

**Zeitschrift:** Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen  
**Herausgeber:** Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-  
Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere  
**Band:** 29 (1956)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Basler Rheinsporttage  
**Autor:** O.S.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-562363>

### **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:** 04.04.2026

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

*Aus der Arbeit unserer Sektionen:*

## Basler Rheinsporttage

Seit Wochen und Monaten war das Organisationskomitee der Basler Rheinsporttage unter dem Präsidium von A. J. Adler mit den verschiedenen Subkomitees an der Arbeit. Man plante, organisierte und setzte alles daran, um zwei attraktive Festtage unter der dreifachen Devise «Förderung des Wassersports, Verbindung von Stadt und Strom und Nachtfest für das Volk» zur Freude und Erholung sowohl der Beteiligten als auch der Zuschauer am alten und doch ewig jungen Rhein bieten zu können. Im Mittelpunkt standen dieses Jahr neben den üblichen verschiedenen Wassersportdisziplinen wie Schwimmen, Rudern, Schlauchrennen, Rheinstafette, Kajak- und Faltbootfahren, interessante Demonstrationen von Pontonieren, Pionieren und Piloten der 7. amerikanischen Armee. Kamerad Fr. Brotschin funktionierte wiederum als Präsident des Verbindungsdienstes; ihm zugeteilt waren für die Funkanlagen die Kameraden R. Jost und W. Hofmann, sowie für das Telephonnetz die Kameraden W. Kind und K. Klein. Für die Lautsprecher-

anlagen waren H. Guldenmann, G. Schlatter und J. Schlageter verantwortlich. Die Materialverwaltung lag in den Händen von Kamerad Fr. Balz. 43 Mitglieder des EVU, Sektion Basel, waren eingesetzt, mit dem Auftrag, zwischen den einzelnen Startplätzen und Zielen aller Sportarten, dem Organisationskomitee und den verschiedenen Subkomitees, sowie dem Kommandoturm auf der Mittleren Rheinbrücke gegenseitig den Verbindungs-, Nachrichten- und Meldedienst per Draht oder Funk zu ermöglichen und sicherzustellen. An vier Abenden wurde zwischen der Münsterfähre und der Zähringerstrasse beidseits des Rheins ein Leitungsnetz mit einer Gesamtlänge von 9750 m Draht erstellt, an dem 25 Telephonapparate angeschlossen waren. Dass das Drahtauslegen auch an den Ufern des Rheins mit allerhand Tücken verbunden war, zeigen die Mienen der beiden Kameraden Kindler und Schlageter (Bild 8), die es dank fachtechnischer Kenntnisse jeweils verstanden, die Probleme zu meistern. Während der routinierte Roby Stohler auf dem Kommando-



### Unser Beileid

Mit grosser Bestürzung hat der Zentralvorstand des EVU vom schweren Pontonunglück Kenntnis erhalten, das sich am frühen Morgen des 20. Juli bei Trübbach ereignete. Der Zentralvorstand bringt den Angehörigen der bei einer ausserdienstlichen Übung verunglückten elf Kameraden sowie dem Schweizerischen Pontonierverein und der schwer betroffenen Sektion Rheinfeldern sein tief empfundenes Beileid entgegen.

Zentralvorstand  
des Eidg. Verbandes der Übermittlungstruppen

turm oft mehr als beide Hände voll zu tun hatte (Bild 6), war es wiederum die bewährte FHD M. H. Christ, die übrigens seit den 6. Rheinsporttagen zur Gr. Fhrrn. befördert worden ist, zusammen mit ihrer Kameradin I. Schwammberger, die im Kleinen Klingental, wo eine TZ 43 installiert war, für mustergültige und rasche Verbindungen sorgten. Im weiteren bestanden zwei direkte Anschlüsse an das Stadtnetz, sowie eine Verbindung mit dem Flugplatz Basel-Mülhausen (Start für die Helikopter und Flugzeuge). Ausserdem waren 14 Funkstationen (Tornistergeräte SE-101) in- und ausserhalb der «Arena» im Einsatz. In engster Zusammenarbeit stand die Lautsprecheranlage auf der Mittleren Rheinbrücke.

