**Zeitschrift:** Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen

**Herausgeber:** Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere

**Band:** 22 (1949)

**Heft:** 10

**Artikel:** Navy Days : Bericht eines Zürcher Mitgliedes aus England

**Autor:** Schnurrenberger, Harry

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-564110

**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:** 15.09.2025

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

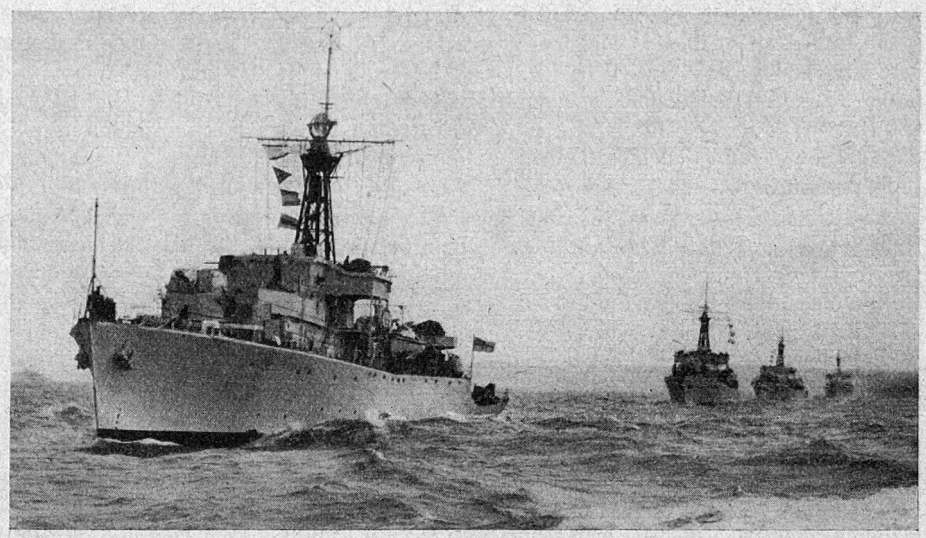
Pionier

OKTOBER 1949 NUMMER 10

Erscheint am Anfang des Monats – Redaktionsschluss am 19. des Monats
Redaktion: Albert Häusermann, Postfach 106, Zürich 40-Sihlfeld, Telephon (051) 23 95 24
Postscheckkonto VIII 15 666
Jahresabonnement für Mitglieder Fr. 3.75, für Nichtmitglieder Fr. 4.50
Preis der Einzelnummer 50 Rappen. Auslandabonnement Fr. 6.— (inkl. Porto)
Adressänderungen sind an die Redaktion zu richten
Administration: Stauffacherquai 36-38, Zürich, Telephon 23 77 44, Postscheckkonto VIII 889
Druck: AG. Fachschriften-Verlag & Buchdruckerei, Zürich

# Navy Days

*Bericht eines Zürcher Mitgliedes aus England*



Eine Gruppe britischer Korvetten in Kiellinie.

Ende Juli und anfangs August fanden dieses Jahr in Portsmouth, dem englischen Kriegshafen, die Navy Days statt. Während einigen Tagen sind das sonst so streng bewachte Dock und einige sich darin befindliche Schiffe der Zivilbevölkerung zur Besichtigung offen. Unter Dock ist hier nicht ein spezielles Trokkendock gemeint, sondern die eigentliche Anlage, in und an der die Schiffe anlegen. Es ist ein prinzipieller Unterschied zwischen einem Dock und einem Hafen. Unter Hafen versteht man die ganze Bucht mit allen seinen Anlagen, von denen eine solche das Dock ist. Das Dock bildet also nur einen Teil des eigentlichen Hafens und besteht aus einigen Trockendocks und Bassins in verschiedenen Grössen. Dazwischen befinden sich Lager und Werkstätten. Um von der Grösse der H. M. Dockyards, wie sie in England genannt werden, einen Begriff zu bekommen, sei folgender Vergleich angegeben: Vom Eingang bis zuhinterst in das Dock benötigt man zu Fuss 20 bis 25 Minuten.

Die Navy Days oder, wie der alte Name hiess, Navy Week, sind bei den Engländern längst bekannt und erfreuen sich allgemeiner Beliebtheit, da die Flotte der Stolz Englands ist.

Im Jahre 1927 fanden erstmals die Navel Charities Week statt, zu deren Durchführung die Armee und die RAF mit Ausstellungen ähnlicher Art in Aldershot und Hendon den Anstoss gegeben hatten. Später wurde dann der Name auf Navy Week abgeändert. Im Jahre 1938 fanden die letzten Navy-Week-Tage vor dem Kriege statt. Im Jahre 1948 wurden sie wieder eröffnet unter dem Namen Navy Days.

