

Mit der 7. Ablösung der Schweizerdelegation der neutralen Überwachungskommission nach Korea

Autor(en): **Forrer, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-
Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **28 (1955)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-517198>

Nutzungsbedingungen

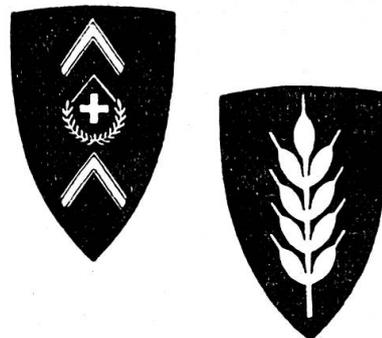
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Der Fourier

Offizielles Organ des Schweizerischen Fourierverbandes und des
Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen

Mit der 7. Ablösung der Schweizerdelegation der neutralen Überwachungskommission nach Korea

von Hptm. E. Forrer, Qm. einer San. Abt., Wallisellen
z. Z. Mitglied der neutralen Ueberwachungskommission in Korea

— Nachdruck dieses Artikels nicht gestattet —

Wir hatten seinerzeit Hptm. Forrer gebeten, uns über seine Erfahrungen zu berichten. In diesem ersten Brief hat der Verfasser seine Reiseeindrücke niedergelegt. Wir hoffen, in einer der nächsten Nummern einen weiteren Aufsatz über Hptm. Forrers Tätigkeit veröffentlichen zu können. Ru.

Da die 7. Ablösung nur aus 6 Mann, nämlich Oblt. Flury aus St.Gallen, Kpl. Schafroth aus Belp, Gfr. Stauffer aus Genf, Pi. Hügin aus Bottmingen, Kan. Denzler aus Zürich und dem Berichterstatter als Kdt. bestand, war es gegeben, dieser Ablösung unter anderem auch das offizielle Weihnachtsgepäck für die ganze Schweizerdelegation in Korea mitzugeben, da so Gewähr dafür geboten war, dass nicht nur im Hauptquartier in Panmunjom, sondern auch in den verschiedenen Aussenposten (Teams) der Weihnachtsgruss aus der Heimat rechtzeitig eintraf. Der Abflug war auf Montag, den 1. November 1954, 11.00 Uhr, in Kloten festgesetzt. Die Vorbereitungen für die Reise wie Orientierung über die Aufgaben, den Vertrag und den Einsatz in Korea, Impfen (gegen Pocken, Tetanus, Fleckfieber, Pest und Cholera), Beschaffung der persönlichen Ausrüstung (diese wird für die Dauer der Zugehörigkeit zur Delegation leihweise abgegeben), des Dienstpasses, des internationalen Impfausweises etc. wurden unter der Leitung von Major Marguth, Stellvertreter des Chefs des Personellen der Armee, durchgeführt, für dessen vorzügliche Arbeit ich ihm im Namen der 7. Ablösung auch an dieser Stelle den verbindlichsten Dank aussprechen möchte. Die Organisation der Reise und die Reiseroute wird ausschliesslich durch die MATS (Military Air Transport Service), eine Flugorganisation der amerikanischen Armee, bestimmt, welche in 3 «Divisions» eingeteilt ist, nämlich die Atlantic Division, die Continental Division für USA und die Pacific Division für den fernen Osten. Da die MATS an keinen Fahrplan gebunden ist, erfolgt der Flug unter den bestmöglichen Bedingungen. Das hat andererseits zur Folge, dass eventuell mit einem unvorher-

gesehenen Unterbruch infolge schlechter Witterung oder nicht ganz einwandfreien flugtechnischen Bedingungen gerechnet werden muss, sodass die Reisedauer für diese grosse Strecke natürlich nicht genau festgesetzt werden kann.