Am 29. Juni fanden sich einige Mitglieder des OK am Zollübergang Otterbach ein, um die amerikanischen Truppen in Empfang zu nehmen. Vom EVU Sektion Basel waren Major O. Schönmann und Gfr. G. Schlatter aufgeboden. Punkt 1600 Uhr traf der Jeep des Kommandotrups mit Captain William E. Terry und Soldier Joe K. Fugate an der Grenze ein. In zwei Kolonnen — darunter Kranwagen im Werte von \$ 32 000, — kamen 10 Offiziere und 75 Mann mit einem Tross von 35 Fahrzeugen aller Art angefahren, die schweren Elemente (Amphibienfahrzeuge) aus der Gegend Bad Kreuznach, die leichten Formationen aus Heidelberg/Schwetzingen in Deutschland. Der Spitzenwagen hatte jeweils mit dem letzten Fahrzeug der Kolonne während der Fahrt Funkverbindung. Es war gut, dass man sich sofort nach Ankunft gegenseitig verständigte und mit dem zuständigen technischen Offizier, First-Lieutenant Higman, Frequenzen und Rufzeichen vereinbarte. Dadurch konnten rechtzeitig Kollisionen im Frequenzbereich des Polizei- und Feuerwachefunks Basel-Stadt vermieden werden. In der Zwischenzeit landeten 2 Helikopter auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen, die von Stuttgart hergefliegen kamen. Nach kurzer Begrüssung, fachtechnischer Besprechung und rascher Erledigung der Zollformalitäten unternahm das gesamte motorisierte Detachment, begleitet von der Basler Verkehrspolizei, eine Rundfahrt durch die Stadt Richtung Kaserne, wo die Fahrzeuge parkiert wurden und die Mannschaft Unterkunft bezog. Nach dem Nachtessen fanden sich Vertreter der verschiedenen Subkomitees — für den Verbindungsdienst die Kameraden Jenny, Schlatter und Schönmann — mit sämtlichen amerikanischen Offizieren im Café «Spitz» ein, um die letzten Vorbereitungen für die Demonstrationen, hauptsächlich inbezug auf den Verbindungsdienst gegenseitig gründlich zu besprechen.

