

Zeitschrift: Prisma : illustrierte Monatsschrift für Natur, Forschung und Technik
Band: 3 (1948)
Heft: 1: Flug-Sondernummer

Artikel: Nacht Post Flug
Autor: Herzog, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-653381>

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: 01.04.2025

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

NACHT-POST-FLUG

Von Kurt Herzog

Mit dem Ausbau des Flugsicherungsdienstes und der Vervollkommnung der Bordinstrumente wurde es nach dem Kriege möglich, den *Nacht-Luftpostverkehr* auf das ganze Jahr auszudehnen. Der Unbill des Wetters zum Trotz werden fünf mal pro Woche nächtlicherweise die schweizerischen Postsendungen von Basel aus nach Amsterdam, dem Zentrum des europäischen Nachtpostverkehrs, befördert. Von dort aus sind die Städte London, Stockholm, Kopenhagen und Oslo mit Fluglinien angeschlossen. Flugpostsendungen, die zum Beispiel in Zürich bis 22 Uhr aufgegeben werden, gelangen per Bahn nach Basel, und werden, dank der Nacht-Luftpostverbindung, mit der ersten Morgenpost in den obgenannten Städten verteilt.

*

Um 23 Uhr holt uns jeweils ein Taxi im Hotel ab. Da der Flugplatz von Basel auf französischem Territorium liegt und die geplante internationale Zufahrtsstraße noch nicht existiert, rüttelt uns der alte Renault – nach einem kurzen Halt zur Erledigung der Zollformalitäten in St. Louis – nach dem Flugplatz Basel-Mülhausen.

In Gedanken beschäftigt sich die Besatzung, die sich in der Regel aus einem erfahrenen Piloten, einem zur Ausbildung auf die Nachtstrecke abgeordneten Jungpiloten sowie aus 1 bis 2 Funkern zusammensetzt, bereits mit dem Flug. Mit kritischen Augen wird der Nachthimmel gemustert. Wölbt sich ein mit unendlich vielen Sternen gesprenkeltes Firmament über dem Rheintal, so kündigt dies einen einfachen, navigatorisch mühelosen Flug an. Behindert jedoch Regen, Schneefall oder gar ein milchiger Bodennebel die Taxifahrt, so weiß man, daß die nächsten acht Stunden die intensive Zusammenarbeit des ganzen «Teams» erfordern werden.

Während nun der Bordfunker, der bei der Swissair in diesem Falle gleichzeitig die verantwortungsvolle Aufgabe des Bordmechanikers hat, sich um das Flugzeug kümmert, studiert der Pilot auf der meteorologischen Flugplatzstation die Wetterlage. Nach den neuesten Berichten gezeichnete Großwetterkarten und von der Bodenfunktation aufgefangene Wettervorhersagen vervollständigen das Bild des Wetterablaufs. Eine Prognose mit 50 bis 100 Meter Wolkenhöhe und eine Horizontalsicht von 500 Meter hält heute keine Besatzung mehr davon ab, den Postflug durchzuführen.

Kurz vor dem Start, der 5 Minuten nach Mitternacht erfolgt, bringt ein Postauto die in Basel noch mit den letzten Zügen angekommene Post. Innert kürzester Zeit liegen rund ein halbes Hundert Postsäcke, nach dem Ladeplan verteilt und mit großen Netzen vertäut, im Rumpf des Frachters. 240 Kilo Briefpost, 660 Kilo Paketpost und 900 Kilo Fracht bilden die heutige Ladung. 240 Kilo Briefpost! Wieviel Verheißung und Enttäuschung fliegt heute nacht über den Kontinent? Wieviele Arbeitsstunden der schweizerischen Wirtschaft stecken wohl hinter den Tausenden von Briefen?

Knapp vor der Startzeit wird das Flugzeug vom Nachtflugdienstleiter mit einem frohen «Good luck» freigegeben. Nach kurzem Warmlaufen der Motoren rollen wir zum Start. Eine letzte Kontrolle – ich drehe das Flugzeug in die durch eine beidseitige Lichterkette begrenzte 1200 m lange Piste ein. Beide Motoren dröhnen auf, mit einer Kraft von 2500 PS beschleunigt, gewinnt das Flugzeug Fahrt. Immer schneller huschen die Pistenlichter unter den Flügeln vorbei und mit 130 km Geschwindigkeit löst sich der Vogel kaum merklich vom Boden. Die Scheinwerfer, die nur für Start und Landung gebraucht werden, erfassen noch da und dort ein aufgeschrecktes Häschen und schon taucht vor uns das Lichtermeer von Basel auf. Da und dort warnt ein rotes Licht vor einem Flughindernis, doch mein Höhenmesser zeigt bereits 200 m über Grund an. In einer steigenden Linkskurve drehe ich auf meinen Kurs und bald hat mich das tiefe Schwarz der Nacht über dem Rheintal verschluckt.