Ich besuchte die Navy Days am 2. August. Von Southampton aus erreichte ich nach einer schönen Fahrt mit dem zweistöckigen Ueberlandautobus Gosport, das dem Dock gegenüberliegt. Beim Besteigen der Fähre, um nach Portsmouth zu gelangen, sah ich zum ersten Male in meinem Leben Kriegsschiffe in natura vor mir, und ich muss sagen, sie machten einen gewaltigen Eindruck auf mich. Im Dock befanden sich nicht weniger als vier Flugzeugträger und mehrere kleinere Einheiten.

Die Bedeutung der Navy Days bei den Engländern sah man darin, dass ich während meiner Aufenthaltszeit in England nie eine solch lange Schlange oder, wie die Engländer sagen, Queue (Kiu) gesehen habe. Bis ich hinten anstehen konnte, musste ich beinahe zehn Minuten gehen und war doch eine gute halbe Stunde zu früh. Als um ein Uhr geöffnet wurde, standen hinter mir sicher noch doppelt soviel Leute wie vor mir. Nach einigem Warten, das ohne jeden Stoss vor sich gegangen war, kam dann auch ich an

**Wenn Sie uns Ihre Adressänderung bekanntgeben, so teilen Sie uns bitte mit, welcher Sektion Sie angehören**

die Reihe, bezahlte den bescheidenen Eintritt von 1 sh. und 6 p. und war somit in den weltberühmten Dock eingedrungen. Mein erster Besuch galt dem alten und bekannten Schiff H. M. S. Victory. Früher war die Victory das Schiff Nelsons gewesen, mit dem er die Schlacht von Trafalgar gewonnen hatte, heute ist es das Schulschiff der englischen Marine.

Das Schiff befand sich gerade im Trockendock. In seiner vollen Pracht lag es da. Sämtliche Flaggen, wie sie Nelson vor Trafalgar gehisst hatte, waren aufgezogen. Das gelb und schwarz gestrichene Schiff mit seinen drei hohen Masten, dem sehr langen Kluverbaum nach vorne und all den vielen bunten Flaggen und Wimpeln, die im frischen Winde flatterten, mit dem blauen Himmel als Hintergrund, bot einen ganz seltenen, farbenfrohen Anblick, den ich in meinem Leben nie mehr vergessen werde. Die Segel waren, da sich das Schiff ja im Dock befand, nicht hochgezogen. Die Besucher wurden in Gruppen eingeteilt und Matrosen übernahmen die Führung durch das ganze Schiff, erklärten und gaben bereitwillig jede Auskunft.