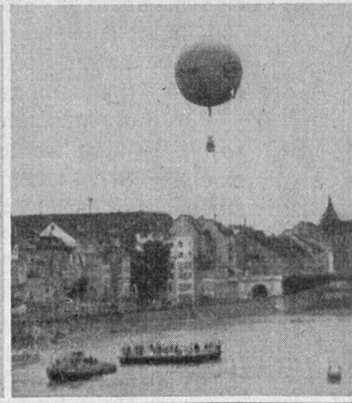
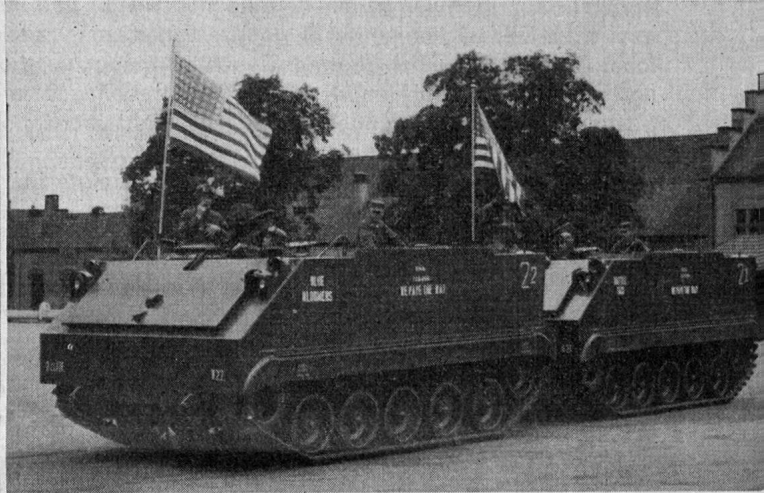
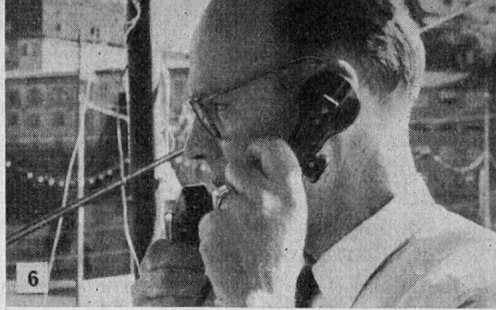
Prächtiger, vielverheissender Sonnenschein lag über den Dächern Basels, als am späten Samstagvormittag im Kleinen Klingental die offizielle Eröffnung der 7. Basler Rheinsporttage stattfand. Unter den vielen prominenten Ehrengästen seien erwähnt: Oberstdiv. Roesler, Kdt. 4. Div., Oberst Boller, Kdt. der Genie-RS, Oberstlt. Hagen, Chef der ausserdienstlichen Ausbildung der Übermittlungstruppen und Colonel Miller, amerikanischer Militärattaché, Bern. Im folgenden soll nur von den militärischen Demonstrationen die Rede sein, da eine Gesamtberichterstattung über die Rheinsporttage zu weit führen würde.

Auf dem Flugplatz Basel-Mülhausen startete ein amerikanischer Helikopter zu einer Rettungsübung auf dem Rhein. Dieses Flugzeug H-19 (Bild 7) stellt eine militärische Variante des Sikorsky S-55 dar. Es handelt sich um einen zehnpförtigen Helikopter, der im amerikanischen Heer für Aufklärungsflüge, Verwundetenevakuierung, kurze Fracht- und Personentransporte, sowie für Notaufträge, wie bei Überschwemmungen und Rettungsaktionen verwendet wird. Der H-19 trägt genügend Treibstoff für 3 Flugstunden bei einer Geschwindigkeit von 130 km pro Stunde mit sich und ist so konstruiert, dass er eine Aussenlast von 681 kg mittels einer Schlinge mitnehmen kann. Seine oberste Flughöhe liegt

bei etwa 3000 m, weshalb er vielfach auch bei Gebirgsübungen eingesetzt wird. Die Maschine verfügt über einen Piloten und einen Hilfspiloten und kann 10 Personen befördern. An ihrer Stelle lassen sich auch eine Tonne Fracht oder 8 aufgebahrte Patienten mitnehmen. In der US-Army werden heute die H-19-Helikopter grösstenteils durch schwerere Maschinen, die H-21, ersetzt, die 22 Personen oder 2 Tonnen Fracht befördern können. Neuerdings kommt auch der H-34 mit einer Tragfähigkeit von 14 Personen und 1,5 Tonnen Fracht zum Einsatz. Mit dem H-19 wurde folgendes demonstriert: Mitten auf dem Rhein stand ein amerikanisches Motorboot. Langsam bewegte sich der Helikopter gegen die Wasserfläche zu und liess eine Strickleiter herunter. Aus dem Boot kletterte ein Soldat hinauf. Der Helikopter stieg wieder in die Höhe, zog weitausholend eine Schlaufe, kam zurück auf den Rhein, hielt über einem weiteren US-Motorboot, die Strickleiter wurde erneut heruntergelassen und ohne jegliche Gefahr stieg der Soldat ins zweite Motorboot um. Mit ein paar raschen Wendungen, seine grosse Beweglichkeit und Steuerung demonstrierend, schraubte sich die 2900 kg schwere Maschine höher und höher und entschwand wiederum in Richtung Flugplatz.

