

1958-1968



Sondernummer

»Nachbrenner«

zum 10 jährigen Bestehen
des Marinefliegergeschwaders 1

Offsetdruck:

Schleswiger Nachrichten

10 JAHRE



MARINEFLIEGERGESCHWADER 1



Das Marinefliegergeschwader I heißt die Besucher unseres Tages der offenen Tür herzlich willkommen.

Anlaß dieses Tages ist einmal der Jahrestag des zehnjährigen Bestehens dieses Geschwaders und zum anderen unser Wunsch, Sie mit den Aufgaben, der Ausrüstung und dem Dienst eines Marinefliegergeschwaders vertraut zu machen.

Wir werden bemüht sein, Ihnen einen angenehmen Tag mit interessanten Einblicken und Eindrücken zu verschaffen.

A handwritten signature in cursive script, appearing to read 'G. Luther'.

Kapitän zur See G. Luther
Geschwaderkommodore

Seahawk



F 104



The Times, Dienstag, 20. Mai 1958

Marinestaffel in Dienst gestellt.

Deutschlands von Engländern ausgebildete Marineflieger.

So lauteten damals vor 10 Jahren, einen Tag nach der Indienststellung der ersten deutschen Marinefliegerverbände, die Überschriften in der englischen Presse. Lassen wir zu Beginn den Korrespondenten der Times zu Wort kommen:

„Der deutsche Botschafter in London, Herr Hans von Herwarth, flog heute zum Besuch der ersten deutschen Marinefliegerstaffel nach Lossiemouth, - die, in England aufgestellt, durch Vizeadmiral Ruge, den Inspekteur der Bundesmarine, in Dienst gestellt werden sollte. Die deutsche Staffel ging im Februar in Lossiemouth in die Ausbildung und flog in Zusammenarbeit mit den Piloten der Royal Navy.

Vizeadmiral Ruge dankte Vizeadmiral W. T. Couchman, kommandierender Admiral der Luftstreitkräfte der königlichen Marine, für die Unterstützung, welche die Royal Navy den deutschen Piloten und Seeleuten gewährt hat. Vom „Punkt unter Null“ beginnend habe man nun eine eigene deutsche Marinefliegerstaffel.

Die deutsche Staffel ansprechend sagte Ruge:

„Die Gegenwart sei stürmisch mit östlichen Stürmen und etwas Sonnenschein dazwischen. Um solchen Stürmen zu begegnen, habe man auf dieser Seite des Atlantiks zusammenzuarbeiten, sich gegenseitig zu verstehen und eine Einheit zu bilden, um Freiheit, Unabhängigkeit und Lebensform zu schützen.“

Das also war die Geburtsstunde unseres Geschwaders, das am 17. Juni 1958 mit einer U-Jagd-Staffel und der in Lossiemouth/Schottland in Dienst gestellten Mehrzweckstaffel in seinen endgültigen Standort Jagel/Kropp verlegte. Der Flugzeugpark bestand damals aus „Fairey Gannet“ U-Jagdflugzeugen und „Seahawk“ Jagdbombern. Zwei Jahre später wurde die U-Jagd-Staffel aus dem Geschwader herausgelöst - sie bildete den Grundstock des jetzigen Marinefliegergeschwaders 3 - und durch eine „Seahawk“ Aufklärungsstaffel ersetzt.

Mit Beginn des Jahres 1964 begann die Umrüstung des

Geschichte des MFG I

Geschwaders auf das Flugzeugmuster F 104 G. Gleichzeitig wurde der Verband organisatorisch in die 3 Säulen

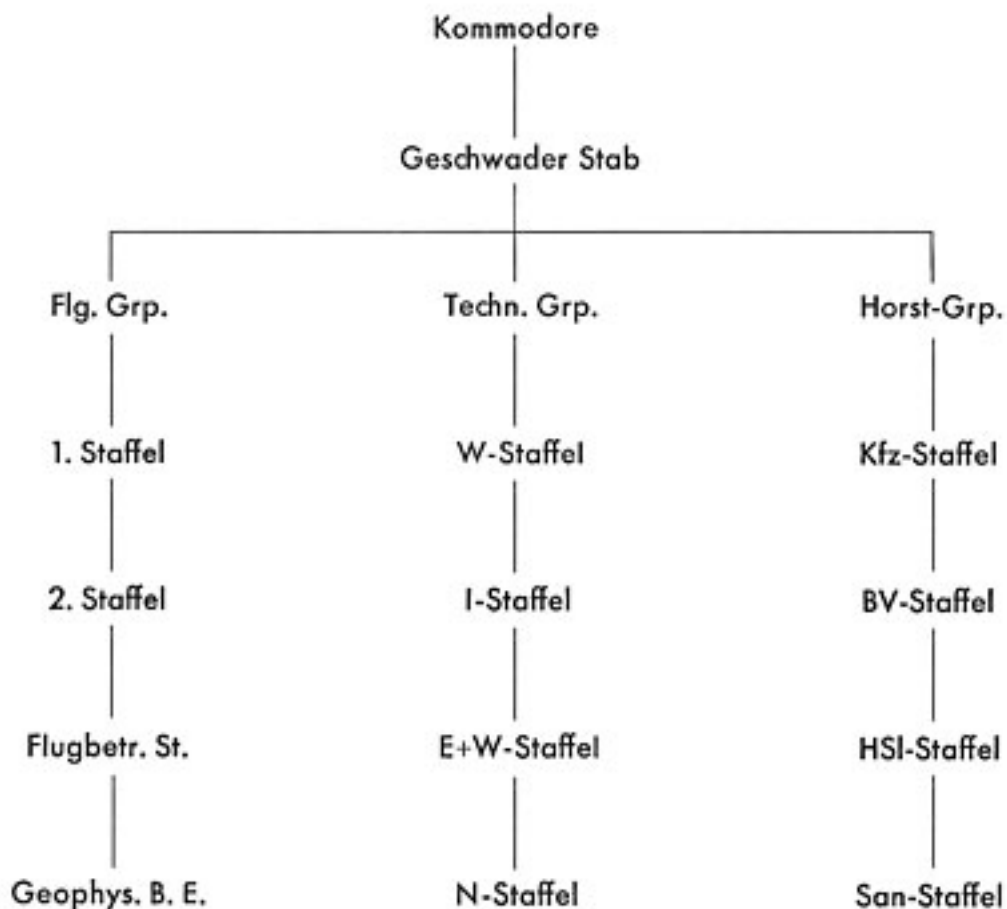
Fliegende Gruppe – Kommandeur: KKpt Dubois
Technische Gruppe – Kommandeur: KKpt Klemusch
Horstgruppe – Kommandeur: KKpt Petersmann

umgegliedert.

Der Auftrag des Geschwaders lautet:

Seekrieg aus der Luft in der Jagdbomberrolle mit Bordwaffen, Raketen, Bomben, Napalm und Lenktraketen AS 30, mit Sicht- und Radaraufklärung als Zweitrolle.

Aufbau des Marinefliegergeschwaders I



Es ist die Aufgabe der Technischen Gruppe, die technische Einsatzbereitschaft des Geschwaders sicherzustellen. Zu berücksichtigen ist dabei der gleichmäßige Einsatz und die gleichmäßige Abnutzung der materiellen Ausrüstung des Geschwaders.

