

Der letzte Nachtflug

Autor(en): **Maeder, P.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (1944)**

Heft 11

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-563984>

Nutzungsbedingungen

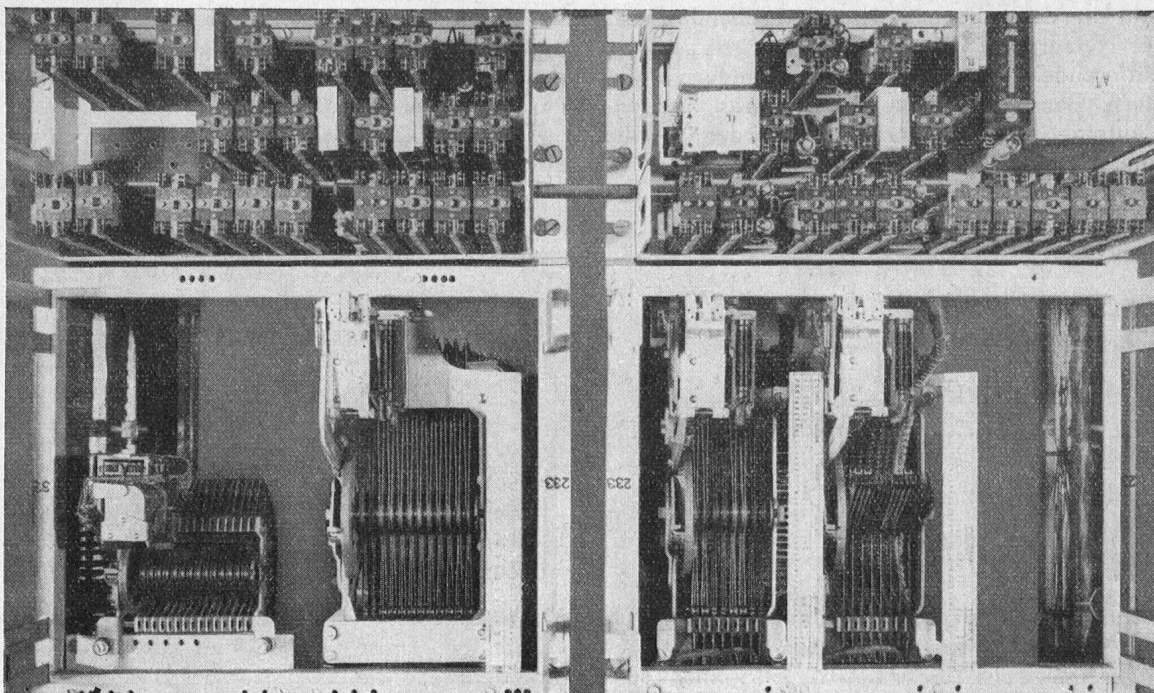
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Tandemstromkreis. Links: Tandemwähler für 2×50 , ausbaubar auf 3×50 Ausgänge. Mitte: Verstärkeranschaltsucher. 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 diensttuenden Mechanikers. Hier ein kleiner Flecken Öl, der entfernt werden muss, dort eine Sicherungsnadel, 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. Silbern 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 Mienspiel 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 kündigt 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 dalassen, 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 stehen sie sich davon; knapp über die Baumgipfel flitzt die «Douglas».

Der Rückflug verläuft ohne grosse Ereignisse. Hie 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.

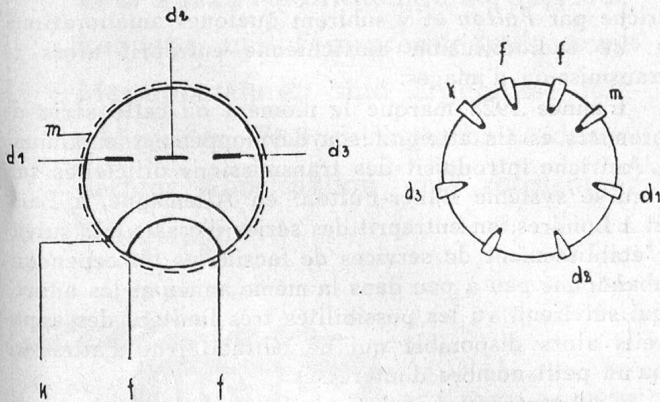
In Basel schläft alles. Nur ein Offizier rekognosziert Unterkunftsmöglichkeiten für seine Truppe. Jetzt weiss die Besatzung, dass dies für lange Zeit der letzte Nachtflug war.

Daten moderner Empfänger- und Kraftverstärkerröhren

Von H. Friedli, Hünibach

EAB 1-Dreitachdiode

Die Dreifachdiode EAB 1 besteht aus 3 Dioden-anoden, die um eine gemeinsame horizontal gelagerte Kathode angebracht sind. Sie wurde insbesondere für die sogenannte Dreiodenschaltung entworfen. Diese Schaltung hat den Zweck, die Verzerrung und andere unerwünschte Effekte, die infolge des bisher üblichen Systems der Verzögerung der automatischen Lautstärke-regelung auftraten, zu beseitigen; sie erfordert die Ver-wendung von drei Dioden. Die Dreiodenschaltung 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 Drei-iodenschaltung wird eine Diode als Detektor, eine zweite für die automatische Lautstärkeregelung und eine dritte für die Verzögerung der automatischen Laut-stärkeregelung verwendet. Die Diode zur Gleichrich-tung des Signales zwecks Abtrennung der niederfrequenten Modulation, ist mit Rücksicht auf sehr geringes Brummen am weitesten von der Einführung des Heiz-körpers 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



zur automatischen Lautstärkeregelung aus verschie-denen Gründen meistens an den Primärkreis des vor-angehenden Z.-F.-Bandfilters angeschlossen wird, ist die Grösse der Kapazität zwischen der A.L.R.-Diode und der Detektordiode äusserst wichtig. Sie bildet be-kanntlich eine Kopplung zwischen den beiden Band-filterkreisen, und dadurch kann die Trennschärfe ungün-stig beeinflusst werden. Deswegen wird die Diode d1 für die automatische Lautstärkeregelung in Betracht kommen. Die Diode d2, die zwischen den Dioden d1 und d3 liegt, kann dann für andere Zwecke dienen,

insbesondere für die in der Dreiodenschaltung vor-gesehene Verzögerung der automatischen Lautstärke-regelung.

Die Kapazitäten der Dioden in bezug auf die Ka-thode sind möglichst klein gehalten.

Heizdaten

Heizung: Indirekt durch Gleich- oder Wechselstrom-Serien- oder Parallelschaltung.

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 . . . $C_{d2d3} < 0,4 \mu\mu F$

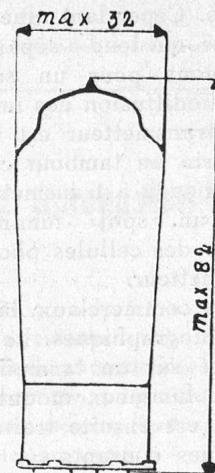
Zwischen Diode d1 und Kathode . $C_{d1 k} = 1,5 \mu\mu F$

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 $I_{d1} = \text{Max. } 0,8 \text{ mA}$

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

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