Der "motorisierte Kabelwagen" der Tg. Kp. 5

Autor(en): **Schneebeli**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **5 (1932)**

Heft 9

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-563372

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

Der „motorisierte Kabelwagen" der Tg. Kp. 5.

Von Oblt. *Schneebeli*, Material-Of. Tg. Kp. 5.

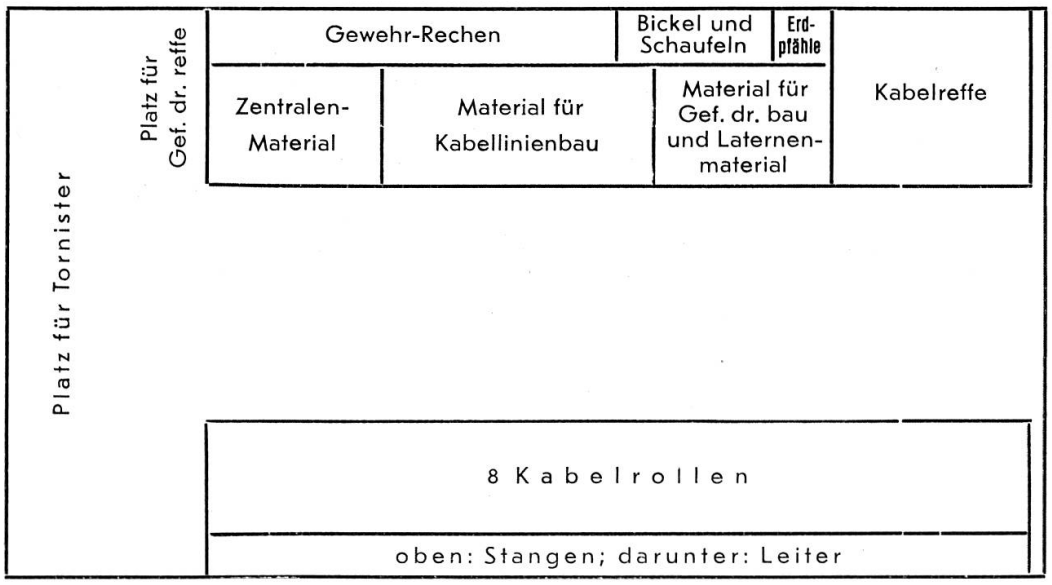
Im W. K. 1931 wurde von der Tg. Kp. 5 ein Detachement gebildet, bestehend aus zwei Uof. und acht Pi. und demselben ein als Kabelwagen ausgerüsteter Motorlastwagen zugeteilt. Dieses, mit «Lastwagendetachement» getaufte, sehr bewegliche Gebilde war dem Kp. Kdt. direkt unterstellt, um von ihm jederzeit dort eingesetzt werden zu können, wo er es gerade für nötig erachtete. In den Manövern bot sich dann gleich Gelegenheit, dessen Verwendbarkeit und Leistungsfähigkeit gründlich auf die Probe zu stellen. Die Uebungen, die damals zur vollen Zufriedenheit ausfielen, wurden im diesjährigen Detail-W. K. weitergeführt, jedoch mit dem Unterschied, dass das Detachement diesmal einem normalen Zuge eingegliedert war. Es arbeitete also als gewöhnlicher Kabelbautrupp mit zugeteiltem motorisiertem Kabelwagen. Die günstigen Resultate, die auch in diesem Falle erzielt werden konnten, rechtfertigen es, nun weitere Kreise mit dieser Einrichtung und mit der Ausstattung des dabei verwendeten Lastwagens bekannt zu machen.

Bei der Einrichtung des Wagens handelte es sich darum, das mitzunehmende Material möglichst übersichtlich geordnet, jederzeit leicht greifbar und doch raumsparend unterzubringen. Wie dies im Prinzip gelöst wurde, ist aus nachstehender schematischer Skizze ersichtlich.

