

Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen
Herausgeber: Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere
Band: 17 (1944)
Heft: 10

Artikel: Gewitterflug über dem Mittelmeer
Autor: Maeder, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-563861>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

riges, coupiertes Gelände, ohne Weg, durch unzählige Tobel. Auf einer Sta. war nun ein Mann, der Trag- und Marschdispens hatte und schon verschiedentlich längere Zeit im K. Z. war. Er trug nur eine leichte Sturmpackung. Als er nun sah, wie schwer es seine Kameraden hatten, nahm er unaufgefordert einem mit Atembeschwerden kämpfenden Kameraden den Apparatkasten der TL ab und gab jenem die leichte Sturmpackung. Er verbiss seine Schmerzen und trug den grössten Teil des Weges diese Last. Ich traf diesen Mann kürzlich in Zivil; er ist noch heute in ärztlicher Behandlung und wird es noch längere Zeit bleiben.

Dieser kleine Vorfall bewies mir, wie die Kameradschaft und das Gefühl, dass man nur durch Zusammenarbeit etwas erreicht, auch in diesen Leuten Platz gegriffen hat. Und das war bei ihnen am Anfang der R. S. gar nicht der Fall gewesen. Dass die Nachgemusterten es auch technisch zu etwas gebracht haben, werden sie nun im Aktivdienst beweisen. Das Morsetempo ist zwar nicht auf 60 gekommen, aber dass sie im Durchschnitt mit 30 bis 40 Zeichen zuverlässig und selbständig arbeiten können, auf das dürfen sie stolz sein.

B. G.

(Fortsetzung folgt.)



Kgl.-englisches Korps der Uebermittlungstruppen.

Die Gleichzeitigkeit von Boden- und Luftangriffen, welche sich als wesentlicher Faktor im nordafrikanischen Feldzug erwiesen hat, hing zum grossen Teil von den Draht- und Funkverbindungen ab. — Hier erstellen Pioniere eine Drahtverbindung von einem RAF-Posten zu einem Flugplatzkommando.

Gewitterflug über dem Mittelmeer

Von Pierre Maeder

Mai 1940. Auf dem Flugplatz Barcelona steht die HB-IRA startbereit. Im Pilotenraum sitzt der Funker am Kurzwellenempfänger und fischt aus dem Wellensalat die neuesten Wettermeldungen. Mit lautem Tää Tää fällt ein maschinengetasteter kommerzieller Sender in den Hörer und deckt das feine Zirpen des Regionalwettersenders von Zürich fast vollständig zu. Aber ein alter Funkerfuchs weiss sich zu helfen. Nur den Kopfhörer auf den Schläfen ein wenig verschieben, das wirkt als Filter, und schon kann der Störer glatt ignoriert werden.

Schönes Wetter im Tessin wird gemeldet. Oberitalien hat nur hohe Bewölkung. Es gibt also heute keinen Blindanflug in Mailand und ein Durchkriechenmüssen auf dem Lago Maggiore ist wenig wahrscheinlich. Nur das Mittelmeer ist meteorologisch eine unbekannte Grösse, denn seit Kriegsbeginn werden keine Beobachtungen ausgestrahlt. Nun, man wird ja sehen.

Inzwischen sind die Passagiere an Bord gekommen. Der letzte Postsack ist verstaut. Es kann losgehen!

Der Pilot ist gut gelaunt. Er hat einen riesigen Sack Bananen mitgebracht. Zwei Stück davon legt er neben den Kompass. «Eine für dich», meint er gönnerhaft zum Funker. Dieser lässt sich nicht lumpen und legt zwei Prachtsorangen dazu. Mit der Zwischenverpflegung hat es heute geklappt.

Alles klar zum Start! Dumpf hämmern die Motoren, Bremsklötze weg! Ein letzter Gruss an die Zurückgebliebenen, und schon rast die HB-IRA über die Grasnarbe. Kaum abgehoben, ist sie am Meer, im Tiefflug erhascht die Besatzung über dem Hafen für Sekunden einige Schiffswraks, dann geht es auf das Wasser hinaus. 650 km Meerflug stehen bevor.

Langsam steigt die Maschine, die Luft ist ruhig. Alles ok! meldet der Funker nach hinten. Die Quitung der Gegenstation benutzt er für eine Eigenpeilung.

Sechs Grad zuviel links, hat er nach einer Weile ausgerechnet. Langsam reagiert das Servosystem des automatischen Piloten, das Flugzeug dreht leicht nach Steuerbord.

