

Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen
Herausgeber: Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-
Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere
Band: 49 (1976)
Heft: 2

Artikel: Die Unfallverhütungsaktion 1976 der Armee
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-562261>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Schweizerische Vereinigung der Feldtelegraphen-Offiziere und -Unterroffiziere

Zentralvorstand

Zentralpräsident:

Hptm Bruno Gfeller
Nägelsestrasse 54 f, 8406 Winterthur
Post: c/o KTD Winterthur, Wartstrasse 2
8401 Winterthur
G (052) 86 12 40 P (052) 23 45 67

Sekretär:

DC René Steffen
Stationsstrasse 71, 8472 Seuzach
G (052) 86 14 30

Kassier:

Adj Uof Othmar Breitenmoser
Primarschulhaus, 8492 Wila
G (052) 86 13 87

Beisitzer:

Hptm Jakob Schneider
Wolfzangenstrasse 50, 8413 Neftenbach
G (052) 86 12 03

Adj Uof Jakob Berweger
Schachenweg 54, 8400 Winterthur
G (052) 86 12 43

Hauptversammlung vom 30. April 1976 in Winterthur

Anträge zuhanden der Hauptversammlung
sind bis 31. März 1976 an den Zentralvorstand zu richten.

Assemblée générale du 30 avril 1976 à Winterthur

Les propositions pour cette assemblée
sont à faire parvenir au comité central
jusqu'au 31 mars 1976.

Eintritte/Admissions

In seiner letzten Sitzung hat der Zentralvorstand folgende Beitrittsgesuche gutgeheissen:

Lors de sa dernière assemblée le comité central a accepté les demandes d'admissions suivantes:

Lt Gilardi Curcio, 1936, Bellinzona
Fw Flacher Wilhelm, 1949, Seuzach
Wm Ruckstuhl Otto, 1950, Winterthur
Wm Zweidler Bruno, 1950, Winterthur

Wir heissen diese Kameraden in unserer
Vereinigung herzlich willkommen.

Nous souhaitons à ces camarades la bienvenue dans notre association.

Beförderungen/Promotions

Auf den 1. Januar 1976 sind folgende Mitglieder militärisch befördert worden:

Avec date du 1er janvier 1976 les membres suivants ont été promus en grade militaire:

Zum Major/au grade du Major:
Gieriet Siegfried, GD PTT

Zum Hauptmann/au grade du capitaine:

Witzig Walter, KTD Winterthur
Baumann Max, KTD Bern
Brechtbühl Walter, KTD Sitten
Humbel Max, KTD Winterthur
Kissling Ernst, KTD Olten
Mader Willy, KTD Neuenburg
Steffen Charles, GD PTT
Graf Fritz, KTD Thun
Bosshard Heinz, GD PTT
Bärtsch Anton, KTD Rapperswil
Michelotti Carlo, KTD Bellinzona
Plan Jules, KTD Genf
Colombo Viktor, GD PTT
Schgör Franz, KTD Luzern
Pfister Hansueli, KTD Thun
Schüpbach Jacky, KTD Lausanne
Doninelli Dino, KTD Bellinzona
Brunisholz Georges, KTD Freiburg
Friedli Hans-Rudolf, GD PTT
Pirotta Roméo, KTD Neuenburg
Legler Hans-Peter, GD PTT
Hügli Peter, GD PTT

Zum Oberleutnant/au grade du plt:

Devantéry Roger, KTD Sitten
Zoller Willy, KTD Genf
Bachmann Bruno, KTD Winterthur
Blaser Kurt, GD PTT
Dobler Ernst, KTD Olten
Belloni Alfredo, KTD Biel
Eicher Claude, KTD Freiburg

Fortsetzung folgt

Im Namen der Vereinigung gratuliert der Zentralvorstand diesen Mitgliedern recht herzlich zu ihrer Beförderung.

Au nom de l'association le comité central félicite vivement ces membres de leur promotion.

Die Mannschaft darf nicht über die geschlossenen Seitenwände auf die Ladebrücke klettern. Einzelne Wehrmänner könnten dabei an der glatten Fläche abrutschen und sich bei Stürzen Verletzungen zuziehen. Dabei müssen die vorhandenen Trittlflächen benützt werden. Ein auf der Brücke stehender Kamerad leistet den



Nachfolgenden Hilfe, indem er sie heraufzieht. Wie das Aufsteigen ist auch das Absteigen über die geschlossenen Seitenwände nicht gestattet. Abgestiegen wird bei heruntergeklapptem Laden an der Rückseite des Fahrzeuges. Ein oder zwei Wehrmänner stellen sich dort auf, dass sich die Absteigenden auf ihren Schultern abstützen können. Die Missachtung dieser Weisung kann Rücken-, Fuss- und Knöchelverletzung zur Folge haben. Zudem besteht die Gefahr, dass die Leute beim Abspringen über die geschlossenen Seitenwände auf die Fahrbahn springen und so den Gefahren des rollenden Verkehrs ausgesetzt sind.

