

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
<b>Band:</b>	18 (1942-1943)
<b>Heft:</b>	33
<b>Artikel:</b>	Nachtjäger an der Arbeit
<b>Autor:</b>	Olsson, Carl
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-711233">https://doi.org/10.5169/seals-711233</a>

### **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:** 21.01.2026

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

und löst auf elektrischem Wege die Bomben aus, die entweder im Einzel-, Reihen- oder Massenabwurf, je nach der taktischen Aufgabe des Ziels, durch einfachen Druck ausgelöst werden. Der Gefechtsstand auf der Oberseite des Rumpfes hat die Aufgabe, Besatzung und Flugzeug gegen Angriffe von oben und von der Seite zu überwachen, währenddem die Mannschaft des Gefechtsstandes am untern Teil

des Rumpfes, der ebenfalls mit automatischen Kanonen und Maschinengewehren ausgerüstet ist, den Luftraum von hinten unten und hinten oben überwacht. Verbleibt noch zuhinterst am Rumpfende der Heckschütze. Sitzend oder liegend lauert er nach rückwärts oben und unten und sitzt schußbereit an seinem mit hoher Schußfolge ausgerüsteten Zwillingsmaschinengewehr. Er schützt Besatzung und Flug-

zeug vor Überraschungen von hinten. Sämtliche Mg.-Gefechtsstände, Bug- und Heckschütze stehen miteinander in telefonischer Verbindung und erleichtern durch dieses Mittel die Befehlsausgabe.

So ist die Besatzung eines Bombers, die nach einem genau festgelegten Feuerplan arbeitet, eine kleine Einheit, wie eine Kampfgruppe der Infanterie.

A. H.

## Nachtjäger an der Arbeit

Erzählt von einem R.A.F.-Nachtjägerpiloten. Aufgeschrieben von Carl Olsson.

Von den Baracken eilen die Piloten im Mondschein ihren Maschinen zu, schnallen sich im Lauf ihre «Mae Wests» (Schwimmjacken) um und stülpen sich die schwer gepolsterten Handschuhe über die Hände. Auch ich renne zu meinem Beaufighter. Von einem kentischen Städtchen tönen schwach die Sirenen herüber.

Mein Beobachter sitzt bereits in der Maschine; ich kann seinen Kopf schwach durch das Glas seines Gefechtsstandes erkennen. Ich klettere in meinen Sitz und prüfe die Instrumente.

«Kontakt!» ... Einige Funken sprühen, die Motoren husten dumpf auf und springen dann mit mächtigem Brummen an. Steuer funktioniert, Licht in Ordnung, Mgs. und Kanonen bellern eine Probesalve los ... «Bereit!»

Anfrage an den Beobachter. «Alles in Ordnung, George?» — «Alles in Ordnung! Aber verfl..., ich hab' den Kaugummi liegen gelassen!»

Das ist wirklich Pech für George, denn er hat nicht die schreckliche Angewohnheit, sich die einsame Wache in seinem Gefechtsstand durch ein andauerndes Schwatzen über das Telefon mit dem Piloten abzukürzen; er kaut vielmehr in aller Stille an seinem Gummi. Heute wird es ohne diese plastische Kaumasse gehen müssen!

Ich blicke um mich und gebe etwas Gas zu. Im Mondlicht erkenne ich für einen Augenblick lang die Gesichter der Bodenmannschaft, wie sie die Bremsklötze unter den Rädern entfernt. Dann rollen wir über das dunkle Feld in die Nacht hinein. Wie blasses Schattenbilder huschen scheinbar die Hänge vorbei. Ich «fühle» den Steuerknüppel. Das Poltern der Räder nimmt ab und schwindet. Wir fliegen.

Es ist 0252. Vor 18 Minuten saß ich noch im Bereitschaftsraum. Wir klettern, den Mond im Rücken, rasch in die Höhe. Zehntausend Fuß ... zwölftausend, vierzehntausend... Der linke Motor gibt mir etwas zu schaffen; aber bald arbeitet er tadellos. Ich ziehe flach und melde Höhe, Kurs und Geschwindigkeit nach unten. Dann mache

ich es mir etwas bequemer und warne auf Befehle. Alles klappi.