Eine weitere interessante Vorführung zeigten zwei US-Amphibienfahrzeuge vom Typ M-59 «Blue Bloomer» und «Battle Taxi» auf dem Rhein (gepanzertes Infanterie-Raupenfahrzeug). Mit flatterndem Sternenbanner an Bord (Bild 10) fuhren diese gepanzerten «Schildkröten» vom Birs-kopf aus rheinabwärts. Kamerad Franz Müller hatte Gelegenheit, mit einem SE-101-Gerät auf einem Amphibienfahrzeug mit dem Kommandoturm Verbindung aufzunehmen (Bild 1). Es sind leicht gepanzerte Vollraupenfahrzeuge, die in kampfbereitem Zustand etwa 19 Tonnen wiegen. Der Wagen ist für den Erdkampf bestimmt (Bild 9), kann jedoch bei ruhigem Wasser auch amphibisch eingesetzt werden. Er wird von zwei Motoren von je 127 PS angetrieben und besitzt zwei Hydromatic-Übertragungen sowie eine Zweigangschaltung am Differential. Sitzplätze sind längs der inneren Wandung angebracht. Der Wagen fasst 12 Personen, einschliesslich 1 Mann Bedienung. Er ist mit einem 12,5 mm Maschinengewehr bestückt, und auch zur Aufnahme von Fracht geeignet. Der Rauminhalt beträgt 43 m<sup>3</sup>, die Fläche 17 m<sup>2</sup> und der Frachtraum 7,6 m<sup>3</sup>. Der M-59 vermag eine Steigung von 60% und ein senkrechtes Hindernis von 65 cm zu überwinden sowie einen Graben von 218 cm Breite zu überqueren. Die Furtiefe ist unbeschränkt. Bei amphibischem Einsatz weist das Fahrzeug einen Tiefgang von 195 cm auf. Als Gleitbahn wird eine Rampe empfohlen, wobei deren Neigung 35% nicht überschreiten sollte. Die maximale Geschwindigkeit auf dem Land beträgt 51 km, im Wasser 6,9 km pro Stunde. Eine US-Panzerdivision verfügt über 315, eine Infanteriedivision über 7 solcher Amphibienfahrzeuge. Bild 11 zeigt den Kommandanten und Beobachter eines Fahrzeuges, der mit den weiteren Amphibientanks in Funkverbindung steht.

Den Höhepunkt der amerikanischen Demonstrationen bildete der Brückenschlag über den Rhein. Diese schwimmende Aluminiumfussbrücke dient dazu, Fusstruppen über Wasserläufe zu setzen. Sie lässt sich auch zum Überführen leichter Fahrzeuge konstruieren. Die Brücke besteht aus einer Anzahl 420 cm langer und 60 cm breiter Aluminiumschwimmer, einem 70 cm breiten und 350 cm langen Stegblech aus Aluminium, sowie einer Anzahl 108 cm langer Geländerpfosten mit dem dazugehörigen Drahtseil als Geländerhandhabe und Zug- und Ankerseilen. Die komplette Brückenausrüstung, die in der Länge etwa 142 m misst, kann auf zwei 2,5-Tonnenlastwagen und zwei 1-Tonnenstangenanhängern transportiert werden. Sie lässt sich ferner auch in einem C-119 Flugzeug befördern. Die Brücke kann in aufeinanderfolgenden Einheiten zusammengestellt



