Der Verbindungsdienst an der V. Jungfraustafette 1939

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

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **12 (1939)**

Heft 7

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-560878

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

PIONIER

Offizielles Organ des Eidgenössischen Pionier-Verbandes und der Vereinigung Schweizerischer Feldtelegraphen-Offiziere. Organe officiel de l'Association fédérale des Pionniers

Mitteilung des Zentralvorstandes

Zentralmorsekurse 1939/40:

Die neuen Morsekurse beginnen:

a) für *Anfänger:* Dienstag, den 15. August, 2000 Uhr;

b) für *Fortgeschrittene:* Donnerstag, den 17. August, 2000 Uhr.

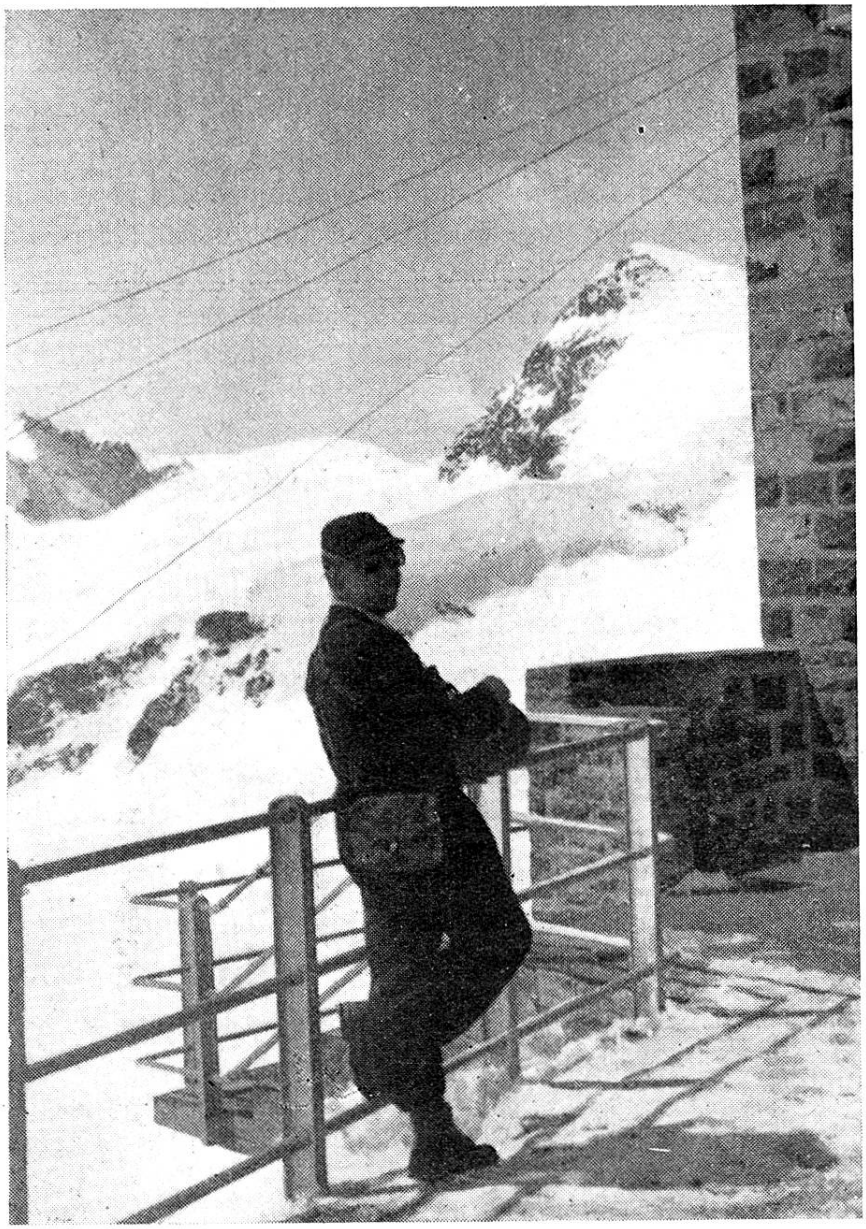
Die Uebungsstunden dauern jeweils von 2000—2100 Uhr. Wellenlänge 1090 m. Rufzeichen HBM 1.

