

Als Bordfunker auf einem Schweizer Schiff

Autor(en): **Wiedenkeller, H.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **16 (1943)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-560404>

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.

Als Bordfunker auf einem Schweizer Schiff

Wm. H. Wiedenkeller, Dietlikon

Meinen ersten Morseunterricht genoss ich im Jahre 1933 in einem Funkkurs der Sektion Zürich unter der bewährten Leitung unseres jetzigen Zentralsekretärs, Herrn Abegg. In der Fk-RS 1934 kam ich dann mit dem eigentlichen Funkbetrieb näher in Berührung. Trotzdem ich als Telegraphist nicht gerade «Hirsch» war, bekam ich Freude an der Sache und langsam erwachte in mir der Wunsch, einmal als Funker auf ein Meerschiff zu kommen. Im Winter 1937/38 konnte ich beim Telegraphenamnt in Zürich einen Bordfunkerkurs für Flugzeugfunker absolvieren, worauf ich nach erfolgreichem Abschluss von der «Swissair» als Funkeraspirant angestellt wurde. Natürlich hatte ich da wieder viel dazu zu lernen, so dass ich vor Kriegsausbruch noch nicht zum Fliegen kam. Durch den Krieg aber wurde der Flugverkehr lahmgelegt und erst nach vielen Versuchen konnte er ganz bescheiden wieder aufgenommen werden.

Uns Funkern aber brachte der Krieg eine andere Möglichkeit, unseren Beruf auszuüben: Die Schweiz. Hochseeflotte wurde in Betrieb genommen, für welche auch Funker benötigt wurden. Einige meiner Kameraden haben die Gelegenheit benützt und sind schon auf verschiedene Schiffe verteilt. Da mit Fliegen immer noch nicht viel los ist, beginne auch ich mich dafür zu interessieren und erkundigte mich einmal bei der Radio-Schweiz näher über die Bedingungen. Einige Tage nachher bekomme ich bereits von der «Suisse-Atlantique» in Lausanne die Mitteilung, dass der Funker ihres Schiffes, des Dampfers «St-Cergue», seine Ferien zu nehmen gedenke und sie deshalb für zwei, evtl. vier Monate einen Ersatz haben müsse. Natürlich hat meine Frau zuerst Bedenken meines Planes wegen; doch auch hier finde ich, wie in manch anderem, ihr Verständnis und sie lässt mich ziehen.

Nun kommen verschiedene Verhandlungen, bis alles, wie wir sagen, «ok» ist. Erst muss ich in Bern vor der OTD die Schiffsfunkprüfung ablegen. Für das italienische Visum sind nachher nicht weniger als zwei Monate notwendig. Endlich ist meine Abreise auf den 17. Juli 1942 definitiv festgesetzt und so verlasse ich Zürich mit dem Gotthardschnellzug um 23.20 Uhr. Alle die Meinen haben mich zum Bahnhof begleitet, in erster Linie meine Frau, meine Mutter; meine Schwester, die in Luzern in Stellung ist, hat dafür frei bekommen, auch meine Schwiegereltern und mein Schwager fehlen nicht. Nein, der Abschied ist keineswegs leicht, denn es ist doch eine Reise ins Ungewisse.

Ich habe nicht gerade das schönste Wetter für die Reise, denn es regnet in Strömen. Morgens früh bin ich in Chiasso und muss erst eine Stunde warten, bis das Zollbureau geöffnet wird. Die italienischen Zollbeamten machen genaue Kontrolle meines Gepäcks und meiner Schriften. Mein schwarzes Taschennotizbüchlein mit dem Q-Code erweckt ihr besonderes Interesse. Ich glaube bereits fertig zu sein, da gibt's sogar noch eine Leibesvisitation. Hernach kann ich mich in den italienischen Zug begeben und mit zirka einer halben Stunde Verspätung geht es Mailand zu. Ich habe inzwischen einen Matrosen getroffen, der ebenfalls auf den Dampfer «St-Cergue» kommt, so bin ich nicht mehr allein. Ohnehin nicht mehr allein, denn von nun an begleitet uns ständig in einiger Entfernung ein Geheimpolizist. Ange-

nehm ist das gerade nicht, aber wir befinden uns eben in einem kriegführenden Land mit strengen Massnahmen. In Mailand müssen wir den Zug wechseln. Auf dem Perron erwarten uns bereits zwei andere Polizisten in Zivil, welche uns nach Genua begleiten sollen. Der Zug ist von Mailand aus so überfüllt, dass wir kaum einen Stehplatz im Erstklassabteil finden können, und so ist diese Reise nichts weniger als unterhaltsam.