Auf Deck, hinter dem zweiten Mast, ist eine kleine Bronzetafel auf den Planken festgeschraubt, mit der Inschrift: «Hier fiel Nelson.» Auf beiden Seiten stehen die alten kurzen, aber schweren Kanonen, ca. alle drei Meter eine, die untereinander mit einem dicken Tau verbunden sind, unmittelbar dahinter die runden, etwa zehn Zentimeter grossen Eisenkugeln. Neben den Kanonen sind die verschiedenen Geräte, die zum Nachladen, Stampfen des Pulvers und Reinigen des Rohres nötig sind, aufbewahrt. Die Kanonen sind nicht fest montiert, wie dies heute der Fall ist, sondern liegen auf Lafetten mit zwei kleinen, roten Holzrädern, da sie auch zum Kampfe auf dem Festlande gebraucht werden mussten, was infolge ihrer geringen Schussweite nötig war. Um den starken Rückschlag zu dämpfen und ein zu weites Zurückrollen der Kanonen zu vermeiden, ist jede gegen die nächste und nach vorn mit dicken Tauen gesichert. Zu den alten Kriegsgeräten gehören aber auch noch die 3 Meter langen, mit einer Eisenspitze versehenen Lanzen, mit denen die Soldaten beim Entern der Schiffe sich gegenseitig bekämpften. Wieviel anders ist es heute, wo die Gefechte auf Distanzen bis zu zehn Kilometer und mehr erfolgen. Die beiden eichernen Grossmasten sind auf Deck etwa 60 cm dick und dreifach, d. h. nach 10 m kommt eine Plattform, und hier beginnt ein neuer, dünnerer Mast, der am ersten festgemacht ist. Dieser reicht aber wiederum nur 10 m weit. Dort befindet sich der Ausguck und es beginnt der dritte, 8 m lange Mast. Die beiden Grossmasten sind gleich und haben erstmals auf einer Höhe von 8 m einen 16—18 m langen Quermasten. Drei Meter über der Plattform ist der zweite, 14 bis 16 m lange, und 3 m über dem Ausguck der dritte und letzte Quermast befestigt. Zwischen diesen Quermasten werden die Segel aufgezogen. Die Grossmasten sind gegen die Bordwände hin mit je drei Seilgruppen gesichert. Eine solche Seilgruppe besteht aus vier dicken Tauen, die gegeneinander gesichert sind und so die bekannten Wanten bilden, an denen die Matrosen auf halsbrecherische Art herumturnen. Die Masten sind zudem noch gegeneinander nach vorn und hinten gesichert. An der Bugspitze thront stolz der britische Löwe. Links und rechts vom Bug hängt je ein grosser, schwerer, mit Eisen beschlagener Holzanker. Gehoben und gesenkt wird er mittels eines Flaschenzuges. Die eigentlichen Ankerseile sind etwa 20 cm dick. Auf dem Schiff ist alles mit Tauen gesichert, und man hatte den Eindruck, dass hier die Hanfseile von ganz England vereinigt seien. Vom viermal armdicken Seil bis zur einfachen Schnur war alles vorhanden und erfüllte irgendeinen Zweck, lief über vier, fünf Holzrollen, war am Mast befestigt, der andere Teil lag fein säuberlich zu einer Schnecke aufgerollt am Boden, ein anderes sicherte durch drei, vier Knoten ein noch dickeres, und so fort — eine Unmenge Seile, mit denen nur der Seemann sich auskennt und damit richtig umgehen kann. Wohl die meisten von uns hätten hier innert kürzester Zeit eine solche Verwicklung, dass wir uns geschlagen geben müssten. Nachdem ich einige Zeit auf den beliebten und bekannten, tadellos sauber gescheuerten Planken spaziert war, stieg ich durch eine steile Treppe ein Stockwerk tiefer. Alle Schießscharten waren geöffnet, wiederum alle 3 m eine Kanone. Der Raum ist niedrig. Nochmals ein Stockwerk tiefer und wieder das gleiche Bild. Diese Räume waren zugleich die Aufenthaltsräume der Mannschaft. In der Mitte steht eine grosse Wasserpumpe, die von Hand betrieben werden musste. In diesem Schiff sind drei Stockwerke mit Kanonen, und man nennt sie deshalb «Dreistöcker». Wir steigen eine weitere Treppe hinab und befinden uns hier bereits unter der Wasserlinie. Hier ist es schon düster, da das Licht nur noch von oben in diese Räume eindringen kann. Im eigentlichen Abteil für die Verwundeten ist es sogar noch dunkler und sehr eng. An der Seite sind zwei separate Gänge als Passagen. Dieser Verwundetenraum ist nicht abgeschlossen und in der Mitte durch mehrere kleinere Räume getrennt. Etwas weiter hinten sind die Apotheke und die Geräte des Arztes mit dem damaligen Lichte. Zum Lesen musste man sich ziemlich anstrengen, mehr noch zum Behandeln der Kranken. Die Abteile waren klein und natürlich sofort überfüllt, dazu dunkel. Das Stöhnen der Verwundeten, das Dröhnen der Kanonen, die Aufregung des Kampfes, man kann sich das gar nicht richtig vorstellen. Wir steigen ein weiteres Stockwerk tiefer. In einer Ecke sind Kränze niedergelegt, an der Wand ist ein grosses Bild Nelsons und eine Gedenktafel für den grossen Seemann festgemacht: «Hier starb Nelson, nachdem man ihm den Sieg verkündet hatte.»

Noch sind wir nicht unten. Zu unterst sind grosse Schoten, in denen sich zugleich die Vorräte befinden. Diese Räume, die gegeneinander abgeschlossen sind, verhindern ein Absinken des Schiffes, wenn es an der Wasserlinie getroffen worden ist. Sie sind etwa 6 m hoch und 2—4 m breit. Anschliessend besuchten wir noch die Räume Nelsons, die sich im Hinterdeck des Schiffes befinden. Auszeichnungen, Skizzen, Berichte und Bilder schmücken die Wände und erinnern einen an ein kleines Museum. Sein Stuhl und sein Bett, das an allen vier Ecken aufgehängt ist, sind noch vorhanden und bilden einen ganz besonderen Anziehungspunkt der Bevölkerung. Hinter dem dritten Mast ist das doppelte Steuerrad, das bei ruhiger See zur Bedienung zwei Mann und bei Sturm gar acht Mann benötigte. Hier befinden sich der alte, grosse Kompass, eine riesige Wasserwaage und verschiedene andere alte Navigationsgeräte, alle grob und schwerfällig. Das Schiff ist sehr alt, aber noch gut erhalten, und gibt einem eine Ahnung von der

alten Seefahrt und ihren mannigfaltigen Schwierigkeiten.

