderen der Motor, werden von ihnen einer sorgfältigen Prüfung unterzogen. Ein Mann setzt sich in den Pilotensitz, ein zweiter steht seitlich vor dem Flugzeug und überwacht den Raum vor dem Propeller. Der dritte bedient die Preßluftflasche, die mittels eines Schlauches am Einlaßstutzen am Flugzeugrumpf angeschlossen ist. Auf

das Zeichen „Kontakt“ von Nummer zwei schaltet der Mann im Sitz die Magneten ein, während Nummer drei den Hahn der Preßluftflasche öffnet. Mit Gefauche schießt die komprimierte Luft in die Zylinder und der 860pferdige Motor springt an. Langsam werden Öl und Wasser vorgewärmt und auf die vorgeschriebenen Temperaturen gebracht. Zwei bis drei Minuten Vollgas zeigen mit einem Blick auf den Tourenzähler, daß alle 12 Zylinder regelmäßig und ruhig arbeiten. Die Maschine ist flugbereit.

Mittlerweile hat der Staffelfkapitän seine Offiziere, Beobachter und Piloten zu einem Rapport zusammengerufen. Kurz vorher ist er von dem Abteilungskommandanten über die heutige taktische Übung orientiert worden.

„Meine Herren“, beginnt er, „ich habe heute zwei Dreierpatrouillen bereitzustellen. Das Kommando über die erste Patrouille übernehme ich selber, die zweite Patrouille wird von Oberleutnant Bratschi geführt. Die mir bekanntgegebene Situation ist folgende: Supponierte feindliche, motorisierte Abteilungen in der Stärke eines Regiments rücken vom Jura her gegen den Abschnitt Biel—Solothurn vor. Die Aarebrücke Grenchen—Arch, die von unseren Genie gesprengt wurde, ist während der Nacht von feindlichen Stoßtruppen wieder in Stand gestellt worden und steht unter feindlichem Feuerschuß. Vermutlich werden die ersten feindlichen Einheiten die Brücke in einer Stunde erreicht haben und überschreiten.“

Unsere Aufgabe: Den Feind im Augenblick des Überschreitens angreifen und auf jeden Fall die Brücke unbrauchbar machen. Patrouille 1 greift das Objekt 20 Minuten nach dem Start aus 5000 m Höhe im Sturzflug mit 25-kg-Bomben an. Patrouille 2 greift den in Verwirrung geratenen Feind 22 Minuten nach dem Start der 1. Patrouille im Tiefflug mit Kanone, Mitrailleuse und 6½-kg-Splitterbomben an. Ein Beobachter fotografiert die Wirkung der Bomben. Beide Patrouillen bleiben stets mit dem Boden und unter sich in telephonischer Verbindung. Eine dritte Jägerpatrouille wird unsere Aktion decken. — Genaue Zeit 08.45. Ich starte mit meiner Patrouille 09.10. — Herr Oberleutnant Bratschi, wollen Sie die Aufgabe wiederholen!“ Der aufgerufene Führer der zweiten Patrouille fährt in Achtungstellung und klar und genau wiederholt er die Anordnungen.

Und nun kommt Leben in die Befahrungen. Behende ziehen sie ihre ledernen Fliegercombinaisons über, schnallen sich Mikrophon und Telephonhauben fest und gruppieren sich um ihren Staffelführer, der mit ihnen auf der Karte den Angriff bis ins Detail durchspricht und vorbereitet: Flugweg, Flughöhe, Flugzeit, Angriffsrichtung, Staffelanordnung, Wegflug nach dem Angriff usw. werden ganz genau festgelegt.

Auch der technische Offizier hat an der Besprechung teilgenommen. Sofort nach der Befehlsausgabe ist er davongeeilt, um seine letzten Anordnungen zu treffen. 25-kg- und 6½-kg-Bomben sind noch an den Unterflügeln aufzuhängen. Jetzt tauchen die Befahrungen voll ausgerüstet im Lauffschrift aus dem Kommandozelt auf. Immer zwei zusammen: Beobachter und Pilot. Durch tägliche Übungsflüge sind sie miteinander aufs engste vertraut und zu einem Ganzen zusammengeschweißt. Die „Fliegerrehe“ nennen die Soldaten dieses Paar. Die beiden lassen sich von der Flugzeugwarte die Fallschirme umgürten. Der Pilot übernimmt seinen Vogel bereits mit laufendem Motor. Mit einem Handheben gibt er seine Bereitschaft dem Führer kund. In Dreierformation aufgestellt, rollen sie nach dem Startplatz. Mit Vollgas, mächtig brummend, schießen sie los, um bald als kleine Pünktchen am Horizont zu verschwinden, dem

Fortsetzung auf Seite 560.