Sonst ist nicht viel los. Der Flugkapitän liest in einem Magazin, das gestern eine schöne Passagierin liegen liess, eine Detektivgeschichte. Von Zeit zu Zeit schaut er nach vorn. Ein Horizont existiert nicht, es ist alles verschwommen in einem undefinierbaren Grau. Nach einer Viertelstunde wird eher auf Schwarz getippt, und etwas später legt sich ein riesiger Vorhang wie eine Mauer auf die Strecke. Der Kapitän hat sein Magazin weggelegt, der Funker kurbelt vorsorglich die Schleppantenne herauf.

«Wir können weder nach links, noch nach rechts ausweichen», meint der Pilot, «diese Front ist so breit wie das Mittelmeer selbst.» «Dann gibt es noch zwei Alternativen», entgegnet ihm der Funker, «entweder darüber oder unten durch.» «Probieren wir es einmal mit dem Darüber», entscheidet der Kapitän.

Die Motoren rumoren, es wird auf 4500 m geklettert. Die Luft ist immer noch ruhig, nur das Krachen im Kopfhörer kündigt die veränderte Situation an. War die Besatzung bis jetzt eher mit routiniert-blauierten Gesichtern mehr gelegen als gegessen, so verrät jetzt gespannteste Aufmerksamkeit, dass sie gewillt ist, den Kampf mit den Elementen aufzunehmen. Ein Zurück gibt es nicht, das «Darüberfliegen» entpuppt sich als Fehlspekulation, weil die Sache mindestens 7000 m hoch ist. Also, hinein in die Waschküche!

Aber drinnen ist es furchtbar. Wie ein totes Blatt wird die Maschine herumgeschüttelt. Die Zeiger der Blindfluginstrumente schwanken von extrem links nach extrem rechts, eine Böe jagt die andere, es geht hinauf, hinunter, und zur musikalischen Untermalung klatscht der Regen, wie wenn mit tausend Maschinen-

gewehren geschossen würde, an die Scheiben. Von Sicht ist keine Spur mehr vorhanden, man sieht kaum bis an die Enden der Flügel.

Erschreckt kommt die Stewardess in den Pilotenraum. «Alles angurten!» wird ihr zugerufen. Sie gehorcht und wankt hinaus, das Gehen in einem solchen Tollhaus bereitet Schwierigkeiten. Es ist stockdunkel geworden, nur für Sekundenbruchteile erhellen Blitze die Umgebung. Hie und da schlägt ein Funken in den Flügel.

Plötzlich wird es gelblichgrau, das Maschinengewehrfeuer setzt noch viel stärker ein. Hagel, Hagel, Hagel! Mit unheimlichem Getöse hämmern die weissen, harten Körner auf die Flügel, an den Rumpf und an die Scheiben. Die Maschine zittert und schnaubt, da draussen ist die Hölle los!

Aber es ist noch nicht alles. Wie mit einem Schlag wird es bedenklich kalt, der Hagel wird wieder von Regen und Schnee abgelöst. Das Wasser schlägt sich an die Flügelkante nieder und gefriert sofort. Im Nu klammern sich die Eispakete an die Maschine und Propeller. Dumpf schlagen sie auf die Aussenhaut des Rumpfes, wenn sich ein Propellerblatt seiner Last entledigt. Dann aber ist die Balance dahin und die Maschine vibriert derart, als berste sie jeden Moment auseinander. Enteiser auf! Für einige Minuten erfolgt Besserung, dann geht aber der Tanz von neuem los. Das Gewicht ist zu gross für den guten Vogel. Als liesse er die Flügel hängen, sinkt er, ohne dass man etwas dagegen tun kann.

Die Besatzung beobachtet aufmerksam alle Bewegungen. Mit männlich ernstem Ausdruck sitzen die beiden da vorn und wissen genau, um was es geht. So muss es bei einem Frontflug ungefähr aussehen.

Seit einer Stunde keine Navigation. Der drahtlose Verkehr ist unterbrochen, weil die Störungen jeglichen Empfang verunmöglichen. Noch nie hat die Besatzung die «singenden Parasiten» (Regentropfen erzeugen beim Aufschlag auf die Antenne und Metallmasse des Flugzeuges eine elektrische Entladung) derart lange gehört wie heute. Noch vor kurzer Zeit wurde behauptet, die Sache daure jeweils längstens 10 Minuten. Während einer ganzen Stunde war nicht die geringste ungestörte Lücke festzustellen.