Die Durchführung dieses Programms erfordert eine möglichst zweckmäßige Planung, Steuerung und Überwachung des Personals und der materiellen Mittel:

Die Planung umfaßt die Programme für fliegenden Einsatz, Materialerhaltung und personelle Bereitstellung sowie die Ausbildung.

Die Durchführung dieser Programme erfordert eine zentrale Steuerung, die die Einzelpunkte wirksam und optimal koordiniert.

Die Programmabläufe werden durch Analysen, Auswertungen und Bewertungen überwacht. Ihre sinnvolle Koordination bestimmen den Erfolg der Durchführung der Aufgaben der Technischen Gruppe mit. Der Ertrag der oben angeführten Bemühungen sind die flugklaren Luftfahrzeuge. Ihre Anzahl – gemittelt über das Jahr – zeigen die Leistungsfähigkeit der Technischen Gruppe und sind auch ein wesentliches Charakteristikum für den Kampfwert des Geschwaders.

Die technische Gruppe

Die fliegende Gruppe

Die Fliegende Gruppe stellt den operativen-taktischen Teil des Geschwaders dar. An ihrer Spitze steht der Kommandeur FlgGrp, der zugleich S 3 des Geschwaders ist. Die FlgGrp teilt sich in folgende Einheiten auf:

- Stab Fliegende Gruppe
- 1. Marinefliegerstaffel
- 2. Marinefliegerstaffel
- Flugbetriebsstaffel

Da der Geschwaderstab nicht alle Aufgaben übernehmen kann, hat die Gruppe ihren eigenen kleinen Stab. Der Kommandeur ist dem Kommandore gegenüber für die Abwicklung des Flugdienstes, der fliegerischen Ausbildung und dem Einsatz von Mensch und Material verantwortlich. Zu seiner Unterstützung hat er den Personal- und Schriftoffizier (FS 1), den Nachrichtenstabsoffizier (FS 2), den Einsatzoffizier (FS 3) mit den ihm unterstellten Referenten mit den Aufgabengebieten Einsatzoffizier (FS 31), Ausbildungs-offizier (FS 32), Waffeneinsatzoffizier (FS 33) und dem Navigations- und Elektronik-Einsatzoffizier (FS 34). Dazu kommen noch einige Unteroffiziere und Mannschaften, die den Offizieren helfen ihre Spezialaufgaben zu erfüllen.

Die Referats-offiziere der Fliegenden Gruppe unterstützen den Kommandeur in der Führung der Gruppe durch die Wahrnehmung von Aufgaben, die sich aus dem Geschäftsablauf, der Vorbereitung und Durchführung von Einsatz und Ausbildung sowie der Auswertung gewonnener Erfahrungen ergeben.

In der 1. und 2. Marinefliegerstaffel sind die Einsatzpiloten des Geschwaders zusammengefaßt. Ihr Auftrag ist rein fliegerischer Natur. Ihre Aufgabe ist gleichzeitig die des Geschwaders: Seekriegführung aus der Luft durch Angriff und Aufklärung. Für diese Aufgabe werden die Piloten in Waffeneinsätzen mit Lenkflugkörpern, Bombern, Raketen und Bordkanone geschult.

Die Flugbetriebsstaffel, Stärke etwa 180 Mann, stellt das Personal für die Führungsdienste und die Flugsicherungsaufgaben, d. h. Funk, Fernschreib, Funksprech sowie das Personal für die Flugabfertigung und Flugleitung (Kontrollturm, Radar usw.). Außerdem gehört zu dieser Staffel die Fliegerhorstfeuerwehr. So bildet die Fliegende Gruppe mit den vier Staffeln ein wichtiges Glied im Geschwader und hilft mit, die uns gestellte Aufgabe zu erfüllen.

Die Fliegerhorstgruppe

Auf einem Fliegerhorst gibt es auch Personal, das nur indirekt etwas mit dem Fliegen zu tun hat. Dennoch wäre ein ordnungsgemäßer Dienst- und Flugbetrieb ohne dieses Personal gar nicht denkbar. Man nennt es schlicht und einfach „Horstgruppe“.

Ein Außenstehender kann sich unter der Bezeichnung „Horstgruppe“ nicht viel vorstellen, darum sei hier kurz erklärt, was es damit auf sich hat.

Die Aufgaben dieser Einheit sind die Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft des Flugplatzes mit sämtlichen Hallen und Gebäuden, Säuberung der Rollwege und Startbahnen, militärische Sicherung und Verteidigung der Anlage, Durchführung von Transporten mit Kraftfahrzeugen und nicht zuletzt die ärztliche Versorgung des gesamten Geschwaders.

Zur Durchführung dieser mannigfaltigen Aufgaben stehen zur Verfügung:

Ein kleiner Stabszug, praktisch der Kopf der Einheit. Hier laufen alle Fäden zusammen und gewährleisten einen reibungslosen, rationellen Dienstbetrieb.

Eine Kraftfahrzeugstaffel, die Transporte aller Art durchführt und für die Aus- und Weiterbildung der Kraftfahrer verantwortlich zeichnet. Die Kraftfahrer werden in Sommer- und Winterausbildungsfahrten, Nachtfahrten, Kolonnenfahrten mit allen Tücken des Straßenverkehrs vertraut gemacht und zu disziplinierten Verkehrsteilnehmern erzogen.

Der Horstverteidigungsstaffel obliegt die Sicherung der Anlage. Das Personal dieser Einheit ist infanteristisch voll ausgebildet und in der Lage, Fla-ABC Abwehr und Pionierdienst (Straßen- und Brückenbau, Sprengen usw.) durchzuführen.

Die Sanitätsstaffel gewährleistet die ärztliche Versorgung aller Soldaten des Geschwaders. Mehrere Ärzte, darunter ein Zahnarzt, und gut ausgebildetes Sanitätspersonal bemühen sich in hervorragender Weise um das körperliche Wohl der Soldaten.

Wir hoffen, dem Leser klar gemacht zu haben, was er unter dem Begriff „Horstgruppe“ zu verstehen hat.

10-Jahresfeier des Marinefliegergeschwaders I

5. Juli 1968

- 09.45 Geschwader-Appell – Sportplatz U-Bereich
Kropp
Teilnehmer: Geschwader, Ehrengäste,
ehemalige Geschwaderangehörige
- 11.00 - 12.00 Empfang – Soldatenheim Kropp
Teilnehmer: Geschwaderangehörige,
Ehrengäste
- 15.00 - 16.00 Treffen der 1. Angehörigen der Marine-
Mehrzweckstaffel in Lossiemouth und geson-
dert geladener Gäste im Soldatenheim
Kropp.
- 19.00 Zwangloser Herrenabend im Offiziersheim
Kropp
Teilnehmer: Offiziere und Gäste
- 20.00 - 02.00 Ball des Offz-Korps mit geladenen Gästen
und „Ehemaligen“ – Wirtschaftsgebäude
U-Bereich Kropp
(Zusage bis 22. 6. 1968 erforderlich an HBtsm
Kock, MFG I)
- 20.00 - 02.00 Manöverball
Gasthaus „Zur Post“, „Bondholz“

6. Juli 1968

- 11.00 - 17.00 „Tag der offenen Tür“ - Flugplatz Jagel
- 20.00 Ball des Offz-Korps – Soldatenheim Kropp
Teilnehmer: Offiziere des Geschwaders und
geladene Gäste.