Ein rotes Kontrollämpchen bestätigt mir, daß das Fahrwerk ordnungsgemäß in die Motorengondel eingefahren ist. Eine Unzahl grün fluoreszierender Instrumente erlaubt mir, die beiden Triebwerke sowie die Lage des Flugzeuges zu überwachen. Ich steige bei einer Eigengeschwindigkeit von 190 km/h mit 4 m/sec. Da die Sinnesorgane des Menschen die Lage des Flugzeuges ohne Kontakt mit dem Horizont nicht beurteilen können, ist Nachtflug Blindflug, das heißt der Pilot fliegt und orientiert sich rein mit Hilfe der Bordinstrumente. Ist die Sicherheitshöhe erreicht, wird die Leistung und Drehzahl der Motoren reduziert. Mit ruhigem Gebrumm und fast vibrationsfreiem Lauf erklären sich die beiden Motoren damit einverstanden.

Während ich die Navigationsdaten in meinem Logbuch notiere, arbeitet der Funker längst mit

der Peilstation von Basel. Bald darauf meldet er mir, daß er auf Kurzwellen unseren Start an das noch über 500 km entfernte Amsterdam durchgegeben hat, zusammen mit einer detaillierten Angabe über die Zahl der Postsäcke, deren Gewichte und Bestimmungsorte. Durch diese Meldung können schon vor dem Eintreffen der Flugzeuge die Bordpapiere für den Weiterflug vorbereitet werden.

Ich fliege auf 2000 m Höhe. Einzelne bizarre Lichtergruppen lassen die schlummernden Städte erkennen. Die Lichter kleiner Ortschaften erinnern an unregelmäßig ausgestreute Perlen auf schwarzem Samt. Durch die Gewöhnung des Auges an die Dunkelheit kristallisieren sich die einzelnen Sternbilder immer schärfer aus der unendlichen Mannigfaltigkeit des Sternenhimmels heraus.

Hochöfen, die im Anstich einen gewaltigen Feuerschein an den Himmel werfen, lenken unseren Blick zur Erde. Kaum haben wir die Mosel passiert, deckt uns ein Cirrenschleier die Sternenpracht zu und einige Minuten später fliegen wir unter einer geschlossenen Stratusschicht, die sich langsam senkt. Ein Blick auf den Höhenmesser zeigt mir, daß ich getrost gegen die «Decke» zu fliegen kann. Wolkenbänder huschen über und unter dem Flugzeug durch, dann verschluckt uns die gewaltige Schicht.

Die Außentemperatur beträgt minus 5°. Die kleinen Eisteufelchen, die sich an unserem Fenster festsetzen, werden mit Alkohol verjagt, der mit Hilfe einer Elektropumpe versprüht, auch bei starker Vereisung eine gute Sicht garantiert.

Ununterbrochen arbeitet der Funker am Taster und empfängt eine Unzahl von Meldungen, die er alle auf seinen mattschimmernden Funkroller protokolliert. Die Peilresultate von Brüssel, Amsterdam und Eindhoven zeigen, daß mit der Warmfront ein Windwechsel eingetreten ist und wir gegen Osten abgetrieben werden. Mit qdm-Peilungen fliege ich auf den Gonio (Peiler) von Eindhoven zu und bald meldet diese Peilstation, daß unser Motorenlärm über dem Platz hörbar ist.