\*

Minuten verstreichen — lange Minuten. Um mich und über mir glitzern die Sterne. Sie scheinen näher und kälter als vom Flugfeld aus. Nichts ist am Horizont zu erkennen. Keine Brände glimmen, keine blassen Scheinwerfer leuchten auf, keine Flabgranaten krepieren blitzend. Wenn die Bomber eingeflogen sind, dann sind sie sicher nicht in meiner Nähe. Eine kleine Feuerkugel rast weit links vorüber und macht mich aufschießen. Nein! nur eine Sternschnuppe.

Ich halte Kurs Nord — etwas West manchmal. Unter mir liegt das verdunkelte England. Schwarze, unregelmäßige Schatten zeichnen sich ab. Es sind Wälder, wie ich weiß. Weit drüben leuchtet kurze Zeit ein rötlches Licht auf. Der Heizer eines westwärts rollenden Zuges schaufelt Kohlen nach. An einer Stelle blitzt bläuliche Lichter auf und verschwinden nach kurzer Zeit plötzlich wieder. Es sind die abgeblendeten Scheinwerfer von Automobilen, die sichtbar werden, wenn die Straße einen Hügel überwindet.

England scheint leer unter mir, und doch weiß ich, daß Tausende von Augenpaaren und Tausende von Ohren nach den Sternen blicken, respektive dem Brummen meiner beiden je 1500 PS entwickelnden Motoren lauschen. Das schreckliche Einsamkeitsgefühl, das der Begleiter aller Nachtjäger ist, gesellt sich aber trotzdem zu mir. Man ist so verlassen und einsam, wenn nichts zu tun ist, als angestrengt in die Nacht hinauszustarren.

Das Gefühl der Verlassenheit kann einen derart beherrschen, daß — vielleicht scheint es zwar lächerlich, so was zuzagen — einem manchmal geradezu die Tränendrüsen zu kitzeln beginnen, wenn plötzlich eine menschliche Stimme im Kopfhörer ertönt. Besonders wenn diese Stimme freundlich ist und einen beim Namen, beim Uebernamen sogar, und nicht mit einer kalten offiziellen Formel anruft...

Ich fühle, wie mich dieses Gespenst der Nachtjägereinsamkeit anschleicht. Doch dann pfeift es in meinem Kopfhörer leicht auf; das ist immer das erste Anzeichen eines Aufrufes. Ich erstarre in Aufmerksamkeit. Zuerst kommt die Stimme des Funkers in der Kontrollstation; aus mehr als hundert Kilometer Distanz ruft er mich auf.

«Hallo, Franco Vierzehn — Hallo, Franco Vierzehn, Pennant ruft Franco Vierzehn. Hörst du mich? Ich schalte um!»

Dann kommt die Stimme des Kommandanten. Ach, es ist Mac, denke ich; ich erkenne ihn sofort an der Stimme. «Hallo», sagt er, «Frank, ich hab' dir einen Kunden! Moment mal, Junge...» Ueber das offene Mikrofon höre ich sein «Mhm — mhm», während er sich über die Tabellen beugt, um meinen Kurs auszurechnen. Ich bin froh, daß Mac im Kontrollraum steht. Auf ihn ist Verlaß. Er wird mir nicht einen Kurs angeben und mich dann vergessen, bis ich irgendwo in Deutschland oder auf dem Atlantik wegen Benzinmangel niedergehen muß. Für ihn bin ich nicht lediglich eine Nummer.

Seine Stimme kommt wieder: «Jawohl! Geh auf neuntausend Fuß. Vektor (Kurs) fünfundsechzig Grad. Los!»

\*

Ich drücke den Steuerknüppel nach vorne und gehe auf den neuen Kurs. Ich schalte das Zielgerät ein; der Glühfaden glimmt auf. Die Mgs. und Kanonen sind entsichert. Es ist 0330.

Wieder ertönt die Stimme des Kommandanten im Kopfhörer. Er gibt mir einen neuen Vektor, eine neue Höhe und bestimmt auch die Geschwindigkeit. Nach einigen Minuten folgen weitere Befehle; dann verstreichen wieder Minuten. Dann sagt er ruhig: «Du bist in der Nähe, Frank, paß auf, es wird warm!»