Im Bahnhof Genua werden wir zuerst auf die Polizei gebracht, welche unsere Schriften genau kontrolliert und unsere Personalien aufschreibt. Nachher geht's zur Hafenpolizei und dann endlich aufs Schiff. Ueber eine ganz gewöhnliche Leiter klettern wir dort hinauf und oben nimmt mich gleich Herr Tschui in Empfang. Er ist sehr froh, dass ich endlich in persona da bin, kann er doch nun bestimmt in die Heimat, um seine Ferien zu nehmen.

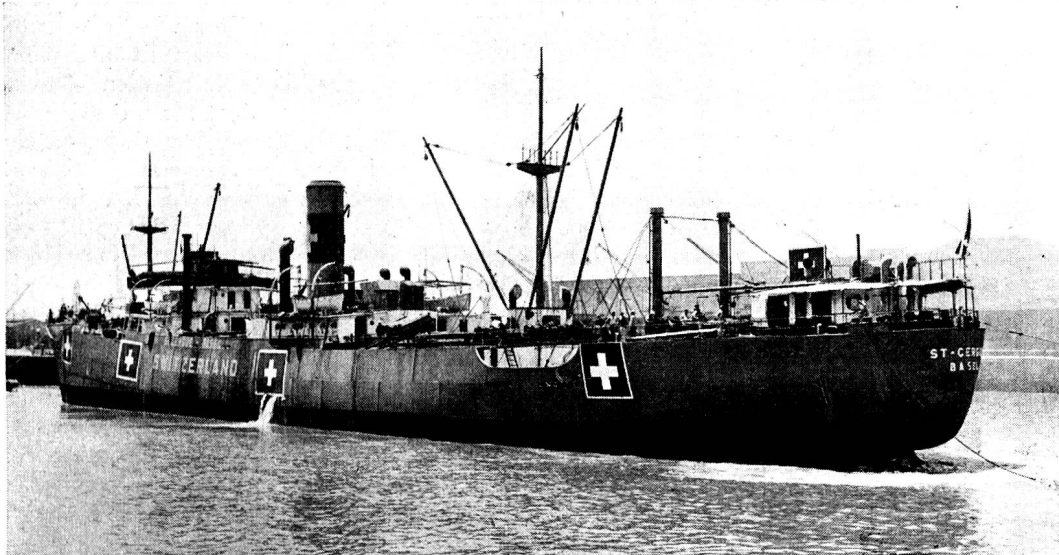
Nur zwei Stunden haben wir Zeit, damit er mir die ganze Funkanlage erklären kann. Zudem können wir nicht einmal die verschiedenen Apparate in Betrieb nehmen, denn die ganze Anlage ist plombiert, weil wir uns hier auf dem Schiff in der sog. 12-Meilen-Zone befinden, in welcher uns Neutralen jeder Funkverkehr untersagt ist. So benutze ich diesen ersten halben Tag, um mich auf dem Schiff häuslich niederzulassen.

