# Die Mission im Ausland

Autor(en): **Bächer, Arthur**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **19 (1946)**

Heft [2]

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-561385

**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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

**http://www.e-periodica.ch**

# Die Mission im Ausland

## Seefunker

*Von Arthur Bächer, Dübendorf*

Woher sind die *Seefunker* gekommen? Die ersten kamen aus dem Flugfunk und legten zusätzliche Prüfungen für den Seedienst ab, bis «Radio Schweiz» im Einvernehmen mit den privaten Reedereien und dem Eidg. Kriegstransportamt dazu überging, spezielle Schiffsfunkerkurse durchzuführen. Es wurden in diesen Kursen bei harter Arbeit viele Freundschaften geschmiedet, die durch ein späteres gemeinsames berufliches Erleben stark gefestigt worden sind. Die meisten von uns haben ihren Dienst in einem Mittelmeerhafen oder in Lissabon angetreten und schon unsere Reisen in den Hafen waren so verschieden von den ruhigen, unbeschwerten Reisen in der Schweiz zur gleichen Zeit. Man reiste bei eingestelltem Personen-Grenzverkehr im letzten Güterzug durch einen Grenztunnel, wurde ab Grenze von einer ständigen Wache bis in den Hafen aufs Schiff begleitet, übernachtete dabei auf Polizeiposten und wurde von kleinen, flachen Tierchen stark belästigt und fror. Andere wurden auf Reisen durch besetzte Gebiete in Versuchungen geführt und auf die Probe gestellt, begegneten den Kriegsereignissen in ihrer gefährlichsten Form und standen plötzlich inmitten des Geschehens bei der Rückeroberung von Städten durch die Freiheitskämpfer, wurden in irgendeinem Zentralbahnhof als flüchtige, in Zivil verkleidete Deutsche verhaftet, nachdem zuvor auf sie geschossen worden war.

So haben wir unsere Arbeitsstätte an Bord der Seeschiffe erreicht — oder eben nicht erreicht und es dann ein zweitesmal versucht. Es standen uns dort grösstenteils recht gute und moderne, teils überholungsbedürftige, veraltete und auch eigentliche Museumsstationen zur Verfügung, die unzählige Stunden von Instandstellungsarbeiten durch den Funker kosteten. Wenn man dabei nicht das Glück hatte, ausgerechnet nach USA zu reisen, waren Werkzeug und geeignetes Installationsmaterial mitunter nur sehr schwer oder gar nicht erhältlich.

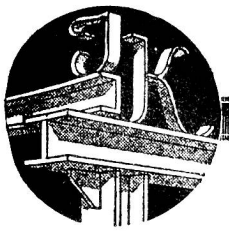
Die eine Schiffsstation bildenden Apparaturen sind nebst den entsprechenden Empfangsgeräten vor allem der Hauptsender für den Verkehr auf 600 Meter, der international festgelegten Not-, Ruf- und Wachwelle mit ihren Ausweich- und Arbeitswellen, auf welcher sich Schiffe und Küstenstationen gegenseitig zonenmässig überwachen. Ausser den von internationalen Konferenzen festgelegten Wachezeichen tritt an Stelle der ständigen Hörbereitschaft das selbsttätige Autoalarmgerät, das im Falle von Seenot, Gefahren oder sonst dringenden Meldungen auf jedem Schiff von jeder Küsten- oder Schiffsstation ausgelöst werden kann und durch ein Glockensignal den Funker an die Apparate ruft. Da steht ferner der unentbehrliche Kurzwellensender für den Fernverkehr, mit welchem von jedem Schiff bis zum Eintreffen im überseeischen Zielhafen der tägliche Verkehr mit der Schweiz (HEZ - Duebendorfradio) durchgeführt wird. Die meisten Bordstationen sind auch mit einem Bordpeiler ausgerüstet, wobei oft Einbau und Aufnahme der Funkbeschickung in den Aufgabenkreis des Funkers fallen. Der netzunabhängige Notsender arbeitet durch eine Akku-Gruppe über einen Umformer ebenfalls auf der Notwelle. Bei Ausfallen des Schiffsnetzes sowie in Fällen von Seenot bleibt so der Verkehr auf der Notwelle gesichert.

Um gründlich zu sein, wollen wir noch auf eine Museumsstation zu sprechen kommen. Einer unserer Berufskameraden hat Verhältnisse angetroffen, die ihn zwangen, selbst einen Kurzwellensender zu bauen, um auch im Fernverkehr arbeiten zu können. Er ist seiner Arbeit im Einverständnis mit dem Reeder nachgekommen und hat ansehnliche Beträge für Material ausgelegt, die ihm später vergütet werden sollten. Leider hat die Station keinen Wert mehr, seit das Schiff auf eine Mine lief und sank, wobei der Funker nahezu alles verlor, was er sein eigen nannte, und er selbst hart am Tode vorbeiging.