Diese Kurse dauern ca. 40 Stunden und sollen den Aktiv- und Jungmitgliedern Gelegenheit geben, ihre Morsekenntnisse zu erweitern. Die Sektionsverkehrsleiter Funk organisieren die Empfangsabende für die Jungmitglieder so, dass möglichst *alle* erfasst werden.

Der Zentral-Verkehrsleiter Funk: Hptm. *Hagen.*

Der Verbindungsdienst an der V. Jungfraustafette 1939

Reibungsloses Funktionieren einer Organisation von der Grösse, wie sie für die V. Jungfraustafette 1939 notwendig war, setzt einen zuverlässig und rasch arbeitenden Verbindungsdienst voraus. Dies gilt hauptsächlich für das Teilstück Jungfraujoch-Eggishorn, das in mehrfacher Hinsicht die grössten Schwierigkeiten aufweist. Wie in früheren Jahren, wurde diese Gelegenheit zu einer ausserdienstlichen Betätigung von den Nachrichtentruppen beizeiten erfasst und in flotter Zusammenarbeit zwischen den Gebirgstelegraphenpionieren und Funkern gemeinsam an die Hand genommen.



Leitungsbau auf der Sphinx, 3575 m (Nachrichtenzentrale)

Die Telegraphenpioniere

Das Kader der Geb.Tg.Kp. 11 übernahm die Erstellung und den Betrieb eines Ortsnetzes im Jungfraujoch (3457 m ü. M.) in Verbindung mit dem Ziviltelephonnetz und der Leitung nach den Konkordiahütten resp. Uebergabeposten Konkordiaplatz. Früh am Samstagmorgen begannen die Vorbereitungen, so dass kurz nach Mittag, als der Hauptharst der Offiziere und Unteroffiziere im Joch ankam, sofort mit dem Bau angefangen werden konnte.

Blick von Sphinx Richtung Konkordiaplatz — Eggishorn

Die Gruppe Jungfraujoch, unter der Leitung des F.Tg.Of. Herrn Lt. Jost, hatte eine Anzahl Schlaufen vom Verteilerraum Joch zum Kdo.Posten Rennleitung zu ziehen und durch den Sphinx-Stollen Richtung Abwurfplatz oberer Jungfraufirn die notwendigen Vorbereitungen zu treffen. Eine grosse Erleichterung brachte die Feststellung, dass das Zivilkabel auf die Sphinx eine genügende Anzahl Reserveadern aufwies. So konnte der mühsame, zeitraubende Bau durch den höchsten Liftschacht Europas hinauf umgangen werden.

Die Skibaugruppe Joch-Konkordiahütten hatte sich ca. 1300 Uhr ab Sphinxstollenausgang zu ihrer mühevollen Arbeit auf den Weg gemacht. Die bekannte improvisierte Befestigung der beiden Gefechtsdrahtrollen auf einem normalen Tragreff, eine Rolle unten, die andere oben ablaufend, war rasch bewerkstelligt. Und schon konnte Wm. Z. losfahren. In breiter Stemmstellung und gehöriger Vorlage begann er seine «Laufbahn», um sie hin und wieder in einer manchmal nicht gerade bequemen Stellung nach getanem Sturz zu überblicken und in kräftiger «Muttersprache» zu rühmen. Unter Führung des äusserst zähen Patrouilleurs Lt. Wittwer wurde, anfänglich in starkem Schneegestöber, dann aber

Blick auf die Sphinx, 3575 m (Nachrichtenzentrale). Im Vordergrund Sphinxstollenausgang und das „abgeschmierte" Flugzeug der Equipe 5.

unter besten Verhältnissen, in weiter Rechtsausholung neben dem normalen Abfahrtstrasse die doppeldrähtige Gefechtsdrahtleitung in 3 Stunden bis zu den Konkordiahütten ausgelegt. Als die ungefähr gleichzeitig abgegangenen Funker mit ihren schweren TL-Geräten ankamen, konnte man bereits ihre wohlgeratene Ankunft nach dem Jungfraujoch über den Draht melden.

