

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 16 (1940-1941)

Heft: 30

Artikel: Nachtpostflug

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-712451>

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: 28.01.2026

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

Energie kameradschaftlich, soldatisch zusammenhalten und zusammen werken, dann wird auch diese Zeit glücklich vorübergehen. Sieben magere Jahre können zu sieben Jahren des Segens werden, wenn gemeinsame Sorgen uns einig machen.

Wir schließen unsere Betrachtung mit der Hoffnung, daß kommende Zeiten, und mögen sie noch so schwer sein, ein hartes, soldatisches und einiges Schweizervolk finden mögen, das sich und seinen Traditionen Ehre einlegt.

Offiziersbund zur Bekämpfung des Alkoholismus in der Armee

Die vielen Zuschriften, die unsere Zentralstelle von den Empfängern der Zirkulare erhält, beweisen das Interesse, das der Sache allseitig entgegengebracht wird.

Sie zeigen aber auch, wie scheinbar gebildete Menschen beim Lesen der Verpflichtung:

«Ich verpflichte mich, während des Militärdienstes — solange ich die Uniform trage — keinen Alko-

hol zu genießen. Ich tue das als Beispiel für Kameraden und Untergebene. Meine Erklärung ist gültig, bis ich sie widerrufe.»

ausrufen: «Um Gotteswillen! dann wäre ich ja Abstinent. Da muß ja alle Welt glauben, ich sei ein Säufer und könnte mich nur durch diese Erklärung, diese Verpflichtung halten.»

Wäre dem wirklich so: alle Hochachtung vor dem Betreffenden! Wem es gelungen ist, sich innerlich durchzuringen, daß er glaubt, seine Unterschrift geben zu können, dem gebührt Achtung — nicht Verachtung.

Bei dem Mitarbeiter des Offiziersbundes handelt es sich aber gar nicht um eine solche heroische Tat. Bei ihm ist es der *persönliche Einsatz* eines Mannes, der etwas erreichen will. Er will den Kristallisierungspunkt bilden für alle diejenigen, welche gleichen Sinnes sind, auch wenn sie mit andern Mitteln arbeiten wollen. Sie sind als Helfer ebenso willkommen.

Offiziersbund zur Bekämpfung

des Alkoholismus in der Armee

Zentralstelle: Basel 1

Postfach 91.

Nachtpostflug

Zwanzigstes Jahrhundert — Das Jahrhundert der Glanzleistungen und Rekorde von Wissenschaft, Technik und Sport. Ein Ereignis überbietet das andere; die Menschen streben und jagen nach Erfolg und Ruhm. Niemand kommt zur Ruhe in diesem Drang nach Neuem und Besserem. Ist es da noch verwunderlich, daß der Luftverkehr in den letzten Jahren einen so gewaltigen Aufschwung genommen hat? Nein, bestimmt nicht. Heute, in der Zeit des bittern Existenzkampfes ist Zeit ein kostbares Gut. Jede Minute bedeutet Geld. So kommt es, daß sich täglich Tausende von Menschen auf den Luftverkehr verlassen und von seinen Vorteilen zu profitieren wissen. So ehrfurchtig man noch vor 20 Jahren einem schwerfälligen «Aeroplan» betrachtete, so selbstverständlich setzt man sich heute in ein modernes Schnellflugzeug und weiß, daß man in wenigen Stunden am Ziel ist, während man mit der Eisenbahn für die gleiche Strecke mindestens das Fünffache an Zeit brauchen würde. Es ist unzweifelhaft ein großes Verdienst unserer Flugzeugmotoren, Instrumenten- und Radiokonstrukteure, daß man heute im 250-Stundenkilometer-Tempo so sicher und bequem reisen kann. Welchen Umfang die Leistungen der Luftfahrt bereits angenommen haben, weiß bestimmt jeder.

Wenn auch heute, durch den Krieg bedingt, die schweizerischen Flugzeuge nur noch auf der kurzen Strecke Zürich—München eingesetzt sind, wodurch unser Land den Anschluß an das europäische Flugnetz findet, wird die Zeit des Friedens kommen, wo unsere Flugzeuge den Anschluß an das gesamte internationale Netz wieder sicherstellen. Auch die Nachtpostlinie wird ihren Betrieb wieder aufnehmen, sobald die Friedenglocken ertönen.