Bregut-Atlantic



Fiat G-91



Albatross



Noratlas



Do-27



Piaggio



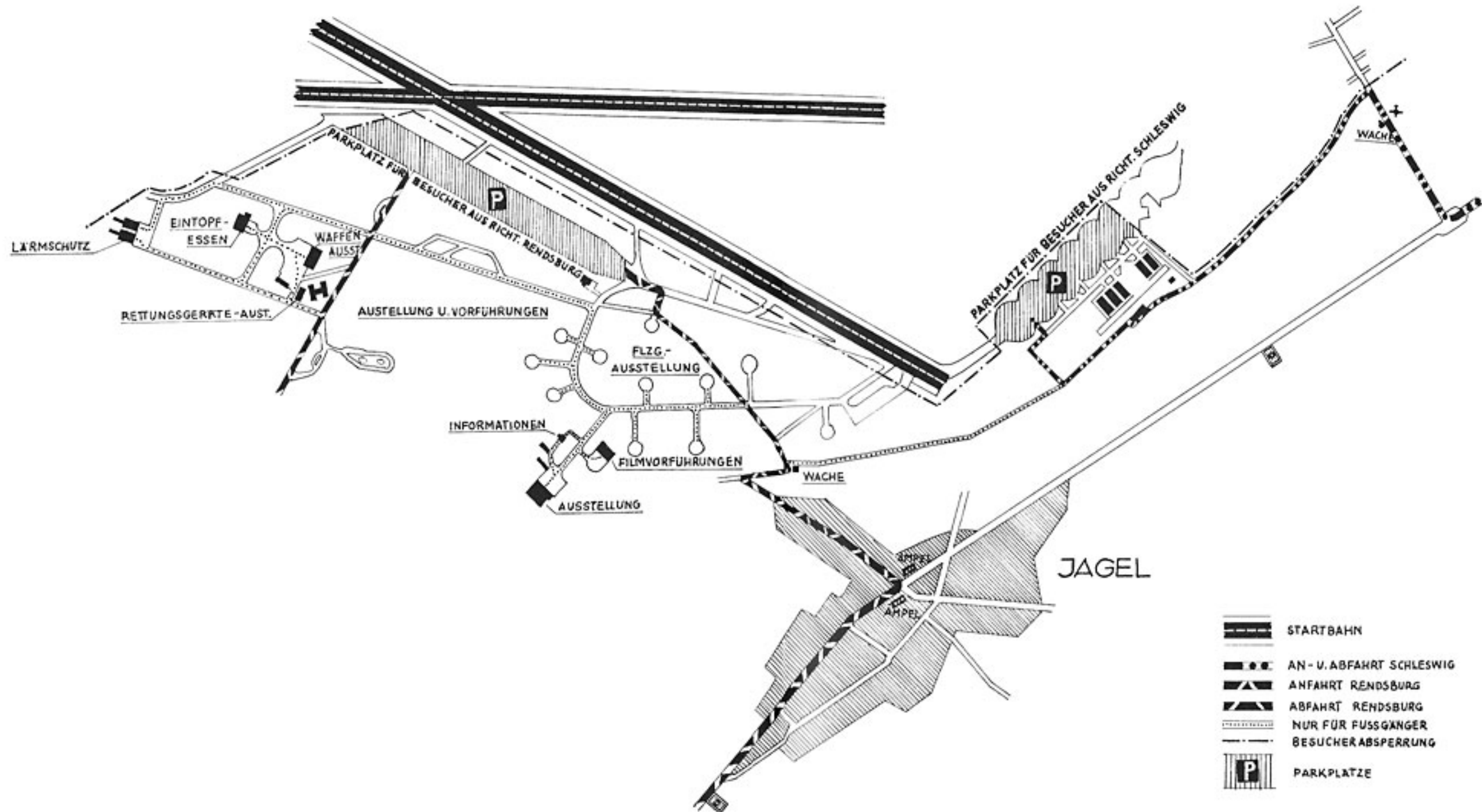
Fouga-Magister



Skymore



Sikorsky



-  STARTBAHN
-  AN- U. ABFAHRT SCHLESWIG
-  ANFAHRT RENDSBURG
-  ABFAHRT RENDSBURG
-  NUR FÜR FUSSGÄNGER
-  BESUCHERABSPERRUNG
-  PARKPLATZE

Aus alter Zeit

Brief eines ehemaligen Angehörigen des Geschwaders
zum zehnjährigen Bestehen

Es schien, als sollten wir aus der Zeit der Aufbauschwierigkeiten und der Improvisation überhaupt nicht herauskommen. Was wurde auf dem Sektor der Munitionslagerung und des Munitionsnachschubs alles angestellt, um die Einsatzbereitschaft der damaligen 1. Marinefliegergruppe einigmaßen herzustellen. Das begann bereits mit der Herstellung der Arbeitsunterlagen zur Ausbildung der Waffen- und Munitionsmechaniker beim Kdo MFlg in Kiel-Holtenau. Mit einem Bildwerfer wurden die Bilder aus den engl. Air Publications auf ein Stück Zeichenkarton projiziert und dort mit einem Kohlestift nachgezeichnet. Die dazugehörigen schriftlichen Unterlagen (Aufbau und Wirkungsweise) mußten erst vom Engl. ins Deutsche übersetzt werden. Munition für Unterrichtszwecke stand nicht zur Verfügung, es war vorläufig alles reine Theorie.

An Lagerung der Abwurf- und Bordwaffen-Munition auf dem Fliegerhorst in Jagel war nicht im Entferntesten zu denken. Der Engländer war Hausherr und hatte den einzigen noch annähernd geeigneten ehemaligen Luftschutzbunker selbst mit Munition belegt. Der uns zur Verfügung stehende Bunker hatte zwar fließendes Wasser, aber leider an den Wänden, er kam also für die Lagerung von Munition nicht in Frage.

Das entsprechende Gerät zum Transportieren der Raketen und Bomben war nur teilweise vorhanden. Spezialwerkzeug zum Zusammenbau der Raketen und Bomben mußte erst nach eigenen Angaben gefertigt werden. Ein Sorgenkind ganz besonderer Art war die 20 mm Munition. An sich schon anfällig für Störungen, vor allem Gurtreißer, wurde diesem Übel noch dadurch nachgeholfen, daß man die gegurtete Munition möglichst oft in die Maschine (Sea Hawk) einführte, um sie dann zu einem späteren Zeitpunkt wieder herauszunehmen. Da letzteres nicht immer nach Vorschrift durchgeführt wurde, war es nicht verwunderlich, daß die Gurte immer anfälliger für Störungen wurden. Wenn dann noch die Gurte über den Beton gezogen, oder nach Partisanenart über die Schulter getragen wurden, konnte es schon passieren, daß der Bomben-Jimmy, wie man den damaligen Munitions-Mechaniker-Meister auch nannte, recht ungemütlich wurde.