Eben bereitgestellt, mussten auch schon die Mitteilungen über Wetter- und Unterkunftsverhältnisse usw. durchgegeben werden. Manchem Equipen- und Postenchef wurde es sichtlich

leichter, als er über die Militärleitung erfahren konnte, dass sein verloren geglaubter Rennkamerad oder Postengehilfe im Kommen begriffen sei. Bis spät in den Abend hinein wurden von den Renngewaltigen noch die letzten Dispositionen für den nächsten Tag getroffen. Versuchsweise wurde der Sprech- und Hörstromkreis der TL.Station Konkordiaplatz parallel an die Gefechtsdrahtleitung Joch-Konkordiahütten angeschlossen und konstatiert, dass auch auf diesem Wege eine einwandfreie Sprechverständigung möglich ist.

Kaum etwas ausgeruht, begannen auch schon am frühen Morgen die Flugsachverständigen zu tagen, um, auch zur Freude der Telegräpheler, zu verkündigen: «Schönwetterprogramm!», mit andern Worten, das Jungfraujoch wird angeflogen. In höllischem Tempo mussten nun im Joch die notwendigen Anschlüsse gemacht werden, um rechtzeitig das ganze Netz bereit melden zu können. Und bald darauf brausten, manchmal in Sekundenabständen, die Flieger über das Mönchsjoch heran, um ihre Meldetasche möglichst präzis den wartenden Skiläufern abzuwerfen. Alle diese Geschehnisse mussten raschestens der Rennleitung Zürich und den andern wichtigen Uebergabeposten gemeldet werden. Mit den wichtigsten Stellen wurden Dauerverbindungen hergestellt. Ohne die geringste Störung konnte der umfangreiche Stossbetrieb bewältigt werden.

Sofort nach Durchgabe der letzten Meldungen musste an den Abbruch gedacht werden. In zwei Gruppen, zu Beginn bei brennender Mittagssonne, gegen Ende in starkem Nebel- und Schneetreiben, wurde mit den am Anfang viel zu langsam wirkenden Aufwindern der Draht eingezogen. Es fehlt unbedingt eine richtig dimensionierte Uebersetzung an diesem Gerät. Es mag noch interessieren, dass der gelbe Gefechtsdraht ohne grosse Mühe auf eine Länge von 500 m, oft noch länger, ab einem Standort aufgewunden werden konnte; der schwarze Gefechtsdraht hingegen hatte sich durch die intensive Sonnenbestrahlung so stark erwärmt, dass er tief in den Schnee einsank und später einfror. Sein Einzug war streckenweise gar nicht mehr möglich. Der Abbruch der Leitung Konkordiaplatz-Jungfraujoch nahm ca. 4 Stunden in Anspruch, also die gleiche Zeit, die ein beladener

Träger für diese Strecke braucht. Um den letzten Zug Richtung Lauterbrunnen zu erreichen, musste, so quasi als Dessert, der Sphinxstollen im Laufschritt passiert werden. Tief beglückt von der wunderbaren Bergwelt, liessen das Singen und Jauchzen nicht lange auf sich warten. Gemeinsam mit den Funkern der Sektion Bern EPV erklang Lied um Lied, und so brachte der Zug in kürzester Zeit aller wieder zurück in die harte Wirklichkeit des Alltags. Es lebe die VI. Jungfraustafette 1941! *-n.*

Die Funker

Zu erstellen waren die Funkverbindungen vom Konkordiaplatz (2800 m ü. M.) nach dem Tälligrat (2300 m) und von hier zum Hotel Jungfrau am Eggishorn (2200 m). Der Reichweite entsprechend, wurden auf der ersten Strecke TL- und auf der zweiten K-Stationen eingesetzt.