So einfach es aber für den Laien von außen erscheinen mag, einen Luftverkehr, bei dem Sicherheit das höchste Gebot ist, regelmäßig und pünktlich durchzuführen, so kompliziert ist die Sache in ihrer Wirklichkeit. Gute Flugzeuge und ausgezeichnete Piloten sind wohl die wichtigste, nicht aber die einzige Bedingung zur Durchführung eines sicheren Luftverkehrs. Stärker Nerven der Piloten und genaue statistische Berechnungen der Flugzeugkonstrukteure können nur dann zu einer hochwertigen Flugsicherheit beitragen, wenn dem

Unternehmen eine mustergültige Bodenorganisation des Flugsicherungsdienstes zugrunde liegt. Ohne einen solchen Dienst wären die europäischen und die großen transkontinentalen Hochstraßen der Luft, die über Länder und Meere hinwegführen, gar nicht denkbar. Um einmal zu zeigen, was alles notwendig ist zur Erzielung einer maximalen Flugsicherheit, Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit, soll an dieser Stelle von den diesbezüglichen Organisationen auf einem Flugplatz erster Klasse kurz die Rede sein.

Um einen reibungs- und gefahrlosen Verkehr der Flugzeuge über und auf dem Flugplatze zu gewährleisten, sind Reglemente, Signal- und Verkehrsvorschriften erschienen, die über das Verhalten der Maschinen in der Luft und auf dem Boden genau orientieren. Die Kontrolle über die Handhabung dieser Vorschriften besorgt die Flugpolizei. Der Platz selbst ist am Rand durch gelbschwarze Signale markiert, so daß die Brauchbarkeit der Rollfläche aus der Luft leicht ersichtlich ist. Nachts werden diese Marken durch gelbe Lichter ersetzt, vorübergehende Hindernisse auf der eigentlichen Flugpiste müssen, um keine Gefahr für Menschen und Material zu sein, ebenfalls bei Tag und bei Nacht gut sichtbar markiert werden. Eine wichtige Einrichtung für startende und laufende Flugzeuge ist der Windrichtungsanzeiger. Es dürfte bereits bekannt sein, daß die Flugzeuge immer gegen den Wind landen und starten. Die Gründe dazu sind kürzere Start- bzw. Ausrollstrecken. Dieser Windrichtungsanzeiger bestand bis heute hauptsächlich aus einem von allen Seiten gut sichtbaren gehüllten Windsack. Dieser erfüllte bei Tag seinen Zweck sehr gut, versagte aber seinen Dienst bei den immer häufiger durchgeführten Nachtflügen. Es wurde deshalb international geregelt, daß der Windrichtungsanzeiger in Zukunft aus einem horizontalen drehbaren T bestehen soll, das nachts beleuchtet werden kann. Das Landungs-T hat einen ferngesteuerten Motor und kann so vom Verwaltungsgebäude aus bei Windstille in die sog. Normallage (festgelegte Start- und Landungsrichtung bei Windstille) gebracht werden, während es sich bei Wind frei in die Windrichtung stellt und den Flugzeugen immer die notwendige Orientierung über Start bzw. Anflug gibt.

Für Starte und Landungen bei Nacht sind noch weitere Maßnahmen notwendig. Es ist immer wichtig, daß der Flughafen in dunklen Nächten aus der Luft gut zu finden ist. Zu diesem Zwecke ist auf einer der Flughallen ein Neon-Blinklicht als Ansteuerungsfeuer montiert, das fortlaufend im Morsealphabet den Buchstaben B (— . . .) blinkt. Dieses Licht ist bei trockener Luft bis auf 50 km sichtbar und hat schon manchem Piloten gute Dienste geleistet. Kommt nun ein Flugzeug in die Nähe des Platzes und setzt zur Landung an, so ist von großer Wichtigkeit, daß die den Flugplatz umgebenden hohen Hindernisse, wie Häuser, Kirchtürme, Fabrikschornsteine usw. gut gekennzeichnet sind, um die Kollisionsgefahr auszuschließen. Diese Kennzeichen (rote Lichter auf der größten Erhebung) ist auf den Gebäuden und Hallen des Flugplatzes, sowie auf einer großen Anzahl von umliegenden Gebäuden angebracht, die teils auf Wunsch, teils automatisch eingeschaltet werden. Alle die eben aufgeführten Einrichtungen sind absolut notwendig, um den Flugzeugen jederzeit sichern Start und sichere Landung zu gewährleisten. So unscheinbar dem Laien diese Maßnahmen vorkommen mögen, so unschätzbar groß ist ihr Wert für den Benutzer.

Somit wäre der kleine Streifzug durch den Flugsicherungsdienst auf einem Flugplatz erster Ordnung zu Ende. Es wurde damit lediglich versucht, ein Bild über die weitläufige Organisation und die mannigfaltigen Einrichtungen zu geben, die notwendig sind, einen Luftverkehr regelmäßig und vor allem mit größter Sicherheit auch bei Nacht durchzuführen.