Der folgende Tag ist ein Sonntag, da wird nicht viel gearbeitet. Eigentlich hätten wir schon tags zuvor ausfahren sollen, aber die Abfahrt wurde aus mir unbekanntem Gründen auf den Montag verschoben. Leider darf niemand an Land; auch wir, einmal an Bord des Schiffes, dürfen nicht mehr hinunter. Am Abend allerdings ladet mich der erste Offizier zu einem Glas Bier ein, und unter strenger militärischer Bewachung dürfen wir im nächsten Hafenrestaurant «eins genehmigen». Herrlich schmeckt es, denn auf der ganzen Reise von Zürich nach Genua habe ich nicht Gelegenheit gehabt, irgendetwas zu mir zu nehmen. Am Montagmorgen, als ich erwache, ist schon reger Betrieb an Bord, denn bald soll die Reise losgehen. Rasch bin ich an Deck und bemerke gleich, dass schon zwei Schleppdampfer an unserem Schiff angebunden sind. Zwei Pfiffe, Befehle von der Kommandobrücke, ein leises Zittern durch den Schiffsrumpf und schon geht's langsam vom Pier weg. Wir werden um ein zweites grosses Schiff herumgezogen und dann geht's mit eigener Kraft zum Hafen hinaus. Der Pilot (Lotse) verlässt uns kurz nach dem Hafenausgang, und wir steuern gegen Nervi hinunter. Dort drehen wir nach Südwesten ab und nun geht's hinaus aufs offene Meer und kann ich meine Funkapparate richtig ausprobieren. Ich schalte ein, der Empfänger ist gut, auch der Sender gibt Strom auf die Antenne, denn sofort nach dem Abstimmen gibt mir die Funkstation Genua durch zwei kurze Punkte das Zeichen, dass sie mich gehört hat, worauf ich mit einem Punkt quittiere. Also ist die erste Verbindung schon hergestellt. Es ist zwar keine reglementarische, aber wir haben uns verstanden, und ausserdem haben wir die strenge Weisung, den Funkverkehr auf das notwendigste zu beschränken.

Um 0800 Uhr beginnen meine durch das internationale Radioreglement festgelegten Dienststunden. Um 0900 Uhr soll die erste Verbindung mit Zürich aufgenommen werden. Ich stelle meinen Empfänger auf 36 m

ein und horche; lange kommt nichts, dann aber höre ich das Rufzeichen von Zürich, aber mein Kollege sagt gleich, dass er seine Station schliesse. Sofort rufe ich ihn auf, aber er hört mich nicht mehr. Um 1000 Uhr ist mein erster Dienst beendet.

auf das Schiff geschickt werden. Der Funker hat die Aufgabe, diese Telegramme an Stelle der Telephonverwaltung und zu deren Händen zu taxieren und den entsprechenden Beförderungsweg festzustellen, was nicht immer gerade sehr leicht ist.



Die «St. Cergue» bei der Einfahrt in den Hafen von Buenos-Aires am 4. November 1942

Wie gestaltet sich nun der Dienst des Funkers auf einem Schiff? Wie schon gesagt, ist dieser nach dem internationalen Radioreglement geregelt. Die Schiffe werden in vier Kategorien eingeteilt:

1. Die kleinen Frachtschiffe mit keinen festen Dienststunden; der Funkverkehr wird nur auf Abmachung hin durchgeführt. 2. Die mittleren Frachter, zu welchen auch unsere Schweizer Schiffe gehören, mit einer Dienstzeit von 8 Stunden pro Tag. 3. Die grossen Schiffe mit zwei Funkern mit zusammen 16 Stunden Funkbetrieb, und schliesslich 4. die Personendampfer mit durchgehendem 24-Stunden-Dienst. Ich habe also pro Tag 8 Stunden Dienst, immer 2 Stunden Dienst und dazwischen 2 Stunden Freizeit. In der Zwischenzeit wird die automatische Alarmvorrichtung in Betrieb genommen. Soll nun, also wenn die Station nicht besetzt ist, ein SOS empfangen werden, so spricht diese Vorrichtung an und setzt in der Funkkabine, in meiner Kabine und auf der Kommandobrücke erst ein rotes Licht und dann eine starke Glocke in Funktion.

Die Aufgabe des Funkers liegt darin, die Verbindung zwischen dem Schiff und dem Festlande aufrecht zu erhalten. Auf unseren Schweizer Schiffen besteht der Hauptverkehr mit Zürich-Dübendorf, mit der gleichen Funkstation, welche auch für einen Sonderdienst des Flugsicherungsdienstes verwendet wird. Aber ausserdem hatte ich Verbindungen mit Genua, Gibraltar, New-York, Santos, Buenos-Aires usw., d. h. je nachdem Telegramme vorlagen, hatte ich Verbindungen mit den betreffenden Küstenfunkstellen aufgenommen. Wenn z. B. ein Telegramm nach Nordamerika vorliegt, so gebe ich es auf Kurzwellen nach New-York, Telegramme nach Argentinien nach Buenos-Aires usw. Auf dem Schiff selbst können gewöhnliche Telegramme mit irgendeinem Bestimmungsort aufgegeben werden. Aber auch von jedem schweizerischen Postbureau aus kann ein Telegramm