Das Gestell links besteht aus einem Winkeleisenrahmen mit starkem Holzboden und ebensolchem Deckel und dient zur Aufbewahrung der Kabelrollen. Der Deckel ist aufklappbar, so dass die Rollen leicht herausgenommen und wieder eingesetzt werden können. Eine hohe Fussleiste schützt das Kabel vor Beschädigung durch die Schuhe der mitfahrenden Mannschaft. Hinter dieses Gestell wird die Leiter geschoben. Kabel- und Gefechtsdrahtstangen werden auf den festen Teil des Deckels, ganz an die Seitenwand in zwei Eisengabeln gelegt. Das Gestell rechts, ganz in Holz ausgeführt, ist in verschiedene Fächer unterteilt, in denen das übrige Material, nach seinem Verwendungszweck sortiert, untergebracht ist. Damit die Apparate, Taschen etc. nicht herausrutschen können, sind an jedem Fach kleine Fussleistchen angebracht. Sonst sind die Fächer gegen den Wagen zu offen. Die Kabelreffe werden hinten im Wagen in einem Be-

hälter mit Klappdeckel stehend, die Gefechtsdrahtreffe mit den vollen Rollen vorn auf dem Boden deponiert. Hinter dem Gestell ist Raum freigelassen für Erdpfähle, Pickel, Schaufeln und für einen Gewehrrechen. Die Tornister sind im Vorderteil aufgeschichtet. Die beiden Gestelle sind ca. 55 cm hoch und vom Wagen unabhängig gebaut, lediglich mit einigen Schrauben befestigt. Sie können also jederzeit leicht montiert und demontiert werden. Den Mitfahrenden bieten sie gleichzeitig bequeme Sitzgelegenheit.

Diese Anordnung hat sich durchaus bewährt. Da das Detachement als spezifisches Baudetachement vorgesehen war, wurde aus einem überzähligen Kabelwagen in erster Linie das Baumaterial und vom Zentralenmaterial nur das wichtigste für die



Ausrüstung des Motorlastwagens gefasst. Es wäre jedoch ein leichtes, alles übrige Material ebenfalls zweckmässig zu placieren. Jedenfalls dürfte der Beweis erbracht sein, dass es auf einfache Art möglich wäre, unsern Kabelwagen durch den Motorlastwagen zu ersetzen.

Dies war nun allerdings nicht der Zweck der Uebung. Es war vielmehr beabsichtigt, mit möglichst geringen Kosten einen zweckmässig ausgerüsteten Fahrzeugtyp zu konstruieren, der zufolge seiner grossen Beweglichkeit den bestehenden Park einer Tg. Kp. vorteilhaft ergänzen würde. Es ist offensichtlich, dass ein solch mobiler Motorlastwagen als Begleit- und Transportfahrzeug für einen Kabelbautrupp wesentlich nützlicher ist als

der speziell in hügeligem Gelände immerhin schwerfällige, pferdebespannte Kabelwagen. Dies trifft hauptsächlich dann zu, wenn ausser dem eigentlichen Linienbau noch grössere Strecken zurückgelegt werden müssen. In folgenden Fällen hat sich diese Ueberlegenheit besonders augenfällig ausgewirkt:

1. An einer längern Leitung, für die abschnittweise Zivildraht benützt werden kann, sind an einzelnen Stellen Kabelleitungen einzusetzen. In der gleichen Zeit, während der Ftg. Of. seine Durchschaltungen in den Zentralen ausführt und die zu verwendenden Schlaufen bestimmt, ist es dem Lastwagen-Detachement dank seiner grossen Beweglichkeit mit relativ geringen Kräften möglich, alle diese Verbindungsstücke in Kabel oder Draht zu erstellen.

2. Aus dem gleichen Grunde tritt das Detachement dann mit Vorteil in Aktion, wenn in einem Leitungsnetz an einer abgelegenen Stelle eine weitere Leitung eingebaut werden muss.