Wie dem auch sei, mit all diesen Apparaten haben wir den Funkdienst auf See besorgt und sind aktive Zeugen mancher Rettungsaktion geworden. Einer unserer Dampfer, die «St-Cergue», hat zusammen mehr als 100 Schiffbrüchigen Hilfe gebracht. Zur Zeit des intensivsten U-Boot-Krieges vor der amerikanischen Küste ertönten mehrmals bis zu 10 und mehr Hilferufe in einer Nacht. Den Gefühlsfunker weckte dabei nicht erst das Glockensignal, sondern bereits das «TTT»-Zeigerticken des Autoalarms.

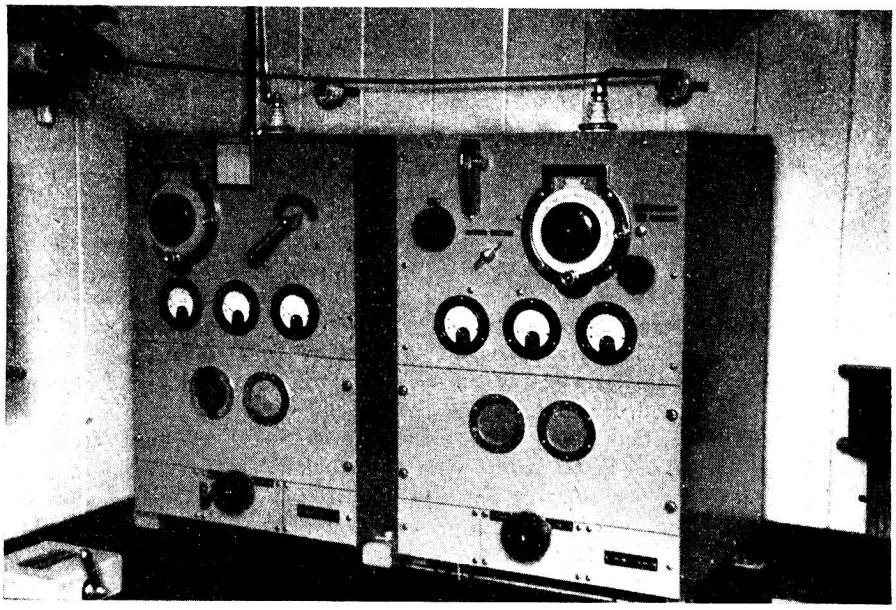
Auf einer Reise nach New York mit einem Nationalitätengemisch in der Mannschaft von seltener Reichhaltigkeit, schwört ein biederer Eidgenosse, lieber zu sterben, als nochmals Fuss auf einen Schweizer Dampfer zu setzen. Ich sehe ihn noch heute in jenem Italienerrestaurant in Brooklin vor seiner Platte Spaghettis und seinem Glase Chianti sitzen. Durchs Fenster sieht man an den Quai, wo am Heck unseres Schiffes lustig die Schweizerfahne flattert. Nie mehr werde er sich auf ein Schiff anheuern lassen, wo dieser Reklameschild heraushängt. Man kann ihm deswegen auch keinen grösseren Vorwurf machen, als einfach den, kein blinder Idealist zum Wohl des Vaterlandes zu sein. Er liess sich auf einen schwedischen Tanker anwerben, während wir und die, die ihm Rettung brachten, bereits wieder die Wellen pflügten.

Zwei Tage später erwacht der Funker gefühlsmässig vor 5 Uhr morgens, kurz bevor die Glocke ging. Er beendet seinen Funkverkehr: «In two hrs we'll be there» (in zwei Stunden werden wir dort sein). Von Granatsplittern stark verletzt, jedoch geduldig wartend, steigt der beharrliche Schweizer als Letzter aus dem Rettungsboot und setzt wiederum seinen Fuss auf ein Schiff mit dem erwähnten Reklameschild. Kurzer



JOS. KAESER
EISENBAU + SCHLOSSEREI
MASSENARTIKEL
SOLOTHURN
TELEPHON 21088

BREVO
A.G. FÜR EXPLOSIONS- U. FEUERSCHUTZ
HORGEN (ZÜRICH) · TEL. 924.201
BENZIN-TANKS
MESS-APPARATE
FEUER-LÖSCHER
ÖL-FEUERUNGEN

*Peilen auf einem Schiff*



*Lang- und Kurzwellensender auf der „Albula"*

Dialog: Ich ha gmeint — herzhaftes Lachen — «Ja weisch, wänns nüd wägem Läbe wär!» — Es lassen sich von uns allen solche Beispiele erzählen, die an Tragik weit mehr zu bedeuten haben.

