

Zeitschrift: Zürcher Illustrierte

Band: 12 (1936)

Heft: 17

Artikel: pse qtf? : Bitte, wo ist mein Standort?

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-756873>

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](#)

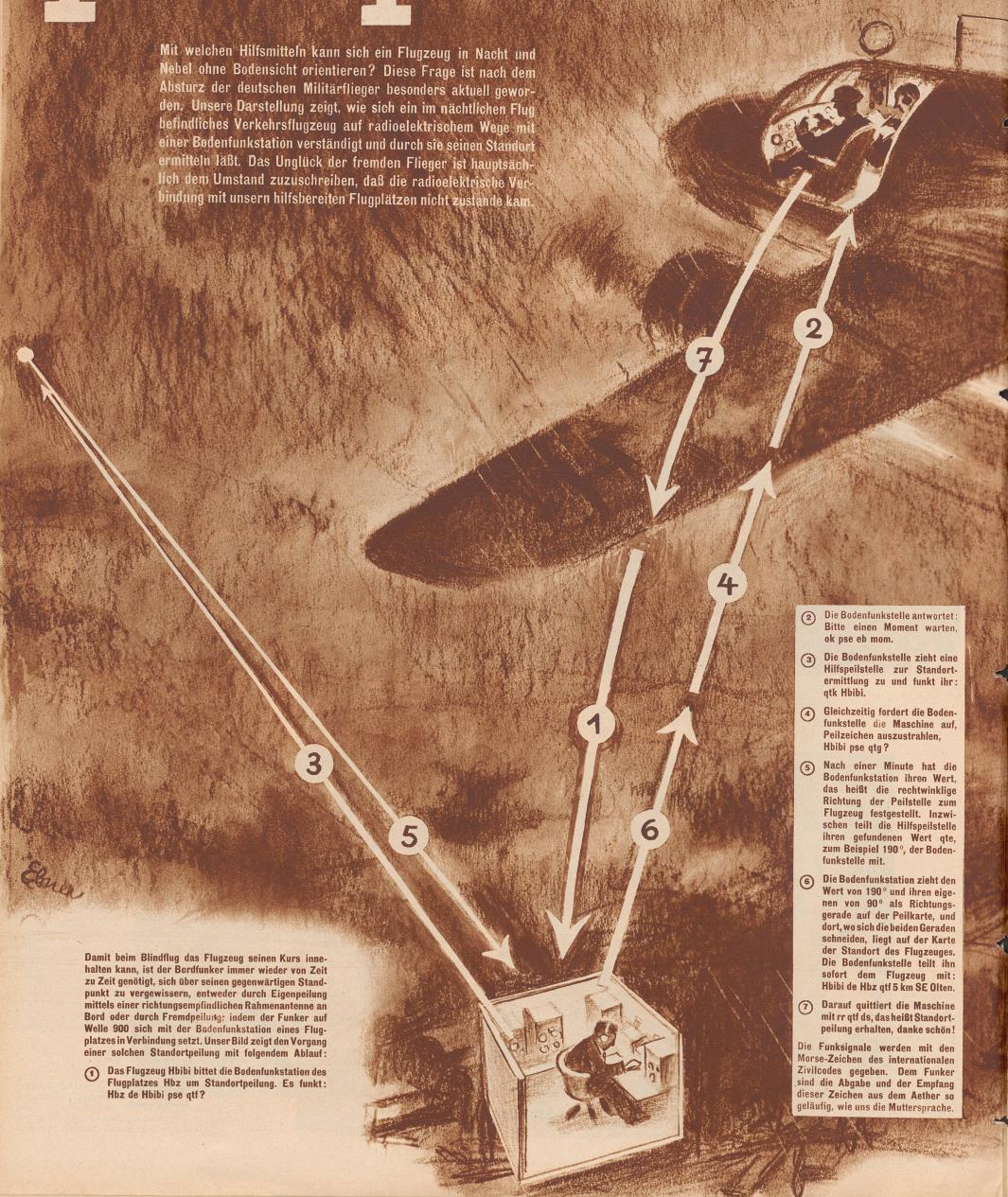
Download PDF: 11.01.2026

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

pse qtf?

Bitte, wo ist mein Standort?