3. Von einer Zentrale ist eine Leitung zu einer bedeutend höher gelegenen Station zu ziehen. Steht ein Motorlastwagen zur Verfügung, ist es sicher vorteilhafter, mit demselben hinauf zu fahren und von oben nach unten zu bauen. Der Zeitverlust für den Hinauftransport ist dann derart gering, dass er beim Bau talwärts unbedingt wieder wettgemacht wird, während dies bei der Verwendung des Kabelwagens nicht der Fall ist, abgesehen davon, dass die Mannschaft beim Hinaufmarschieren bereits unnötig ermüdet würde.

4. Beim Bau einer langen Divisions-Stammleitung im Vormarsch der Division. Die Linie wird in verschiedene Etappen eingeteilt. Mit Hilfe des Motorlastwagens ist es möglich an 3 bis 4 Etappen nahezu gleichzeitig zu beginnen und die hinten arbeitenden Trupps nach Vollendung ihres Teilstückes rasch nach vorn zu bringen und dort wieder einzusetzen.

Die gleichen Resultate ergeben sich natürlich sinngemäss beim Abbruch, wobei als weiterer Vorteil die raschere Wiederverwendbarkeit des Materials noch zu erwähnen ist.

Trotz dieser unbestreitbaren Ueberlegenheit des Motorlastwagens und dem Wunsche nach dessen regelmässiger Zuteilung für die Wiederholungskurse, soll nun aber der Kabelwagen nicht diskreditiert oder gar zur Abschaffung empfohlen werden. Derselbe würde nach wie vor bei normalem Kabellinienbau oder bei, für Motorfahrzeuge ungeeignetem Gelände, in bewährter

Weise zur Verwendung gelangen. Ja, selbst bei einem forcierten Bau mit dem Motorlastwagen, wie in obigem Beispiel der Div.-Stammlinie, wäre er nicht als überflüssig auszuschalten. In diesem Falle hätte er, in normalem Marschtempo marschierend, den Nachschub des Materials sicherzustellen. Er würde dann als mobiles Depot funktionieren, wo der Motorlastwagen nach Bedarf seine Vorräte an Kabel und Draht, eventuell Apparaten, ergänzen, bezw. wieder deponieren kann, um selbst nicht überlastet und plötzlich ganz ausgegeben zu sein. Für die Verwendung in diesem Sinne genügen die oben skizzierten Installationen im Motorlastwagen vollauf. Dabei soll nicht unterlassen werden zu erwähnen, dass der Wagen ohne jede Veränderung und ohne Gefahr für das technische Material jederzeit als reiner Mannschafts- oder Materialtransportwagen zur Verfügung bleibt.

Verkehrsdienst am Motorradrennen „Grand Prix Suisse"

30./31. Juli 1932.

Wie im vergangenen Jahre, hat auch diesmal die Sektion Bern den Verkehrsdienst am Grand Prix Suisse übernommen. Es lohnt sich, über diesen Anlass noch einige Worte an dieser Stelle niederzuschreiben.

1. Technisches. Aufgabe: Erstellung einer ca. 5 km langen Kabelleitung, inkl. Zuleitungen zu den Telephonposten. Einrichtung von 7 Telephonstationen, sowie einer Zentrale im Chronometerhaus. Sämtliche Telephone waren parallel geschaltet, so dass alle Meldungen von sämtlichen Posten gleichzeitig vernommen werden konnten. Diese Anordnung hatte übrigens noch den Vorteil, dass bei den oft wiederkehrenden Rundfragen durch die Zentrale (Steckenbleiben eines Fahrers auf der Strecke) das Gespräch innert kürzester Zeit beendigt werden konnte. Unser Verkehrsnetz bestand aus den anfangs erwähnten 5 km langen Kabelleitung, kombiniert mit dem eidgenössischen Telephonnetz. Die Anlage wurde durch einige Sektionsmitglieder unter Leitung von Kamerad Studer erstellt.

2. Trainingstage: Am 27., 28. und 29. Juli Tagwache um 0400 Uhr, Antreten an der Rennstrecke um 0500 Uhr, Installation der Telephone. Trainingszeiten 0600—0800 und 1800 bis 2000 Uhr.