Aus der deutschen Eisenbahn-Nachrichtentruppe

Autor(en): **Haller**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **17 (1944)**

Heft 5

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-562053

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

den, deren Loyalität nicht in Frage steht. Sie haben ausserdem die Pflicht, dem Zensuramt alle Personen auf diesem Gebiet bekanntzugeben, die aus irgendeinem Grunde verdächtig erscheinen.

b) *Manuskripte.* Die Stationsleitungen müssen von allen Personen, die fremdsprachige Sendungen veranstalten im voraus vollständige Manuskripte oder Tonaufnahmen mit der englischen Uebersetzung einfordern. (Ausgenommen sind Sendungen, die das Kriegsinformationsamt über die fremdsprachigen Stationen veranstalten, im voraus vollständige Manuskripte oder Ton-Textes gestattet. Die Manuskripte und Tonaufnahmen müssen im Archiv des Rundfunkunternehmens aufbewahrt werden.

c) *Vorlage der Manuskripte.* Das Zensuramt fordert von Zeit zu Zeit die Vorlage bestimmter Manuskripte ein. In diesem Fall sind die Manuskripte in der Originalsprache mit der englischen Uebersetzung vorzulegen. Wenn die Sendungen von anderen Stationen übernommen wurden, beispielsweise von Schlüsselstationen der Sendernetze, so sind die letzteren für die Uebermittlung der Manuskripte verantwortlich.

d) Ausserdem gelten sämtliche Bestimmungen in 1. und 2. auch für die fremdsprachigen Sendungen.

Union Internationale de Radiocommunication.

Aus der deutschen Eisenbahn-Nachrichtentruppe*

Von Oblt. *Haller*

Einer der interessantesten und dabei in der Oeffentlichkeit am wenigsten bekannten Zweige des heutigen militärischen Nachrichtenapparates ist das Eisenbahn-Nachrichtenwesen. Wer noch vor etwa Jahresfrist die Frage gestellt hätte, was denn im besonderen die Aufgabe einer Eisenbahn-Nachrichteneinheit sei, hätte wahrscheinlich auch unter alten Nachrichtensoldaten die verschiedenartigsten Antworten zu hören bekommen.

Inzwischen hat nun die Organisation des Eisenbahn-Nachrichtenwesens einen grossartigen Aufschwung genommen und ist zu einem nicht unbeachtlichen Faktor der Nachrichtentruppe überhaupt geworden. Diese Entwicklung geht Hand in Hand mit der ständig wachsenden Bedeutung des Eisenbahnwesens im jetzigen Kriege. Als schnelles, zuverlässiges und leistungsfähigstes Transportmittel für Truppen und sämtliche Kriegs- und Nachschubgüter nimmt die Eisenbahn auch im zweiten Weltkrieg auf seiten der Achsenmächte unstreitig den führenden Platz ein, insbesondere seitdem das Kriegsgeschehen so riesige Räume erfasst hat. Das weite europäische Schienennetz, das sich unter sicherer deutscher Kontrolle befindet, bietet uns erst die Möglichkeit, den Vorteil des «Operierens aus der Inneren Linie heraus» voll wahrzunehmen und militärische Schwerpunktverlagerungen nach jeder beliebigen Seite hin schnell und schlagfertig durchzuführen, ohne dass uns der Gegner hierbei ernstlich hinderlich werden könnte.