Eine weitere Aufgabe ist die Behandlung von Notensendungen, also SOS. Diese sind alle aufzunehmen und dem Kapitän vorzulegen, der dann entscheidet, ob dem sich in Not befindenden Schiff Hilfe gebracht werden kann oder nicht. So habe ich z. B. etwa 400 Meilen südwestlich von Gibraltar ein SOS aufgefangen, welches von einem abgeschossenen Flugzeug im Golf von Biscaya ausgestrahlt wurde. Leider hätten wir aber etwa fünf Tage gebraucht, um zur Unfallstelle zu gelangen, so dass wir keine Hilfe bringen konnten.

Ferner ist noch jeden Tag ein Zeitzeichen aufzufangen und der Chronometer auf der Kommandobrücke zu kontrollieren. Die festgestellte Zeitdifferenz wird in ein Büchlein eingetragen. Dies ist eine Arbeit, die ganz genau durchgeführt werden muss, denn für eine zuverlässige Navigation ist die genaue Uhrzeit absolut notwendig, sie muss auf die Sekunde stimmen.

Und nun etwas über meine Funkstation. Diese befindet sich im ersten Stock des Mittschiffes, direkt unter der Kommandobrücke, schön in der Mitte. Es ist ein etwas allzu kleiner Raum, ca. 2 auf 2 m, dafür aber hat er den Vorteil, dass ich von meinem Platz aus alle Apparate bedienen kann, ohne aufzustehen. Die ganze Anlage besteht aus folgenden Apparaten: Einem Kurzwellen-Empfänger für alle Frequenzen zwischen 30 MHz und 500 kHz für Netzbetrieb, dann einem Langwellenempfänger für ca. 500 kHz bis ca. 15 kHz für Batteriebetrieb. Ferner ist noch ein Detektor mit Kristall vorhanden.

Die Sendeanlage besteht aus einem Kurzwellensender von 150 Watt für die Frequenzen von 22 MHz bis 4 MHz, einem Langwellensender von 200 Watt für die dem Seefunkdienst zugewiesenen Wellen von 500 kHz (600 m) bis 375 kHz (800 m) für A₁- und A₂-Wellen. Beide Sender werden aus dem Bordnetz gespeist, während der Notsender von 50 Watt von einem grossen

Akkumulator betrieben wird. Dieser Notsender ist für den Fall vorgesehen, wenn durch irgendeinen Zwischenfall beide Generatoren im Maschinenraum aussetzen würden.

Als Sendeantenne für alle Sender sowie für den LW-Empfänger dient eine T-Antenne, welche zwischen beiden Masten aufgespannt ist, währenddem für den Kurzwellenempfänger ein Dipol benutzt wird.

Die ganze Anlage ist sehr zweckdienlich und praktisch ausgeführt; sie ist ein Erzeugnis der «Radio-Marine-Corporation of America» und wurde vor etwa einem Jahr neu eingebaut.

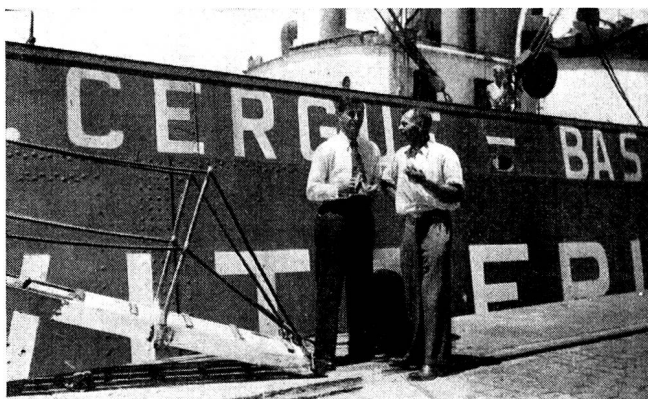
Mit diesen Apparaten ist es mir möglich, bis gegen den Aequator hin täglich dreimal mit Zürich-Dübendorf zu verkehren, weiter hinunter wird es während des Tages schwieriger und in der Nähe von Buenos-Aires kann ich nur noch um Mitternacht eine zuverlässige Verbindung herstellen. Dies ist sehr begreiflich, denn es ist doch eine Distanz von nicht weniger als 12 000 km zu überbrücken. Natürlich habe ich auch oft mit Schwierigkeiten zu kämpfen, denn es tauchen auch verschiedene Störungen auf. Besonders machen mir einige südafrikanische Sender zu schaffen, welche sozusagen auf der gleichen Welle wie Zürich arbeiten, aber in jener Gegend besonders stark einfallen, währenddem die Lautstärke von Zürich sehr stark sinkt, ja manchmal ist diese Station kaum mehr hörbar.

