

<b>Zeitschrift:</b>	Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen
<b>Herausgeber:</b>	Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere
<b>Band:</b>	17 (1944)
<b>Heft:</b>	11
 <b>Artikel:</b>	Der letzte Nachtflug
<b>Autor:</b>	Maeder, P.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-563984">https://doi.org/10.5169/seals-563984</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

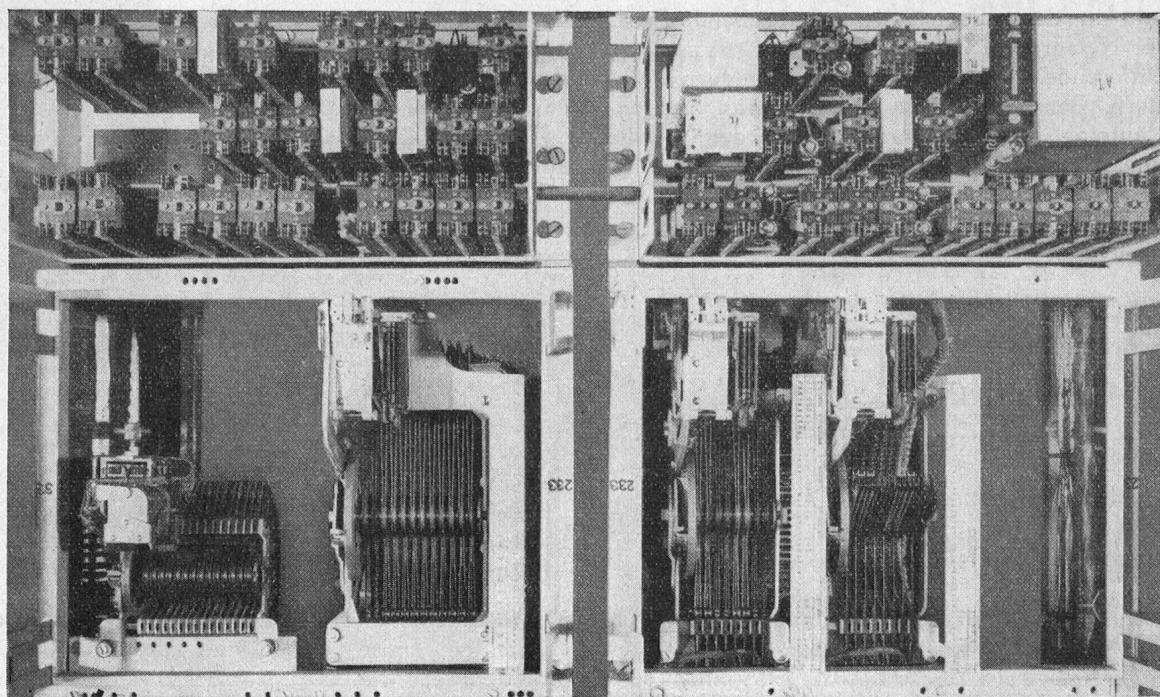
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 19.01.2026

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



Tandemstromkreis. Links: Tandemwähler für  $2 \times 50$ , ausbaubar auf  $3 \times 50$  Ausgänge. Mitte: Verstärkeranschaltungsnehmer. Rechts: Markierschalter für Tandemsucher. Unten: die zugehörigen Relais.

## Der letzte Nachtflug

Von P. Maeder

Auf der Terrasse des Flugplatzrestaurants in Basel. Schweigend sitzt die Besatzung des Nachtpostflugzeuges an einem Tisch. Soeben hat der Lautsprecher die neuesten Nachrichten verkündet. Der Krieg scheint unvermeidlich.

Es ist dunkel. Nur da drüben über dem Rhein einige Lichter. Gespenstig schaut von rechts ein Riesengesicht herüber. Es ist die «Douglas», die bereitgestellt wird. Wie rührend die Sorgfalt des dienstuenden Mechanikers. Hier ein kleiner Flecken Oel, der entfernt werden muss, dort eine Sicherungsnael, die nicht gut sitzt. Er tut seine Pflicht, der gute Mann, ja, er verdoppelt seine Wachsamkeit, als wolle er das Unheil abwenden, das jeder im Nacken spürt. Wo soll er sein Brot verdienen, wenn der Luftverkehr eingestellt ist?

Der Pilot ist aufgestanden. Ihn drücken andere Sorgen. Als Hauptmann im Militärdienst sieht er sich schon aufgeboten. Die Verantwortung für seine Kompanie beschäftigt ihn. «Wird geflogen?» fragt er lakonisch den Flugleiter. «Bis jetzt ist nichts anderes bekannt», antwortet ihm dieser. «Gut, dann hauen wir ab.»