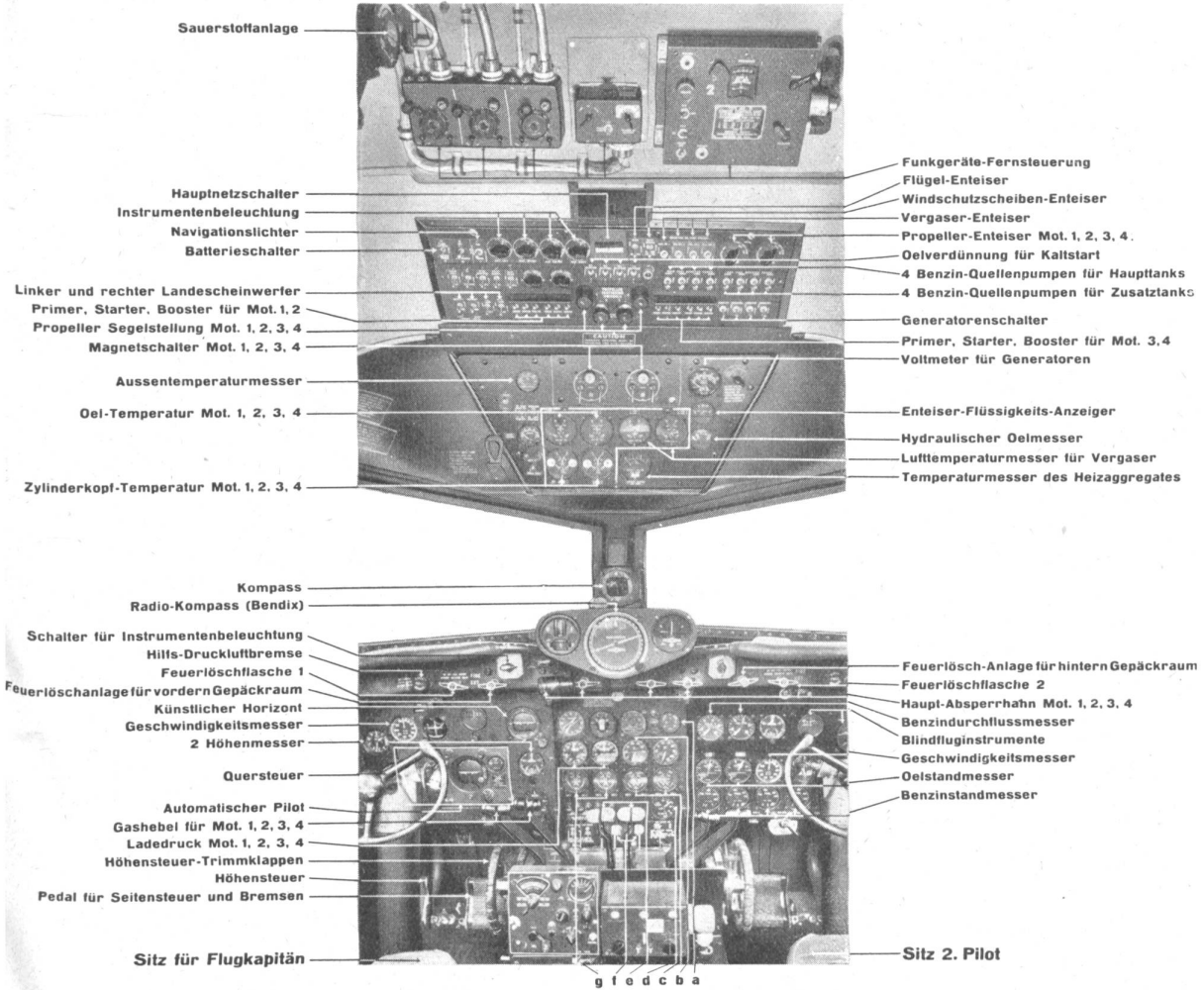
Nach den Weisungen der Anflugskontrolle darf ich in die Nahverkehrszone einfliegen, wobei ich auf 1000 ft (1 Fuß = 30,48 cm) absinken muß. Den Anflugsvorschriften entsprechend, muß ich zuerst ein Funkfeuer, das auf der Anflugsachse liegt, anfliegen (siehe auch Artikel: Die unsichtbare Straße, S. 28/29). Die hörbaren Punkte, die die linke Schneiseite bezeichnen, verlieren ihre Schärfe. Langsam verschmelzen diese Zeichen bis ich den Dauerton höre. Jetzt bestätigt auch der Ausschlag meines Radiokompasses, daß ich die Anflugschneise beim Funkfeuer kreuze. Auf die Schneise eindrehend, nehme ich die durch den Funker vorbereitete Telefonverbindung mit