Allerdings hatte ich leider auch einmal Pech mit der Station. Ich wollte gerade abends Zürich anrufen, mitten im Anruf war es aus, eine Sicherung war durchgebrannt. Sofort setzte ich eine neue ein, aber gleich war sie wieder durch. Also ist etwas nicht mehr in Ordnung. Ich ging sofort daran, den Fehler zu suchen, was aber sehr schwierig war, denn der ganze Werkzeug, der aufzutreiben war, waren zwei rostige Schraubenzieher, wahrlich sehr bescheiden. Nach vielem Suchen stellte ich dann fest, dass ein Blockkondensator durchgeschlagen sein musste. Mit meinen bescheidenen Mitteln war es mir aber nicht möglich, an diesen heranzukommen. Das hätte aber auch nicht viel genützt, denn ein Reserveblock war nicht vorhanden. Nun versuchte ich, diesen Defekt irgendwie abzuhängen, was mir dann nach einer Arbeit von etwa drei Tagen glücklich gelang, aber der Weg war sehr mühsam und führte über ungezählte Leichen von Sicherungen, ich hatte es aber zu meiner Befriedigung doch geschafft.

Ich hatte natürlich alles daran gesetzt, irgendwie eine Meldung wegen der Störung nach Zürich zu geben, damit man dort nicht unnötig Angst um uns hatte, denn in dieser unsicheren Zeit war ja alles möglich, sodann musste die Station wieder betriebsfähig werden. Mit dem Notsender war es mir dann möglich, eine Verbindung mit Lissabon herzustellen und diese Station vermittelte dann die Meldung auf Kurzwellen an Zürich. Nun war ich wenigstens beruhigt, denn in der Schweiz wusste man, dass bei uns nichts Ernstes vorgefallen war.

Daraus ist zu ersehen, dass ein Schiffsfunker auch in der Radiotechnik bewandert sein muss, denn solche Fälle können ja jederzeit auftreten, wo man dann ganz auf sich selber angewiesen ist und nicht nur schnell dem nächsten Radiogeschäft telephonieren kann.

Aber was macht denn die andere Besatzung des Schiffes? Wir Landratten haben die Auffassung, dass alle, die auf einem Schiff arbeiten, Matrosen seien. Wie wir gleich sehen, stimmt das, genau genommen, nicht.



Der Verfasser (links) mit dem Bootsmann

Der Höchste des Schiffes, wie wir so sagen, «der Nächste nach dem lieben Gott», ist natürlich der Kapitän, dessen Funktion ich wohl nicht zu erklären brauche. Ihm direkt unterstehen: der Cheffizier, der Chefmaschinist und der Funker.

Die Arbeit auf dem Schiff ist in drei Wachen zu je vier Stunden eingeteilt. Auf jeder Wache stehen im Dienst: ein Navigationsoffizier mit zwei Matrosen, ein Maschinist mit einem Schmierer, einem Heizer und einem Trimmer.