Mein nächster Besuch galt nun den Schiffen allerneuester Art, die mit allen Finessen der Technik ausgerüstet waren.

Es waren folgende Schiffe neuer Bauart zur Besichtigung freigegeben:

| | |
|---|---|
| H. M. S. Implacable | Flugzeugträger |
| H. M. S. Theseus | Flugzeugträger |
| H. M. S. Agincourt<br>H. M. S. Barrosa | Zerstörer der Battle-Klasse |
| H. M. S. Battleaxe<br>H. M. S. Scorpion | Zerstörer der Weapon-Klasse |
| H. M. S. Zephyr<br>H. M. S. Mygnes<br>H. M. S. Zodiac | Zerstörer der 2. Trainingsflotte |
| H. M. Submarine Aeneas<br>Acheron<br>Auriga<br>Sentinel | Unterseeboote d. A-Klasse |

Ausserdem noch ein Motortorpedoboot und ein Motorkanonenboot.

Alle übrigen sich in Hafen und Dock befindenden Schiffe konnten nicht besichtigt werden. Leider waren keine Kreuzer und Schlachtschiffe anwesend. Ein Kreuzer war wohl im Hafen und ein Schlachtschiff im Trockendock, aber nicht zur Besichtigung frei.

Zuerst wandte ich mich den Zerstörern zu und besuchte H. M. S. Barrosa. Er ist ein Zerstörer der Battle- oder Schlacht-Klasse und wurde in den Jahren 1946/47 gebaut, demnach ein sehr neues und überaus modernes Schiff seiner Art. Der Zerstörer gehört zur 4. Zerstörer-Flottille der Home Fleet. Seine Farbe ist grünlich wie bei allen Schiffen, die in Dienst stehen. Grün ist eine ausgezeichnete Schutzfarbe und passt auf weite Sicht ausgezeichnet zum Meer.

| | | |
|---|---|---|
| Länge | 379 Fuss | ca. 125 m |
| Breite | 40 Fuss | ca. 13 m |
| Tiefgang | 17 Fuss | ca. 5,6 m |

Gewicht bzw. Wasserverdrängung 2400 Tonnen
Besatzung 230 Offiziere und Mann.

Die Bewaffnung ist folgende:

5 4,5"-Kanonen, wovon zweimal zwei in einer drehbaren Kuppel vorn, und einer einzelnen;
10 21"-Torpedos;
3 Doppel-Bofors-Geschütze und einem einzelnen.

Dazu kommen noch als Zusatz je nach Bedarf schwere Maschinengewehre zur Fliegerabwehr. Er ist kein eigentliches Fernkampfschiff im Vergleich zum Schlachtschiff oder Kreuzer. Seine Hauptaufgabe besteht in der Fliegerabwehr und zur Bekämpfung der Unterseeboote, wozu er sich ganz besonders eignet und wegen seiner guten Bauweise, die ihm eine sehr grosse, schnelle Wendigkeit erlaubt, als der grösste Feind der U-Boote gilt. Daneben ist er Begleitschiff für Nachschubschiffe und Flugzeugträger; er ist in der Navy das Mädchen für alles.

Aussehen: Der Bug ist ca. 6—7 m hoch bis zur Kommandobrücke, nachher nur noch zwei Drittel der ursprünglichen Höhe.