Samstag, den 17. Juni, 0635 Abfahrt der drei Stationsmannschaften. Während der gemeinsamen Fahrt bis Spiez wurden noch die letzten Abmachungen zwischen den Stationsführern getroffen. Während die Mannschaft Konkordiaplatz (ausgerüstet mit Skiern) von Spiez aus über Lauterbrunnen-Jungfraujoch ihren vorbestimmten Standort erreichte, fuhren die übrigen Teilnehmer durch den Lötschberg nach Fiesch, wo die TL- und K-Stationen, nebst Reservekisten bereits am Vortage angelangt waren. Aus den letzteren wurden die notwendigsten Ersatzteile, wie Röhren und Sicherungen, in die Rucksäcke verpackt. Das zum voraus bestellte Maultier wurde mit der TL-Station gebastet, und punkt 1100 Uhr begann der $2^3/_4$stündige Aufstieg zum Hotel Jungfrau am Eggishorn. Wenn auch nicht gerade schönstes Wetter war und es vor der Mittagsstunde sogar leicht regnete, so war doch Mannschaft und Tier bei bester Laune. Trotz der rund 80 kg schweren Last konnte man am Saumtier kaum eine Müdigkeit bemerken; trug es doch seine Bürde ohne anzuhalten. So erreichten wir schon um 1340 Uhr das Hotel Jungfrau, nachdem im Aufstieg zwei «Stundenhalte» eingeschoben wurden. Männiglich war froh, hier in Form einer warmen Suppe seinem Körper wieder einige Kalorien zuzuführen, war es doch ordentlich kühl hier oben. Wir hatten uns kaum richtig zu Tisch gesetzt, da war auch noch der letzte Mann unserer Mannschaft

angelangt. Nach dem Fahrplan hätte er erst ca. um 1800 Uhr hier sein können; er hatte aber von Brig aus mit einem Taxi Fiesch erreicht und war in einer guten Stunde aufgestiegen!

Während nun die Mannschaft Eggishorn ihren Standort erreicht hatte, brach die Equipe Tälligrat um 1445 Uhr bereits wieder auf. Durch die Schneeverhältnisse bedingt, konnten die TL-Lasten nur noch eine Viertelstunde weiter mit dem Maul-

Mannschaft Eggishorn und Tälligrat beim Aufstieg auf Fiescheralp

tier transportiert werden. Sie wurden daher auf die Reffe gepackt und auf Schusters Rappen weitergetragen. Dadurch wurde der Aufstieg etwas verzögert, so dass die für 1600 Uhr vorgesehene Verbindung als Marschverbindung erfolgte. Die K-Station auf Eggishorn gab unsere Verspätung direkt an die TL-Station auf dem Konkordiaplatz weiter. 20 Minuten später waren wir dann an unserem Bestimmungsort angelangt und nach weiteren 10 Minuten meldeten beide Stationen «Verbindung hergestellt». Während die TL-Stationen von Anfang an einander Lautstärke 4 meldeten, war der Empfang an den K-Geräten ziemlich schwach. Schuld daran war in erster Linie der Ausläufer des Eggishorn, der als gewaltiges Massiv die Sicht verdeckte; zum

andern aber auch die Aufstellung der Station im Hotel. Nach Verlegen der Standorte (trotz heftigem Regen ins Freie!) wurde der Empfang bedeutend besser.