Personen dürfen auf der Ladebrücke nur mitfahren, wenn sie durch die Seitenwände geschützt sind. Die Verantwortung für das ordnungsgemässe Schliessen der Seiten- und Rückwände liegt ausschliesslich beim Fahrzeugführer. Er hat sich vor der Wegfahrt zu vergewissern, dass alle Kippladenverschlüsse richtig eingehängt, einwandfrei verschlossen und, wo notwendig, gesichert sind. Die auf der Brücke Mitfahrenden haben auf dem Boden oder auf ihren Packungen oder der zum Sitzen hergerichteten Ladung — mit dem Rücken zur Fahrriechung Platz zu nehmen, ausgenommen bei Fahrzeugen mit festmontierten Sitzbänken. Das Stehen oder Sitzen auf Seiten- und Rückwänden birgt enorme Gefahren in sich und ist deshalb verboten.

Mannschaftstransporte sind dann verboten, wenn der Fahrer die Schutzmaske trägt, wenn mit Tarnbeleuchtung oder nachts ohne Licht gefahren werden muss, sowie auf Lernfahrten.

Uebrigens:

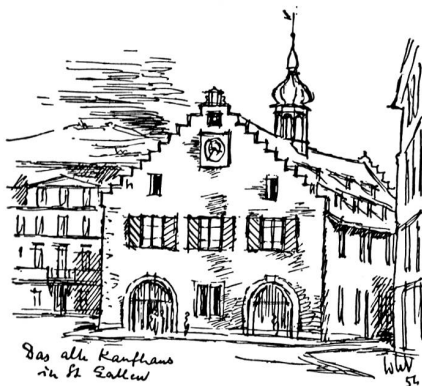
Fahrer und Mitfahrer müssen vorhandene Sicherheitsgurten während der Fahrt benützen.

Die Unfallverhütungsaktion 1976 der Armee

Personentransporte

Im Militärdienst sind Mannschaftstransporte auf Lastwagen beinahe die Regel. Die hierfür eingesetzten Fahrzeuge müssen durch ihre Führer entsprechend vorbereitet werden. Es ist unter anderem dafür zu sorgen, dass die Ladefläche während der Fahrt, unabhängig von der herrschenden Witterung, gut durchlüftet wird. Das wird

erreicht, indem die Blache an der Rückwand und auf mindestens einer Fahrzeugseite hochgerollt wird. Wenn der Belüftung nicht genügende Aufmerksamkeit geschenkt wird, besteht die Gefahr, dass durch die entstehende Sogwirkung Strassenstaub und Abgase auf die Ladebrücke gelangen. Während ersteres nur unangenehm ist, kann letzteres Vergiftungen zur Folge haben.



Delegiertenversammlung vom 3. und 4. April 1976 in St. Gallen

Ein herzlicher Willkommgruss unseren Ehrenmitgliedern!

Es ist sicher weitgehend das Verdienst unseres lieben Kameraden und Ehrenmitgliedes im St.-Galler OK, dass sich von unseren insgesamt 21 Ehrenmitgliedern deren 16 für die Teilnahme an der DV bereits angemeldet haben. Mit viel Liebe und dank seiner ihm angeborenen Zuverlässigkeit hat es Robert Würgler verstanden, «seine Schäfchen» nach St. Gallen zu lokieren, wo ihnen nach einem speziellen Programm sicherlich unvergessliche Stunden harren, welche die Bande zwischen unseren Ehrenmitgliedern noch vertiefen werden. Für ihre Treue und Verbundenheit dem EVU gegenüber sei ihnen ein ganz spezielles Kränzchen gewunden.