Man betritt das Schiff am Bug. Hier sind zweimal zwei Kanonen in einer drehbaren, abschliessbaren Kuppel übereinander angebracht. Zwei Matrosen demonstrierten die Arbeit am Geschütz. Die Geschosse sind ca. 1 m lang. Sobald das Geschoss hineingeschoben ist, was bei den beiden untern von Hand geschieht, schnappt der Verschluss zu, der Schütze zieht am Abzug, der Verschluss öffnet sich automatisch und die Hülse fällt heraus. Das Ganze dauert etwa drei Sekunden. Unmittelbar hinter den Geschützen liegt in Stahlkammern die Munition bereit. Die Kuppel, in der die beiden ersten Geschütze montiert sind, ist auf dem Deck, die zweite Kuppel ist überhöht und abschliessbar. Der Schütze und Richter erhält seine Befehle durch ein Telephon vom Kommandanten, der das Feuer von der Kommandobrücke aus leitet. Um auf die Kommandobrücke zu gelangen, steigt man eine drei Meter hohe eiserne Leiter empor. Hier befinden sich die Navigationsinstrumente, die durch eine Panzerplatte geschützt sind. Auf der linken Seite ist das Sprachrohr des Kapitäns. Im untern Teil des Kommandoturmes, an den die Kommandobrücke angebaut ist, sind die Räume der Funker. Durch separate Kanäle führen die Antennen von den Funk- und Radarstationen zu den verschiedenen Aussenantennen. Leider waren die Funkräume geschlossen, was auch zu begreifen ist, denn auch an den Navy Days lassen sich die Engländer nicht in die Tasche gucken. Durch eines der auf den Schiffen und besonders auf den Kriegsschiffen so charakteristischen runden, 70—80 cm grossen Löcher stieg ich über eine schmale, senkrechte Leiter in den vordern Maschinenraum hinab. Hier unten schlug mir eine Hitzewelle entgegen. Der freie Platz ist äusserst beschränkt; kleine, schmale Laufstege führen zu den Motorengruppen. Die Anlage ist zweistöckig, alles ist tadellos sauber und eingefettet, überall Manometer, Leitungen und nochmals Leitungen in allen Farben und Dicken entlang den Wänden und Eisenträgern. Der Schweiss läuft mir die Stirne herunter; hier herrscht eine fast unerträgliche Hitze. Ueber eine schmale Treppe steige ich auf ein Podium, von dem aus alle Motoren überblickt werden können. Hier ist eine Gruppe zur Erzeugung von elektrischem Strom in Betrieb. Von hier steige ich wieder an die frische Luft empor. Die leichte Brise kühlt wunderbar ab. Was für Temperaturen herrschen dort unten erst, wenn alle Motoren in Betrieb sind? Nach dem Kommandoturm steigt man eine Leiter hinab, da ja das Schiff hier nicht mehr so hoch ist wie bis anhin. Hinter dem Kommandoturm, auf dem untern Teil des Schiffes, steht der 12—14 m hohe Eisengittermast mit den Radar- und Radioantennen. Die Radioantennen sind meistens Dipole und an einem zweiten, kleineren Mast, der sich im hintern Teil des Schiffes befindet, noch befestigt. Der Gittermast dient zudem zum Hochziehen der Signalflaggen beim Manövrieren und bei der Hafeneinfahrt. Auf beiden Seiten dieses Mastes ist je ein Rettungsboot aufgehängt. Diese sind aber bedeutend grösser, als man sich sie vorstellt. Zum Klarmachen eines solchen Bootes braucht es mehrere Mann. Diese Boote sind über 10 m lang und sehr breit, haben zwei Kabinen und einen eingebauten Motor. Unmittelbar hinter dem Gittermasten folgen das Kamin, verschiedene Deckaufbauten für Mannschaft und Material und nochmals zwei Rettungsboote, die aber weder Kabinen noch Motor

haben. Als nächstes kommt eine Torpedoabschussanlage, da der Zerstörer nicht wie das Unterseeboot die Torpedos durch Rohre im Bug abschiesst, denn gerade diese Einrichtung macht ihn so gefährlich, da er nach allen Seiten sofort Torpedos feuern kann. Man stelle sich ein Stück sehr grobes Wellblech vor. In dem nach oben gebogenen Teil ist ein Torpedo festgemacht, im ganzen fünf. Die Abschusseinrichtung kann leicht nach beiden Seeseiten gedreht werden. Die Torpedos sind 6—7 m lang, die Sprengladung ist ca. 130 cm lang und rot markiert. Am Schwanze, der ähnlich einer grossen Bombe aussieht, befindet sich in der Mitte eine kleine, 20 cm grosse Schiffsschraube, die das Torpedo im Wasser fortbewegt. Der Abschuss erfolgt durch einen Ruck, wobei das Torpedo über die Reling ins Wasser geschleudert wird. Nun folgen weitere Deckaufbauten und hernach die zweite Torpedoschussanlage, und nochmals ein Deckbau, unter dem sich nochmals Maschinen befinden. An den Wänden der Deckbauten hängen mehrere kleine Rettungsboote, welche aussehen wie aufgepumpte Gummiboote. Sie sind aber aus Holz oder Kork, so dass sie auch nach Beschuss noch schwimmfähig sind. Diese Rettungsgeräte würden aber nicht für eine Mannschaft von über 200 Mann aureichen. Im Kriegsfalle erhält jeder eine Schwimmweste. Dann hat es auf dem Schiff noch Rettungsplanken. Hier handelt es sich um eine Art Bänke, etwa 30 cm hoch, von denen mehrere wie eine Handorgel zusammengelegt werden und auf diese Weise noch eine bequeme Sitzgelegenheit bieten. Aussen sind von einer Ecke zur andern Seile festgemacht. Damit aber diese im Wasser schwimmen und von den darnach suchenden Leuten gesehen werden, ist alle 30 cm ein kleiner Holzgriff im Seil eingeschlauft. Der Boden des Schiffes ist zum Teil aus Stahlplatten und zum Teil betoniert. Die Reling ist aus dicken Eisenstangen und ausserordentlich massiv.