werden, wobei ein Schwimmer mit einem Stegblech verbunden wird, oder in Abschnitten, wobei zwei oder mehr Einheiten miteinander verbunden werden, oder sie kann am Ufer montiert und als Ganzes ins Wasser gelassen werden (Bilder 2 und 3). An der Stelle, wo der Brückenschlag stattfand — zwischen Klingentalgraben und St. Johansrheingweg — misst der Rhein eine Breite von etwa 200 m. Nach einigen technischen Schwierigkeiten — ein Kabel hatte sich im Rheinbett verfangen — wurden knapp 26 Minuten Bauzeit für den von der Strömung bogenförmig ausgebuchteten Steg, wozu 56 Aluminiumschwimmer eingesetzt werden mussten, benötigt (Bild 4). Mit Interesse wurden auch die Vorführungen mit den Kovacs-Sturmbooten durch unsere eigenen Pontoniere (Genie-Pontonierfahrverein) verfolgt. 7 schnittige, ausserordentlich wendige Boote, angeführt von einem Kommandoboot, durchfurchten die Fluten des Rheins, zogen S-Schlaufen auf dem Wasser, führten Sammelübungen aus, brachen aus der Front aus, zischten wohlausgerichtet in breiter Formation rheinaufwärts, um sofort wieder auf ein Flaggenzeichen hin bouquetartig auseinander zu spritzen. Zum Schluss sammelten sie sich wieder und mit dem eidg. Feldzeichen an der Bugspitze zogen sie in tadelloser Aufstellung an den enormen Zuschauermengen vorbei und durften vom Publikum für ihre Demonstration wohlverdienten Applaus entgegennehmen (Bild 5). Nicht unerwähnt bleiben darf der am Sonntagvormittag um 1105 Uhr auf einem grossen Floss in der Mitte des Rheins erfolgte Start

des Ballons «Alpinit» mit Fk. Hptm. Ernst Iselin als Pilot (Bild 12). Er hatte eigene Funkverbindung mit dem Flugsicherungsdienst in Kloten und mit dem ihn begleitenden Motorfahrzeug. Nach einer kurzen Zwischenlandung um 1230 Uhr bei Oberwil ging der Ballon um 1713 Uhr in der Gegend von Eglisau nieder.

Dem grossen Rhein-Nachtfest, das am Samstagabend mit einem spektakulären Tagesfeuerwerk seinen Anfang nahm und in einem glanzvollen Riesenfeuerwerk unter bengalischer Beleuchtung beider Rheinufer (Bild 13) seinen mächtig applaudierten Höhepunkt fand, wohnten 50 000 Besucher bei. Tanz und artistische Einlagen auf vier Bühnen, das gesellige Zusammensein auf der Mittleren Brücke, an den Rheinufern, in der Birsiggrotte und auf der «Leventina» sowie die majestätische Pracht des sternenübersäten Nachthimmels liessen das fröhliche Volksfest zu einem eindrucklichen, stimmungsvollen Erlebnis werden.

An der Preisverteilung dankte Regierungsrat M. Wullschleger im Namen der Regierung den Organisatoren, Mitarbeitern, Sportlern und nicht zuletzt Petrus für die Anstrengungen zugunsten des gelungenen Festes am Rhein.

Spezieller Dank gebührt auch allen Kameraden des Verbindungsdienstes (Jung- und Aktivmitglieder), der auf der ganzen Linie (Funk und Telephon) dank der zuverlässigen Arbeit eines jeden restlos geklappt hat. Bereits um 2230 Uhr am Sonntagabend konnte der Materialverwalter melden: «Gesamtes Telephonnetz komplett abgebrochen!» O.Sch.