Mit welchen Hilfsmitteln kann sich ein Flugzeug in Nacht und Nebel ohne Bodensicht orientieren? Diese Frage ist nach dem Absturz der deutschen Militärflieger besonders aktuell geworden. Unsere Darstellung zeigt, wie sich ein im nächtlichen Flug befindliches Verkehrsflugzeug auf radioelektrischen Wege mit einer Bodenfunkstelle verständigt und durch sie seinen Standort ermitteln lässt. Das Unglück der fremden Flieger ist hauptsächlich dem Umstand zuzuschreiben, daß die radioelektrische Verbindung mit unsern hilfsbereiten Flugplätzen nicht zustande kam.



Damit beim Blindflug das Flugzeug seinen Kurs innerhalten kann, ist der Bodenfunker in der Lage, in einer Zeit zu Zeit genötigt, sich über seinen gegenwärtigen Standpunkt zu vergewissern, entweder durch Eigenpilgung mittels einer richtungsempfindlichen Rahmenantenne an Bord oder durch Fremdpilgung: indem der Funker auf Welle 900 sich mit der Bodenfunkstation eines Flugplatzes in Verbindung setzt. Unser Bild zeigt den Vorgang einer solchen Standortpeilung mit folgendem Ablauf:

① Das Flugzeug Hbibi bittet die Bodenfunkstelle des Flugplatzes Hbz um Standortpeilung. Es funkst: Hbibi de Hbibi pse qtf?

- ② Die Bodenfunkstelle antwortet: Bitte einen Moment warten, ok pse eb mom.
- ③ Die Bodenfunkstelle zieht eine Peilstelle zur Standortermittlung zu und funkst ihr: qtk Hbibi.
- ④ Gleichzeitig fordert die Bodenfunkstelle die Maschine auf, Peileichen auszustrahlen, Hbibi pse qig?
- ⑤ Nach einer Minute hat die Bodenfunkstelle ihren Wert, das heißt die rechtwinklige Richtung der Peilstelle zum Flugzeug festgestellt. Inzwischen hat die Bodenfunkstelle ihren gefundenen Wert qte, zum Beispiel 190°, der Bodenfunkstelle mit.
- ⑥ Die Bodenfunkstelle zieht den Winkel von 190° um ihren eigenen von 90° als Richtungspograde auf der Peilstelle, und dort, wo sich die beiden Geraden schneiden, liegt auf der Karte der Standort des Flugzeuges. Die Bodenfunkstelle teilt ihn sofort dem Flugzeug mit: Hbibi qtz qtf 5 km SE Oitten.
- ⑦ Darauf quittiert die Maschine mit rr qtf ds, das heißt Standortpeilung erhalten, danke schön! Die Funksignale werden mit den Morse-Zeichen des internationalen Zivilcodes gegeben. Dem Funker sind die Abgabe und der Empfang dieser Zeichen aus dem Aether so geläufig, wie uns die Muttersprache.

505

Für die
«Zürcher Illustrierte»
gezeichnet von E. Ebner

Die Katastrophe der auf Schweizergebiet verirrten deutschen Militärflieger, die dem nächtlichen Sturm vom vergangenen Donnerstag zum Opfer fielen, weckt die Frage, wieso es den bei Nacht und Nebel fliegenden Flugzeugen überhaupt möglich sei, ihr Ziel gefährder zu erreichen, zumal im Zivilflugverkehr der Nacht und Witterungsflug den Sommer-Tagesflug bei weitem übertrifft. War der Verkehrsflieger, der auf Schweizergebiet verirrt war, nicht genug Wind abzuwarten, um zur Orientierung unter allen Umständen Bodensicht zu haben, so startet er jetzt unverdrossen, ob es schneit oder hagelt. Rasch sieht er mit seinem Riesenflugzeug durch die Wolkenschicht und fliegt in einer Höhe von 2000—3000 m mit einer Geschwindigkeit bis 300 km im schönen Sonnenschein über dem unendlichen Wolkenmeer dahin, gradlinig seinem Ziele zu, um schließlich in Wind und Wetter zu tauchen und sicher zu landen. Nicht ein staunenswerter Orientierungssinn, wie ihn die heimkehrende Brieftaube besitzt, erlaubt dem Piloten den sichtlosen