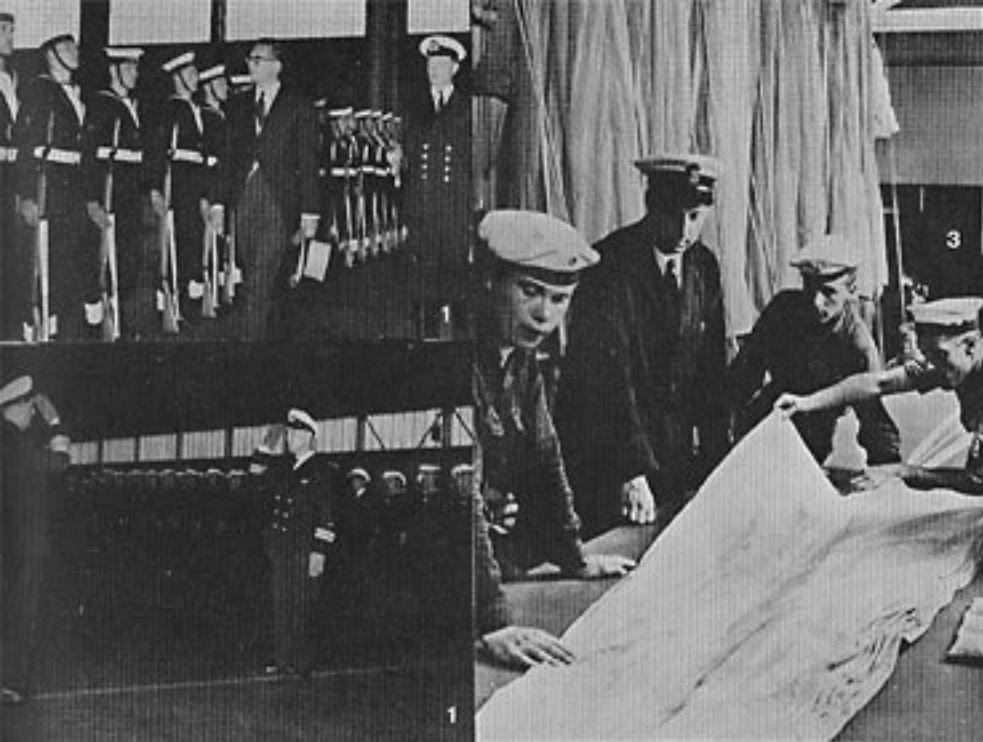
Sollte ein Waffenabschnitt vom eigenen Platz aus geflogen werden, so wurde in der Nähe der Line ein Zelt aufgestellt, die Munition mit Lkw vom MunDepot herangefahren,

in der Nähe des Zettes abgeladen und dann je nach Wetterlage, im Zelt oder außerhalb des Zettes klagemacht. Anschließend wurde die Munition zum Schärfungspunkt, unmittelbar an die Line transportiert und der Beladegruppe übergeben. Da für das Klarmachen und Beladen nur engl. Vorschriften vorhanden waren, mußten auch hier wieder Übersetzungen angefertigt werden. Wenn es trotz der vielen Schwierigkeiten immer wieder gelang, den Nachschub an Munition sicherzustellen, mitunter erst im allerletzten Augenblick, wenn die Versagerquote trotz der wahrhaft primitiven Lagerung immer in vertretbaren Grenzen blieb, so ist das in erster Linie ein Verdienst aller Soldaten die direkt oder indirekt daran beteiligt waren. Wenn auch mitunter geschimpft wurde, wenn es darauf ankam, stand jeder seinen Mann.

Im Laufe der Jahre hat sich dann vieles gebessert; aber das Wort „Aufbauschwierigkeiten“ und „Improvisieren“ wurde weiterhin groß geschrieben, zumindest auf dem Gebiet der Munitionsversorgung.

Zurückblickend darf ich sagen, daß es trotz all dieser Schwierigkeiten eine schöne Zeit war, vielleicht gerade deswegen. Ein unter Schwierigkeiten erreichtes Ziel gibt mehr innere Befriedigung, als wenn einem alles fix und fertig in den Schoß fällt.

Hptltm Heider



Weißt Du noch?

Lissiemouth, 20. Mai 1958



1. Abschreiten der Ehrenformation anlässlich der Indienstellung durch den deutschen Botschafter Herrn von Herwarth –
2. Übernahme der Marineflieger durch Vizeadmiral Ruge –
3. Fallschirmpacker bei der Arbeit –
4. Die Indienstellung wird abends von deutschen und englischen Piloten gefeiert –
5. Die ersten deutschen Seahawk sind fertig zur Übergabe –
6. Der deutsche Botschafter besichtigt eine Seahawk

Geschichte des Fliegerhorstes Jagel

Die müden Reiter Eriks vom Stamme der Wikinger zogen sich mit schmerzenden Gliedern vom Pferd. Auf dem Weg nach Süden wurde eine Rast eingelegt. Der Weg, die Zugstraße nach Süden, würde später, viele Jahrhunderte später, Ochsenweg genannt werden, an der Raststelle würde einmal der Kontrollturm eines Flugplatzes stehen, Mittelpunkt einer nach Quadratkilometern messenden Anlage mit Waffensystemen, neben denen sich Pfeil und Bogen und Streitaxt klein und unscheinbar ausnehmen würden. Erik stützte den müden Schädel in die Hand. Er dachte an Morgen würde man, nach anstrengendem Tagesritt, die Eider überqueren und dort lagern. Jahrhunderte später wird ein Flugzeugführer über Funk an dieser Stelle den Kontrollturm rufen: Beabsichtige, in 2 Minuten in die Endanflugschneise für den Flugplatz Jagel einzutreten! - Von dort sind es noch knapp 120 Sekunden bis die Räder der Maschine über die Stelle rollten, an der Erik saß. Doch das wußte er nicht, und hätte er es gewußt, er hätte es nicht begriffen sondern die Götter angerufen.

Vor einigen hundert Jahren entstand an der gleichen Stelle der Klosterkrug. Die Ländereien ringsum gehörten dem Klosterwirt. Lange Zeit war es eine Raststätte für müde Reisende von Nord nach Süd und Süd nach Nord. - Der Boden jedoch war arm, sumpfig und schwierig zu durchqueren. Was lag näher, als das Gelände den Militärs als Übungsplatz anzubieten. Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Gebiet südlich des Kograbens an das Husarenregiment Kaiser Franz Josef von Oesterreich - Ungarn (Schleswig-Holsteinisches) No. 11 als Garnisonsübungsplatz verpachtet. Aus dem blutigen Ernst der Dänenkriege wurde strenge, militärische Ausbildung. Nach dem 1. Weltkrieg entstand, anfangs der zwanziger Jahre längs der Rheider Au, die heute unterirdisch quer über den Platz verläuft, ein kleiner Flugplatz mit zivilem Betrieb. Doch die Wehrmacht brauchte Flugplätze. 1935 übernahm Generalfeldmarschall v. Kesselring für die Luftwaffe den Platz mit der Einweihung einer kleinen Halle, in deren noch frischen Betonboden der damalige Bürgermeister mit dem Spazierstock folgende Worte einritzte: Macht geht vor Recht! Die kleine Halle steht noch und Spuren der Schrift vermag das kundige Auge heute noch entziffern. Auf dem Grasplatz starteten und landeten Flugzeuge aus ganz Deutschland. 1939 wurde die erste Betonbahn ge-

baut. Von hier gingen die schweren Jus der Luftwaffe mit Kampftruppen und Versorgungsgütern beladen nach Norwegen. Drehscheibe des Nordens. - In Schleswig/Land, der dazugehörige Seefliegerhorst Schleswig/See befand sich an der Schlei, zogen nach dem Kriege die Engländer ein. 1948 wurde die zweite Startbahn gebaut, breit, für die überschweren Maschinen geeignet, die von Schleswig aus die englische Luftbrücke nach Berlin befliegen. Fliegerkräfte der Royal Navy traten von hier aus ihren Dienst an. Der Platz blieb ein Karussell mehr denn eine Heimat für ein Geschwader. Dies wurde er erst 1958 im Spätsommer als die erste Marinefliegergruppe, in England aufgestellt, hier ihre Bleibe fand. Anfänglich teilte man sich noch mit den Engländern in die Benutzung des Flugplatzes. Mehr und mehr Einrichtungen wurden an die Marineflieger übergeben. Und heute, 10 Jahre danach, können die Marineflieger auf ein gut Teil bodenständiger Tradition zurückblicken. Der Flugplatz Schleswig-Jagel wurde zum Herz des „Flugzeugträgers Schleswig-Holstein“.