Flieger!

Das Steuer fest in Händen,
So jagen wir dahin,
Hoch über Wolkenwänden,
Wo stolze Adler ziehn.
An Flügeln, die uns tragen,
Da leuchtet's weiss und rot,
Fremd ist uns Furcht und Zagen,
Und ging es selbst in Tod.

Wenn einst den Himmel füllen
Sprengwolken ringsum voll,
Und alle Rohre brüllen
Wie ferner Donnergröll . . .
Wenn tausend Bomber kämen,
Nichts lassen wir vorbei,
Die Flab wird sie bezähmen
Mit Eisen, Stahl und Blei.

Wo vor uralten Zeiten
Der Hochwacht Feuer loht,
Da warnt aus fernsten Weiten,
Wenn heut Gefahr uns droht.
Es halten treue Wache,
Den Blick höhwärts und klar,
Vom Tal zum Firnendache,
Wir von der Späherschar.

Drum lasst zusammenhalten,
Uns Flieger, Flab und Späh'r,
Nur Treu um Treu soll walten
Zu Tat, zu Trutz und Wehr.
Motore sollen singen,
Kanonen hell erdröhn',
Frei, ewig frei soll's klingen
Zu unsrer Berge Höhn.

(Lied zum Marsch der Flieger- und Flab-
truppen. Text: O. Glauser. Musik: K.
Ochsner.)

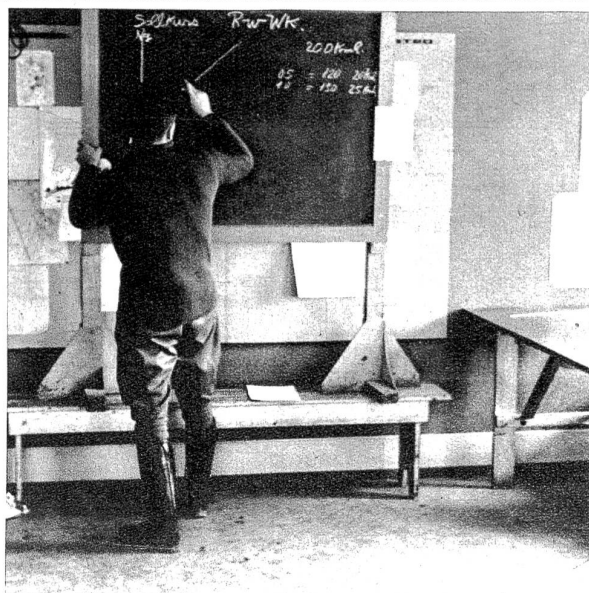


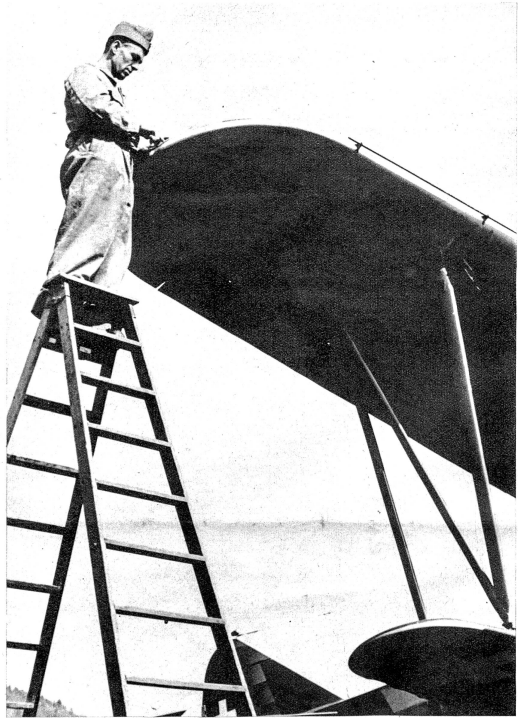
doch grau ist alle Theorie!

Links unten: Ein Beobachter bei der Auswertung seiner Fliegeraufnahmen (III 613 H)

Mitte unten: Dieser Beobachter löst an der Wandtafel eine Navigations-Aufgabe. (III 627 H).

Rechts unten: Navigations-Theorie für die Piloten und Beobachter. Mit Interesse folgen sie den Ausführungen ihres Kameraden. (III 589 H).





Eine Fliegerkompanie an der Arbeit!

Schluß von Seite 558.