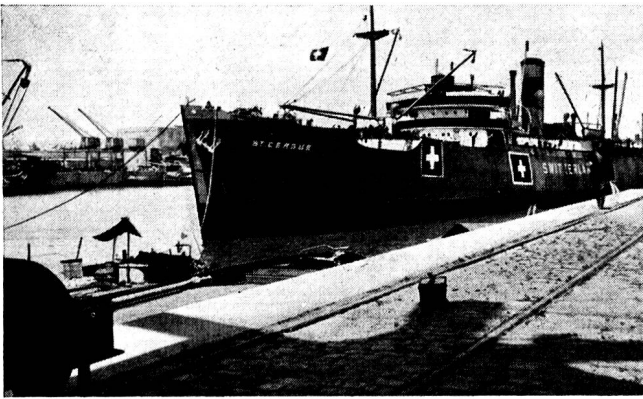
Der wachhabende Offizier kontrolliert die Fahrt und bestimmt die verschiedenen Standorte, währenddem ein Matrose das Steuer bedient und der zweite Matrose die Schiffswache hält. Der Maschinist überwacht die Maschine, der Schmierer ist ihm dabei behilflich und giesst Öl in die nimmersatten Lager der beweglichen Teile. Der Heizer unterhält die Feuer und hat die Aufgabe, den nötigen Dampfdruck zu halten; der Trimmer schaufelt ihm die Kohle aus dem Bunker in den Feuerraum.

Zur weiteren Besatzung gehören ferner noch zwei Köche und zwei Stewards. Zu den Obliegenheiten der letzteren gehören: Beaufsichtigung der Lebensmittelvorräte, die Bedienung der Offiziere bei den Mahlzeiten und die Besorgung ihrer Kabinen.

Wie aus dieser Zusammenstellung zu ersehen ist, hat jedermann eindeutig seine Arbeit und erhält dafür auch den festgesetzten Lohn. Die Verpflegung für Offiziere und Mannschaft ist genau die gleiche, selbstverständlich speisen die Offiziere in einer für sie reservierten Messe, wie übrigens auch die Matrosen, die Schmierer und die Heizer ihren Messraum haben.

Die ganze Schiffsbesatzung zählt 28 Mann, wovon 18 Schweizer sind.

Meine erste Reise brachte mich über Gibraltar direkt nach Baltimore, dem Hafen von Washington. In Gibraltar mussten wir uns jedesmal einer strengen Kontrolle unterziehen. Die Ueberfahrt dauerte 18 Tage, eine lange Zeit, denn an Bord gab es nicht viel Abwechslung, weil man nicht einfach am Abend die Türe schliessen und ins Kino gehen kann. Auf einem solchen Schiff ist man regelrecht gefangen. Und dazu kam in Baltimore noch die grosse Enttäuschung: Niemand durfte das Schiff verlassen. Zum Glück dauerte der Aufenthalt nur 5 Tage. In dieser Zeit wurde das Schiff voll beladen und wir kehrten wieder nach Genua zurück. Aber auch hier durfte niemand vom Schiff ans Land, dafür freuten wir uns auf die bevorstehende Reise nach Südamerika, da würde es in dieser Beziehung wohl anders sein.



Die «St. Cergue» am Hafen von Buenos-Aires

Und wirklich, es kam auch so. Nach Gibraltar ist der erste Hafen, den wir anlaufen, Madeira. Hier kann ich nach fast drei Monaten endlich wieder einmal festen Boden betreten und glaubte zugleich das Paradies gefunden zu haben: Wunderbare Blumen und Früchte, die wahrsten Wunder, wie wir sie uns in der Schweiz nicht vorstellen können. Nachher kommt dann wieder der grosse Rutsch über den «Bach» und am 16. Oktober sind wir in Bahia in Brasilien. Von den wenigen dort lebenden Schweizern werden wir mit riesiger Freude empfangen, denn unser Schiff, die «St-Cergue», ist das erste Schweizer Schiff, das nach Südamerika fährt. Natürlich wird das entsprechend gefeiert. Im nächsten Hafen, in Santos, haben wir es aber nicht so gut, denn jedermann erhält nur für vier Stunden Ausgang und zudem wird jeder von einem Polizisten in Zivil begleitet; aber nach fünf Tagen geht's weiter nach Buenos-Aires hinunter.

Aber wie wir dort empfangen werden, das hätten wir uns nie träumen lassen. Unser Eintreffen ist für die mehrere tausend Köpfe zählende Schweizerkolonie ein ganz grosses Ereignis; wir werden mit Einladungen buchstäblich überhäuft. Wir können ruhig sagen, dass unser 14-tägiger Aufenthalt ein Fest war. Ganz ehrlich gesprochen: Wir sind froh, wieder abdampfen zu können, denn wir haben ein geregelt Leben wieder einmal sehr nötig.