BILDER AUS DEM GESCHWADER

1. Der Zahnarzt bei der Arbeit – 2. Schneeräumeinsatz auf der Startbahn – 3. 1800 hungrige Soldaten wollen beköstigt werden – 4. Techniker bei der Instandsetzungsarbeit – 5. Radarendanflugkontrolle, die Arbeit im Dunklen – 6. Flugzeugführer kurz vor dem Start – 7. Die erste F-104-G wird an das Geschwader übergeben – 8. Feuerlöschübung

Fliegende Fische - Kunstflug



Seit 1962 besitzt die Marinefliegerei kein Kunstflugteam mehr. Die Flugzeuge heute sind zu kompliziert, zu teuer und zu schnell. Die Flugstunden sind sinnvoller für die Aus- und Weiterbildung zu verwenden, außerdem ist der taktische Ausbildungswert von Verbandskunstflug sehr gering.

Flugzeugführer

Wenn ein Fahrzeug aerodynamischen Auftrieb hat, dazu eine Schubquelle, die es vorwärts bewegt und Steuerorgane, es in drei Ebenen zu lenken, nennen wir es Flugzeug. Transportiert es Personen oder Güter, handelt es sich um ein Linien- oder Transportflugzeug, bringt es Waffen zu einem Ziel oder Erkenntnisse über ein Ziel wieder mit nach Hause, ist es sicherlich ein militärisches Kampfflugzeug. Allen gemeinsam ist, daß es von einem Menschen geführt wird, der dieses Flugzeug lenken kann. Doch darüber hinaus ist er verantwortlich für die Ladung, die Passagiere, für die richtige Durchführung des Auftrages - sei es Angriff oder Aufklärung.

Zwei Gebiete muß der Strohflugzeugführer beherrschen. Er muß seine Maschine technisch meistern und er muß mit dieser Maschine seinen Auftrag erfüllen können.

Beides wird aber nur durch ständiges Üben meisterlich. Und dieses Üben ist die Hauptaufgabe des Piloten zu Friedenszeiten.

Die Anforderungen an den Flugzeugführer eines Hochgeschwindigkeitsflugzeuges sind an einem Punkt angelangt, an welchem die Grenzen der menschlichen Leistungsfähigkeit immer deutlicher werden. Es handelt sich dabei um fast ausschließlich psychologische Probleme, denn der gesunde menschliche Körper zeigt sich den steigenden Belastungen der Luftfahrt erstaunlich gut gewachsen, wie S. Ruff schon 1944 sagte, hat die Geschwindigkeit keinen merklichen Einfluß auf den Körper des Menschen. Die Tätigkeit des Flugzeugführers ist vorwiegend eine seelischsteigende. Beim Handeln und Reagieren im Flugzeug sind in erster Linie Aufmerksamkeits-, Wahrnehmungs-, Gedächtnis-, Denk- und Willensfunktionen des Menschen beansprucht. So stehen dem Piloten eines Starfighters vor der Landung unter Schlechtwetterbedingungen nach dem Verlassen der Wolkenuntergrenze kurz vor dem Bodenradaranflugminimum ($\frac{1}{3}$ nautische Meile vor dem Aufsetzpunkt) bei einer Anfluggeschwindigkeit von 175 Knoten zur Orientierung nach Erdsicht und für kleinere Korrekturen etwa 10 Sekunden zur Verfügung (nach Dr. Karl Gerbert, Flugrevue 3/68). Eine Fülle von Eindrücken durchläuft das Gesichtsfeld des Piloten in wenigen Sekunden. Das Hauptproblem hierbei ist, diejenigen Eindrücke schnell aus der

Unser Arbeitsplatz

Gesamtheit der Sinneseindrücke auszusondern, die für die Erfüllung des Flugauftrages oder der Teilaufgabe z. B. Landeanflug, bedeutsam sind. Dies geschieht durch die früher beim Üben und Training gemachten, gespeicherten Erfahrungen und durch die von der Aufgabe bedingten Vorstellungen. Erfahrung und Auftrag bilden das Sieb, durch das alle unwichtigen Sinneseindrücke hindurchlaufen. Wenn man bedenkt, daß der Pilot nicht nur sein Flugzeug lenken und navigieren, sondern auch ein Ziel identifizieren, beobachten, Bildgeräte und Waffen bedienen und Meldungen absetzen muß, bekommt man vielleicht einen Eindruck von der Vielfältigkeit der Arbeit auf dem Führersitz eines schnellen Flugzeuges.

Feuerwehr

Hand aufs Herz, haben Sie sich nicht schon selbst diese Frage gestellt? Sie ist durchaus berechtigt, denn was weiß man schon von den Männern der Feuerwehr.

Man müßte für einen ganzen Tag einmal Gast der Fliegerhorst-Feuerwehr sein. Nur so könnte man sich ein Bild von der Arbeit dieser Männer machen. Die Fliegerhorst-Feuerwehr des Marinefliegergeschwaders 1 besteht seit dem 19. Juli 1958. Die meisten Feuerwehrmänner kommen aus einschlägigen Berufen, wie Zimmerer, Maurer, Klempner, Elektriker, Bau- und Kfz. Schlosser. Fast alle sind im Kreise Schleswig beheimatet.

Die Männer der Fl.H. Feuerwehr sind in 2 Wachen eingeteilt, die jeweils 24 Stunden Dienst macht. Der Dienstbetrieb beginnt um 7.30 Uhr. Nach der Wachablösung, bei der Bekanntmachungen, besondere Befehle, Krankmeldungen usw. erfolgen, besetzt die neue Wache die Fahrzeuge zu einer Probefahrt. Der Fahrzeugpark der Feuerwehr besteht aus einem DKW-Kommandofahrzeug, drei Pulverlöschfahrzeugen mit je 750 kg, einem Pulverlöschfahrzeug mit 1500 kg Kesselinhalt, 4 Tanklöschfahrzeugen mit je einem Tankinhalt von 3800 Liter Wasser und 400 Liter Schaumbildner. Die Pumpenleistung der Tanklöschfahr-