Wir wollen abschliessend schnell streifen, wie sehr der Funker ungerechtfertigtem Misstrauen und der Möglichkeit, ihn durch gemeine Denunziation kaltzustellen, ausgesetzt war. Ohne auf die Zusammenhänge zu sprechen zu kommen, hat stets ein Interesse bestanden, auf diesen Posten einen Mann zu bringen, der eine bestimmte Gesinnung besser zu teilen versteht, als dies von einem Schweizer im allgemeinen erwartet wird. Man konnte Leute besser brauchen, die gutmütig nicken, wenn es darum geht, gewisse Säcke schneller und stärker zu füllen als es ehrliche gut bezahlte Arbeit — oder gar der niedrigste Lebensstandard in Europa bei der Arbeit auf den eigenen Schiffen vermag. Da standen plötzlich gut beleumdete Leute auf der schwarzen Liste und hatten die Heimreise anzutreten. Einmal sogar — die Vorgeschichte beansprucht zu viel Zeilenraum — standen plötzlich elf Mann an der Wand, darunter der Funker unter der Anschuldigung, vom Schiff aus mit einem Geheimsender mit den Deutschen zu arbeiten. Es braucht eine gewisse Vorstellungsgabe, um zu ermessen, was diese Situation in Marseille knapp vor der endgültigen Wiederinbesitznahme durch das Maquis bedeutete. Das Recht hatte aufgehört zu existieren. Wenn 24 Leute gleicher Nationalität an Bord zurückblieben, dann ist der Ausdruck «Sippe» gestattet. Elf Leute verschiedener Nationalität, darunter drei Schweizer, standen an einer Wand vor aufgestellten Maschinengewehren. Infolge zutage getretener Organisationsmängel der «Regisseure» wurden sie nicht sofort erbarmungslos niedergemäht, sondern in ein scheussliches Gefängnis geworfen, wo es ihnen mit List gelang, die Wohltat einer recht primitiven Untersuchung zu erwirken. Elf Menschenleben waren den Organisatoren der Preis, das Kommando des Schiffes zu übernehmen (die Intrigue hatte sich auch gegen den Kapitän gerichtet), die «Sippe» stufenweise im Rang nachrücken zu lassen und die Fracht camionweise zu verkaufen, wohl wert.

Wir sind schon der Ansicht begegnet, dass die Seemannskarriere so viele schöne Stunden biete, die für diesen Beruf angenehmere Erinnerungen hinterlassen, als solche Vorfälle und Vorkommnisse an Bord. Wohl auch, wenn man sie mit der Ehre und beinahe mit dem Leben bezahlt? Gewiss, wir haben Schönes gesehen; das Meer und seine Reize, fremde Völker und Städte, tropische Wälder und Vegetation; wir gingen zwischen blühenden Kakteen, unter Palmen und durch blühende Mandelhaine, alles Dinge, die man nicht kaufen kann. Aber für Menschen, die ein geregeltes Dasein dem harten Seeleben vorziehen, bedeutet dieser Vorteil auch nicht ein Verzicht auf Recht und Schutz.

Vielleicht werden Sie die Achseln zucken, es kümmert mich wenig. Wenn Sie diese Zeilen lesen, zuckt auch der Schreiber dieser Zeilen wieder auf einer Schiffsstation im Rhythmus HEZ — oder so ganz im Rhythmus anderer Rufzeichen —.

## Funkerei – einmal anders

*Von Fw. Fischer, Bern*

Die schweizerische Militärbehörde organisierte im Spätsommer des Jahres 1945 Sanitätszüge, die kranke Internierte, meist russischer Nationalität, nach Deutschland zur Uebergabe an die russischen Militärbehörden zu führen hatten. Auf der Rückfahrt sollten diese Züge schweizerische Rückwanderer aus Deutschland heimführen. Diese Züge, die durch das französisch besetzte Deutschland, durch die ganze amerikanische Zone, bis an die Grenze der russischen Zone führen, traten, vor allem der erste Zug, eine recht ungewisse Reise an. Ueber den Zustand des deutschen Eisenbahnnetzes waren wenig verlässliche Angaben erhältlich; zudem war es unmöglich, ein genaues Reiseprogramm mit den dazugehörenden Dispositionen im voraus aufzustellen. Es war daher unerlässlich, diese Züge durch eine funktelegraphische Verbindung ständig mit der Schweiz in Kontakt zu halten. Leider konnte für den ersten Zug keine Erlaubnis für den Einsatz eines Senders beim Durchfahren der besetzten Gebiete erwirkt werden, so dass sich die Funkausrüstung lediglich aus einer Empfangsanlage zusammensetzte, die allerdings so aufgebaut war, dass sie auch bei fahrendem Zug unter jeden Bedingungen einen sicheren Empfang gewährleistete. Mit dieser Anlage sollten die Weisungen der schweizerischen Militärbehörde über die Sender Beromünster, resp. Schwarzenburg, ausgestrahlt, empfangen werden, während für die Rückmeldungen in die Schweiz das Nachrichtennetz der amerikanischen Besetzungsmacht benützt werden sollte.