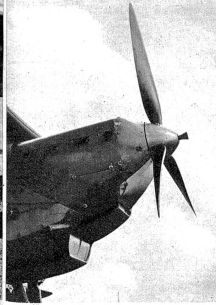
Im Zelt der Radiotelegraphen herrscht in-
dessen Hochbetrieb. Die Verbindung Stiefen-Bodenstation ist hergestellt.
Standort, Höhe, besondere Meldungen und Beobachtungen werden aus dem
weiten Luftraum aufgefangen, wichtige Befehle jagen zurück durch den Äther
zu den Flugzeugen. Der gesamte Verkehr vollzieht sich chiffriert. Nur den Be-
fehlungen und den Dechiffrieren ist diese Geheimsprache zugänglich. —
Ein anfänglich kaum hörbares, jedoch immer stärker werdendes Gekrumm
aus der Luft kündigt die Rückkehr der beiden Patrouillen an. Fortschend suchen
die Augen am Horizont. Da, hoch oben aus Südwest, wie Fliegen kommen
sie daher. Sechs Flugzeuge, die unteren über dem Platz ziehen sie eine prä-
chtige Kurve. Elegant und sicher setzt eine Maschine nach der andern auf
dem Boden auf. Nachend steigen die Befehlungen aus. Offenbar sind sie mit
ihrer Leistung zufrieden. Der Auftrag ist erfüllt, der Feind mit Erfolg ange-
griffen und die Brücke zerstört. Im Befehlungsraum wird das Resultat peinlich
genau ausgewertet. Die Photographen übernehmen von den Beobachtern die
Photoplaten, um sie in der Dunkelkammer sofort zu entwickeln. Sämtliches
Material geht nachher an den Abteilungscommandanten weiter. —
Für den Nachmittag ist auf dem Stabschef sein Flugdienst angelegt.
4 Maschinen verbleiben mit den Befehlungen in Alarmbereitschaft. Die übrigen
Bögel werden unter Aufsicht des technischen Unteroffiziers einer gründlichen
Reinigung und Revision unterzogen. Morgen ist Großflugtag, da müssen die
Flugzeuge in tadellosem Zustande sein. Sämtliche Flugzeuge werden zudem
mit Benzin voll aufgefüllt. 450 Liter reißt der Tank. Dieses Quantum reicht
für ca. 2½—3 Stunden. —
Sobald fünf, der Feldweibel erscheint plötzlich auf der Bildfläche und ruft
die Kompanie zum inneren Dienst zusammen. Der Spengler legt den Schweiß-
apparat beiseite, der Sattler steckt die Male ins Futteral, der Schreiner sichert
seinen Hobel; sie alle verlassen ihre Arbeitsplätze und streben den Kantonne-
menten zu. Wie der Satan ist der Feldweibel hinter ihnen her. Jetzt ist er der
unumschränkte Herrscher des Feldes. Bis zum Hauptverlesen muß alles blüh
blumig sein; Schuhe, Kleider, Bewaffnung und Unterkunftsräume werden gründ-
lich gereinigt. Mit Sperberaugen überwacht der Feldweibel, die sogenannte
Kompaniemutter, den Betrieb.
Für heute kann er zufrieden sein. Eine Bracht und eine Augenweide, diese
flotten Kerle im sauberen Ausgangsgewand anzuschauen, voran der Feldweibel
in strammer Haltung! „Herr Hauptmann, ich melde Ihnen die Kompanie
bereit zum Hauptverlesen!“ So endet der Arbeitstag einer Fliegerkompanie.
R. Hofer.

Technischer Dienst

Links nebenstehend: Der Flugzeugmaler auf
der Leiter legt neue Farbe auf. (III 1209 Wd).
Links unten: Die Mannschaft auf dem Wege
zum technischen Dienst. (III 1234 Wd)
Mitte unten: Ein Motorspezialist an der
Arbeit. (III 1222 Wd).
Rechts unten: Der Waffenmechaniker bei der
Reparatur der Bomben-Aufhängevorrichtung.
(III 1209 Wd).

Flugdienst

Rechts nebenstehend: Der Flugzeugführer steigt
ein. (III 1221 Wd).
Links unten: Startbereit (III 1225 Wd).
Mitte unten: Im Flug. Weit unten ist die
Landesichtbar (III 1219 Wd).
Rechts unten: Der Beobachter entsteigt seinem
Sitz. Der Flug war anstrengend — seine Ge-
sichtszüge verraten es. (III 1210 Wd).





Fliegeralarm! (III 1116 Sch)

Foto Tschirren