Die Motorisierung der Übermittlungstruppen

Autor(en): **Erlach, von**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **26 (1953)**

Heft 5

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-560778

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

MAI 1953 NUMMER 5

Erscheint am Anfang des Monats — Redaktionsschluss am 19. des Vormonats
Redaktion: Albert Häusermann, Postfach 113, Zürich 47, Tel.: Privat (051) 52 06 53
Postscheckkonto VIII 15666 Geschäft (051) 23 77 44
Jahresabonnement für Mitglieder Fr. 4.—, für Nichtmitglieder Fr. 5.—
Preis der Einzelnummer 50 Rappen. Auslandsabonnement Fr. 7.50 (inkl. Porto)
Adressänderungen sind an die Redaktion zu richten
Administration: Stauffacherquai 36-38, Zürich, Telephon 23 77 44, Postscheck VIII 889
Druck: AG. Fachschriften-Verlag & Buchdruckerei, Zürich

Die Motorisierung der Übermittlungstruppen

von Oberst i. Gst. von Erlach, Chef MWD der Abteilung für Übermittlungstruppen

Trotzdem sich die neue Truppenordnung nun schon einzuspielen beginnt, kann man immer wieder feststellen, dass viele Angehörige der Übermittlungstruppen sich noch nicht klar genug sind, wie die Übermittlungstruppen in einem künftigen Kriege aussehen. Es dürfte deshalb nicht überflüssig sein, im «Pionier» einmal in aller Kürze die Neuerungen bezüglich der Motorisierung der Übermittlungstruppen darzulegen.

Die Funkertruppe war mit Ausnahme der Geb.Fk.Kp. schon am Ende des letzten Krieges vollmotorisiert; die Tg.Kp. konnten aber, hauptsächlich aus Mangel an einer genügenden Anzahl geeigneter Motorfahrzeuge, nicht so rasch motorisiert werden, wie dies wünschbar und in der OST 47 ursprünglich auch vorgesehen war. Erst die Einführung der neuen Truppenordnung (OST 51) brachte allen Übermittlungstruppen die **Vollmotorisierung,** welche im Interesse eines leistungsfähigen Einsatzes als absolute Selbstverständlichkeit gefordert werden musste.

Motorisierung bedeutet für alle Truppen, ganz besonders aber für eine ausgesprochene Führungswaffe, wie die Übermittlungstruppen dies sind, in erster Linie Raschheit und Beweglichkeit. Daraus folgt erhöhte Leistungsfähigkeit, insbesondere Erhöhung der Einsatzmöglichkeiten und vor allem frühere Betriebsbereitschaft. Für die Übermittlungstruppen führt dies praktisch zum Ergebnis, dass mit gleichen personellen und materiellen Mitteln

mehr und raschere Verbindungen

hergestellt werden können. Trotz den relativ schwachen und gegenüber früher zum Teil sogar reduzierten Beständen führte die Vollmotorisierung der Übermittlungstruppen zu einer bedeutenden Leistungssteigerung, die allein in der Lage ist, mit den erhöhten Anforderungen des modernen Krieges bezüglich Verbindungswesen Schritt zu halten.

Aber nicht nur die Übermittlungswaffe als Ganzes, sondern auch der einzelne Mann zieht erheblichen Nutzen aus der Motorisierung, kommt der motorisierte Pionier heute doch viel frischer und leistungsfähiger an seinen Einsatzort, als dies früher nach Zurücklegung oft langer und recht beschwerlicher Fussmärsche möglich war.

Ein weiterer Vorteil der Motorisierung im Vergleich zur früheren Pferdetraktion wird oft gar nicht beachtet und soll hier deshalb kurz beleuchtet werden. Ein Motorlastwagen kann an einem Tag eine etwa achtmal grössere Strecke zurücklegen, als ein Pferdefuhrwerk. Zum Transport von 5 Tonnen Material genügt ein einziger Motorlastwagen, wogegen für die gleiche Transportmenge 10 zweispännige Pferdefuhrwerke, somit also statt des einen Motorfahrers 10 Trainsoldaten benötigt werden.

