

# Der als Zentralen-Wagen umgebaute Sta.-Wagen der Tg. Kp. 5.

Autor(en): **Meier, J.**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-563371>

## **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.

## Der als Zentralen-Wagen umgebaute Sta.-Wagen der Tg. Kp. 5.

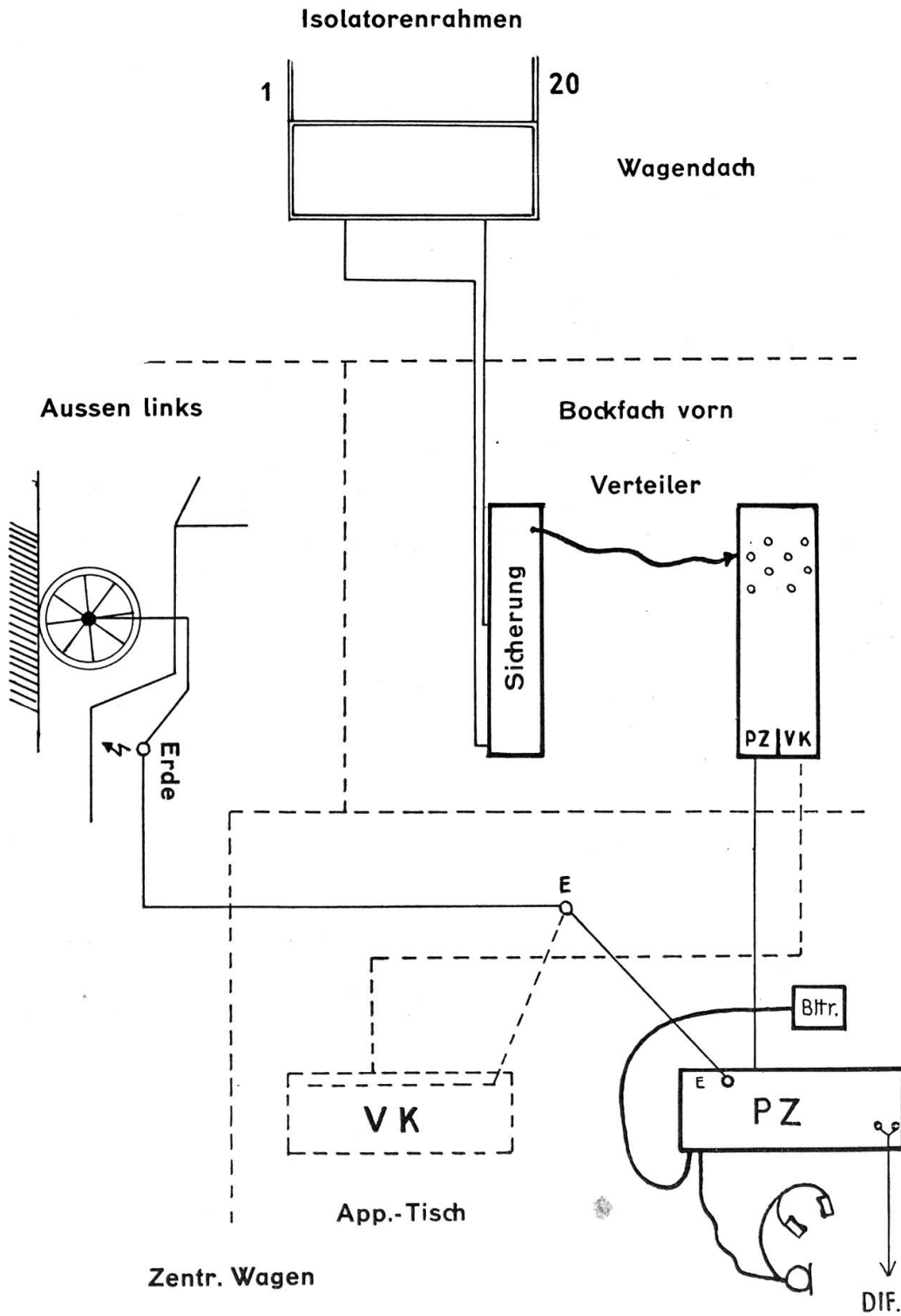
(Von Oblt. J. Meier, Ftg. Of., Tg. Kp. 5.)