Blindflug, sondern ein reichhaltiges radioelektrisches Instrumentarium an Bord, das den Kontakt mit der «Unterwelt» herstellt. Der Mann, der diesen komplizierten Mechanismus versteht und eine ätherische Zeichensprache aus ihm herauslockt, ist der Bordfunker. Er sitzt rechts neben dem Piloten, im engen Gehäuse des Führerstandes, den Kopfhörer des Radioapparates umgeschnallt, mit dem redten Zeigefinger fortgesetzte Morsezeichen des internationalen Zivilcodes klopfend und umhüllt der Bodenstationen seine, des Piloten Wünsche zu verlautbaren und diese in die Antwort an den Ätherwellen in die gläufige Muttersprache zu übersetzen. Der Bordfunker ist das «Auge» des Piloten, doch da er in Wirklichkeit ja auch nichts sieht, am besten mit einem Blinden zu vergleichen, der sich mit seinem verfeinerten Gehör orientiert.

Beim Blindflug braucht das Flugzeug zur Innehaltung seines Kurses fortgesetzte Aufschluß über seine Lage. Der Funker telegraphiert auf Welle 900 um Standortpeilung (Ermittlung). Jeder wichtige Flugplatz

(Fortsetzung Seite 527)



In der Schlechtwetterfront vom 16. zum 17. April verirrte sich das deutsche Militärflugzeug Ju 53 während eines Nachtflugs auf dem Rückweg nach Deutschland passierte bei Stein a. Rhine die Schweizer Grenze, kreiste kurz nachher längere Zeit über der Stadt Zürich, überflog in ganz geringer Höhe die Städte Brugg, Aarau, Olten und Winterthur und schließlich kurz vor Mitternacht in der Felswand über dem Dürboden Orvin bei Biel. Drei von den fünf Insassen wurden getötet, zwei schwer verletzt. Dieses Flugzeug war der letzte in einer anderen Flugpatrouille, von denen in diesem Bildartikel die Rede ist. Auf dem Flug durch Deutschland aber war die Maschine in eine Schlechtwetterfront hineingeraten und starke elektrische Entladungen haben offenbar die Radiosender so stark beschädigt, daß eine Verbindung mit den Funkstationen in Deutschland und in der Schweiz nicht mehr aufgenommen werden konnte. So traf die Flieger über das schweizerische Mittelland ein, ohne daß ihnen jemand hätte mitteilen können, wo sie sich befanden. Bild 1: Die Überreste des bei Orvin abgestürzten deutschen Flugzeuges. Der vordere Teil der Maschine, die Kabine, die Flügel und die Motoren sind total zerstört und zum Teil verbrannt.