Durch aufgestapelte Postsäcke bahnt sich die Besatzung einen Weg zum Pilotenraum. Alles in Ordnung, die Maschine rollt, hebt ruhig ab, der Nachtflug beginnt.

Es ist phantastisch. Mirriaden von Lichtern oben und unten. Basel, Freiburg, Strassburg grüssen herauf. Silbernen glänzt der Rhein im Mondlicht. Sieht das nach Krieg aus? Einfach lächerlich. Es muss ein Missverständnis vorliegen, liebe Leute da unten.

Auch der Funkverkehr wickelt sich normal ab. Die Deutschen melden dienstbeflissen den französischen Stationen den Durchflug eines Schweizerflugzeuges. Diese danken höflich und geben die Meldung weiter.

Wenn es so weitergeht, haben wir noch hundert Jahre Frieden!

Der Pilot schweigt immer noch und schaut geistesabwesend nach unten. Denkt er vielleicht an seine Soldaten? Dann hebt er den Kopf auf und sieht zu, wie der Funker am Empfänger herumkurbelt. Dessen Mienenspiel scheint ihm zu gefallen. «Erfreulichere Nachrichten?» fragt er ein wenig später. «Ach wo, es war der zweite Satz aus Mozarts kleiner Nachtmusik». Er lächelt nachsichtig, nimmt seinen eigenen Kopfhörer und hört sich den dritten Satz auch mit an. Mit der rechten Hand trommelt er auf die Gashebel.

Mitternacht. Die letzten Takte sind verklungen. Ein energischer Sprecher kündet mit klarer Stimme grosse Ereignisse voraus. Das Pulverfass kann jeden Moment explodieren.

Schnurgerade zieht sich die Autobahn nach Norden und zeigt den Weg zum Ziel. Im Frankfurter Flughafen ist nichts besonderes zu entdecken. Erst beim Aussteigen merkt man die Veränderung. Die Postflugzeuge für Berlin, London, Köln stehen mit abgestellten Motoren herum. Niemand interessiert sich für die Ladung.

Im Pilotenzimmer fehlt der obligate Teekübel mit der Tasse ohne Henkel. Noch gestern Nacht sassen alle hier beieinander und erzählten sich handfeste Fliegerwitze. Jetzt steckt ein Teil der Besatzungen bereits in Militäruniform und wartet auf Befehle.

Der Flugleiter kommt auf die Schweizer zu. «Wir raten euch, sofort wieder zurückzufliegen, statt erst flugplanmäßig», meint er. «Die Post könnt ihr lassen, wir werden für Weiterbeförderung sorgen.» Der Abschiedsgruß ist ein wenig feierlicher als sonst. Dann überqueren die beiden den grossen Platz vor dem Abfertigungsgebäude und gehen zu ihrer Maschine. Nie-

mand kümmert sich mehr um sie. Die Ladung werfen sie auf den verlassenen Postwagen, schliessen die Kabinentüre und klettern auf die Sitze. Dann stehlen sie sich davon; knapp über die Baumgipfel flitzt die «Douglas».

Der Rückflug verläuft ohne grosse Ereignisse. Hier und da blitzt ein Scheinwerfer auf und sieht sich den

Vogel an, der zu solch ungewohnter Stunde nach Süden fliegt. Aha, die Fliegerabwehr ist bereits auf beiden Seiten auf den Posten.

In Basel schläft alles. Nur ein Offizier rekognosziert Unterkunftsmöglichkeiten für seine Truppe. Jetzt weiss die Besatzung, dass dies für lange Zeit der letzte Nachtflug war.

## Daten moderner Empfänger- und Kraftverstärkerröhren

Von H. Friedli, Hünibach

### EAB 1-Dreifachdiode

Die Dreifachdiode EAB 1 besteht aus 3 Diodenanoden, die um eine gemeinsame horizontal gelagerte Kathode angebracht sind. Sie wurde insbesondere für die sogenannte Dreidiodeschaltung entworfen. Diese Schaltung hat den Zweck, die Verzerrung und andere unerwünschte Effekte, die infolge des bisher üblichen Systems der Verzögerung der automatischen Lautstärkeregulation auftraten, zu beseitigen; sie erfordert die Verwendung von drei Dioden. Die Dreidiodeschaltung kommt nur für hochwertige Empfänger in Betracht; infolgedessen liegt es nahe, die Dioden nicht mit irgend einem Verstärkersystem zusammenzubauen, da hiermit zwangsläufig Nachteile verbunden sind. In der Dreidiodeschaltung wird eine Diode als Detektor, eine zweite für die automatische Lautstärkeregulation und eine dritte für die Verzögerung der automatischen Lautstärkeregulation verwendet. Die Diode zur Gleichrichtung des Signals zwecks Abtrennung der niederfrequenten Modulation, ist mit Rücksicht auf sehr geringes Brummen am weitesten von der Einführung des Heizkörpers entfernt. In dieser Sockelschaltung der Abb. 2 ist diese Diode mit d3 bezeichnet. Die Diode, die am nächsten an der Heizkörpereinführung liegt, in der Sockelschaltung der Abb. 2 mit d1 bezeichnet, hat eine sehr kleine Kapazität in bezug auf die Detektordiode. Diese Kapazität ist kleiner als  $0,08 \mu\mu F$ . Da die Diode