Als zweiter Zerstörer der gleichen Klasse war noch H. M. S. Agincourt zum Besuche offen. Ein weiterer Zerstörer war noch anwesend, auf dem aber gearbeitet wurde. Alle alte Farbe wurde durch die Matrosen weggekratzt und abgeschabt, dann grundiert und frisch gestrichen. Sämtliche Geschütze wurden in ihre Einzelteile zerlegt und gereinigt. Die beiden Zerstörer H. M. S. Battleaxe und Scorpion sind Schiffe der Weapon-Klasse. Sie unterscheiden sich nur gering, und auf grössere Distanz praktisch nicht mehr. Der Kamin ist hier nicht unmittelbar nach dem Gittermasten, sondern etwas weiter hinten, da sich hier je eine Torpedoabschussanlage vor und hinter dem Kamin befindet. Dieser Zerstörer ist etwas kleiner als der der Battle-Klasse.

Länge 365 Fuss, 120 m
Breite 38 Fuss, 12,5 m
Geschwindigkeit 34 Knoten, 60 km
Torpedos 10 Stück 21"
Bewaffnung und Mannschaft gleich dem Battleklasse-Zerstörer
Wasserverdrängung 1980 Tonnen.

Dieser Typ ist also nur wenig kleiner. Hergestellt im Jahre 1947; auch hier handelt es sich um ein sehr modernes Schiff.

An den Fliegerabwehrgeschützen sassen Knaben und Mädchen, weniger wegen dem Geschütz selber, aber ein Matrose hatte den Motor eingeschaltet und liess das Geschütz drehen. Auch hier stieg ich durch ein Loch in den Maschinenraum hinunter, der praktisch das gleiche Bild bot wie beim Battle-Klasse-Zerstörer. Für mich als Laie war auf jeden Fall kein Unterschied feststellbar. Vom Kommandoturm führt ein 20 cm breiter Laufsteg zum ersten Deckbau vor dem Kamin. Vom Deckaufbau hinter dem Kamin führt ebenfalls ein solcher zum grossen hintern Deckaufbau. Die Deckbauten sind hier wesentlich kleiner als beim andern Zerstörer. Die Laufstege sind auf einer Höhe von etwa 3 m. Auf beiden Seiten ist eine Art Geländer, d. h. alle paar Meter eine kleine Eisenstange, die unten ein halbes Scharnier hat. Zwischen diesen Stangen sind je zwei dünnere Seile gespannt. Wenn nun zwei sich auf diesem Laufsteg begegnen, drücken sie einfach am Seil etwas nach aussen und sie können bequem aneinander vorbei. Als ich mich auf diesem Laufsteg befand, sprangen zwei Boys an mir vorbei. Um einen kleinen Halt zu suchen, griff ich nach dem Seil, aber das gab zuerst nach, so dass ich mich schon im öligen und schmutzigen Hafenwasser schwimmen sah. Zum guten Glück traf das dann aber nicht ein. Immerhin hatten sie mir einen Schreck eingejagt, so dass ich es vorzog, diese Laufstege zu verlassen. Nun erfasste ich den Schabernack, denn diese Schlingel hatten es darauf abgesehen, dass man nach diesen heimtückischen Seilen griff und dabei erschrak, wobei die Frauen einen wilden Schrei ausstiessen, woran sich dann die Zuschauer ergötzten. Keine zwei Minuten später war ich ebenfalls Zuschauer dieses Spasses und lachte mit den andern darüber, denn gefährlich war die Sache nicht. Der obere Teil des Gittermastes ist schwarz gestrichen. Ueber einen schmalen Steg verliess ich befriedigt die Zerstörer und wandte mich den grössten Kriegsschiffen, nämlich den Flugzeugträgern, zu.