Ein 5-T-Motorlastwagen ist also 80 mal leistungsfähiger als ein zweispänniges Pferdefuhrwerk. Das tägliche Nachschubgewicht für Brennstoff eines Motorlastwagens schwankt je nach dessen Tageseinsatz zwischen 0 und 100 kg, wogegen für die 160 oben erwähnten Pferde, die notwendig sind, die gleichen Tonnenkilometer wie der Lastwagen zu bewältigen, unbekümmert, ob sie ruhen oder arbeiten, 480—540 kg Hafer und in vielen Fällen noch gleichviel oder mehr Heu und Stroh nachgeschoben werden müssen, ganz abgesehen vom Nachschubgewicht für die 80 Trainsoldaten gegenüber demjenigen für einen einzigen Motorfahrer.

Die Tg.Truppe ist seit der Vollmotorisierung imstande, mehr, schwereres und leistungsfähigeres Leitungs- und Zentralenmaterial einzusetzen, und bei der Funkertruppe kommen schwerere Funkstationen mit einer grösseren Reichweite zum Einsatz.

Betrachten wir zunächst nun die Motorisierung der Tg.-Truppen etwas näher, so fällt hier in erster Linie die Struktur des Kabelbautrupps auf. Der marschierende Pionier, der von seinem Rücken aus das Kabel abrollte, ist durch ein kleines, sehr wendiges und äusserst geländegängiges Motorfahrzeug, den UNIMOG ersetzt worden (Abbildung 1). Vorläufig verfügt jeder Bautrupp über **einen** solchen UNIMOG als Auslegefahrzeug; dieser führt einen Jeep-Anhänger mit. Der geplante Endausbau, jedem Bautrupp noch einen zweiten UNIMOG als Verlegefahrzeug zuzuteilen, konnte bisher wegen mangelnder Kredite noch nicht verwirklicht werden; es ist aber zu hoffen, dass dies in etwa 2—3 Jahren auf dem Wege der Requisition möglich sein wird, besonders seitdem

Abb. 1 UNIMOG
Mercedes-Dieselmotor, Nutzlast 1,1 t, 6 Vorwärts- und 2 Rückwärtsgänge

von den Motorfahrern nun auch der UNIMOG zu äusserst günstigen Bedingungen als Dienstmotorfahrzeug erworben werden kann, wie sich dies für den Jeep und das Armeemotorrad seit einer Reihe von Jahren sehr gut bewährt. Auf dem Auslege-UNIMOG können 12 Kabelrollen auf Gestellen mit einer Abrollvorrichtung mitgeführt werden. Es

Abb. 2 Geländelastwagen 3½ t — 4×4, Saurer Dieselmotor, Nutzlast 3½ t

ist deshalb notwendig, dem Auslegetrupp von Zeit zu Zeit mit einem Lastwagen wieder frische Kabelrollen zuzuführen. Trotzdem der UNIMOG das Kabel querfeldein, über Stock und Stein und Gräben verlegen kann, braucht der Zuführ-Lastwagen nicht unbedingt auf dem gleichen Weg zu folgen; es genügt, wenn dieser den Auslege-Trupp an hierfür geeigneten Geländepunkten erwartet. Mit Sicherheit kann das aber nur mit einem ebenfalls, vielleicht allerdings nur bedingt geländegängigen Geländelastwagen erfolgen, weshalb vorgesehen ist, jedem Bautrupp einen solchen vom Typ 3½ T — 4×4 zuzuteilen (Abbildung 2). In den heute gültigen Sollbestandestabellen sind diese Geländelastwagen vorläufig für die Tg.Kp. 1—9 in voller Anzahl, für alle übrigen Tg.Kp. je zur Hälfte aufgeführt; die Fabrikation ist im Gange, und es ist zu hoffen, dass die Lieferungen in den Jahren 1953 und 1954 erfolgen kann.

Ferner verfügen alle Tg.Kp. heute über dreiachsige GMC-Geländelastwagen zum Transport des vieradrigen Fernfeldkabels, und zwar je über doppelt so viele, als die Kp. Bauzüge aufweist.