## Die grösste elektronische Rechanlage der Welt

Im Bau moderner elektronischer Grossrechenanlagen (sogenannte Computern), wie sie heute von amerikanischen Firmen auf den Markt gebracht werden, zeichnet sich eine Entwicklung ab, die den administrativen Arbeitsprozess in Wissenschaft, Technik, Industrie und Handel von Grund auf verändern wird. Die Automatisierung dieser Maschinen ist heute derart weit fortgeschritten, dass die kompliziertesten Rechenprogramme völlig selbsttätig in einem bisher kaum für möglich gehaltenen Arbeitstempo abgewickelt werden. Für die Eingabe von Rechendaten in die Maschine werden in zunehmendem Masse neben Lochkarten auch Magnetbänder und Lochstreifen verwendet. Es ist dabei gleichgültig, in welcher Reihenfolge die Daten in die Maschine eingegeben werden, denn die Sortierung und Gruppierung nach den gewünschten Gesichtspunkten erfolgt automatisch. So ist beispielsweise ein Computer neuester Konstruktion imstande 300 000 Lohnabrechnungsbelege, die in irgendwelcher Reihenfolge auf Stahlbänder aufgenommen worden sind und die sich auf 24 000 Arbeiter beziehen, nach 12 Stellen des Alphabets in weniger als 50 Minuten einwandfrei zu sortieren. Die bisherigen schnellsten Lochkarten-Sortiermaschinen benötigten hierzu mehr als 140 Arbeitsstunden.

Für in die Maschine eingegebene Zahlenwerte, die nicht sofort benötigt werden, stehen in den modernen elektronischen Grossrechenanlagen Tausende von Speicherstellen zur Verfügung, die Daten, Zwischen- und Endergebnisse bis zur Weiterverarbeitung oder Resultat Ausgabe aufnehmen können. Die technische Leistungsfähigkeit serienmässig fabrizierter Computer hat heute einen Stand erreicht, der es z. B. erlaubt pro Sekunde 1905 Additionen und Subtraktionen, 465 Multiplikationen, 257 Divisionen und 2740 Vergleiche von zwölfstelligen Begriffen auszuführen.

Die Bildung von Fehlresultaten ist praktisch ausgeschlossen, weil jedes Ergebnis erst nach mehrfacher, un-

abhängiger Prüfung über andere Stromkreise als richtig freigegeben wird. Die Anschrift der ausgeführten Berechnungen erfolgt auf Schnellschreibern mit einer Geschwindigkeit von 10 Zeilen zu 130 Buchstaben oder Zahlen pro Sekunde. Die Darstellung der Anschrift lässt sich vorgedruckten Formularen anpassen, so dass Lohnabrechnungen, Prämienrechnungen, Fakturen, Umsatzzusammenstellungen usw. auf sehr übersichtliche Weise dargestellt werden können.

Die Entwicklung auf dem Gebiete der elektronischen Rechenanlagen ist jedoch noch keineswegs abgeschlossen. Man darf sogar ruhig sagen, dass wir erst an ihrem Beginn stehen.

Gegenwärtig wird in den Vereinigten Staaten von der Remington Rand für die Livermore-Laboratorien der Universität von California die grösste elektronische Rechanlage der Welt gebaut. Das Aggregat wird für staatlich finanzierte Forschungen der amerikanischen Atom-Energie-Kommission eingesetzt werden. Der Preis der Anlage beträgt 2 895 000 Dollar. Die neue Maschine mit der Bezeichnung LARC (Livermore Automatic Research Computer) erreicht Arbeitsgeschwindigkeiten, die tausendmal grösser sind, als die der bereits erwähnten schnellsten Computer. Durch die Verwendung von sogenannten Ferrit-Kernspeichern ist es möglich geworden, Daten mit einer Geschwindigkeit von zwei Millionstelsekunden aus den Speichern abzulesen oder in diese einzugeben. Die gesteigerte Leistungsfähigkeit erlaubt es, innert weniger Tage Probleme zu lösen, für die mit den heutigen schnellsten Aggregaten ein bis zwei Jahre nötig sind. Die neue Maschine besitzt die Fähigkeit, gleichzeitig ganz verschiedene, unabhängige Probleme zu bearbeiten. Ihr Aufbau ist in diesem Sinne mit dem Liniennetz einer Eisenbahngesellschaft vergleichbar, wo verschiedene Züge zu verschiedenen Zeiten die gleichen Schienenstränge benützen und Zusammenstösse durch das Blocksystem vermieden werden. Der Einsatz solcher Mammut-