Nun, am 1. November 1954, einem düsteren, nebligen Tag, waren wir mit unseren Angehörigen um 10.00 Uhr in Kloten versammelt. Die ungünstigen Witterungsverhältnisse (schlechte Bodensicht) liess die Amerikaner lange zögern und erst um 15.30 Uhr tauchte vor unsern Augen das amerikanische Militärflugzeug, von Frankfurt kommend, auf, um ganz bescheiden am Rande des Flugplatzes Aufstellung zu nehmen. Es war eine zweimotorige Transportmaschine, in welcher sogleich alles Gepäck verladen wurde. Um 16.05 ertönte im Lautsprecher die Meldung: «Flugzeug der MATS nach Korea startbereit!» Wir nahmen Abschied, bestiegen das Flugzeug und um 16.15 Uhr rollten wir vom Flugplatz weg, gewannen rasch Höhe und verschwanden in den Wolken. Jeder war irgendwie mit dem Abschied beschäftigt, war es doch ein Abschiednehmen für ein halbes Jahr. Man liess die Familie oder die Eltern und Geschwister zurück, die sich ihrerseits wohl ein Bild von ihrer Zukunft machen konnten, jedoch nun mehr oder weniger gar nicht wussten, was wir nun fortlaufend erleben würden. Hier war nun der grosse Trennungsstrich. Sicher bringt eine Frau, die ihren Mann so ziehen lässt, ein grosszügiges Opfer, für das ihr jeder nicht genug dankbar sein kann.

Nach kaum 5 Minuten kam für uns schon die erste Ueberraschung, während wir noch fest unter dem Eindruck des Abschiedes standen. Wir durchflogen die Wolken und die Maschine setzte sich über das Nebelmeer, die Abendsonne vergoldete alles und im Hintergrund sahen wir die Abschied grüssenden Schweizerberge — wahrlich ein eindrücklicher Abschiedsgruss der Heimat. Langsam verzog sich der Nebel, unter uns tauchten Dörfer auf, eingebettet in hügeliges Gelände, und ehe wir uns versahen, setzten wir zur Landung in Frankfurt an, es war gerade 17.40 Uhr. Ein Bus brachte uns zum «Air Traffic Center», wir regelten unsern Weiterflug und denjenigen des Gepäcks, da wir von hier weg mit Passagierflugzeugen, das Gepäck jedoch unter Begleitung von Kpl. Schafroth mit Frachtmaschinen weiterbefördert wurden. Wir bezogen Unterkunft und sahen uns in den nächsten zwei Tagen Frankfurt an, da infolge Nebels der Abflug immer wieder verschoben werden musste. Endlich am 3. November 24.00 Uhr war es soweit. Leider geschah der Abflug in der Nacht in einer viermotorigen Maschine, einer R 6 D, sodass wir von Europa nichts mehr sahen, da wir über einer dichten Wolkendecke flogen. Um 07.50 (04.50 Ortszeit) Uhr landeten wir auf Lajes (Azoren). Hier war es warm, es regnete stark. Wir benützten die Gelegenheit, während des Morgenkaffees rasch noch einige Grüsse in die Heimat zu senden. Die portugiesische Polizei und die portugiesisch sprechenden Boys liessen einem klar werden, dass nun der Abschied auch von Europa fällig war. So setzten wir um 06.10 Uhr zum eigentlichen Atlantikflug an, wobei wir stets zwischen 3000 bis 4000 m Höhe hielten. Manchmal waren wir ganz von Wolken umhüllt, dann wieder über den Wolken, begegneten Schiffen, die nach Europa fuhren und überholten solche auf dem Weg nach Amerika. Eine Zeitlang begann unser Flugzeug zu schaukeln, es war ganz in den Wolken drin, und wir mussten uns anschnallen. Dies veranlasste den grössten