Schliesslich ist noch zu erwähnen, dass neben der Steigerung der Bauleistung durch die Vollmotorisierung der Tg.Truppen auch deren Zentralenleistung erheblich verbessert wurde. Von den beiden dem Zentralenzug jeder Tg.Kp. zugeteilten Zentralen ist die eine auf einem normalen mittleren Lastwagenchassis montiert, die andere dagegen als vierrädriger Kastenanhänger gebaut. Die als Zugfahrzeuge für diese Zentralenanhänger vorgesehenen Geländelastwagen vom Typ 5 T — 4×4 mit Seilwinde (Abbildung 3) sind für alle Tg.Kp. in Beschaffung und dürften ebenfalls in den Jahren 1953 und 1954 zur Ablieferung gelangen.

Für die Funkertruppen wurden aus alten SM-Funkstationen Abhorchwagen entwickelt, von denen zur Zeit deren 2 in Betrieb stehen und weitere 2 im Laufe dieses Jahres umgebaut werden sollen. Ihre sukzessive Vermehrung ist vorgesehen, um letzten Endes jeder Fk.Kp. ein Abhorch-Detachement zuteilen zu können.

Zum Schluss sei noch kurz auf die Ausbildung der Übermittlungs-Motorfahrer hingewiesen. Diese erfolgt in Rekruten- und Unteroffiziersschulen der Übermittlungstruppen in der Weise, dass während der Detailperiode jeder Pionier-Kp. ein Motorfahrerzug angegliedert ist; während der Felddienstperiode sind die Motorfahrer auf die Pionier-Züge verteilt, und der Motorfahrer-Leutnant übt die Funktion des Motorfahrer-Offiziers in der Tg.- bzw. Fk.Kp. aus. Der Motorfahrer der Übermittlungstruppen, der ja nicht nur ausschliesslich Führer seines Motorfahrzeuges ist, sondern auch als Gehilfe beim Leitungsbau oder beim Betrieb von Fernschreibern oder Funkstationen wertvolle Dienste leistet, lernt frühzeitig neben seinem eigenen Fachdienst auch das Material und die Bedürfnisse seiner Kameraden, der Pioniere, kennen, so dass er mit diesen zu einer Arbeitsgemeinschaft verbunden wird.

Abb. 3 Geländelastwagen 5 t — 4×4, Saurer Dieselmotor, Nutzlast 5 t

Zusammenfassend kann eine sehr erfreuliche Entwicklung der Motorisierung der Übermittlungstruppen festgestellt werden und von diesen mit Zuversicht einen leistungsfähigen Kriegseinsatz erwartet werden.

MUF und EVU-Funkverkehr

Diskussionsbeitrag eines Radio-Amateurs

Im März-«Pionier» 1953 wurde das Thema der «MUF», d. h. derjenigen maximalen Frequenz, die bei senkrechtem Auftreffen eines Funkstrahls auf die Ionosphäre gerade noch reflektiert wird, zum erstenmal behandelt. Es ist erfreulich, dass diese Tatsachen in unserem Fachorgan dargelegt werden, helfen sie doch mit, die theoretische Ausbildung des Pioniers zu fördern, welche während der WK's infolge Zeitmangels oft unterbleiben muss.

Der ZVL-Funk erwähnt die Tatsache, dass diese Erkenntnisse schon seit Jahren im kommerziellen Funkverkehr mit Erfolg angewendet werden. Hptm. Bolliger schreibt in der Allg. Schweiz. Militärzeitschrift **1952**, S. 509, 578 z. B., dass die Regelmässigkeit der Fernschreibverbindungen zwischen dem OKW und der Lybienarmee Rommels im Jahre 1942 dank dem Frequenzberatungsdienst von 40 auf 90% stieg. Es ist angesichts dieser Möglichkeiten eine lange Zeit, wenn im EVU erst jetzt über diese MUF berichtet wird.

Der ZVL-Funk stellte die These auf, dass man beim relativ kleinen Frequenzbereich der TL die Kenntnis der MUF