Meine Motoren laufen auf vollen Touren. Von Zeit zu Zeit spreche ich mit dem Beobachter: dienstliche Anfragen und Meldungen. Der Mond versinkt und ein heller Silberstreifen kün-

det das Kommen des Tages an. Ich sehe dieses Hellerwerden im Osten dank meiner Höhe viel früher, als man es auf dem Boden bemerkte. Die «alte Betel» (der Fixstern Betelgeuse — «der Freund der Navigatoren») hängt über meiner Flügelspitze wie eine Laterne. Meine Nerven sind bis zum äußersten angespannt. Ich bin ganz Auge...

Dann wieder der Kommandant: «Sorgfältig jetzt! Links, links!» Ich presse das Gesicht gegen das kugelsichere Glas und steuere das Flugzeug mit einer Hand am Knüppel — so wie man einen Wagen im Nebel lenkt. So verstreichen einige Sekunden. Dann sehe ich ihn! Ein schwarzer Schatten gleitet schräg vor mir. Eine Ju 88! Ich brülle ins Mikrophon: «Tally ho!» (Ziel in Sicht.) — «Sehr gut, Junge, gib ihm!»

Ich bin in fiebriger Aufregung. Langsam bringe ich meinen Beaufighter in Angriffsposition. Ich habe zuviel Fahrt, viel zuviel. Ich hole zu rasch auf. Millimeter um Millimeter droße ich ab, damit meine Motoren keine Funken spucken und mich verraten. Mein Blick ist aufs Ziel gerichtet, dem ich in jeder Sekunde näher komme. Sie haben mich nicht gesehen. Kein Gruß von ihrem Heckschützen, keine Richtungsänderung. Ruhig gleitet der Schatten vor mir durch die Luft.

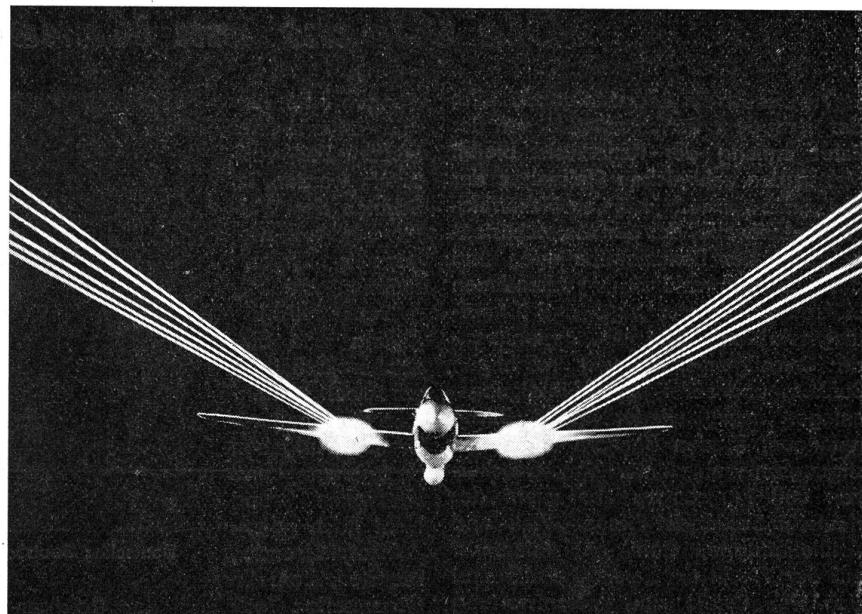
Für einen Augenblick denke ich an die Besatzung, an die Männer im Innern dieses schwarzen Rumpfes. Jeder tut seine Pflicht, der Pilot, der Bomber-schütze und die Bordschützen, und keiner ahnt, was ihrer harrt.

\*

Ein eigenartiger Anblick, dieser blinde Bomber, der im letzten Licht des verblassenden Mondes einherschleicht. Ich drehe langsam etwas ab, um ihn gegen den fahlen Lichtstreifen im Osten zu kriegen.

Nun bin ich in Schußdistanz. Ich lehne vor und presse mein Auge ans Zielgerät. Ich atme kaum. Nur mit den Fingerspitzen tastend betätige ich das Steuer. Nun ist er mitten im glimmen-den Kreis. Zweimal presse ich kurz auf den Kontakt ... b.r.r.r.p — b.r.r.p. Nur ganz kurz...