Teil der 64 Passagiere, spontan sich eine Zigarette anzuzünden. Angstpsychose? Vielleicht, bei dem einen oder andern. Wir kamen aber wieder in ruhigere Zonen, über die Wolken. Wunderschöne Wolkenbilder breiteten sich nun unter uns aus; mir wollte scheinen, dass tatsächlich die Wolken von oben gesehen die schönern Formen aufweisen. Es wurde deshalb auch eifrig photographiert. Mit der Zeit meldete sich der Hunger und so liess man sich vom Steward den Inflight-Lunch in einer Schachtel aushändigen. Es ist vielleicht doch von Interesse, wenn ich einen dieser Lunches genau beschreibe. Er bestand in diesem Falle aus 2 doppelten Sandwiches mit Schinken, Käse und kaltem Rindfleisch, einem Viertel Poulet, 2 Sunshine Krispy Crackers, 2 Pfannkuchen, 1 Schokolade, Senf, Salz, Pfeffer, dazu erhielt man Grapefruitsaft und schwarzen Kaffee, von welchen Getränken man haben konnte, soviel man begehrte. So gut gepflegt, war es ein herrliches Fliegen. Noch eine Eigenart der MATS möchte ich erwähnen, nämlich, dass alle Sitze in den Flugzeugen rückwärts angeordnet sind, was den Vorteil hat, dass wenn das Flugzeug plötzlich an Höhe verliert, man leicht rückwärts sinkt und so den Höhenverlust nicht so intensiv zu spüren bekommt.

Wir drehten schon jetzt den Zeiger der Uhr um 3 Stunden zurück und landeten, nachdem die meisten ein Schläfchen getan hatten, um 17.00 Uhr in Westover, dem Militärflugplatz zwischen Boston und New York. So ein Flugplatz ist sehr gut organisiert. Man erhält eine Broschüre, die Auskunft gibt über alles Wissenswerte, wo Cafeterias und Offiziersmessen sind, wo die Unterkunft eingeteilt ist, wann im Kino Vorführungen sind, wo Spielplätze vorhanden sind, wann und wo Gottesdienst ist usw. Innerhalb der Flugplätze verkehren sogenannte Shuttle-Buses, die zu benutzen unentgeltlich ist. Die Flugplätze sind streng bewacht und man kann sie nur verlassen, wenn man den «Travel Order» bei sich hat und die Abflugzeit dies erlaubt. Nun, so ein Shuttle-Bus führte in die nahe Stadt Springfield, und so liessen wir uns diese Gelegenheit nicht entgehen, um so den ersten Kontakt mit Amerika aufzunehmen, wo wir uns übrigens gar nicht fremd vorkamen. Da unser grosses Gepäck noch nicht eingetroffen war, gab es, was eben nicht zu vermeiden war, ein langes Suchen und Fragen, bis wir herausgefunden hatten, dass die Maschine mit unserem Gepäck wegen mechanischer Störungen von Frankfurt noch nicht abgeflogen war. Nachdem dann aber der Nachflug des Gepäcks von Westover aus bis Travis (San Francisco) organisiert war, traten auch wir wieder die Weiterreise an, diesmal zuerst nach Washington, das wir in gut zweistündigem Flug erreichten, ohne leider New York überfliegen zu haben, wie wir gehofft hatten. Washington hat mir persönlich sehr gut gefallen, und zwar besonders deshalb, weil es noch viele Gartenanlagen zwischen den Häusern hat und die Natur in ihrer Schönheit so auch noch zur Geltung kommt. Natürlich macht einem der enorme Autoverkehr mächtigen Eindruck, haben wir doch nur 3 Radfahrer und einem Motorfahrer gesehen. Eine Abendrundfahrt in Washington mit einem amerikanischen Offizier ermöglichte uns auch noch den Besuch des Pentagon, während wir dann am folgenden Morgen das Capitol besuchten und Gelegenheit hatten, an einer Sitzung des Senats beizuwohnen. Leider war unser Weiterflug auf 15.00 Uhr angesetzt, sodass ein längeres Verweilen in dieser Stadt nicht ermöglicht war, was wir sehr bedauerten.

(Schluss folgt)