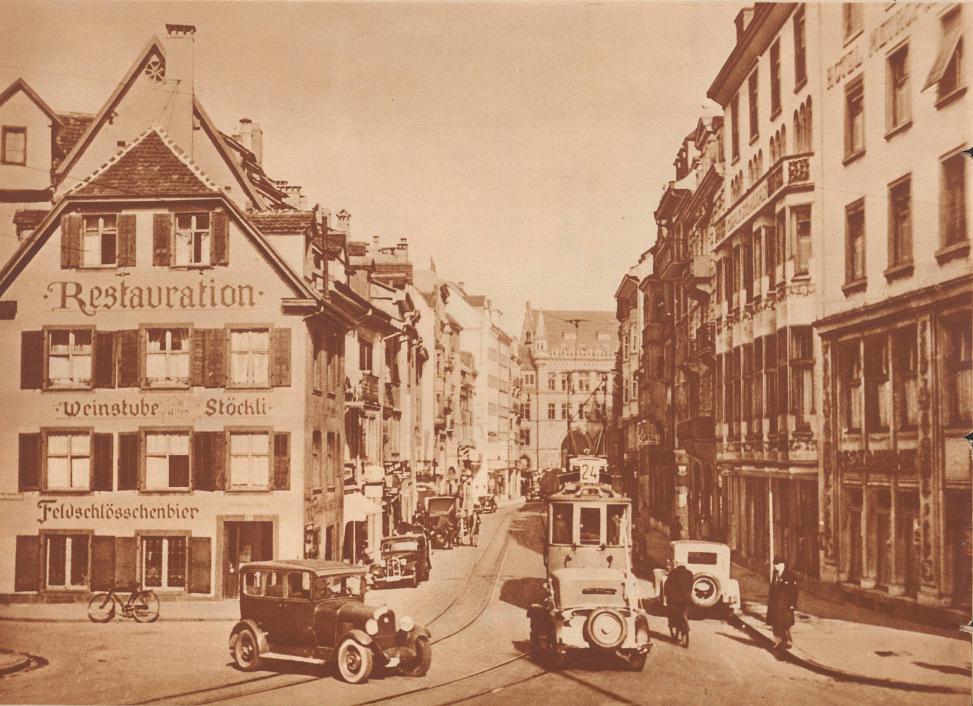
Autraum Photopress

IM HERZEN BASELS

Einst Birsigbett

Aufnahme aus dem Jahre 1898

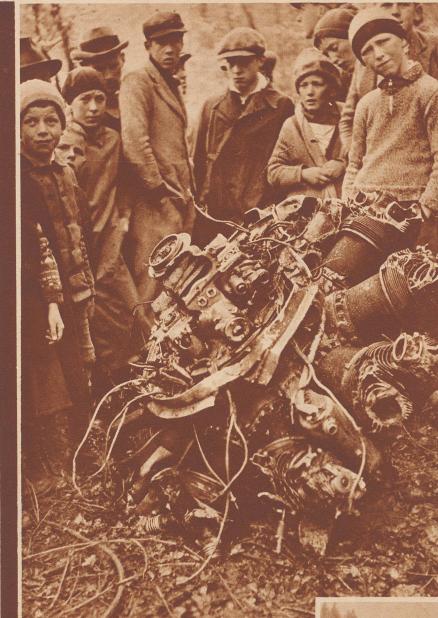
Der Birsig mit den beeindruckenden Uferbauten zeigt uns ein charakteristisches Stück des mittelalterlichen Stadtbildes, wie es hier, mitten in der verkehrsschreien Alstadt Großbasels, bis zum Anfang unseres Jahrhunderts erhalten geblieben ist. Wie zur Zeit des Basler Konzils in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Birsig des berühmten General Silvester dem späten Birsig, Post und Birsigbach maximal erweitert, hat so wurde er auch nach der sogenannten Neuzeit als größte städtische Kanalisationssleitung verwendet, nur mit dem Unterschied, dass sie offen war und daher niemanden den lieblichen Abfluss entzog. Diese Tatsache erklärt den Beschlag der vielen an den Hängen Basels aufgestellten Grabwände. Alle diese Latrinen enthielten das sogenannte Oerchen, oder, wie früher der Basler sagte, «das Privat», aus welchem der Abfluss oder der Abfall direkt, ohne umständliche Zwischenleitungen, dem reinigenden Wassersstrom übergeben werden konnte. Besonders herlich war es zweitens, dass auch die städtischen Wasser versickten. Birsig wurde in seiner der «Schwemmkanalisation» dienenden Aufgabe gestört, indem die Anwohner an den gleichen Lauben auch Unrat aller Art, wie zerbrochene Hafens, verschissene Tücher, alte Matratzen oder alte Kästen und Hunderte von anderen Pflegestücken, was es nicht verwunderlich, wenn der Birsig wenigstens in der alten Zeit, oft zum «stinkenden Pfahl» wurde. Nur von Zeit zu Zeit gelang es dem in seinem Ablauf bedrängten Bach durch ein großes Hochwasser eine gründliche Generalreinigung durchzuführen, wie z. B. 1339 und wenige Jahre später an Stelle der eingeschweiften Materialien die aus dem aufgestellten Kirchhof bei der Birsigkirche herausgerissenen Toten zugeschwemmt wurden. Außer dem Kanalisationsswedd diente das Wasser des Birsigs noch vielen anderen Verwendung. Trotz seiner sammelnden Bedeutung so bestand an der Haustür vorbehaltendes Wasser für alle möglichen Bestimmungen, für handwerksmäßige Gewerbe oder einfach für die Reinigung von Fässern und Kübeln, für das Scheuern der Haushalte, Gänge und Treppen oder zu sonstigen Wassersachen zu gebrauchen. Und ausgeschlossen ist es, dass sogar, wie es von einem kleinen Stadtbau in Kleinbasel in einer schulichen Zusammenstellung des Wassers aus dem 18. Jahrhundert bezeugt ist, ein Metzger darin die Kutteln und die für die Würste bestimmten Därme gewaschen hat. — So sehr unfeierlicher das Bild des Birsigs mit der beidseitigen Bebauung gestaltet ist, so sehr doch der Hintergrund nicht in die Uebergabe. Dort steht das moderne Postgebäude, welches den Übergang in die neue Zeit andeutet.