Jede Verbindungsübung in grösserem Truppenverbände zeigte eindeutig den Mangel von anschlussfertigen und betriebsbereiten Tf.-Vermittlerstellen, welche die zum Beispiel oft sehr schwer fallende Lokalwahl für eine Div.-Zentrale beseitigen. Ein für den Aufbau ungehindertes und den ruhigen, ungestörten Betrieb gewährleistender Standort einer Tf.-Zentrale ist bei einem *mobilen* Quartier eines grösseren Stabes selten vorhanden, so dass der Verkehr zu und vom K.-P. durch Läufer, Reiter, Rdf., Motorfahrer und Auto den Pi.-Of. zwingt, aus technischen und taktischen Rücksichten seine Zentrale abseits vom Stabsbetrieb aufzustellen und nur die Dienststellen, wie Kdt., Stabschef, Gst.-Of., Nachrichtendienst und Rückwärtiges durch lokale Schlaufenleitungen mit der Zentrale zu verbinden. Damit ist auch ein Grossteil Neugieriger und all diejenigen, die statt an ihren extra erstellten Dienstf. immer in der Zentrale ihre Gespräche abwickeln wollen und damit in den ganzen Betrieb eine schädliche Aufregung bringen, ferngehalten. Entwickelt sich dann im Laufe der Operationen ein stabiles Verhältnis heraus, das immer auch einen grösseren Ausbau der Zentrale mit sich bringt, so wird sich immer Zeit finden, ein geeignetes Sta.-Lokal in einem Gebäude mit all seinen Bequemlichkeiten zu suchen. Für die bisweilen nur Stunden, maximal einen Tag oder eine Nacht bestehenden bleibenden Zentralen unserer Manöver genügt eine im Sta.-Wagen vormontierte Zentrale von 10—20 Anschlüssen vollauf.

Von dieser Ueberlegung aus baute die Tg. Kp. 5 im diesjährigen W. K. einen Sta.-Wagen *zum Zentralen-Wagen um*, der sich in einer grösser angelegten Verbindungsübung im Beisein der Herren Div. Kdt., Stabschef und seinem Verbindungssof. als brauchbar erwiesen hat und den Voraussetzungen von der ersten Verwendung an voll und ganz entsprach.

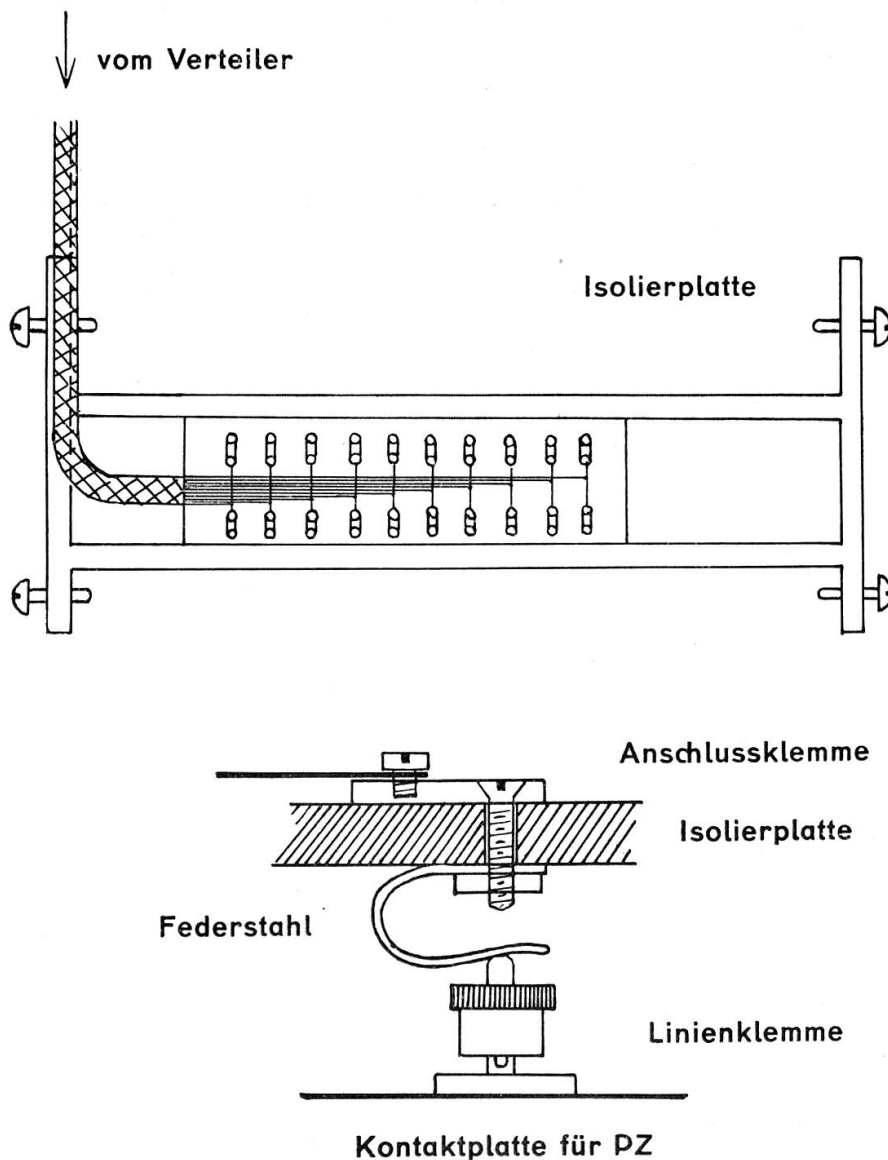
Dem Konstrukteur Oblt. Schneebeli (Schlosserei in Oerlikon) wurde einzig die Bedingung gestellt, am Wagen nichts zu verändern, wie auch die bestehenden Schaltungen zu belassen, so dass der Wagen in seiner jetzigen und umgebauten Anordnung nach Wahl verwendbar bleibt.