DIESE SEITE
IST UNSEREN
TOTEN
KAMERADEN
GEWIDMET

zeuge beträgt je 2400 Liter pro Minute. Noch hinzu kommen 3 Lkw Unimog. Einer als Nachschubfahrzeug bei Graßeinsätzen, einer als Gerätewagen für den Löscherprüfdienst und einer für die „Jet-Stop“ Kettenfanganlage. Der Beginn des Flugbetriebes wird der Feuerwehr vom Tower mitgeteilt. Von diesem Augenblick an stehen ständig drei Löschfahrzeuge an der Startbahn in Bereitschaft. „Bereit sein“, ist oberster Grundsatz. Damit ist jedoch bei weitem die Aufgabe der Feuerwehr nicht erschöpft. Beim Enttanken, in besonderen Fällen auch beim Betanken, bei besonderen Abbremsvorgängen usw. muß ein Fahrzeug bereitstehen. Übergelaufener Kraftstoff muß weggespritzt oder mit Ölbindemitteln aufgenommen werden. Daneben wird der Wartungs-, Prüf- und Fülldienst der Kleinfeuerlöschgeräte laufend durchgeführt. Z. Zt. hat die Fl.H. Feuerwehr ca. 4000 Geräte zu betreuen. Dieselben sind fast im ganzen Kreis Schleswig verteilt, also eine enorme Arbeit. Auch wird die Ausbildung in der Handhabung der Kleinlöschgeräte mit Soldaten und Zivilbediensteten laufend durchgeführt. Es finden sogar Brandschutzlehrgänge von 2 1/2 Tagen Dauer mit Prüfungen für die Soldaten des Geschwaders statt. Diese Liste ließe sich beliebig fortsetzen. Daneben sollen aber auch die Männer der Feuerwehr weiter unterrichtet und praktisch ausgebildet werden. Man muß von dem Grundsatz ausgehen, daß man theoretisch vorgebildet sein muß, um die Praxis zu beherrschen. Die Feuerwehrmänner werden ausgebildet in allem was zu dem Beruf einer Fliegerhorstfeuerwehr gehört. Die „Pilotenrettung“ steht dabei an erster Stelle. Es wird versucht in diesem Fanal von Hitze eine große Chance für den Piloten möglich zu machen, ohne Rücksicht auf das eigene Leben. Die Männer üben und üben nochmal, bis jeder Griff im Schlaf getätigt werden kann. Nicht immer ist während des Tages Zeit für die Schulung. Oftmals muß die Ausbildung noch dem eigentlichen Flug- und Dienstbetriebe fortgesetzt oder sogar an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden. Wenn die Feuerwehrmänner auf dem Fliegerhorst eine gute Ausbildung erhalten haben, dann können sie zu Lehrgängen an die „Feuerwehrscheule in Faßberg“ geschickt werden. Die Lehrgangsdauer für Oberfeuerwehrmänner beträgt 10 Wochen. Der Brandmeisterlehrgang dauert 14 Wochen, Voraussetzung ist ein mit Erfolg abgeschlossener Lehrgang für Oberfeuer-

wehrmänner (also zusammen 24 Wochen). Den Männern selbst macht ihre Arbeit Spaß, wenn man auch manchmal darüber brummen mag, daß man nach der Arbeit des Tages auch noch Ausbildung machen muß. Die Feuerwehr kann nicht, wie in anderen Berufen sagen, wir machen eine bestimmte Anzahl von Stunden am Tage, und dann ist Feierabend. Einen Feierabend im üblichen Sinne gibt es nicht. Die Männer müssen zu jeder Stunde des Tages bereit sein. Bereit sein, nicht nur zur Arbeit allgemein, sondern auch bereit sein ihre Gesundheit oder sogar ihr Leben einzusetzen. Ein Feuerwehrmann verbringt durch den 24stündigen Schichtdienst sein halbes Leben auf der Feuerwache.

Tower

Zunächst ist es wichtig, alles, was für die Sicherheit von Luftfahrzeugen und für die Navigation von Bedeutung ist, zu sammeln, zu registrieren, auszuwerten und dem interessierten Personenkreis bekanntzugeben oder zur Verfügung zu halten. Daran sind in erster Linie die Piloten, die Flugsicherungsdienststellen oder auch die Referenten des Stabes der Fliegenden Gruppe interessiert. Diese Informationen werden in der Regel durch Notams (Notices to Airmen-Nachrichten für Luftfahrer) oder durch nationale oder internationale Luftfahrtveröffentlichungen in Umlauf gebracht. In diesem Zusammenhang dürfte es interessant sein zu wissen, daß in Line Ops Notams von 600 Plätzen bearbeitet werden und zur Beratung zur Verfügung stehen.

Ergeben sich kurzfristige oder auch länger dauernde Änderungen sowie Störungen plötzlicher Anlagen oder Dienste, so setzt die Flugabfertigung ein entsprechendes Notam auf dem FS-Flugsicherungs-Fernschreibwege in Umlauf. Das setzt voraus, daß jeder Flugabfertiger ein ausgebildeter Fernschreiber ist.

Zur Orientierung vor allem fremder Piloten müssen Übersichtskarten und Navigationskarten ausgehängt und auf dem Laufenden sein.

Jede Flugabfertigung ist gehalten, eine Flugplanung durch mündliche oder schriftliche Beratung sowie durch die Herausgabe von Informationen zu unterstützen. Dieser Flug-

beratungsdienst hat sich speziell auf den Luftverkehr, die Flugsicherungsdienste, Paß-, Zoll- und Gesundheitswesen sowie auf die FS-Fernmeldeverbindungen zu erstrecken.

Für den flüssigen und reibungslosen Ablauf des Flugbetriebes ist die zweckdienliche Bearbeitung aller FS-Meldungen unerlässlich. In diesen Rahmen fallen die Flugpläne, Start-, Lande-, Verspätungs-, Streichungs- und Umlenkmeldungen, die telefonisch und fernschriftlich an den FS-Kontrolldienst und nötigenfalls auch an den Funk- und Rettungsdienst weitergegeben werden müssen. Zur Unterstützung fremder Besatzungen arbeitet der FS-Flugabfertigungsdienst mit allen Stellen am Platz zusammen, die zur reibungslosen Vorbereitung und sicheren Durchführung eines Fluges beitragen können. Dazu gehört der Tower, die Geophysikalische Beratungseinheit, technische Stellen und für Frachttransportflüge Annahme und Versand.

Zur Abwicklung vor allem des platzeigenen Flugbetriebes ergeben sich täglich eine Reihe zusätzlicher Aufgaben. So müssen vor dem Beginn des eigenen Flugdienstes mindestens zwei passende Ausweichplätze namhaft gemacht werden. Passende im Hinblick auf die eigenen Möglichkeiten der Plätze zur technischen Betreuung unserer etwa einfallenden Maschinen, zum anderen die geforderten Wetterbedingungen betreffend. Darüberhinaus wird für die Dauer des täglichen Flugbetriebes eine Anzahl passender Plätze wettermäßig im Wing Ops festgehalten, so daß nötigenfalls in kürzester Zeit die Auswahl eines anderen Ausweichplatzes durch den OvG erfolgen kann. Die laufenden Änderungen oder Störungen der betreffenden Plätze bezüglich ihrer Navigationshilfsmittel werden an einer Schautafel sofort nach Eingang kenntlich gemacht, damit jederzeit ein verlässliches Bild der jeweiligen Möglichkeiten vorliegt.

Jeder geplante Flug wird durch einen Flugabfertiger im Wing Ops aufgenommen und entsprechend weitergegeben. Je nach Art des Fluges kann sich die Weitergabe zunächst telefonisch auf den Tower, die Flugsicherungszentrale und die gewünschte Radarleitstelle im In- oder Ausland erstrecken. Erforderlichenfalls werden dann noch Zielflugplätze, Ausweichplätze im Ausland oder auch übergeordnete FS-Stellen auf dem FS-Fernschreibwege von dem geplanten Flug unterrichtet.

An einer weiteren Schautafel werden geplante oder in der Durchführung befindliche Flüge so gesteckt, daß man sich jederzeit über den Stand der Flugregelungen unterrichten kann.