Eine Eisenbahn-Nachrichteneinheit ist in ihrem Bereich verantwortlich für ein System von Leitungen, das nicht — wie sonst bei der Nachrichtentruppe — taktische Stellen, bzw. Gefechtsstände, sondern Verkehrsknotenpunkte miteinander verbindet. Dieses weitverzweigte Leitungssystem dient einmal der planmässigen Lenkung des gesamten auf Schienen rollenden Verkehrs von grösseren Zentralen aus, zweitens der Verbindung der auf der Strecke liegenden Bahnhöfe und Blockstellen untereinander und drittens der Zugsicherung durch Bestätigung der verschiedensten Weichenstellwerks- und Signaleinrichtungen. Im Eisenbahn-Nachrichtenwesen haben sozusagen Eisenbahn und Nachrichtentruppe eine Ehe geschlossen. Je harmonischer das Verhältnis, je lückenloser die Zusammenarbeit zwischen beiden, um so besser für das Ganze. Bei Gross-Störungen von Linienzügen, sei es durch Bombeneinwirkung, sei es durch Bandenunternehmen, kann je nach der augenblicklichen Gesamtlage die eine oder andere Freileitung, dieses oder jenes Kabel für die unverzügliche Wiederaufnahme des Bahnverkehrs von der grössten Bedeutung und daher als erstes unter allen Umständen zu entstören sein. Dementsprechend werden die an der betreffenden Stelle befindlichen LDE (Leiter des Entstörungsdienstes) mit besonderen Weisungen versehen. Wenn der Zugverkehr auf einer Frontstrecke auch nur für eine Nacht ausfällt, so bedeutet dies, dass die bei dichter Zugfolge möglich gewesene Ausladung sehr erheblicher Truppentransporte, ferner von Waffen, Munition und Verpflegung unmittelbar hinter der HKL nicht stattfinden kann. Die Folgen eines solchen Ausfalls inmitten rollender Operationen können schwerwiegend sein.

Eine besonders grosse Bedeutung kommt der Eisenbahn und damit auch dem Eisenbahn-Nachrichtenwesen in der unendlichen Weite des russischen Raumes zu. Hier ist die Bahn zum Grossteil das einzig verlässliche Transportmittel, insbesondere während der Uebergangszeiten im Herbst und Frühling, wenn die Strassen sich in schlammige Moraste verwandeln. Die Anforderungen, die hier an die Eisenbahn-Nachrichteneinheiten gestellt werden müssen, sind hoch. Der Chef einer schw. Eisb.-Blankdraht-Kompanie z. B. hat sehr häufig die Verantwortung für Streckenabschnitte von mehreren hundert Kilometer Länge. Man hat also praktisch die Züge der Kompanie fast ständig im Bau- und Entstöreinsatz auf weite Strecken auseinandergezogen und nur noch wenige Männer beim Kompaniekommando. Trotzdem wird man immer wieder versuchen, in ruhigeren Zeiten durch Herausziehen von Männern aus den Bauzügen und Entstörtrupps wenigstens einen Zug vorübergehend bei der Kompanie auf die Beine zu bringen, um die Ausbildung vorwärtszutreiben. Nicht nur in dem normalerweise bei der schw. Eisb.-Blankdraht-Kompanie angewandten Blankdrahtbau, auch im Bau mit FF-Kabel, schwerem Feldkabel und im Betriebsdienst müssen möglichst viele Kompanieangehörige sattelfest sein.

Sehr wichtig ist es, dass der Kompaniechef alle Strekken, die ihm bezüglich Unterhaltung und Ausbau unterstehen, persönlich abfährt und kennenlernt. Er kann sich dann bei später etwa auftauchenden grösseren Störungen oder Schwierigkeiten gleich ein viel genaueres Bild von der Lage machen. Ausserdem geben diese Streckenfahr-

* Abdruck mit freundlicher Erlaubnis der Schriftleitung der «F-FLAGGE», Zeitschrift für die deutsche Nachrichtentruppe und Truppennachrichtenverbände des Heeres, der Luftwaffe und der Waffen-SS.

ten die beste Gelegenheit, die Männer draussen bei ihrer täglichen Arbeit kennenzulernen. Sie ist meist ziemlich hart, einsam und nicht ohne Gefahren. Mutterseelenallein und kilometerweit ohne Nachbarschaft hausen oft die Entstörtrupps und tun bei Wind und Wetter, Tag und Nacht ihre Pflicht.

In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass sich die Einführung einer sogenannten «Streckenchronik» sehr bewährt hat. Sie wird bei jedem Entstörtrupp neben dem Entstörheft in tagebuchartiger Form geführt und enthält alles für den Trupp Wichtige: Besondere Erfahrungen im Entstördienst des zugewiesenen Abschnittes, Bandenlage der Umgebung, Einstellung der Bevölkerung, nächsterreichbare deutsche Einheiten, Verpflegung usw. Bei Truppenführerwechsel oder Uebernahme der Gesamtstrecke durch eine andere Nachrichteneinheit, die oft schnell vonstatten gehen muss, ist dann der neue Truppführer in kürzester Zeit über alles Wichtige unterrichtet.