der Anflugskontrolle auf. Klar höre ich die letzten Anweisungen für die Landung. Die Geschwindigkeit drosselnd, das Flugzeug zur Landung vorbereitend, sinke ich auf 200 Meter über Grund ab. Nach der soeben erhaltenen Wolkenhöhenmeldung muß ich auf 80 Meter über Grund Erdsicht erhalten. Zur Kontrolle meines Anfluges gibt mir mein Funker eine Peilung nach der andern. Nochmals kontrolliere ich die Landebereitschaft. Da, langsam löst sich das rabenschwarze Nichts vor uns und kurz darauf habe ich vor mir eine milchig weiß schimmernde Wolkenwand. Ich bin über Amsterdam, dessen Lichtermeer sich in den Wolken reflektiert. Doch ich darf noch nicht weiter absinken, bis ich ein akustisches Bakensignal überflogen habe, das 4000 Meter vor der Piste liegt. Jetzt ertönt auch dieses für 2 bis 3 Sekunden, und die Landeklappe verlangend, Geschwindigkeit reduzierend, sinke ich mit 2 m/sec, mit absoluter Konzentration meine Instrumente beobachtend, weiter ab. Bei 80 Meter Höhe ohne Erdsicht werfe ich einen Blick auf meinen Funker, der die rechte Seitenscheibe aufgerissen hat und angespannt in die Tiefe schaut. Mit etwas mehr Leistung und einigen kleinen Korrekturen sinke ich nun mit 1 Meter pro Sekunde weiter. Miteinander erkennen wir, zuerst noch etwas verschwommen, bei etwa 60 Meter über Grund, die zweireihig rot markierte Anflugschneise und einen Moment später sehe ich in der Verlängerung eine prägnante, gelbweiß beleuchtete Lichtstraße – die Piste. Zusätzliche grüne Lampen bezeichnen den Pistenbeginn und nach 1800 Meter Pistenlänge markiert eine Reihe von roten Lampen das baldige Ende der 2600 Meter langen Bahn. Mit 140 km Geschwindigkeit schwebe ich gegen den unter meinen beiden starken Scheinwerfern auftauchenden Pistenanfang. Mein Funker meldet nach dem Höhenmesser meine Anflughöhen von 30 Meter, 20 Meter, 10 Meter. Noch eine kleine Korrektur und schon sitzt die «Dakota» ruhig ausrollend auf der Piste.

Zwei grüne Lämpchen dirigieren mich zwischen die dänische und holländische Nachtmaschine. Kaum sind die Motoren abgestellt, rollt schon ein Traktor mit 5 Anhängern heran. Eine weitere Traktion, hochbeladen mit der Post, die soeben aus den beiden anderen Flugzeugen heraussortiert wurde, wartet.

Für uns gibt es aber keine Pause. Die Benzintanks werden auf 2700 Liter aufgetankt. Wetterbesprechung, Flugplan und Bordpapiere beanspruchen die restliche Zeit bis zum Start um 3 Uhr 20. Ein freundschaftlicher Händedruck mit dem Flugdienstleiter der K.L.M. beschließt unseren Aufenthalt. Neben unserer Post haben wir heute nacht eine große Blumensendung an Bord. Eine Stunde später fliegen wir 2300 Meter hoch zurück gegen Basel.

IM PILOTENRAUM EINER DC-4



Sauerstoffanlage

Hauptnetzschalter

Instrumentenbeleuchtung

Navigationlichter

Batterieschalter

Linker und rechter Landescheinwerfer

Primer, Starter, Booster für Mot. 1, 2

Propeller Segelstellung Mot. 1, 2, 3, 4

Magnetschalter Mot. 1, 2, 3, 4

Ausstemperaturmesser

Öl-Temperatur Mot. 1, 2, 3, 4

Zylinderkopf-Temperatur Mot. 1, 2, 3, 4

Funkgeräte-Fernsteuerung

Flügel-Enteiser

Windschutzscheiben-Enteiser

Vergaser-Enteiser

Propeller-Enteiser Mot. 1, 2, 3, 4

Ölverdünnung für Kaltstart

4 Benzin-Quellenpumpen für Haupttanks

4 Benzin-Quellenpumpen für Zusatztanks

Generatorschalter

Primer, Starter, Booster für Mot. 3, 4

Voltmeter für Generatoren

Enteiser-Flüssigkeits-Anzeiger

Hydraulischer Ölmeser

Lufttemperaturmesser für Vergaser

Temperaturmesser des Heizaggregates

Kompass

Radio-Kompass (Bendix)

Schalter für Instrumentenbeleuchtung

Hilfs-Druckluftbremse

Feuerlöschflasche 1

Feuerlöschanlage für vordern Gepäckraum

Künstlicher Horizont

Geschwindigkeitsmesser

2 Höhenmesser

Quersteuer

Automatischer Pilot

Gashebel für Mot. 1, 2, 3, 4

Ladedruck Mot. 1, 2, 3, 4

Höhensteuer-Trimmklappen

Höhensteuer

Pedal für Seitensteuer und Bremsen

Sitz für Flugkapitän

Feuerlösch-Anlage für hintern Gepäckraum

Feuerlöschflasche 2

Haupt-Absperrhahn Mot. 1, 2, 3, 4

Benzindurchflussmesser

Blindfluginstrumente

Geschwindigkeitsmesser

Ölstandmesser

Benzinstandmesser

Sitz 2. Pilot

- g f e d c b a
- a Motoren-Synchronisierungsanzeiger
 - b Drehzahlmesser Mot. 1, 2, 3, 4
 - c Öldruckmesser Mot. 1, 2, 3, 4
 - d Landeklappen-Positions-Anzeiger
 - e Propeller-Verstellung
 - f 4 Benzinhauptahnen
 - g Benzindruckmesser