Aus den vorangegangenen Aufgaben-Schilderungen wird der Leser erkennen, daß die Flugabfertiger zum Einsatzunterstützungspersonal gehören und die Durchführung ihrer Tätigkeit entsprechend abgestimmt ist.

Sanitätsbereich

Ein Sanitätsbereich wird bei den meisten Einheiten unter ferner Liefen geführt, doch nicht so bei einem Marinefliegergeschwader. Der Grund ist ganz einfach in einer wichtigen Aufgabe, nämlich in der ärztlichen Betreuung des fliegenden Personals, zu suchen.

Dennoch nimmt die Betreuung des Bodenpersonals den breitesten Raum ein. Die Möglichkeiten zur Wahrnehmung dieser Aufgabe ist ziemlich groß, haben wir doch eine Krankenstation von 18 Betten, eine Röntgenstation, ein Labor, in dem unter Umständen auch größere Laboruntersuchungen durchgeführt werden können, eine Audiogrammstation, die die Gehöruntersuchungen bei dem an den Flugzeugen tätigen Personal durchführt, eine Zahnstation, welche mit Hilfe eines Zahnarztes und einer Zahnarthelferin auch mit den faulsten Zähnen fertig wird, und nicht zuletzt etwa 40 Sanitätssoldaten aller Dienstgrade, darunter einen Arzt, der speziell für das fliegende Personal zuständig ist.

Die gebräuchlichsten Arzneimittel werden durch eine eigene Apotheke auf Hausrezepten an die Patienten ausgegeben. Seltenerer Medikamente werden entweder von den großen Son.-Mat.-Lagern in Flensburg, Kiel und Glückstadt besorgt oder von der zivilen Apotheke in Kropp geholt.

Außer den Soldaten des MFG 1 werden noch die Soldaten des Mun.-Depots von unserem Sanitätsbereich betreut.

Für den Einsatz steht ein großes Feldlazarett zur sofortigen Verfügung, dessen Aufbau immer wieder geübt wird und in Manövern auch zur Anwendung kommt.

Das Feldlazarett befindet sich zwar in Zelten, ist aber trotzdem nicht weniger umfangreich als ein normaler Sanitätsbereich. Es hat eine Krankenstation, eine Röntgen-

station, ein Labor, eine Zahnstation und es können sogar kleinere Operationen durchgeführt werden. Selbstverständlich wird der benötigte Strom durch ein dazugehöriges Aggregat selbst erzeugt. Während des Flugdienstes unterhält die Sanitätsstaffel einen Flugunfalldienst, der sofort in ein Unfallgeschehen eingreifen kann und ärztliche Hilfe bietet.

Technik

Wir Techniker sind dazu berufen, die Flugzeuge unseres Geschwaders zu warten, für den Flug vorzubereiten und kleinere bis mittlere Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten durchzuführen. Dazu gliedern wir uns in eine ganze Anzahl von Fachsparten. Jedes wichtige Teil am Flugzeug wird von einem besonders und gut ausgebildeten Spezialisten betreut und repariert beziehungsweise ausgetauscht. Da gibt es Triebwerksspezialisten, Elektroniker, Waffentechniker, wie wir zu sagen pflegen, Prüfer, Arbeitsauswerter und viele andere, die es mir sicherlich nachsehen, wenn ich sie nur global unter dem Begriff Techniker erwähne. Unsere Arbeit hat drei Schwerpunkte: die Wartung und Instandsetzung in den Hallen, die Störbehebung kleinerer Mängel während des Flugdienstes und die Abfertigung der Flugzeuge zum Flug. Haben Sie schon einmal versucht, zwölf Stunden am Tag bei Temperaturen um Null Grad und scharfem Nordwestwind im Freien auf einer Schreibmaschine zu schreiben? Nur dann hätten Sie einen ungefähren Eindruck von der Leistung, die wir mitunter zu vollbringen haben. Doch die Befriedigung über einen gelungenen Flug unseres Flugzeuges, über den sauberen Lauf eines Triebwerkes nach erfolgter Reparatur oder die rechtzeitige Beschaffung eines seltenen Ersatzteiles tröstet einen über die schweren Zeiten hinweg und gibt uns eine echte Befriedigung. Unsere Arbeit steht optisch manchmal ein wenig im Hintergrund, ist aber doch der Schlüssel zum erfolgreichen Einsatz unserer Flugzeuge und damit der uns gestellten Aufgabe.

Was haben wir geleistet?

(Auszug Flugblatt Februar 1968)

Anerkennung für unsere Geschwader:

In einem Schreiben des Inspektors der Marine heißt es: „Im Ausbildungsjahr 1967 haben die Marinejagdbombergeschwader F 104 G ihren Ausbildungsstand weiterhin verbessert, was besonders durch die erreichten 11 407 Flugstunden zum Ausdruck kommt. Diese Steigerung von über 30 % gegenüber dem Vorjahr wurde erreicht, obwohl die personelle Struktur in den technischen Gruppen noch nicht entscheidend hat verbessert werden können. Zur gleichen Zeit wurde die Flugunfallrate, bezogen auf 100 000 Flugstunden, von 119 auf 44 gesenkt. Die Flugsicherheit wurde also wesentlich verbessert . . .

Für die gezeigten Leistungen spreche ich den Geschwadern meine volle Anerkennung aus.“

Sondermeldung: 20 000 F 104 Flugstunden

Am 5. 3. 1968 war es soweit. Im MFG 1 in Jagel konnte die 20 000. Flugstunde mit dem Starfighter F 104 G verbucht werden. Einen großen Bahnhof gab es für den Flugzeugführer, OltzS Behrmann, der mit seiner Maschine die 20 000. Stunde einflieg. Wie klein jedoch ist die Zahl 20 000 gegenüber der in dieser Zeit zurückgelegten Strecke, entspricht sie doch 9 000 000 NM bzw. 16 700 000 km. Das würde 417 Erdumrundungen entsprechen oder 46 Reisen zum Mond. Ganz schöne Entfernungen, die durch 334 000 Fahrten von Schleswig nach Kiel vielleicht etwas vorstellbarer werden. Um diese 20 000 Flugstunden zu erreichen, hätten die Flugzeugführer des MFG 1 855 Tage oder 2 Jahre, 4 Monate und 5 Tage ununterbrochen im Cockpit ihrer Maschine verbringen müssen (und das alles mit Kaltverpflegung und ohne WC – wobei WC nicht „White Card“ heißt!).