Aber die Ruhe dauert nicht lange. Nach einer eintägigen Fahrt landen wir in Montevideo und dort geht die Festerei weiter. Allerdings ist diese Schweizerkolonie viel kleiner, aber sie hat ebenfalls alles daran gesetzt, um uns gut zu unterhalten und in kurzer Zeit möglichst viel zu zeigen. Trotz Benzinrationierung wird mit uns eine Autotour unternommen, um die Gegend von Montevideo kennen zu lernen. Unser Begleiter erklärt mir, dass er extra das Auto vier Tage «im Stall» gelassen habe, damit ihm für unsere Fahrt genügend Benzin zur Verfügung stehe.

Dank der Liebenswürdigkeit unserer Schweizer ist es uns möglich, sehr viel von Südamerika sehen und kennen zu lernen, was uns natürlich sehr freut.

Nun aber kommt eine lange Reise und endlich nach 24 Tagen sind wir auf der kanarischen Insel Las Palmas. Am Morgen sind wir im Hafen eingelaufen, den ganzen Tag wird Kohle gebunkert und am Abend geht's schon wieder weiter. Nun aber steuern wir der Heimat zu. Den Weihnachtsabend feiern wir in Gibraltar, am Weihnachtstag sind wir bereits auf hoher See und am Silvesternachmittag fahren wir bei strahlender Sonne wieder in Genua ein.

Nun also ist meine Seefahrt zu Ende. Am Neujahrsmittag werden drei Matrosen und ich von einem Polizisten vom Schiff abgeholt und nach einem kleinen Abstecher in eine kleine Hafenwirtschaft, die von einer Schweizerin geführt wird, gleich auf den Mailänder-Schnellzug gebracht. In Mailand drückt mir mein Begleiter meinen Pass in die Hand und ich kann allein nach Chiasso weiterfahren, während die drei Matrosen über Domodossola in die Schweiz reisen.

Im Bahnhof Chiasso atme ich erleichtert auf; wie froh bin ich, wieder in der Schweiz zu sein, ich fühle mich geborgen. Aber nun kommt noch die Reise durch den Tessin, von dem ich leider wieder nichts sehe, und am 2. Januar, morgens halb sieben Uhr, bin ich endlich wieder zu Hause.

Auf meiner Reise von 5 $\frac{1}{2}$ Monaten habe ich sehr vieles gesehen und erlebt; aber das schönste von allem war doch die glückliche Heimkehr.

Aenderungen in den Beförderungsvorschriften

Mit Beschluss vom 9. März 1943 hat der Bundesrat gewisse Bestimmungen der Verordnung vom 13. Oktober 1939 über die Beförderungen im Heere rückwirkend auf den 31. Dezember 1942 u. a. wie folgt geändert:

Art. 1.

Art. 21 d. Korporale der Artillerie, der Fliegerabwehrtruppe und der Genie, die zum Besuche der Offiziersschule vorgeschlagen sind, bestehen in der Regel eine halbe Rekrutenschule, die Artillerie- und Genie-korporale ausserdem einen Spezialkurs von 27 Tagen.

Art. 47 c. Zum Hauptmann:

Kommandanten von Füsilier-, Schützen-, Mitrailleur- und Stabskompagnien sowie Telephonoffiziere:

Bekleidung des Oberleutnantsgrades: zwei Jahre.

Zwei Wiederholungskurse, wovon einer durch andern Dienst ersetzt werden kann.

Schießschule für Oberleutnants, bzw. Kurs für Nachrichtenoffiziere und Adjutanten für Telephonoffiziere.

Zentralschule I.

Dienst als Einheitskommandant in einer Unteroffiziers- und einer Rekrutenschule.

Art. 51 a. Zum Leutnant:

Spezialkurs von 27 Tagen als Korporal.

In der Regel eine halbe Rekrutenschule als Korporal gemäss Entscheid des Waffenchefs.

Offiziersschule; Fähigkeitszeugnis aus dieser Schule.

Art. 2.

Art. 18, lit. a, wird durch folgende Bestimmung ergänzt:

Art. 18 a, Abs. 3. Ausserdem werden für das Fachpersonal allfällige besondere Beförderungsbestimmungen in den Vorschriften über die besondere Fachausbildung von Unteroffizieren und Soldaten vorbehalten.