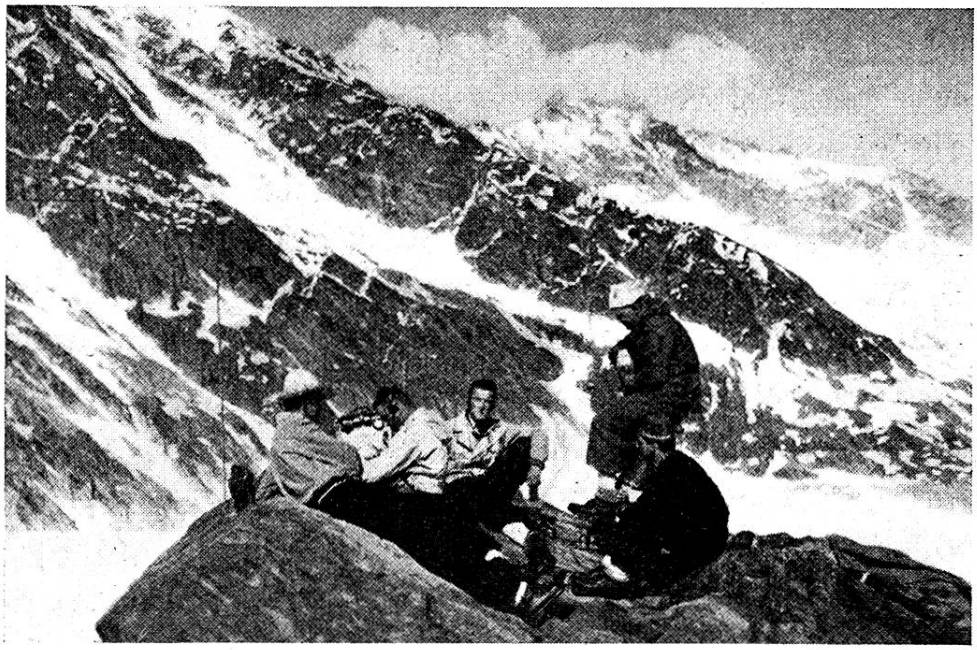
So hatten wir denn um 1900 Uhr, als der Befehl zum Abbruch gegeben wurde, die Gewissheit, dass am morgigen Renntag die Verbindungen sicher klappen würden. Das technische Material wurde an geschützter Stelle im Fels deponiert und mit Zelten gegen die Unbill der Witterung geschützt. Der Rückmarsch, durch den Regen beschleunigt, erfolgte auf der gleichen Route und mit diversen Abkürzungen, so dass wir schon nach 3/4 Stunden im Hotel anlangten. Nach dem innern Dienst liess man sich die heisse Suppe besonders munden, und der mitgebrachte Proviant schmeckte sicher allen gut.

Die Handorgel von Korp. David liess sich diesen Abend infolge Schlafdefizit ihres Besitzers leider nicht noch hören, nachdem sie tagsüber die Reisegesellschaft nebst zugewandten Orten erfreut hatte. Allgemeinem Wunsch entsprechend wurden zeitig die Federn aufgesucht, denn auf 0415 war Tagwache angesetzt.

Am Sonntag in aller Frühe war der Himmel grau in grau verhängt, keine rosigen Aussichten für die Stafette! Sollte eventuell das Schlechtwetterprogramm zur Durchführung kommen? Nach dem Frühstück hiess es auf 0700 Uhr wieder funkbereit zu sein und bis Tälligrat war es eine gute Stunde Aufstieg. 0615 Uhr oben angelangt, hatten wir 0630 Uhr die Verbindung Tälligrat-Eggishorn bereits hergestellt, und um 0645 Uhr kam auch vom Konkordiaplatz Antwort.

Es sei gleich hier festgestellt, dass die Funkverbindungen den ganzen Tag über einwandfrei funktionierten. Das Wetter hatte sich zusehends gebessert, und um 0715 Uhr erfolgte die Meldung: «Schönwetterprogramm, Start 0730». Wir rechneten daraufhin sofort aus, wann die ersten Konkurrenten am Joch, auf Konkordia und hier vorbeikommen konnten. Gegen 0830 Uhr verdichtete sich der Verkehr immer mehr, und die Nachricht von der Ankunft der ersten Flugzeuge liess auch in uns das Rennfieber ansteigen. Meldung um Meldung vom erfolgten Abwurf langte ein, bisweilen nur um Sekunden auseinanderliegend. Den anwesenden Konkurrenten wurde jeweils die be-