Damit wenden wir uns der Nachpostlinie zu. Der Nachpostkurs verläßt Basel um 23.20 Uhr und trifft in Frankfurt um 00.40 Uhr ein. Das Nachpostflugzeug benötigt also für die rund 300 km lange Luftstrecke 1 Stunde und 20 Minuten. Die Strecke wird mit dem zweimotorigen Schnellflugzeug Douglas DC 2 ausgeführt. Diese Strecke gewährleistet den unmittelbaren Anschluß an die Nachluftpoststrecken des europäischen Netzes Frankfurt-Köln-London und Brüssel-Paris, Hannover-Kopenhagen, Malmö-Stockholm, Helsinki, Goteborg-Oslo, Hannover-Berlin-Halle/Leipzig und Frankfurt-Stuttgart-München-Nürnberg. Durch diese Möglichkeit wird erreicht, daß die Briefe, mit der Nachmittags- und Abendpost, fast aus der gesamten Schweiz den Empfängern in den wichtigsten Städten Mittel-, West- und Nordeuropas schon bei der ersten, spätestens aber bei der zweiten Briefzustellung des folgenden Tages ausgehändigt werden. Der enorme Zeitgewinn gegenüber der Beförderung auf dem gewöhnlichen Wege liegt auf der Hand. Aehnlich verhält es sich mit der Luftpost in der Richtung vom Ausland nach der Schweiz, so daß am Abend in London oder Berlin aufgegebene Briefschaften den Adressaten in Basel schon am folgenden Morgen um 7.30 Uhr, in Zürich um 10.55 Uhr, in St. Gallen um 11.15 Uhr, in Genf um 11 Uhr, in allen andern Orten, ja sogar im Tessin am Nachmittag zugestellt werden, statt erst am zweitfolgenden Tage. Der Zeitvorsprung der Nachluftpost ist also ein ganz beträchtlicher und wächst natürlich mit der Entfernung. Wenn ich am Eingang erwähnte, daß Zeit Geld ist, so kommt das am besten bei der Nachluftpostlinie zum Ausdruck. Auf den weiten Auslandsstrecken — vor allem nach Übersee und dem Fernen Osten — beweisen die Flugzeuge, daß sie allen Erd- und Seebeförderungsmitteln weit überlegen sind.

Der Laie kann sich nun ein unvollständiges Bild der Aufgabe des Postfliegers machen. Und doch ist Postflug so verschieden vom Verkehrsflug. Aufgabe des Verkehrsfluges mit Passagieren ist es, diese heil an den Bestimmungsort zu bringen. Der Postflieger dagegen steht

unter einem klaren Zweckbefehl. Bei Tag und in der Nacht, bei gutem und schlechtem Wetter hat er nur eine Aufgabe, seinen Auftrag durchzuführen und die ihm anvertraute Post pünktlich nach dem Zielhafen zu bringen, ohne Rücksicht auf die lauernden Tücken der Nacht und des Wetters. Gewiß, ein gewöhnlicher Flug ist an sich schon ein Erlebnis, welches unvergängliche Eindrücke zu bieten vermag; ein Nachtflug — von Basel nach Frankfurt a. M. — hat aber doch seine ganz besondere und eigenartigen Reize. Wie unbeschreiblich schön ist das Naturschauspiel eines Mondaufganges in klarer Sommernacht. Kurz vorher schwieb das Flugzeug einem Raumschiff gleich im schwarzblauen Dunkel der unendlichen Weite, nur hoch oben glitzerten die Sterne in selten gesehener Pracht. Jetzt steigt wie ein riesiger, rötlich leuchtender Lampion am fernen Horizont die Mondscheibe auf und gießt ihr fahles Licht auf die in der Tiefe unter uns erkennbar werdende nächtliche Landschaft. Über Täler und Niederungen wallen grotesk geformte Fetzen weißlicher Nebelschwaden und Wolken. Seen und Flüsse erscheinen wie dickflüssiges Metall und in regelmäßigen Abständen schießen von unten steilgerade blendend weiße Lichtbündel zum Himmel, die Drehscheinwerfer der Nachtstrecke, die dem Piloten den Weg zeigen. Da und dort blitzt unter uns die hundert oder tausend Lichter einer Stadt auf und huschen mit Gedankenschnelle wieder fort. Wäre nicht das in unserer Douglas angenehm abgedämpfte Geräusch der Motoren schwach hörbar, könnte man glauben, die Nacht als Traum einer erdentfernten Welt zu durchfliegen, von deren unwirklicher Schönheit Jules Verne phantasierte. Das unendlich scheinende Lichtmeer der Städte bietet ein unvergleichliches Bild, das keines Künstlers Hand nachschaffen könnte.

