

13 im Atlantik

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **54 (1950-1951)**

Heft 3

PDF erstellt am: **06.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-661817>

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.

13 IM ATLANTIK

Nein, es soll diesmal nicht von Schiffbrüchigen die Rede sein oder von Wagemutigen, die mit Segelbooten das Weltmeer zu bezwingen sich herausnehmen, und doch haftet auch den Dreizehn, von denen im nachstehenden einiges erzählt werden soll, noch ein Rest Seefahrerromantik an. Es sind die dreizehn Wetterschiffe, die auf Veranlassung der ICAO, der Zentralstelle der staatlichen Luftämter, im Atlantischen Ozean ihren Dienst versehen, um die Luftfahrt über das Meer zu sichern. Zwischen Irland, Island, Grönland, den Bermudas, den Azoren, der europäischen Westküste sind diese Dreizehn verteilt, nach einem wohlwogenen Plan.

Dieser Wetterdienst über dem Atlantischen Ozean ist — nicht schwer zu erraten — ein Kind des zweiten Weltkrieges. Als die Ueberfliegungen immer dichter wurden, erhob sich immer dringender der Ruf nach vermehrter Sicherung durch lückenlose Beobachtung des immer noch grössten Feindes aller Flieger, des Wetters. Und weil bekanntlich das Wetter der Nordhalbkugel in der Wetterküche Labrador - Grönland - Island gemacht wird, war es naheliegend, dieses Gebiet mit einem Netz von Stationen zu überziehen. Es wurden denn auch bis zum Kriegsende acht Schiffe eingesetzt, damals selbstverständlich unter militärischem Kommando. Es war auch nicht zu umgehen, dass die Organisation vorerst nach dem Ende der Feindseligkeiten abgebaut wurde, bis die internationale Organisation der Zivilluftfahrt (eben die ICAO) stark genug war, um den Faden wieder aufzunehmen. Das geschah 1946, und die USA waren die ersten, die einige Einheiten stellen konnten; man entnahm sie der Küstenwache. Damit war es indessen nicht getan, indem auch für Ablösungen gesorgt werden musste: es wäre nicht zu verantworten, die Mannschaften (pro Schiff rund 100 Mann) länger als rund drei Wochen in der Wassereinöde zu belassen.

Der Dienst ist zwar keineswegs eintönig — aber es ist eben Dienst! Allem voran geht die Beobachtung des Wetters auf Meereshöhe und in den höheren Luftschichten, sind doch gleichzeitig bis zu 30 Transatlantikflugzeuge in der Luft. Deren Besatzungen wollen wissen, wo Sturmzonen sich befinden, in welcher Richtung sie sich bewegen, wo Vereisung droht usw.; oft sind auch Funkprüche von Flugzeugen weiterzuleiten über Distanzen, die von den Apparaten nicht erreicht werden können; wieder andere wünschen genaue Positionsmeldungen, die ihnen in der Regel mittels Radar gegeben werden können. Andererseits kommt es vor, dass die Besatzungen der Wetterschiffe,

wenn die Zeit es erlaubt, von den Flugzeugen die neuesten Nachrichten, ja ganze Zeitungsmeldungen zugefunkt erhalten. So herrscht denn ein reger Verkehr zwischen den Schiffen und den Flugzeugen, ein Moment, das psychologisch nicht ganz bedeutungslos ist, denn auf diese Weise wird beiden Besatzungen der Eindruck genommen, sie befänden sich allein weit und breit in einem unermesslich scheinenden Meer von Luft und Wasser.

Die Wetterschiffe sind auch mit allem erdenklichen Material für Rettungsaktionen ausgerüstet, und die Mannschaften haben sich oft in dessen Handhabung zu üben. Die Haupttätigkeit gilt indessen dem Wetter. Durchschnittlich zweimal im Tag werden Registrierballone hochgelassen, die auf funktelegraphischem Weg selbsttätig den Instrumenten an Bord Luftdruck, Temperatur und Luftfeuchtigkeit melden. Windstärke und -richtung werden mit Hilfe eines an Bord befindlichen Radargerätes ermittelt: an den Registrierballons sind Bündel von Metallfolien angebracht, die «angeleuchtet» werden und dann im Radarschirm erscheinen. Auf diese Weise hat man schon Ballons — wie die Fachpresse zu berichten weiss — bis zu 25 000 m Höhe verfolgen können und bis zu Entfernungen von 150 km. Die Beobachtungen auf Meereshöhe werden — neben der Orientierung der um «das Wetter» fragenden Flugzeugbesatzungen — alle drei Stunden nach Washington gemeldet, diejenigen in den höheren Luftschichten alle sechs Stunden. In der amerikanischen Hauptstadt werden die Angaben gesammelt und u. a. durch das internationale Fernschreibernetz an alle interessierten Flughäfen weitergeleitet: hier fabrizieren dann die «Wetterfrösche» zusammen mit anderen, sehr zahlreichen Angaben und auf Grund ihrer Fachkenntnis die örtlichen Wettervorhersagen und die besonderen Weisungen für die Flieger.

Die Zehntausende, die heute bei Tag und bei Nacht im ruhigen Fauteuil oder gar im «fliegenden Schlafwagen» die Weiten zwischen dem amerikanischen und dem europäischen Kontinent durchmessen, verdanken nicht zum geringsten Teil das Gefühl der Sicherheit, das sie umgibt, dem Einsatz der Wetterschiffe, deren Besatzungen es manchmal nicht leicht haben, wurde doch berechnet, dass im Dezember die mittlere Windstärke bei einem bestimmten Wetterschiff nicht weniger als 75 km/h betrug. Dementsprechend war auch der Seegang, und es soll (Fachleute erzählen es) dann und wann nicht weniger Verletzte, Arm- und Beinbrüche geben als in einem veritablen Gefecht.

-o-

Abonnementspreise: Ausgabe A ohne Versicherung jährl. Fr. 9.—, 6 Monate Fr. 4.80. Ausgabe B mit Versicherung jährl. Fr. 11.50, 6 Monate Fr. 6.30 (Postcheckkonto VIII 1831). Jeder Abonnent der Ausgabe B ist mit Ehefrau gegen Unfall mit je 1000 Fr. im Todesfall und je 1000 Fr. im Invaliditätsfall, mit Abstufung bei teilweiser Invalidität, versichert