So verliess denn am 30. August 1945, um 1400 Uhr, der erste dieser Züge bei Buchs die Schweizergrenze. Mit seinem Sanitätswagen für liegend, und gepolstertem Drittklasswagen für die sitzend zu transportierenden Internierten, seinem Zweitklasswagen für das Schweizer Personal, einer in einem Packwagen vollständig eingerichteten Küche für 600 Mann, seinem Ambulanz-, Proviant- und Zisternenwagen für Wasserversorgung, bildete dieser Zug ein rechtes, fahrendes Spital. Ausser dem Pflegepersonal, fuhr eine zwanzigköpfige bewaffnete Bewachungsmannschaft mit, die für die Sicherheit des Zuges und seiner Insassen gegen herumstreichende Elemente in Deutschland zu sorgen hatte.

Die Fahrt führte uns über erst noch vollständig zerstörte, nun aber mit unvergleichlicher Kühnheit durch die Amerikaner wieder notdürftig instandgestellte Eisenbahnstränge, über kühne Notbrücken durch die unvorstellbaren Trümmerfelder der einst so stolzen deutschen Städte. Ueber Ulm, Augsburg, an den vollständig zerstörten Städten München und Bayreuth vorbei, führte die Fahrt nach Hof bei Plauen, wo die mitgeführten russischen Internierten an die russischen Militärbehörden übergeben werden konnten. Zur Aufnahme von Schweizer Rückwanderern aus der russischen Besetzungszone fuhren wir dann noch nach Pilsen in der Tschechoslowakei, von wo aus wir nach sechstägigem Aufenthalt in der vom Krieg auch schwer mitgenommenen Stadt unsere Rückreise über Regensburg und München antreten konnten.

Die Aufgabe der Aufrechterhaltung des Kontaktes mit der Schweiz durch die drahtlose Nachrichtenverbindung ist auf diesem ersten Unternehmen vollständig gescheitert. Wohl konnten wir mit der mitgeführten Empfangsanlage die Meldungen aus der Schweiz einwandfrei empfangen, unsere Meldungen über das amerikanische Militärnetz hingegen kamen nicht durch. Wohl gelang es mir überall, über amerikanische Nachrichtenmittel Telegramme nach Frankfurt a. Main, dem amerikanischen Hauptquartier, zu übermitteln, der Transit von dort aus in die Schweiz kam aber aus unbekannten Gründen nicht zustande.

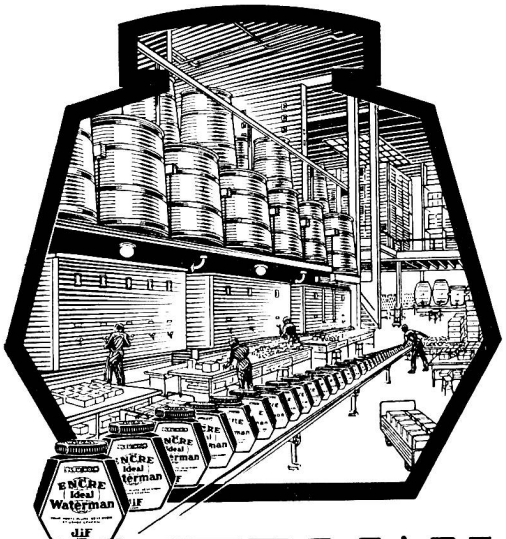
Der zweite Zug jedoch, der anfangs Oktober 1945 dieselbe Mission wiederholte, wurde, gewitzigt durch diese Erfahrung, mit einer vollständigen Sende-Empfangs-Anlage ausgerüstet. Die Verbindungen kamen denn auch von überall her mit dem in einem Speisewagen eingebauten Sender und einer umlegbaren Leichtmetall-Einmastantenne mit 100 Watt, ja auch mit 15 Watt Sendeleistung und teilweise sogar in Telephonie zustande. So kam es denn, dass, wohl zum ersten Male in der Geschichte der Schweizer Funkerei, die «Uebungsanlage» bis nach Nord-Bayern und in die Tschechoslowakei erweitert wurde.