Jetzt Falknerstraße

Aufnahme vom 15. März 1936 von P. Senn

Von der in den Achtzigerjahren durchgeföhrten Birsigkorrektion war die die Alstadt-Basis mit dem Birsifürplatz und der Poststrasse nicht eingriffen worden; man dachte, zwar dass es sehr an der Ueberdeckung der Birsigstrasse erdenklich sei eine Aufgabe in der Erwagung, dass es ohnehin schon schwierige Unternehmen allzusehr kompliziert würde; auch bestand in jener Zeit noch kein Bedürfnis für eine neue Straße. — Erst die Errichtung der elektrischen Tramlinie in der Gerbergasse veranlaßte die große Wandelung. Der Regierungsrat der Stadt ergriff die Initiative und bat die Kommission Ratschlag von dem, welchem er auf die Überlassung der engen Gerbergasse hinwies mit dem Vorschlag, die kostspielige und eine lange Zeit erfordernde Verbreiterung dieser Straße zu vermeiden durch Überdeckung des Verkehrs auf dem Platz vor der Post. — Diese Gedanke sollte eine Straße für die Aufnahme der Tramlinie und des übrigen Fahrverkehrs geschaffen werden. Die im Jahre 1920 erfolgte Ausführung des Projektes war ein erstklassiges Muster für ein produktives Werk mit einem unbestreitbaren positiven Werte. Mit einem Schlag wurden die sanitärischen Uebelstände beseitigt, eine neue Verkehrsstrasse geschaffen, die den alten Verkehrsstrom abwenden die Möglichkeit geboten, ihre alten abbruchreichen Häuser durch moderne Geschäftsfäden zu ersetzen, deren Wert um so höher stieg, als die meisten von den zwei wichtigsten Geschäftsräumen Grossbasels, von der Post- und Straßenseite der Gerbergasse auf die sich gegenüber liegenden Seiten des Platzes verschoben. Hintergrund ist die Post, die 1898 auch schon stand, aber seither einige bauliche Veränderungen erfahren hat. Der heut in bequemen Tramwagen oder im eleganten Automobil die Verkehrsstraße durchfahrende Fremde, wie auch mancher Einwohner, hat keine Ahnung, dass es in der alten Konsistorialstadt, die mit ihren ungewöhnlichen ästhetischen und unhygienischen baulichen Verhältnissen, die der älteren Basler Generation noch so wohlbekannt sind. — Zu Ehren des damaligen Vorstehers des Baudepartements, des Projekt geschafften und durchgeföhrt hatte, erhielt die Straße den Namen «Falknerstraße».



Etwas 150 Meter von der Unfallstelle entfernt fand man diesen Motor auf. Er wurde beim Anprall weggeschleudert und rollte den Abhang hinunter.

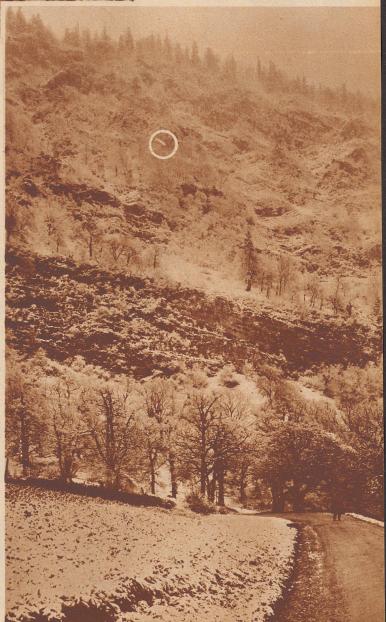
Aufnahme Photopress

pse qtf?

Bitte, wo ist mein Standort?