Da besinnt sich der Funker an ein früher gemachtes

Auch das kann passieren!

und ist auch passiert:

Ort: VU-Kursort, Schulhaus.

Zeit: Am Abend bei der ersten Teilnehmerbesammlung. Kommt der Schulhausabwart ins Zimmer gekeucht, drei Treppen hinauf, und ruft den Kursleiter ans Telephon, er werde dringend verlangt. Der gibt sich die Mühe, schnell dort zu sein.

«Kursleiter Meier am Telephon!»

«Da isch Pfrau Dokter Müller, sind Sie dä Leiter wo min Hans sich isch goge amälde für de Funkerkurs?»

Experiment. Er lässt die Schleppantenne wieder ein Stück herunter; da knallt es auch schon heftig und ununterbrochen irgendwo in der Anlage. Die elektrische Antennenaufladung macht sich geltend. Doch, oh Wunder! Der Peilrahmen oben auf dem Rumpf wird entlastet und lässt einige Signale durchschlüpfen. Schnell das Funkfeuer Mailand eingestellt! Mit gespanntester Konzentration, trotz Veitstanz der Maschine, wird die Peilung ausgeführt; es war nur ein Hauch hörbar. Sekunden später ist alles wieder zugedeckt. Aber das Resultat ist da. Zwar mehr gehäht als gehört, mit jenem gewissen Restplus eines gewiegten Funkers erkaufft, das sich schon in mancher schwierigen Situation bewährt hat.

Das Resultat der Peilung sagt also der Besatzung, dass sie geradewegs auf die Viertausender der französischen Alpen zufliegt. Dabei sinkt die Maschine immer noch unfreiwillig, der Höhenmesser zeigt noch knapp 2000 m. Jetzt aber nicht mehr lange fackeln! Kompass um 180° gedreht und sofort kehrtemacht.

Der Pilot macht sich Sorgen, ob das Eis weiter unten abfallen wird oder nicht. Der Funker wünscht sich alle Konstrukteure von Bord-Radiogeräten herbei, damit sie sich überzeugen können, wie viele Probleme noch zu lösen sind. Und auch die Neider sollten diesen schaurigen, aber interessanten Anschauungsunterricht mitmachen können, jene, die bei jeder Gelegenheit erklären, das Fliegen sei heute ein Kinderspiel.

80 m über dem Meer kommt die Maschine aus den Wolken heraus, das Eis ist geschmolzen, die Motoren laufen normal. Mit einem Schlag sind auch die Empfangsstörungen verschwunden, und schon lotst uns die Funkstation Genua an die Küste. Die ganze Geschichte hat 1½ Stunden gedauert.

Ein blauer Himmel wölbt sich über Locarno. Mit einer kleinen Verspätung nach Flugplan landet die HB-IRA. Erwartungsfrohe Menschen stehen am Rande der Piste und winken den Passagieren. Niemand denkt mehr an einen schlimmen Flug.

Nur die Putzfrau findet später zwei prächtige Bananen und dito Orangen, sowie ein zerknülltes Magazin im Pilotenraum. «Die haben aber heute viel zu tun gehabt», meint sie zum Mechaniker. «Nicht einmal Zeit für die Zwischenverpflegung hatten sie; merkwürdig, bei diesem schönen Wetter!»

«Jawohl, dä bin i, was isch los?»

«Ja, losed Sie, es isch da e Verwächslig passiert, verstönd Si!»

«Jä, wa für eini dänn?»

«Wüssed Si, de Hans hätts Leischtigsheft verwächsllet, säged Si ems doch bitti, er hätt nämlü, statt em Leistigsheft, s'Konsumbüechli mitgnoh!!!» ehs.

Schweizerische Tagung für elektrische Nachrichtentechnik

(DA) Veranstaltet vom Schweizerischen Elektrotechnischen Verein und von der Vereinigung Pro Telephon fand am 2. September in Neuenburg die dritte Tagung für elektrische Nachrichtentechnik statt, die von 250 Fachleuten besucht war, unter denen man Generaldirektor Dr. h. c. Muri mit mehreren Sektionschefs der PTT-Verwaltung bemerkte.

Prof. E. Baumann von der ETH in Zürich referierte über moderne Kabeltechnik. Er schilderte die bisherige Entwicklung und legte die Zukunftsaussichten dar, die es als durchaus möglich erscheinen lassen, dass in den nächsten Jahren die Bildübermittlung auf Telephondrähten verwirklichungsfähig wird. Das Thema «Fernsteuern und Fernmelden über Telephonleitungen» be-