## Ein Tag auf einem Schweizerschiff

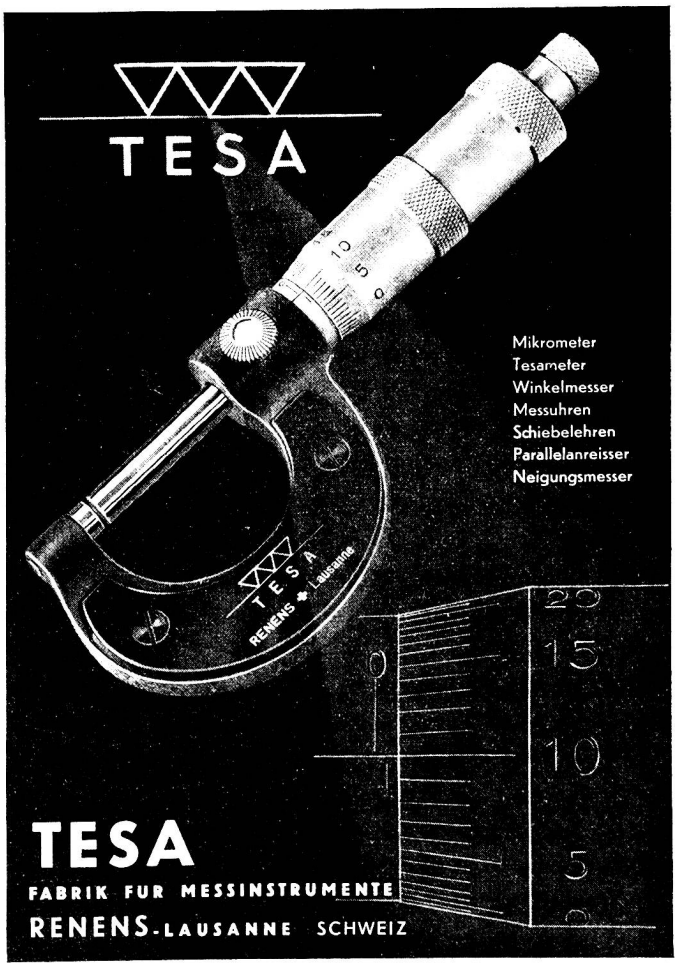
*Von Wm. H. Wiedenkeller, Mot. Fk. Kp. 28, Dietlikon*

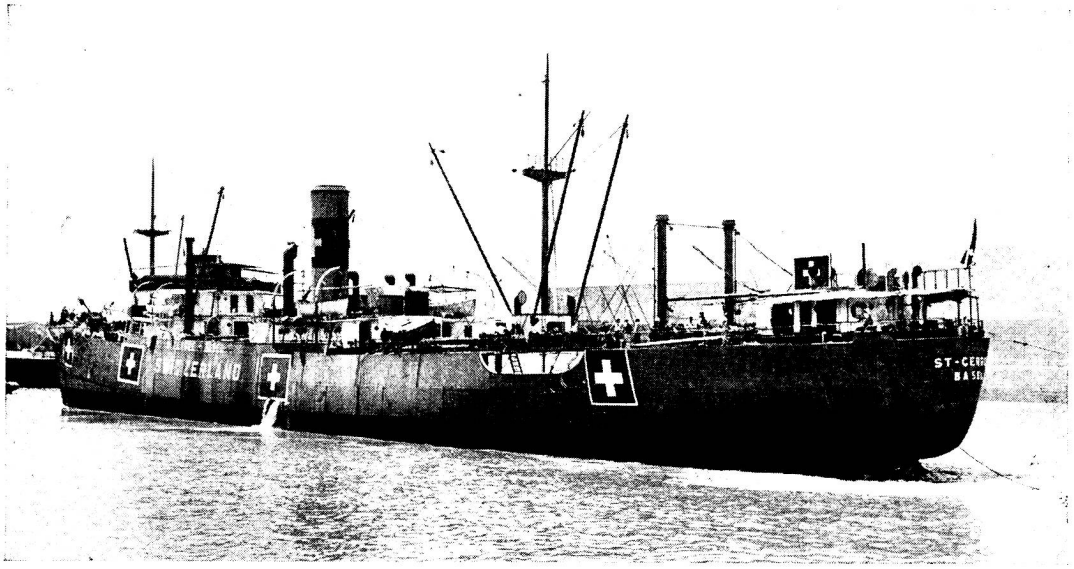
*20. Juli.* Heute soll's nun losgehen! Ich höre schon am frühen Morgen geschäftiges Treiben an Bord. Ich hebe meinen Kopf und schaue zur Kabinentür hinaus, welche ich gestern offen gelassen habe, weil es mir sonst in meiner Klause zu warm geworden wäre, und konstatiere erstens einmal wunderbares Wetter. Links vom Schiffskamin, das auf beiden Seiten ein grosses Schweizerkreuz trägt, erblicke ich die unglaublich schlanke Gestalt des hohen Leuchtturmes von Genua.