Die moderne Bahnhofsvermittlung unterscheidet sich kaum von einer solchen des Heeres oder der Luftwaffe, höchstens, dass hier mehr mit Rufzeichen gearbeitet wird und dass bestimmte Arten von Leitungen, die sogenannten Fbm (Fernsprech-Bezirksmeldeverbindungen) über die Vermittlung hinaus zur sogenannten ZL—ZÜ (Zugleitung—Zugüberwachungszentrale) durchgeschaltet sind. Die dort arbeitenden Soldaten, mit Kopffernhörer und Brustmikrophon ausgestattet, stehen mit den auf allen Strecken parallel in die Leitung geschalteten Stationen in ständiger Verbindung und registrieren in chronologischer Folge die Bewegung jedes einzelnen Zuges, so dass die Betriebsleitung in jedem Augenblick graphisch ein Bild nach neuestem Stand vor Augen hat.

Selbstverständlich bedient man sich auf den Bahnhofsvermittlungen auch der Trägerfrequenztechnik (insbesondere der TFb- und MEK-Geräte), ebenso sind an grössere Fernsprechvermittlungen Fernschreibvermittlungen angeschlossen, die mit Hell- und Springschreibern arbeiten; Wechselstromtelegraphie wird sowohl zwei- als auch vierdrahtmässig betrieben. Für Transportgespräche, die vor Abhörgefahr geschützt werden sollen, werden die Invertergeräte eingeschaltet.

Besondere Bedeutung hat der Messdienst. Tägliche Dämpfungs- und Widerstandsmessungen ergeben wichtige Schlüsse auf Leitungs- und somit Gesprächsqualität und auf Störquellen.

Ein besonderes Kapitel ist die Verkabelung der Bahnhofsanlagen. Jeder Nichteingeweihte ist erstaunt, welch kompliziertes System von internen Ringleitungen und Kabelanlagen notwendig ist, um einen grösseren Bahnhof fernmelde- und zugsicherungsmässig voll betriebs- und leistungsfähig zu machen. Die sowjetrussischen Bahnhöfe müssen fast alle weiter ausgebaut werden, wobei man nach Möglichkeit schon liegendes russisches Kabel ausnützt; es muss allerdings in vielen Fällen erst mit Hilfe moderner Kabelsuchgeräte ausfindig gemacht werden.

Ueber die Einsatzbedingungen gibt nachstehende Schilderung ein anschauliches Bild:

Unsere Kompanie lag in der Nähe der Stadt W., die für uns ein Eisenbahn-Knotenpunkt von erstrangiger Bedeutung war. Die Kompanie hatte die Fernsprechlinienzüge an 4 Eisenbahnstrecken, die von dieser Stadt aus strahlenförmig in Richtung auf die Front und teilweise parallel zur Front verliefen, zu unterhalten, Gesamtlänge etwa 300 km. Die sowjetische Fliegertätigkeit war damals sehr rege und die Entstörung auf allen Strecken nicht ganz einfach. Unser ausgesprochenes Sorgenkind jedoch war die von W. schnurstraks 120 km in Richtung Norden, nach R., verlaufende Strecke. Nur eingleisig ausgebaut, hatte sie den Nachschub für eine ganze Armee zu bewältigen, dazu Truppenverschiebungen und Abtransport der von Norden kommenden Verwundetenzüge. Diese Strecke verlief in ihrer überwiegenden Länge parallel zur Hauptkampflinie, im nördlichen Teil streckenweise sogar nur 3 bis 5 km von dieser entfernt. Kein Wunder, dass es der sowjetrussischen Artillerie ein leichtes war, sich vorzüglich auf die Strecke einzuschiessen. Die Einschläge mitten auf den Gleisanlagen wurden Tag für Tag häufiger, so dass ganze Pionierzüge laufend zur Schienenausbesserung eingesetzt werden mussten. Die sowjetische Bomber- und Jagdtätigkeit war Tag und Nacht auf dieser Strecke am stärksten, tagsüber wurden Entstörkräfte, die die ständig zerschossenen Leitungen flickten, mit Bordwaffen bearbeitet, nachts die einzelnen Bahnstationen regelmässig mit schweren Bombardierungen bedacht. Wenn man auf dieser Strecke einen der nach Norden fahrenden vollgepfropften Truppentransportzüge bestieg, sah man, im Gegensatz zu sonstigen nach vorn rollenden Zügen, nur wenig lachende Gesichter. Dies hatte seinen Grund. Man wusste Bescheid. Jedermann hatte das eigentümliche Gefühl, im nächsten Augenblick unter Umständen nicht — wie vorgesehen — zum Zielbahnhof R., sondern vorher ins Jenseits befördert werden zu können, und zwar entweder von unten her durch Explosion von Minen mit Zeitzündern, die Tag für Tag von einzelnen Banditen angebracht wurden, oder durch Bomben-, bzw. Bordkanonentreffer von oben oder durch ein von rechts seitwärts heranbrausendes Artilleriegeschoss. Immerhin war es für durchtransportierte Truppenverbände ein einmaliges unsympathisches Zwischenspiel, das man mit etwas Glück überstehen musste. Eisenbahner und Eisenbahn-Nachrichtenkräfte hingegen waren Tag und Nacht an diese ihre Einsatzstrecke gebunden und mussten bei den vielen Störungen aller Art ihre physischen und seelischen Kräfte ganz einsetzen, um den nahezu ununterbrochen auf sie einstürmenden Anforderungen gewachsen zu sein. Die Verluste, insbesondere durch Bomben- und Artillerietreffer, waren leider nicht gering. Das Quartier eines unserer Entstörtrupps wurde durch nächtlichen Artillerietreffer restos zerstört, glücklicherweise kurz nachdem der Trupp geschlossen zur Behebung eines Bombenschadens auf Strecke gegangen war. Solche und ähnliche Vorfälle liessen sich noch beliebig fortsetzen. Das Kräfteverhältnis der Infanterie an der HKL zeigte ein grosses, zahlenmässiges Uebergewicht auf sowjetischer Seite. Mit verbissener Entschlossenheit hielten die deutschen Grenadiere ihre Stellungen gegenüber den immer wieder vorbrechenden feindlichen Angriffen. Die Sowjets wollten sich unter allen Umständen in den Besitz der wichtigen Bahnlinie setzen. Eines Tages geschah, was schon geraume Zeit erwartet werden musste: Nach stärkster Artillerievorbereitung gelang es am nördlichen Teil des Abschnittes sowjetischen Panzern und etwas weiter südlich einem sowjetischen Gardekavallerieverband durchzubrechen. Die Bahnlinie wurde erreicht und überschritten. Die deutsche Infanterie setzte sofort zum Gegenstoss an. Unter entschlossener Aufbietung aller Kräfte gelang es, die HKL wieder zu schliessen und

nachdrängende Sowjets zurückzuwerfen. Der Durchstoss der bolschewistischen Spitzenverbände wurde dadurch zum Stoss ins Leere, dem die Ausweitung zum operativen Erfolg versagt blieb. In diesen kritischen Tagen, da der nördlichste Teil der Strecke abgeschnitten war und wir von den dortigen Trupps nur auf dem Funkwege spärliche Meldungen bekamen, hing zeitweilig nahezu alles vom Nachschub ab. Munition, Verstärkungen und nochmals Munition war die Devise. Es musste gefahren werden, was nur die Strecke hergab, und das wiederum war nur möglich, wenn trotz dauernder Feindeinwirkung die Sprechverständigung immer wieder sichergestellt wurde. Was menschenmöglich war, wurde in dieser Beziehung damals getan. Ein Tagesbefehl des OB der Armee sprach dem Eisenbahnbetrieb die besondere Anerkennung für die Leistungen dieser Tage aus. Das Wort vom stillen, entsagungsvollen Opfer — das einmal für die Nachrichtentruppe geprägt wurde —, vom Opfer, das äusserlich nur selten anerkannt, in seiner vollen Bedeutung erst sichtbar würde, wenn es einmal nicht da wäre, schien hier für Eisenbahner (unter ihnen insbesondere die unerschrockenen Lokführer) und Nachrichtensoldaten in gleichem Masse zuzutreffen. Gleich nach Beendigung der Krise wurde der durchgehende Zugverkehr nach Norden wieder aufgenommen. «Zugverkehr W.—R wieder normal», lautete der kurze Fernspruch der Feldeisenbahn-Betriebsabteilung an die vorgesetzte Dienststelle, hinter dem sich so manche bedeutsame Leistung verbarg.

