# Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1973

Objekttyp: **Group**

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

Band (Jahr): **46 (1973)**

Heft 3

PDF erstellt am: **24.05.2024**

**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**

# Verkehserziehungsprogramm der Armee 1973

### Einleitung

Unter dem Motto «Bei Nacht gib acht» richtet sich die gezielte Verkehrserziehung in der Armee 1973 gegen die Nachtfahrunfälle. Der militärische Strassenverkehr wickelt sich immer mehr in der Nacht ab. Das hat seine guten Gründe. Im Schutze der Dunkelheit lassen sich Verschiebungen und Transporte jeglicher Art — da vom Feindbeobachter nicht oder weniger bemerkt — sicherer durchführen als am Tag. Für den Militärfahrer heisst das: Nachtarbeit = erschwerte Arbeit.

### Das Nachtfahren hat seine Tücken

Das Nachtfahren hat seine Tücken, ganz besonders aber das Nachtfahren im Militärdienst, wo nicht nur auf Hauptstrassen, sondern vielfach auch auf unbekannten Dritt- und Viertklass-Strassen gefahren werden muss.

Die Erfahrung lehrt, dass sich nachts im Verhältnis zur geringeren Verkehrsdichte mehr und schwerere Verkehrsunfälle ereignen als am Tage. Eigentlich ereignen sie sich nicht, sie werden verursacht, weil die Verkehrsteilnehmer den Gefahren oft zu wenig Beachtung schenken und die Tücken des Nachtfahrens nicht immer zu meistern verstehen.

Ein nächtlicher Verkehrsunfall, ein «Anhängen» beim Rückwärtsfahren etwa, kann Pech sein. Grundsätzlich gilt aber auch hier: Glück hat auf die Dauer nur der tüchtige, verantwortungsbewusste Fahrer.

Diesem Glück etwas auf die Beine zu helfen, ist das Ziel des Verkehrserziehungsprogramms der Armee 1973.

### Nachtfahr-Tücken meistern

Nachtfahrten entbehren nicht eines gewissen Reizes. Infolge des weniger dichten Verkehrs kommt man zügiger vorwärts und das klare sichere Erkennen entgegenkommender oder vorausfahrender beleuchteter Fahzeuge vermittelt zusätzliche Sicherheit. Das behaupten viele Autofahrer und das mag für bestimmte Strecken und für ganz bestimmte Zeiten zutreffen. Wer aber bedenkenlos, agressiv und im Vertrauen auf sein Glück in die schwarze Nacht hineinrast, der fährt zumindest leichtsinnig, denn mehr noch als am Tage fährt in der Nacht auch die Gefahr mit.

Da sind nicht nur der unbeleuchtet abgestellte Anhänger, der zick-zack fahrende Radfahrer, der auf dem Heimweg noch schnell «getankt» hat, sondern noch viele weitere schlecht sichtbare oder unerwartet auftauchende Hindernisse. Auf keinen Fall darf das Wild vergessen werden und die streunenden Hunde und Katzen.

Wer im Zivil solche Gefahren fürchtet und ihnen ausweichen will, wer sich auf der nächtlichen Strasse unsicher und überfordert fühlt, der tut gut, seine Fahrt schon bei Beginn der Dämmerung zu unterbrechen und «bessere Zeiten» abzuwarten.

### Der Militärfahrer kann nicht wählen

Der Militärfahrer dagegen kann nicht wählen. Für ihn ist Nachtfahren ein Müssen, ein Befehl. Er muss sich deshalb der Tükken des Nachtfahrens bewusst sein, sie kennen und sie auch zu meistern verstehen.

Nachtfahren ermüdet; schlechte Sichtverhältnisse strengen an; der monotone Verkehr schläfert ein; ungewohnte Essens- und Schlafenszeiten bringen den Fahrer aus dem Rhythmus und die Kälte setzt ihm zu. Diese Faktoren beeinträchtigen die Fahrtüchtigkeit; die gespannte Aufmerksamkeit lässt nach und die Reaktionsfähigkeit verringert sich.

Solche Gefahren können ausgeschaltet oder zumindest abgeschwächt werden, wenn sich der Fahrer auf den bevorstehenden «Nachttürg» gut vorbereitet; wenn er sich auch innerlich mit den zu erwartenden Nachtfahr-Schwierigkeiten auseinandersetzt und alles unternimmt, um die Nachtfahrt in bestem körperlichen und geistigen Zustand antreten zu können.

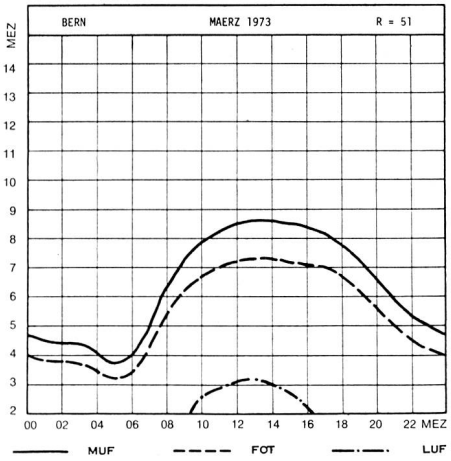
### Der Militärfahrer ist deshalb gut beraten, wenn er:

— Die Freizeit nötigenfalls zur Ruhe benützt und auf den Jass in der rauchgefüllten Wirtsstube verzichtet;

— die Karte gut studiert und sich die zu befahrende Strecke einprägt;

— sich warm kleidet, denn Nächte können kalt werden.

# Frequenz-Prognose




### Hinweise für die Benützung der Frequenz-Prognosen

1. Die obigen Frequenz-Prognosen wurden mit numerischem Material des «Institute for Telecommunication Sciences and Aeronomy (Central Radio Propagation Laboratory)» auf einer elektronischen Datenverarbeitungsmaschine erstellt.
2. Anstelle der bisherigen 30 % und 90 % Streuungsangaben werden die Medianwerte (50 %) angegeben; auch wird die Nomenklatur des CCIR verwendet.
3. Die Angaben sind wie folgt definiert:

   R
   prognostizierte, ausgeglichene Zürcher Sonnenflecken-Relativzahl

   MUF
   («Maximum Usable Frequency») Medianwert der Standard-MUF nach CCIR

   FOT
   («Frequency Optimum de Travail») günstigste Arbeitsfrequenz, 85 % des Medianwertes der Standard-MUF; entspricht demjenigen Wert der MUF, welcher im Monat in 90 % der Zeit erreicht oder überschritten wird.

   LUF
   («Lowest Useful Frequency») Medianwert der tiefsten noch brauchbaren Frequenz für eine effektiv abgestrahlte Sendeleistung von 100 W und eine Empfangsfeldstärke von 10 dB über 1 µV/m.
   Die Prognosen gelten exakt für eine Streckenlänge von 150 km über dem Mittelpunkt Bern. Sie sind ausreichend genau für jede beliebige Raumwellenverbindung innerhalb der Schweiz.
4. Die Wahl der Arbeitsfrequenz soll im Bereich zwischen FOT und LUF getroffen werden.
   Frequenzen in der Nähe der FOT liefern die höchsten Empfangsfeldstärken.

**Abteilung für Uebermittlungstruppen**