Die Lösung wurde wie folgt getroffen (Skizze 1): Die Anordnung besteht aus



1. Zentrale, und zwar je nach Wahl der PZ- oder VK-Zentrale aus 2—10 Einheiten und 1—2 Translatorenkästchen je nach Bedarf, die mittelst Festhalteschienen auswechselbar auf dem App.-Tisch im Wageninnern mon-

tiert ist. Die Erdung der Zentrale geschieht durch fliegende Drahtverbindung von der E-Klemme zur vorhandenen Sta. W.-Erdklemme. Für den Betrieb ist die Wagenerde durch zusätzliche Erdung zu verbessern. Bei nicht im Betrieb stehendem Z.-Wagen ist der Erdschalter auf Erdung zu stellen. Der Leitungsanschluss an die PZ wird durch eine auf die Klemmserie aufsetzbare *Kontaktplatte* (Skizze 2) hergestellt, an der ein  $2 \times 10$



adriges Klappenschrankkabel — durch Teerbandumwicklung vor Nässe noch geschützt — aufgeteilt wurde und im Bockfach vorn im 2. Verteiler an einer *Steckbuchsenleiste* endigt. Die Buchsen korrespondieren mit der Bezeichnung der Klappen von 0—9, wobei die 1. Reihe den a-, die zweite den b-Leiter bedeutet. Das 2. Reihenpaar stellt die klappenseitigen Anschlüsse zur VK-Zentrale oder 2. PZ auf gleiche Weise her. Auf gleichem Grundbrett ist eine *Stromsicherungsreihe* für 6 cm Schmelzsicherun-

gen und Kohlenblitz für 20 Drähte montiert. An die App.-Klemmen sind flexible, einpolige Steckerschnüre angeschlossen, die durch wahlweises Stecken in die Buchsen jede mögliche Schaltung und Wechsel von Leitung und Klappe erlauben. Gestörte Leitungen und im Bau befindliche können hier beobachtet werden, wodurch der Betrieb am Umschalter erleichtert wird. Auch wurde damit der Uebelstand der ungesicherten Leitungen beseitigt, die bis heute immer noch ungesichert an die Vermittler angeschlossen werden müssen und somit keinen genügenden Schutz von Personen und Sachen gewähren. Von den Linienklemmen der Sicherungsserien führen 2 Bleikabel  $5 \times 10$  Adern auf der Innenseite der vorderen Wagenwand durch die vorhandenen Anschlusslöcher  $L_1$  und  $L_2$  aus dem Wagen zu einem auf dem Dach aufgelegten

3. *Isolatorenrahmen* aus U-Eisen, wo jede Ader auf einem Rillenisolator mittelst Endbund verlötet aufgeführt ist. Die Leitung (Kabel- oder Gef.-Draht) wird mittelst Mastwurf an der obersten Rille befestigt unter Freilassung eines ca. 5 cm langen Endes, das durch eine Doppelklemme mit dem Endbund elektr. verbunden wird. Allfällige mit Kabelrollen endende Leitungen werden zuerst am mittleren Hals gesichert und dann das freigemachte 2 m-Ende wie vorerwähnt an die oberste Rille angeschlossen. Der Rahmen gestattet eine Abstrahlung der Leitungen nach allen Richtungen und angestellte Versuche erlauben mit den gleichen Massen die mühelose Einführung bis 40 Drähten. Das Befestigen der Leitungen ist vom Bock aus leicht zugänglich gemacht. Der Rahmen selbst wird auf dem Dach durch die beidseitig vorhandenen Wetterleisten und durch in die Gabelstangenhalter gesteckte Zapfen bockseitig gehalten.

Das im Bockfach etatgemäss untergebrachte, vorwiegend Res.-Material, konnte in den Fächern unter dem Tisch und im Sitzfach innen rechts vorteilhaft untergebracht werden. Die Kostenfrage ist klein, da der Material-Bedarf minim und die Arbeit durch in jeder Kp. vorhandene Monteure ausgeführt werden kann.

Ein derart umgebauter Sta. Wagen darf wieder m. E. voll berechtigt im Pi. Park eingereiht werden und die Zeiten, wo man ihn entweder im Zeughaus stehen liess oder nur formhalber in den W. K. mitnahm, eventuell noch mit dem stillen Wunsch, dass er auf seinen hohen Beinen doch mal die Balance verliere und sich damit selber abschreibe, dürften als überwunden betrachtet werden, zumal heute an Neukonstruktionen ja nicht gedacht werden darf und man wohl oder übel das Vorhandene so gut als möglich verwendbar gestalten sollte.