Das Programm, das unsern Ehrenmitgliedern an den beiden Tagen in St. Gallen geboten wird, haben die Teilnehmer aus drei ihnen unterbreiteten Vorschlägen selbst ausgewählt. Dieses hat folgendes Aussehen:

Samstag, den 3. April 1976

- 11.45 Mittagessen Bahnhofbuffet St. Gallen I. Klasse (individuell)
- 13.00 Abfahrt ab Bahnhofpärkli mit Auto nach Schwägälp
- 14.00 Ankunft auf Schwägälp
- 14.30 Abfahrt mit Schwebbahn nach dem Säntis
- 14.50 Besichtigung der technischen Anlagen der PTT auf dem Säntis (etwa eine Stunde), anschliessend Plauderstündchen im Bergrestaurant Säntis
- 17.00 Abfahrt ab Säntis
- 18.10 Ankunft in St. Gallen
- 19.00 Nachtessen zusammen mit dem ZV und den Delegierten im Kongresshaus Schützengarten, anschliessend Unterhaltungsabend

Sonntag, den 4. April 1976

DV gemäss speziellem Programm

Nachrichtentechnik

Radar-Abstandswarnsystem

Abstandswarnsysteme sollen dem Fahrer eines Fahrzeuges eine aktive Fahrhilfe in kritischen Situationen bieten, wie sie bei schlechten Sichtverhältnissen, z. B. nachts oder bei Schnee, Regen oder Nebel gegeben sind.

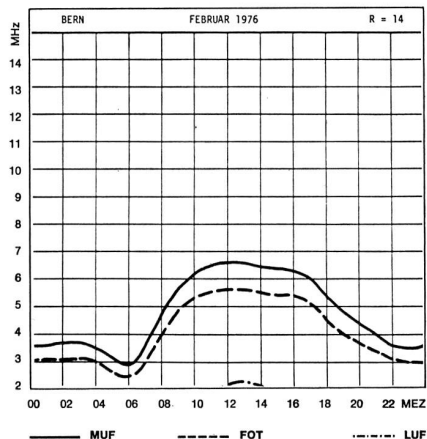
Das Prinzip eines solchen Abstandswarnsystems besteht darin, dass Abstand und Relativgeschwindigkeit der hintereinander fahrenden Fahrzeuge gemessen werden. Beide Grössen werden zusammen mit der Grösse der absoluten Geschwindigkeit des Fahrzeuges, in dem die Anlage installiert ist, einer speziellen Verarbeitungseinheit (Extraktor) zugeleitet. Ist der tatsächliche Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug nicht grösser als der notwendige Sicherheitsabstand, so erfolgt sofort eine Warnung, die optisch und/oder akustisch sein kann.

Die Grössen Abstand und Relativgeschwindigkeit werden von einem hochauflösenden Ku-Band-Radargerät (Reichweite 130 Meter) geliefert, das nach dem Prinzip der Frequenzmodulation mit Dauerstrich (FM-CW) arbeitet. Mit den für dieses Experimentiermodell gewählten Parametern gelang es, die Entfernung bis etwa ± 5 m aufzulösen; mit einer speziellen Entfernungsfineinrichtung beträgt die erzielte Messgenauigkeit etwa $\pm 2,5$ m. Es wird eine sägezahnförmige Frequenzmodulation verwendet, mit der eine vorzeichenrichtige Bestimmung der Relativgeschwindigkeit direkt aus der Dopplerfrequenz mit grosser Genauigkeit möglich ist.

Digitales Lichtleitfaser-Uebertragungssystem für 100 Mbit/s

Für Versuchszwecke entwickelte AEG-Telefunken ein digitales, optisches Uebertragungssystem mit einer Uebertragungskapazität von 100 Mbit/s. Es gestattet die Uebertragung von mehr als 1000 Sprachkanälen oder eines mit 8 Bit codierten Farbfernsehsignals. Die Vorteile gegenüber herkömmlichen drahtgebundenen Systemen liegen u. a. in der höheren Störsicherheit der Lichtleitfasern und in den grösseren Repeaterabständen begründet. Als optischer Sender wird ein Injektionslaser verwendet, dessen Impulse mit einer Multimodefaser mit einer Dämpfung von 8 dB/km übertragen werden. Eine Silizium-Avalanche-Photodiode mit einem Verstärkungs-Bandbreite-Produkt von mehr als 200 GHz detektiert die optischen Impulse. Einfache, lösbare Steckverbindungen mit Koppelverlusten von weniger als 0,5 dB ermöglichen eine gute Handhabbarkeit der Lichtleitfaser. Bei Verwendung einer Gradientenfaser mit einer Dämpfung von 5 dB/km ist eine Uebertragungstrecke von 8 km realisierbar.

Frequenz-Prognose



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

(«Fréquence 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 einer Empfangsfeldstärke von 10 dB über $1 \mu\text{V/m}$. 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