Nun hält es mich aber nicht mehr länger im Bett, ich muss sehen, was da alles vor sich geht. Schnell bin ich angekleidet und habe Toilette gemacht. So trete ich auf meinen «Balkon» vor meiner Kabine auf Steuerbord. Schau, da sind ja schon

nach den Original-Rezepten
jetzt Schweizer-Fabrikat
Dünnflüssig, farbkräftig und farbbeständig, satzfrei und rasch trocknend. Sie eignet sich vorzüglich für Füllhalter und für gewöhnlichen Gebrauch. Hergestellt in blau-schwarz, schwarz, blau, violett, grün, rot und Südsee-Blau.





*Das Schweizerschiff „St. Cergue" in Genua*

zwei kleine Schleppdampfer an unserem Schiff angebunden, und zwar je einer vorn und einer hinten, auch der Pilot (Lotse) steht bereits auf der Kommandobrücke. Und richtig, nun wird's losgehen; schon ertönt vom vorderen Schlepper ein kurzer Pfiff. Unser neben dem Lotsen auf der Kommandobrücke stehender Kapitän brüllt: «Let go all lines». Die armdicken Taue werden von den Matrosen losgelassen und klatschen ins Wasser. Ein schwaches Zittern geht durch den Schiffsrumpf, und ganz sachte entfernen wir uns vom Pier. Ein ganz sonderbares Gefühl befällt mich, wie ich es gar nicht kenne, ich atme tief und es geht mir durch den Sinn: Jetzt beginnt meine erste Seereise, was werde ich wohl erleben? Hoffentlich geht alles gut, denn für mich ist es doch eine grosse Fahrt ins Ungewisse und daheim die Meinen...

Doch schnell sind diese Gedanken vorbei, ich habe keine Zeit für sie, denn so viel Neues gibt es zu sehen. Langsam ziehen uns die beiden Schleppdampfer um ein grosses Schiff herum und steuern dem Hafenausgang zu. Wieder zwei grelle Pfiffe, die Schlepper hängen ab und mit eigener Kraft geht es vorwärts. Ein kleines Motorboot begleitet uns noch, welches kurz nach dem Hafenausgang den Piloten, der die Manöver geleitet hat, aufnehmen muss. Ruhig gleiten wir etwa in Kilometer-Entfernung an der schönen Stadt vorbei. Langsam entfernen wir uns immer mehr von der Küste Nervi entgegen. Wir biegen nach Südwesten und ich beeile mich, in mein Logbuch einzutragen: 0700 Uhr, Beginn der Seereise.

Nun sind wir auch schon aus der «verbotenen» 12-Meilen-Zone heraus, und ich darf mich an meine Funkstation heranmachen. Eins — zwei, sind die italienischen Kontrollsiegel entfernt und nun kommt die grosse Frage: Wie funktionieren die verschiedenen Apparate? Also, nichts wie los, den Hauptschalter angesteckt, den einen Empfänger eingeschaltet, und wirklich höre ich schon das geliebte, gewohnte Geräusch aus dem Lautsprecher. Was machen wohl die Sender? Ich stimme den Langwellensender auf 600 Meter ab, er funktioniert wunderbar, und die Küstenstation Genua, die unsere Ausfahrt beobachtet hatte, antwortet auf mein Suchen mit zwei kurzen Punkten, die ich sofort mit einem ebenso kurzen «tü» erwidere, wie ein alter, gewiegter «Streckenfuchs». Nun ist mir ein Stein vom Herzen, denn bereits ist die erste Verbindung mit dem Festland zustande gekommen, der erste Gruss ist gewechselt. Eigentlich war das vorhin ja kein reglementarischer Verkehr, aber in jetziger Zeit haben wir strenge Weisungen, den Funkverkehr auf das Allernotwendigste zu beschränken.

Mittlerweile ist es 8 Uhr geworden, und nun beginnt meine nach dem internationalen Radioreglement festgelegte Dienstzeit. Ich setze mich an den Empfänger, aber es ist nichts zu hören. Um 9 Uhr schalte ich auf Kurzwellen, um unsere schweizerische Funkstation Dübendorf zu horchen, mit welcher ich nun täglich einige Male in Verbindung treten soll. Bald ertönt das gesuchte Rufzeichen, aber gleichzeitig melden sie, dass sie für jetzt Schluss machen. Trotzdem rufe ich Dübendorf nochmals an, vielleicht hören sie mich doch noch. Aber es ist vergeblich, die Verbindung kommt nicht zustande.