Mein ganzer Körper erzittert unter der dumpfen Erschütterung. Meine vier Kanonen und die sechs Mgs. feuern gleichzeitig. Koroditschwaden stechen in meine Nase und hinterlassen im Mund jenen typischen Geschmack, den man nicht vergift. Gleichzeitig sehe ich durchs Zielgerät am Bomber Tau-sende von Funken aufsprühen. Mein Feuer sitzt. Ruckartig hebe ich meinen Kopf hoch und blicke durch das Glas meiner Kanzel. Die Junkers scheint zu stolpern. Eine Flügelspitze senkt sich rasch. Ich folge aufmerksam, den Dau-men immer noch am Kontaktknopf. Es



Die Feuergarbe der Flügelkanonen eines Nachtjägers.

ist jedoch nichts mehr nötig. Die zwei kurzen Salven — weniger als zwei Sekunden in allem — genügten. Die zerrißene Rumpfseite des Bombers hebt sich vom brennenden Innern wie eine Filigranarbeit ab.

Die Junkers stürzt. Ich gehe im Sturzflug nach und das Pfeifen der Luft überbtört den Lärm der Motoren. Tief unten springen zahlreiche kleine silber-weiße Flammen auf. Mein Gegner hat seine Ladung Brandbomben fallen lassen, als ich ihn traf; sie fielen auf Aecker an den Hügeln.

Das Sterben eines Bombers mitten in der Luft zur Nachtzeit ist ein Schauspiel von grausiger Schönheit. Ich sehe jede Einzelheit, denn ich stürze in kaum 50 Metern Entfernung von ihm der Erde zu. Durch den zerfetzten Rumpf schlagen erst einzelne, dann ganze Garben züngelnder Flammen. Benzin, Munition und die farbigen Signalraketen brennen an — jede Flamme hat eine andere Farbe: grün, blau, rot, weiß, gelb, purpur, in allen Schattierungen und allen Mischungen. Und alles ändert jede Sekunde. Dann lecken bräunlich-rote rauchige Flammen dem Rumpf entlang. Und sie sehen in der Nacht so seidig weich aus. Ganz anders als am Tag.

Erstmals macht mein Beobachter eine Bemerkung, die nicht zum Dienstverkehr gehört. Die Nüchternheit seiner Bemerkung weckt mich aus meinen Träumereien. Mit stoischer Ruhe erklärt er mir übers Telefon: «Das sieht aus, wie Blackpool während der „Lichtwoche“...».

Auf 3000 Fuß ziehe ich meine Maschinen aus dem Sturzflug und drehe ab. Niemand war vom Bomber abgesprungen. Entweder wurden alle durch

meinen Kugelhagel getötet oder dann fielen sie den Explosionen ihrer Munition zum Opfer. Der brennende Bomber stürzt rechts von mir der Erde zu. Ich blicke ihm nach, bis er mit einem weißen Aufblitzen irgendwo drunter aufschlägt. Dann nehme ich Kurs heimwärts. Meine Uhr zeigt 0350. Eine Stunde der Jagd und zwei Sekunden Druck auf den Kontaktknopf, und meine Pflicht war getan ...

\*

Beim Frühstück schalteten wir den Lautsprecher ein, um die Morgennachrichten zu vernehmen. Der Sprecher las vor: «... Eine kleine Anzahl feindlicher Flugzeuge flog in den frühen Morgenstunden die Küste von Kent an. Nachtjäger und Flab zwangen sie zum Abdrehen. Bomben fielen meist auf freies Feld. Fünf der angreifenden Flugzeuge wurden abgeschossen...» Unser Geschwader konnte drei Abschüsse für sich buchen: den meinen und zwei, die ein junger Südafrikaner — der «Trader Horn» — erzielt hatte. Seine Opfer waren beide Heinkel.

(Nachdruck verboten.)

### Vom Vormarsch der britischen Achten Armee

In vier Monaten ist die Achte Armee über eine Distanz vorgerückt, die ungefähr der Distanz Moskau—London entspricht. Dabei waren außerordentlich schwere Nachschubprobleme zu lösen, und besonders das Wasser mußte vielerorts von Küstentankschiffen nachgeführt werden, wobei die Truppen von der Küste aus nackt ins Meer waten mußten, um alte Oelfässer, die mit diesem kostbaren Naf gefüllt waren, an den Strand zu schleppen...

T. F. A.