### *H. M. S. Implacable*

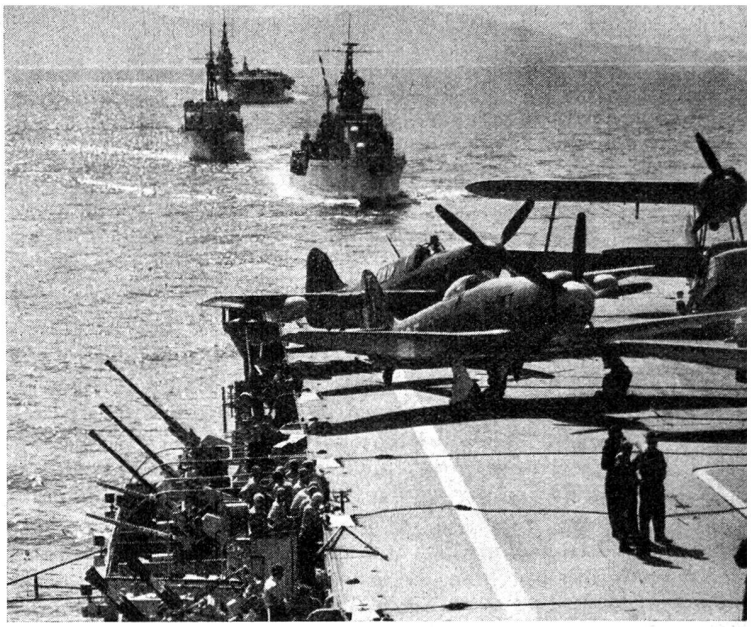
Der Implacable ist einer der grössten Flugzeugträger der Navy. Fertiggestellt wurde er im Jahre 1945, kurz nachdem der Krieg zu Ende war. Er ist ein 23 000-Tonnen-Schiff und kann 60 Flugzeuge aufnehmen. Zugleich ist er das Flaggschiff des Kommandanten der Home Fleet. Dieser Flugzeugträger lag zuvorderst im Hafen, da er erst vor kurzem aus den Manövern der englischen Navy-Piloten zurückgekehrt war. Dann folgte ein etwas kleinerer, weiter hinten nochmals ein grosser, der aber schwarz angestrichen war. Um die Ecke des Docks lag dann der vierte, der Theseus. Einer der beiden andern war der «Warroir»; den Namen des zweiten konnte ich nicht lesen.

Das eigentliche Deck, auf dem die Flugzeuge starten und landen, liegt wohl über zehn Meter über dem Wasserspiegel. Diese Höhe macht auf einem einen ganz besonders grossen Eindruck, vor allem dann, wenn man das Schiff von vorne sieht. Auf der rechten Seite des Decks sind der Kommandoturm und der Kamin die einzigen Deckaufbauten. Vor und hinter dem Kamin befinden sich die Masten für Radar und Radio. Hier handelt es sich nicht um Gittermasten, sondern um eiserne Vollmasten. Die Höhe des Kommandoturmes ist ungefähr 10 m, die Höhe des Mastes ab Deck gute 20 bis 25 m. Der Tiefgang dieses Kolosses bewegt sich zwischen 14 und 15 m, je nach der Belastung. Seine Länge ist gegen 300 m und die Breite des Flugzeugdeckes gegen 30 m.

*H. M. S. Theseus*

Ebenfalls ein Flugzeugträger, aber etwas kleiner als der Implacable. Seine Länge ist nur etwa 200 m, die Breite des Flugzeugdeckes beträgt etwa 25 m und sein Tiefgang zwischen 11 und 12 m. Die Flugzeugträger sind die grössten Schiffe, die im Kriege auf den Meeren in den Kampf eingreifen. Sie sind stets durch Schlachtschiffe und Kreuzer gegen Beschiessung auf grosse Distanzen und durch Zerstörer gegen Angriffe der Unterseeboote begleitet. Der Flugzeugträger selber hat keine Fernkampfwaffen. Alle Kanonen, die er mit sich führt, dienen der Fliegerabwehr, die hier ganz besonders stark ausgebildet ist.