(Fortsetzung von Seiten 504/505)

besitzt eine Bodenfunkstation, deren Horcher zu jeder Tages- und Nachzeit Flugsignale auffangen und sie unverzüglich und gewissenhaft beantworten. Auf die Standortfrage pse qtf? gibt die Bodenpeilestelle dem Flugzeug ein Wartezeichen und ruft sofort nach ihrer Wiederholung die Hilfspeilestelle mit ihrer Zustandserklärung an. Ohne eine Antwort abzuwarten, wendet sich die Hauptpeilestelle an das Flugzeug, mit der Aufforderung qtz? — bitte um Abgabe von Peilezichen. Die Hilfspeilestelle empfängt nun die Zeichen des Flugzeuges und stellt daraus die rechtwinklige Richtung der Peilestelle zum Flugzeug fest. Sie übermittelt diesen gepeilten qtz-Wert an die Hauptpeilestelle. Diese trägt ihren eigenen Peilezichen und der Kommandant schätzt auf bei der Gegenrichtung den Standort des Flugzeuges an. Seit zwei Jahren sind die Verkehrsflugzeuge der Swissair mit richtungsempfindlichen Rahmenantennen ausgerüstet, so daß sich die Funker auch noch durch Eigenpeilung mit Hilfe von Landesenden oder Funkfeuer (Funksendung in bestimmten Zeitintervallen) zu orientieren vermögen. Sobald ein Flugzeug, z. B. in Dübendorf zum Flug Basel-London startet, meldet der Bordfunker der Swissair, wo er steht und wo er hinfährt — wir sind gestartet und kurz darauf gab hby — wir sind unterwegs nach Basel, rr, das heißt reu, antwortet die Station und ds = danke schön, quittiert der Funker höflich. Ueber Brugg wünscht er vielleicht zum erstenmal seinen Standort qtf? und, um eine Kollision zu vermeiden, die Flughöhe der Gegenmaschine, die bei unsichtigem Weiter von Basel gemeldet worden ist. Drei bis fünf Minuten vor der Landung verlangt er von Basel Stärke und Richtung des Bodenwindes und den Barometerstand. Jede größere Bodenfunk-



Die Unglücksstelle über dem Dörfchen Orvin bei Biel. Mit voller Geschwindigkeit raste das Flugzeug in den fast senkrecht abfallenden Abhang hinunter. Die Bergung der Schwerverletzten und der Leichen gestaltete sich äußerst schwierig.

Aufnahme Willi

station fükt in gewissen Zeitabständen Wettermeldungen, die der Funker, so wie sie für ihn überhaupt in Frage kommen, abhört. Die Landung auf dem Londoner Flugplatz Croydon ist bei dichtem Nebel nicht immer so einfach. Es darf sich, auch über Nebel und Wolken, jeweils nur einen Teil in seiner Kontrollzone aufhalten; die anderen sind die Zonen fälligen, außerhalb. «Welches ist meine Reihenfolge?», fragt der Bordfunker an. Wenn er als Antwort eine 3 bekommt, heißt das, daß vor ihm noch zwei Flugzeuge landen müssen. Je nach der vorherrschenden Windrichtung wird dem Piloten vor der Landung der günstigste Luftdruck für die Landung den jeweiligen Luftdruckmessgeräten den Zahlenangaben entnommen. Der Zähler für Flugzeuge darf in Bildern von Verkehrsflugzeugen nur noch angeflogen werden, wenn sein Einflug-Signal auf «frei» steht. Die unsichtbaren Informationsfäden, die das Flugzeug auf seinem Weiterfluge immer wieder mit anderen Punkten der Erde verbinden, werden dichter, sobald es der Landung entgegengesetzt. Wie der Ozeanlämpchen auf dem Flugzeug gelöst wird, legt die Bodenfunkstelle das Flugzeug über den Flughafen und gibt ihm die Aufforderung zum Durchstoßen der Wolkenschicht. Je tiefer die Wolken, je dichter der Nebel, desto umfanglicher die Weisungen zum Landen. Der Peilbeamte nimmt das Flugzeug sozusagen an der Hand, um es vorsichtig durch den Nebel auf den Boden zu geleiten.

Der Absturz des deutschen Militärflugzeuges bei Orvin beweist, von neuem, daß eine Flugmaschine bei gestörter radioelektrischer Verbindung ohnmächtig den Naturgewalten preisgegeben ist. Erst mit Hilfe der modernen Funkverfahren erhielt die Verkehrsävität die notwendigen Sicherungsanlagen, die reguläre, fahrplanmäßige Flugverbindungen gewährleisten.