Um 10 Uhr empfange ich das Zeitzeichen, vergleiche den Chronometer im Kartenhaus und trage die beobachtete Differenz in ein kleines Büchlein ein. Das muss nun jeden Tag besorgt werden, denn für eine genaue Navigation ist die präzise Uhrzeit unerlässlich. Nach dieser Arbeit ist meine Dienstzeit für zwei Stunden unterbrochen. Da kann ich mir die Gegend etwas ansehen. In einer Entfernung von etwa 15 km fahren wir der Küste entlang bei wunderbarem Wetter. Ich komme mir fast vor wie ein Ferienreisender. Um 12 Uhr GMT, also nach unserer Zeit etwa um 13 Uhr, sind wir ziemlich genau vor Imperia. Um 12 Uhr beginnt meine Dienstzeit von neuem wieder für zwei Stunden. Aber in Sachen Funkverkehr geht sozusagen nichts, dafür habe ich Zeit, um die verschiedenen Reglemente und Vorschriften zu studieren. Um 16 Uhr versuche ich wieder vergeblich die Verbindung mit Zürich herzustellen. Natürlich werde ich bereits etwas unruhig, aber die Apparate sind in Ordnung, also nur den Mut nicht sinken lassen, hoffentlich gelingt's dann um 21 Uhr. Wir können eben nur zu bestimmten Stunden mit der Station Zürich verkehren.

Wir haben eben zu Nacht gegessen, da kommt ein Matrose mit blutender Hand und will den 1. Offizier sprechen, damit er ihm einen Verband anlege. Da frage ich diesen: «Spielen Sie hier auch den Schiffsarzt?» Aber da bin ich an den Falschen geraten, denn etwas beleidigt antwortete er: «Ich spiele ihn nicht, ich bin nämlich Mediziner!» Unwillkürlich betrachtete ich darauf seine Hände, aber diese sehen nicht aus wie die eines Akademikers. Gross und plump sind sie und könnten eher einem Grobschlosser oder Schmied gehören als einem Arzt. Da schüttelte ich den Kopf; das verstehe ich nun nicht ganz...

Ob nun heute abend die Verbindung mit Zürich zustande kommt? Bereits höre ich die Station in meinem Apparat, sie verkehrt mit andern Schweizer Schiffen. Nun sind sie fertig und ich kann loslassen. Wirklich, nun klappt's. Sie haben meinen Ruf gehört, die Kameraden in der Schweiz, sie antworten mir und ich kann sie gut verstehen. Bereits habe ich

zwei Telegramme hier, die ich sofort übermittle. So, nun bin ich für heute zufrieden, ich habe jetzt Verbindung mit meiner Heimat, nun sind wir nicht mehr allein, ein unsichtbares Band verbindet uns. Auf vormittags 9 Uhr verabreden wir unsere nächste Funkverbindung. Befriedigt schliesse ich meinen «Laden». Mein erstes Tagewerk auf See ist beendet. Versonnen bleibe ich noch einige Minuten vor meinen Kästen sitzen sehen in Gedanken das kleine Häuschen der Funkstation in der Heimat, das nun für bestimmte lange Zeit die einzige Vermittlerin von Nachrichten zwischen mir und den Meinen sein wird und nicht weit davon taucht das Haus auf, in dem Frau und Kind wohnen — ohne mich für lange Zeit, still und treu und tapfer. Gute Nacht, ihr alle, die ihr an mich denkt und für mich betet.

# Aus der Tätigkeit der Motorfahrer in einer Mot.Tg.Kp.

*Von Lt. O. Stutz, Motf.Of.Mot.Tg.Kp. 27, Luzern*

Die nachstehenden Zeilen sollen nicht eine theoretische Abhandlung über die verschiedenen Aufgaben der Motorfahrer in den Einheiten der Pioniertruppen sein, da diese ja jedem Leser zur Genüge bekannt sein dürften. Vielmehr will ich versuchen, durch Schilderung einer Episode aus dem Aktivdienst die Motf. bei einer Aufgabe, die eigentlich nicht in ihr Programm gehört, vor die sie jedoch immer wieder gestellt werden, zu zeigen.

Unsere Kp. war wieder mal zu einem Ablösungsdienst eingerückt, und wir alle schauten mit gemischten Gefühlen auf die kommenden Wochen, lautete doch der erhaltene Befehl «Ausbildungsdienst». Aus begreiflichen Gründen erwartete keiner von uns so interessante Arbeit wie diejenige vom letzten Dienst, wo wir mit unseren Lastwagen das gesamte Material für den Bau einer Telephonleitung über einen Gebirgspass transportiert hatten, oder gar die unterhaltsame Tätigkeit vom vorhergehenden Winterdienst, als wir Motorwägeler, durch metertiefen Schnee scheinbar vollständig zur Untätigkeit verurteilt, mit Seilwinde und Schlitten kurzerhand ein «Drahtseilbähnli» zum Materialtransport konstruiert und betrieben hatten, und doch wurde auch dieser Dienst wieder sehr abwechslungsreich.