Von der finnischen Front. Auch der finnische Kriegshund lernt im Gelände Deckung nehmen

Bild: ATP-Bilderdienst, Zürich

Der Ausbau des transatlantischen Telephonverkehrs

Das «Journal des Télécommunications» veröffentlicht einen Vortrag von Dr. O. E. Buckley, Präsident der Laboratorien der Bell Telephone Inc., New York, der sich mit dem Ausbau des transatlantischen Telephonverkehrs befasst.

Voraussichtlich werden sich in den nächsten Jahren die bestehenden radiotelephonischen Verbindungen als ungenügend erweisen, so dass neue Möglichkeiten für den wechselseitigen Telephonverkehr geschaffen werden müssen. Dr. Buckley erwartet eine weitgehende Erleichterung durch die Anwendung von Breitbandsendesystemen auf kurzen Wellen. Jeder dieser Sender wird ein Frequenzband von 48 000 kHz ausstrahlen, das für 12 Telephoniekanäle von je 4 kHz verwendet wird. Insgesamt dürften auf diese Weise 50 Gegensprechverbindungen geschaffen werden können, da die weiteren verfügbaren Wellenbänder für andere Radiodienste benützt werden müssen. Ferner ist die Legung eines Telephoniekabels geplant. Die bisherigen Vorversuche lassen das Gelingen dieser Aufgabe erwarten. Das koaxiale Breitbandkabel wird ca. 2000 Seemeilen lang sein. In Abständen von je 42 Seemeilen sind 47 Zwischenverstärker vorgesehen, die mit dem Kabel auf den Grund verlegt werden. Durch besondere konstruktive Massnahmen wird die Lebensdauer der verwendeten Verstärkerröhren auf mindestens 20 Jahre bemessen; nach diesem Zeitraum werden die Kabelteile mit den Verstärkern gehoben, damit diese ausgewechselt werden können. Die Stromversorgung der Verstärker erfolgt mit Gleichstrom von 2000 V Spannung von beiden Seiten der Kabelenden. Das Kabel wird ein Frequenzband von 48 000 kHz durchlassen, das für 12 Kanäle von je 4 kHz, oder bei geringeren Ansprüchen auf Qualität der Sprache für eine noch grössere Zahl von Kanälen ausreicht. Da die Verstärker nur in einer Richtung funktionieren, sollen zwei gleiche Kabel gelegt werden, um Gegengespräche führen zu können.

Für den internationalen Programmaustausch des europäischen und amerikanischen Rundfunks könnte die Schaffung eines solchen Kabels von grösster Bedeutung sein, da es auch bei ungünstigen atmosphärischen Verhältnissen störungsfreie Uebertragungen gestatten wird. Auch bleibt es bei magnetischen Gewittern verwendbar, wenn alle Kurzwellenverbindungen unterbrochen sind. Es ist daher zu hoffen, dass bei der Konstruktion eines solchen Kabels die Möglichkeit vorgesehen wird, qualitativ hochwertige musikalische Uebertragungen auf einem breiteren Frequenzband für den Rundfunk durchzuführen.

(Union Internationale de Radiodiffusion.)

Mitteilung an die Privatabonnenten

Es sind noch eine Anzahl Abonnementsbeiträge für 1944 ausstehend. Wir bitten die betreffenden Privatabonnenten höflich, uns den Betrag von Fr. 3.— auf das Postcheckkonto VIII 15 666 einzuzahlen, unter Benützung des ihnen zugesandten Einzahlungsscheines. — Für eine gef. prompte Erledigung danken wir im voraus sehr.

Redaktion des «PIONIER».