Nach dem gewohnten Warten von einigen Minuten in der Queue kann ich den Theseus betreten. Durch einige enge Türen und düstere Gänge gelange ich zum Unterdeck oder, besser gesagt, zum Hangar auf dem Flugzeugträger, der sich von vorne bis zuhinterst und in der ganzen Breite des Schiffes ausdehnt und für 40 Flugzeuge Platz bietet. Er ist etwa 8 m hoch, so dass auch für andere Gegenstände in der Höhe, wie Tragflächen und dergleichen, genügend Platz vorhanden ist. Von hier werden die Flugzeuge durch zwei grosse und schnelle Lifte auf das Deck befördert. Dieses Unterdeck war zum Ausstellungsraum geworden. Mehrere Flugzeuge mit den charakteristischen, aufgeklappten Tragflächen standen zur Besichtigung bereit. Die Piloten gaben die gewünschten Auskünfte, wobei sich Knaben und Mädchen stritten, wer als Nächster in das Flugzeug hineinsteigen könne. Die Flugzeuge selber unterscheiden sich äusserlich nicht von den eigentlichen Landflugzeugen. Ein kleiner Unterschied besteht darin, dass sie hinten nach dem Heckrad einen 70—80 cm langen Haken für die Landung auf Deck haben. Zum Training der Piloten sind hier Linkstrainer vorhanden. Das Unterdeck ist aber auch noch Reparaturwerkstätte. Hier werden laufend Revisionen und Reparaturen aller Art ausgeführt. Motoren, Tragflächen, Propeller und Ersatzteile aller Art sind vorhanden. Zum Auswechseln von schweren Teilen sind Krane an der Decke festgemacht, die auf Schienen nach allen Seiten gefahren werden können. Um schwere Gegenstände hier und auf Deck rasch zu transportieren, sind eine Anzahl Elektromobile in verschiedenen Ausführungen vorhanden. Auf der gegenüberliegenden Seite waren die Ausrüstungen der Piloten und die Hilfsmittel, die ihnen bei Notlandungen auf dem Wasser zur Verfügung stehen, aufgestellt. Schwimmwesten, Einmanngummiboot, bei dem die Anleitung, wie gesegelt werden muss, auf das Segel selbst geschrieben ist, Mehrmann-Gummiboot, das als Ring gebaut ist und keinen Boden hat, und viele andere Kleinigkeiten, wie Raketenpistolen, Notrationen usw.



Das dritte Flugzeugträger-Geschwader der englischen Home-Fleet auf der Fahrt. Blick vom Kommandoturm des Flugzeugträgers „Theseus" auf den Zerstörer „Corunna", die Fregatte „Natal" und den Flugzeugträger „Vengeance".

Dann folgten die wichtigsten Geräte der Luftlandetruppen und der Kommandotruppen, die ihnen durch die Flugzeuge abgeworfen werden müssen. Fallschirme aller Art und in allen Farben, rot, grün, gelb, weiss, Doppelfallschirme und kleinere, nicht grösser als ein Regenschirm, für Raketen und Magnesiumfackeln. Je nach Farbe werden an ihnen Lebensmittel, Munition, Medikamente oder andere Dinge zur Erde niedergelassen. Als Waffen stehen ihnen vor allem das leichte und schwere Maschinengewehr zur Verfügung. Zur Uebermittlung dienen Geräte in allen Grössen, vom kleinen Seenotfunkgerät in einer wasserdichten Umhüllung bis zum 50-Watt-Sender. Die kleinen Geräte haben im Verhältnis zu ihrem geringen Gewicht und Grösse sehr gute Leistungen. Sender mit 5 Watt Ausgangsleistung sind nur etwa ein Viertel so gross wie unsere P-5-Stationen; dazu kommt noch ein kleiner, handlicher Generator. Die Bedienung ist einfach und entspricht ungefähr unseren kleinen Stationen. Die Antennen bestehen meistens nur aus einem Draht, der dann einfach ausgeworfen wird. Die zusammensteckbaren Stabantennen sind nicht bekannt. An deren Stelle treten dafür die Rutenantennen, die zusammenschiebbar sind und nicht verlorengehen können. Auf Antennenbaumaterial legt man wenig Wert, da dieses die Leute nur unnötig belastet. Die Frequenzbereiche sind ganz verschieden, teilweise UKW und Kurzwellen von 10—100 m.

*Harry Schnurrenberger.*

(Fortsetzung folgt.)

## Les procédés électroniques de mesure et de contrôle

En dehors de la radiodiffusion, de la télévision, du radar, des rayons X, du chauffage par courants de haute fréquence, des redresseurs de courant alternatif, les tubes électroniques ont vu leurs champs d'applications s'agrandir encore du jour où l'on s'est rendu compte que toutes les grandeurs physiques non électriques: longueur (déplacement, épaisseur, déformation), force (pression), angle, couple, flux magnétique, temps, vitesse, température, humidité, intensité lumineuse, éclairement, etc., pouvaient être convertis par des moyens simples en grandeurs électriques, suivant des lois naturellement bien connues et qui prennent souvent une forme linéaire.

La fécondité de la méthode repose sur le fait que l'on sait se livrer sur les grandeurs électriques obtenues, après amplification ou non, à toutes sortes de transformations et de combinaisons mathématiques: sommes, différences, produits, divisions de tensions continues ou alternatives, même intégration ou différentiation d'une tension sinusoïdale.