insbesondere für die in der Dreidiodeschaltung vorgesehene Verzögerung der automatischen Lautstärkeregulation.

Die Kapazitäten der Dioden in bezug auf die Kathode sind möglichst klein gehalten.

### Heizdaten

Heizung: Indirekt durch Gleich- oder Wechselstrom-Serienschaltung.

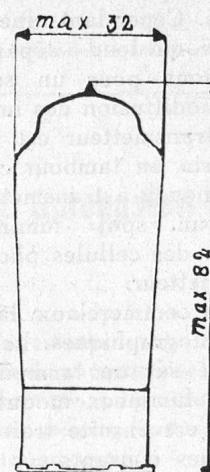
Heizspannung . . . . .  $V_f = 6,3 V$   
Heizstrom . . . . .  $I_f = 0,200 A$

### Kapazitäten

Zwischen Dioden d1 und d2 . . . . .	$C_{d1d2} < 0,65 \mu\mu F$
Zwischen Dioden d1 und d3 . . . . .	$C_{d1d3} < 0,08 \mu\mu F$
Zwischen Dioden d2 und d3 . . . . .	$C_{d2d3} < 0,4 \mu\mu F$
Zwischen Diode d1 und Kathode . . . . .	$C_{d1 k} = 1,5 \mu\mu F$
Zwischen Diode d2 und Kathode . . . . .	$C_{d2 k} = 1,35 \mu\mu F$
Zwischen Diode d3 und Kathode . . . . .	$C_{d3 k} = 2,2 \mu\mu F$

### Grenzdaten

Höchstzulässiger Scheitelwert der  
Signalspannung an Diode d1  $V_{d1} = \text{Max. } 200 V$



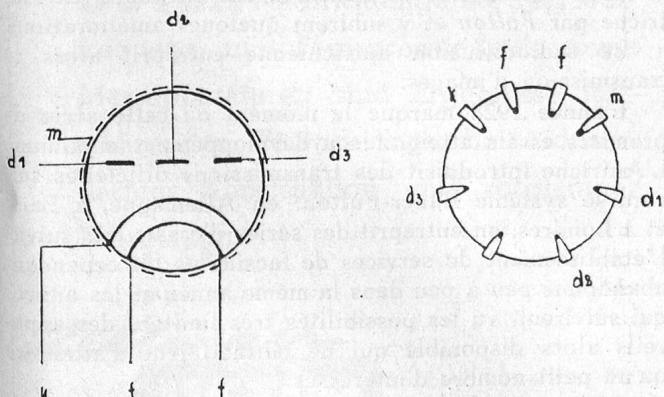
Höchstzulässiger Scheitelwert der  
Signalspannung an Diode d2  $V_{d2} = \text{Max. } 200 V$

Höchstzulässiger Scheitelwert der  
Signalspannung an Diode d3  $V_{d3} = \text{Max. } 200 V$

Höchstzulässiger Gleichstrom durch  
Diode d1 . . . . .  $I_{d1} = \text{Max. } 0,8 mA$

Höchstzulässiger Gleichstrom durch  
Diode d2 . . . . .  $I_{d2} = \text{Max. } 0,8 mA$

Höchstzulässiger Gleichstrom durch  
Diode d3 . . . . .  $I_{d3} = \text{Max. } 0,8 mA$



zur automatischen Lautstärkeregulation aus verschiedenen Gründen meistens an den Primärkreis des vorangehenden Z.-F.-Bandfilters angeschlossen wird, ist die Grösse der Kapazität zwischen der A.L.R.-Diode und der Detektordiode äusserst wichtig. Sie bildet bekanntlich eine Kopplung zwischen den beiden Bandfilterkreisen, und dadurch kann die Trennschärfe ungünstig beeinflusst werden. Deswegen wird die Diode d1 für die automatische Lautstärkeregulation in Betracht kommen. Die Diode d2, die zwischen den Dioden d1 und d3 liegt, kann dann für andere Zwecke dienen,