Die ersten Tage brachten die jedem Motf. bekannte Fahrzeugübernahme auf dem Motfz.Stellungsplatz und den Grossparkdienst an den Fz. (die Wagen rückten leider nicht immer in blitzsauberem Zustand und frisch geschmiert und revidiert ein), verbunden mit gründlicher Fahrzeugkontrolle. Schon dabei boten die requirierten Fz. Gelegenheit im Ueberfluss zur Auffrischung der Fachkenntnisse, tauchten doch da und dort kleinere «Stillegungsschäden» auf, die behoben sein wollten. Da war z. B. eine Brennstoffpumpe verschmutzt, dort ein Vergaser verstopft, beim dritten Wagen musste die ganze Zündanlage überholt und neu eingestellt werden, bei einem andern war eine Oeldruckbremse zu entlüften und nachzustellen u. a. m. Schon nach wenigen Tagen begann für uns die Zusammenarbeit mit den Pionierzügen. Unsere Kp. stand in einem grösseren Tal des Réduit, als eines Abends um 1730 die Kp. alarmiert wurde. Bei der Befehlsausgabe erhielt der Bauzug I Auftrag zur übungsmässigen Erstellung einer Telephonleitung vom Kp.Standort nach der Ortschaft X in einem wilden Seitental und gleichzeitigem Bau einer Gefechtsdrahtleitung nach der Passhöhe Z ca. 4 Stunden oberhalb X. Der grösste Teil des Materials dieses Zuges musste nach X transportiert werden, was unter Umständen ziemlich problematisch werden konnte, verhiess doch eine eben durch jenes Tal herausziehende schwarze Gewitterwand etwelche Ueberraschung. Während die beiden dem Bauzug I zugeteilten Lastw. beladen wurden, schickte denn auch der Zugf. einen Motorradfahrer voraus, um die Strasse zu rekognoszieren. Wie befürchtet, meldete dieser schon nach kurzer Zeit: «Strasse ca. 1700 m südlich Dorf Y durch Wildbach verschüttet. Laut Aussagen des lokalen Strasseninspektors befindet sich eine zweite Verschüttung etwa 1 km weiter taleinwärts.» Unsere Lastwagen mussten aber trotzdem nach X gelangen, weshalb der Zugf. den Motf.Of. um Unterstützung ersuchte. Dieser fuhr auch sofort mit 4 Motf. — den letzten ihm noch zur Verfügung stehenden Leuten — voraus, und als er um 1815 an besagter Stelle eintraf, fand er die 5 Meter breite Strasse auf ungefähr 30 Meter mit bis zu 2 Meter hohen Schuttmassen bedeckt; die talseitige Strassenböschung war zudem vom Wasser teilweise weggerissen worden. Zum Glück hatte der Regen inzwischen nachgelassen, so dass wenigstens keine weiteren Geschiebemassen mehr nachfolgten. Als erstes wurde mit den mitgeführten Pickeln und Schaufeln ein Ableitungsgraben für das Wasser geschaffen; dann begannen die Motf., den kompakten Schutt auf Lastwagenbreite etwas auszuebnen und teilweise abzugraben, und an der Stelle, der durch das Fehlen der Strassenböschung Einbruchgefahr drohte, legten sie ein langes, dickes Brett. Als nach ca. 20 Minuten die beiden Lastwagen erschienen, war die Durchfahrt schon so weit vorbereitet, dass deren Fahrer ihre Fz. unter Leitung des Mot. Of. über den Schutthaufen steuern und so die gefährdete Stelle passieren konnten. Sofort ging's weiter bis zum zweiten Hindernis. Dort hatte ein weiter oben über die Ufer getretener Wildbach seinen neuen Lauf quer über die Strasse genommen und diese dabei ziemlich stark mit Schutt bedeckt. Wir mussten aber nur die Fahrbahn auf Löcher und grössere Steine hin untersuchen und einige Blöcke aus dem Weg schaffen, wobei wir allerdings bis zu den Knien im kalten Wasser standen; dann konnte auch hier durch Wasser und über Schutt weitergefahren werden, so dass die Fz. des Bauzuges I ihren Bestimmungsort mit nur wenig Verspätung erreichen konnten.

Als ich selbst einige Stunden später auf einer Inspektionsfahrt den Posten des Bauzuges I besuchte, standen die beiden Lastwagen zur Abfahrt nach einem weiter oben gelegenen Stützpunkt bereit. Der Motorradfahrer allerdings war immer noch unterwegs, um mit dem Zugf. auf steilen, schmalen Seitensträsschen zu den bauenden Pioniertrupps zu fahren. Für ihn war wohl bis zum Uebungsabbruch mit keiner Ruhepause zu rechnen. Doch, als dann um Mitternacht der Mond das Tal beleuchtete und sein mattes Licht gespensterhaft von den regennassen Felswänden zurückstrahlte, freuten sich alle, trotz nasser Füsse und empfindlicher Kälte, an der wilden Schönheit, die uns in den Tälern unserer Heimat immer wieder überrascht.