Brandrot im Widerschein der Lichterfülle leuchtet der Nachthimmel, darunter blinken und blitzen, soweit das Auge reicht, aber Tausende von kleinen Lichtpunkten und dazwischen, eingewebt in den riesigen Lichterteppich, die blauen, grünen, gelben und roten Flämmchen von Leuchtreklamen an ragenden Turmbauten.

(Fortsetzung folgt.)

Legenden zu nebenstehenden Bildern:

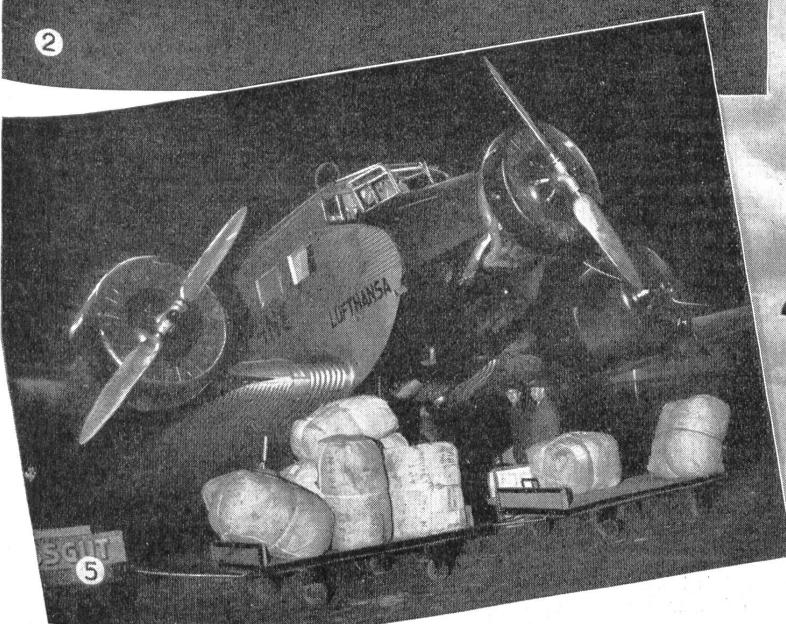
Bild 1: Das Nachpostflugzeug steht startbereit. Die Post ist verladen. Im fahlen Lichte des Scheinwerfers arbeiten die Bodenorganisationen an der Abfertigung des Nachtvogels.

Bild 2: Alles ist flugklar. Die Maschine dreht gegen Wind. Die beiden Motoren heulen auf, die der Maschine eine Reisegeschwindigkeit von 240 km/St. geben. Bei dieser Geschwindigkeit fliegen, heißt aber die Motoren nur mit 65 % beanspruchen. Mit Vollgas leistet der silberne Nachtvogel 340 km/St. So werden die Motoren geschont und wir erreichen Frankfurt a. M. immer noch früh genug, um die verschiedenen Nachtanschlüsse, die von Frankfurt nach dem Norden starten, zu erreichen. Sie warten aber alle, auch bei Verspätung, auf den Anschluß der Schweizer Maschine.

Bild 3: Für Start und Nachtlandungen ist ein großer, fahrbarer dioptrischer Landbahnscheinwerfer vorhanden, der mit einer Helligkeit von 25.000 Kerzen die Startpiste unter einem Winkel von 180 Grad taghell beleuchtet und ein gefahrloses Starten und Landen aller Flugzeuge erlaubt. Das Licht des Scheinwerfers ist diffus, so daß der Pilot beim Durchfliegen des Lichtstrahles nicht geblendet wird.

Bild 4: Der ferngesteuerte Windrichtungsanzeiger, der dem Piloten die Windrichtung am Boden angibt. In der Mitte ist der Scheinwerferkessel sichtbar, der die weißgestrichenen Flächen bei Nacht grell beleuchtet und dann aus der Luft als beleuchtetes Landungs-T erkennbar ist.

Bild 5: Wir sind im Zielhafen in Frankfurt a. M. gelandet. Hier ist Hochbetrieb. Sechs Nachtmaschinen sind von allen Seiten in einer Zeitspanne von 30 Minuten gelandet. Nun wird die Post und die Fracht rasch umgeschlagen und schon starten einzelne Flugzeuge schwer beladen nach Paris, London und Amsterdam. Alles ist planmäßig organisiert, die Arbeit geht rasch, aber in voller Ruhe.



Nacht- postflug

Behördlich bewilligt am
25. Februar 1941, gemäß
BRB vom 3. 10. 1939.