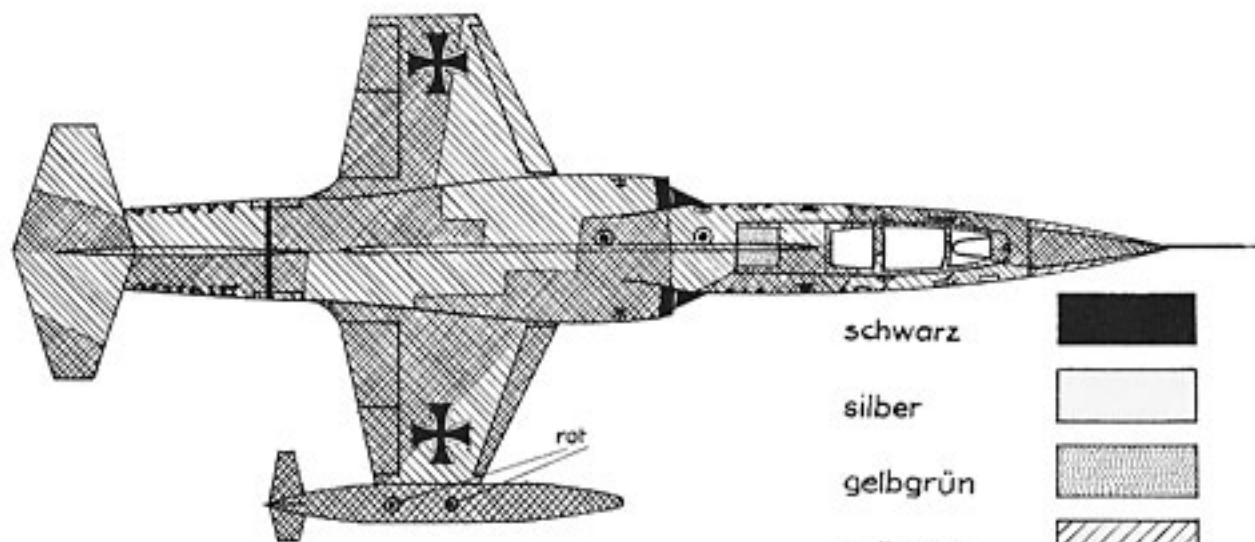
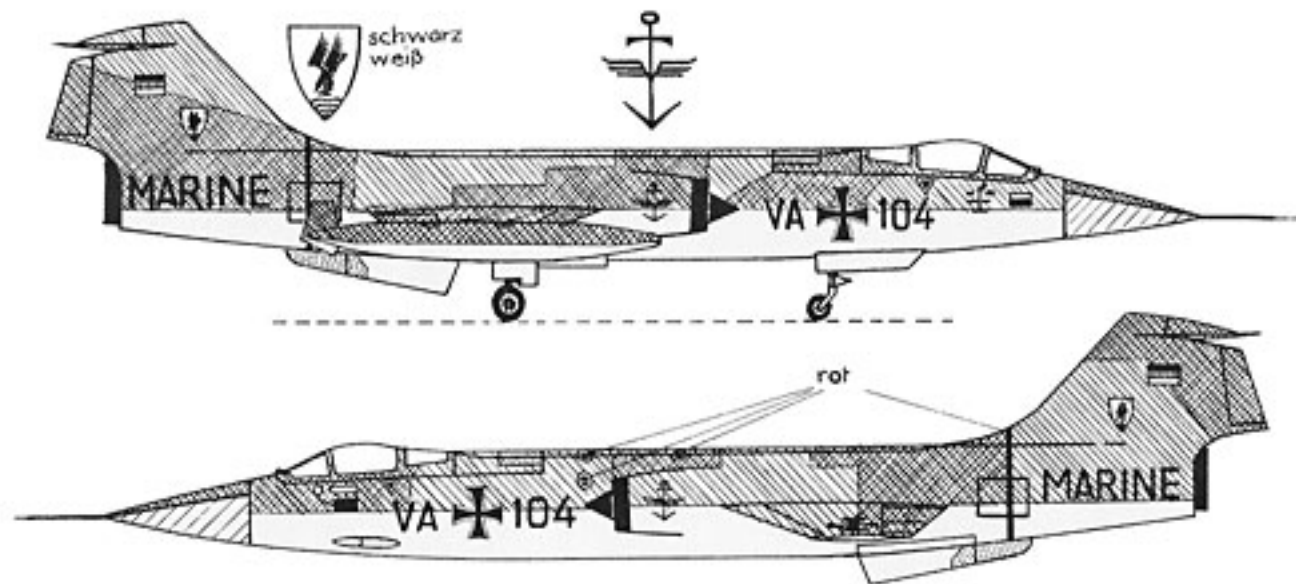
Wie bemale ich mein F104 G-Modell?

Haben Sie schon ein Starfighter Modell mit der naturgetreuen Bemalung des Marinefliegergeschwader 1 gebaut? Wenn nein, mag Ihnen diese Beschreibung eine Anregung sein, wenn ja, hatten Sie vielleicht Schwierigkeiten, wenn es ans Tarnschema ging? Nun, hier auf der nebenstehenden Zeichnung ist es so genau und klar, wie es im Schwarz-Weiß-Druck möglich ist, dargestellt. Vorweg sollte noch ein kurzes Wort über den geeigneten Bausatz gesagt werden. Es liegt mir fern, für eine be-

stimmte Firma Reklame zu machen, dennoch muß ich meinen Vorschlag auf zwei Fabrikate beschränken. Es sind die Modelle Airfix (1/72) und UPC (1/48). Diese ragen nicht etwa qualitativ über andere hinaus, sondern sie sind die einzigen mir bekannten Modelle, welche die F-104 G darstellen. Alle anderen Fabrikate, nochmals, soweit mir bekannt, stellen die F-104 A bzw. F-104 C dar, Varianten, die von der US Air Force geflogen werden. Abgesehen von anderen kaum sichtbaren Details unterscheiden sich diese von den oben genannten Modellen durch ein wesentlich kürzeres Seitenleitwerk. Dieser Unterschied fällt stark auf, so daß Sie, falls Sie etwa Wert auf Naturtreue legen entweder das Seitenleitwerk selbst modifizieren oder aber sich auf die von mir aufgeführten Fabrikate beschränken müssen.

Wie die Modelle zusammengebaut werden, ist in den Anleitungen der Baukästen hinreichend erläutert. Grundsätzlich sei gesagt, daß es sich empfiehlt, Teile wie Räder, Fahrwerksteben, Schleudersitz, Pilot usw. vor dem Einbau zu streichen, das Flugzeug selbst würde ich erst nach vollendetem Zusammenbau anmalen.

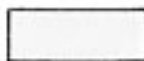
Jetzt die Farben selbst. Es kann jede für Plastikmodelle vorgesehene Farbe verwendet werden. Vorsicht! Verwenden Sie keine Lacke, denn Nitro löst Plastik auf! Persönlich habe ich die besten Erfahrungen mit Humbrolfarben gemacht. Deshalb gebe ich die Nummer für die entsprechenden Farbtöne dieser Firma an. Sie kommen den Originalfarben ziemlich nahe, so daß sie nicht viel mischen brauchen. Sie benötigen: schwarz-matt (33), dunkelgrau-matt (27), olivgrün-matt (30), silber (11), orange (18), weiß-matt (34), rot (19), hellgrau und Verdünnung. Nun können Sie malen. Wie sehen Sie auf der Zeichnung. Lediglich einige nicht dargestellte Einzelheiten seien noch erwähnt. Der Pilot trägt eine orange Kombination, einen weißen Helm, eine dunkelgelbe oder olivgrüne Schwimmweste einen olivgrünen Fallschirm und schwarze Schuhe. Das Innere des Cockpit ist dunkelgrau bzw. schwarz, alle Öffnungen wie Fahrwerkschächte, Luftbremsen innen usw. sind dunkelgrau, die Düsenöffnung ist silbern mit schwarz (Ruß) überzogen, Fahrwerkbeine und Felgen sind silbern, die Reifen schwarzgrau. Zum Schluß kann ich Ihnen nur noch viel Spaß beim Bau und hinterher viel Freude am gelungenen Modell wünschen.



schwarz



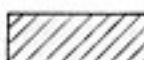
silber



gelbgrün



hellgrau



olivgrün



dunkelgrau