treffende Equipe-Nummer mitgeteilt, um sie vom Stand des Rennens auf dem laufenden zu halten. Bald meldete auch Konkordia die erste Uebergabe des Skifahrers an seinen Kameraden, und nun kam Leben in die «Bude». Die Läufer auf Tälligrat trafen die letzten Vorbereitungen, wie Massage, Bandagieren usw. Die Organisation war so getroffen, dass die Uebergabe innerhalb eines mit Signalfähnchen abgesteckten Platzes zu erfolgen hatte. Ein Funktionär, mit Feldstecher und Signalpfeife ausgerüstet, mel-



Mannschaft Konkordia „in Stellung".

dete von seinem Beobachtungsposten aus, sobald ein Fahrer in Sicht war. Der Postenchef rief jeweils die Nummer des ankommenden Skifahrers den Läufern zu, und der betreffende Mann stellte sich zur Ablösung bereit. Diese Organisation bewährte sich vortrefflich, und die Uebergabe spielte sich ohne den geringsten Zwischenfall ab. Wir Funker meldeten sofort die Ankunft und die Uebergabe nach beiden Seiten, um so die Rennleitung jeweils auf dem laufenden zu halten. 5 Minuten nach Uebergabe des letzten Konkurrenten waren die offiziellen Durchgangszeiten bereits übermittelt, mit Ausnahme derjenigen für die Equipen Nr. 12 und 14, die mit mehr als einer Stunde Verspätung im Rückstande lagen.

Ausser den Gesprächen der Rennleitung wurde das Funknetz auch noch für Meldungen verschiedenster Art benützt.

Infolge des später angesetzten Startes (0730, statt wie urspünglich festgelegt um 0700 Uhr) sowie der Verspätung von zwei Equipen konnte das Funknetz erst am Mittag abgebrochen werden, da vorher die Schlusspatrouille erwartet werden musste. Auf diese Weise hatte die Rennleitung die Gewissheit, dass der letzte Konkurrent unfallos über die Piste gekommen war.

Sobald die Schlusspatrouille den Konkordiaplatz erreicht hatte, wurde die TL-Verbindung abgebrochen. Diejenige der K-Stationen blieb bestehen bis die Patrouille den Tälligrat erreicht hatte. So war denn die TL-Mannschaft schon eine Stunde früher ins Hotel zurückgekehrt. Um Zeit zu gewinnen, hatten dort drei Mann sofort verpflegt und waren mit der TL nach Fiesch aufgebrochen. Bis dann der Rest der Mannschaft im Tal anlangte, war der Parkdienst schon in vollem Gange. Das technische Material wurde kontrolliert und verpackt, und eine halbe Stunde vor Zugsabfahrt war auch diese Angelegenheit erledigt.

Die Heimfahrt erfolgte wiederum via Lötschberg. Trotz der Müdigkeit und dem «Knieschnapper» war das Stimmungsbarometer auf dem Höhepunkt angelangt. Der bekannte Skifahrer Heinz von Allmen von der siegreichen Equipe Wengen liess es sich nicht nehmen, uns einige kräftige Schlücke von seinem Fendant kosten zu lassen. Mit einer Kuhschelle ausgerüstet, formierte sich ein kleiner Umzug durch die SBB-Wagen, voran unser Handorgelspieler David, dann Heinz von Allmen und der Witzmacher Fischer, denen sich ein grösserer Teil der Stafettenteilnehmer anschlossen. Die lange Bahnfahrt war im Nu vorbei, und als man sich im Bahnhof Bern verabschiedete, sagte man sich auf Wiedersehen bei der VI. Jungfraustafette in zwei Jahren!

-Lg-

Funker-Rekrutenschule 1939

Auf Grund der neuen Truppenordnung wird die diesjährige Funker-Rekrutenschule *um 14 Tage verlängert* und dauert nun vom 7. August bis 18. November.