Les troupes de transmission des chemins de fer de la Wehrmacht

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

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

Heft 8

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-562966

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

Die Armee braucht Funker!

An die Mitglieder des EVU

(Eg) Die Werbeaktion für die diesjährigen vordienstlichen Funkerkurse hat begonnen. 5000 Plakate wie Bild auf Seite 178 sind in der ganzen Schweiz zur Verteilung gelangt. Aber auch Film, Presse und Radio werden unsere Werbung unter dem Motto **«Die Armee braucht Funker!»** *unterstützen. Und doch bleibt der grosse Erfolg aus, wenn nicht alle Mitglieder des EVU unter ihren Bekannten für diese Funkerkurse persönlich werben. Sicherlich kennen Sie Jünglinge, die nach richtiger Orientierung für den Besuch der Funkerkurse zu begeistern sind. Bitte, versuchen Sie es! Jeder begeistere einen Jüngling für diese Kurse und verfolge aufmerksam die Fortschritte seines «Göttikindes»! Sollte Ihr Schützling Anzeichen zeigen, die Flinte vorzeitig ins Korn werfen zu wollen, so seien Sie rechtzeitig besorgt, ihm in Erinnerung zu rufen, dass ganz besonders hier das bekannte Sprichwort sich bewahrheitet: «Uebung macht den Meister!» Wenn jeder dieser Aufforderung Folge leistet, dann wird der Erfolg sich einstellen. Denken Sie daran, dass diese Jungfunker den Nachwuchs des Verbandes bilden!*

Falls Sie noch weitere gute Anschlagstellen für unsere Plakate kennen, melden Sie diese bitte dem Leiter der Funkerkurse Ihres Wohnortes oder Ihrem Sektionsvorstand.

Abteilung für Genie
Zentralstelle für Funkerkurse

Les troupes de transmission des chemins de fer de la Wehrmacht

Extrait d'un article du Plt. *Haller* dans la «F-Flagge», organe des troupes de transmission de l'armée allemande

Un des moins connus des services de transmissions militaires est sans doute celui des chemins de fer. Si l'on avait demandé, il y a deux ans encore, à un soldat des transmissions, même renseigné, ce qu'étaient les transmissions des chemins de fer, on n'aurait pas obtenu de réponse bien claire.

Depuis lors ces services ont pris une importance considérable; ils se sont développés parallèlement à l'organisation même du rail, qui dans cette guerre comme dans la précédente prend la première place parmi les moyens de transport. Sûr, rapide, à grand débit, il est devenu un facteur primordial dans la guerre lorsque celle-ci s'est étendue sur d'immenses espaces. Le réseau ferroviaire européen, très dense, contrôlé presque complètement par les puissances de l'axe, permet notamment de rapides et puissants mouvements sur les lignes intérieures, sans que l'ennemi puisse efficacement les troubler.

*

Chaque unité de troupes de transmission des chemins de fer est responsable d'un réseau téléphonique qui ne relie pas — comme celui d'une cp. transm. de l'armée — les p. c., p. obs., etc.... d'un secteur, mais des nœuds de communications, des centres ferroviaires.

Ces réseaux servent à diriger depuis les centrales tout le trafic par chemin de fer à relier entre elles les gares et les blocs intermédiaires, à assurer le trafic par la commande des aiguillages et des signaux.

Les transmissions et les chemins de fer ont ainsi fait un mariage, et plus la collaboration est étroite, plus le couple est heureux, mieux cela vaut pour le rendement du rail. Ainsi, en cas de destructions massives de câbles et lignes, par bombardement ou action de partisans, il peut être d'une importance capitale de rétablir à tout prix une ligne plutôt qu'une autre, suivant les cas. Aussi les chefs des groupes de réparation ont-ils des instructions tout à fait précises à cet égard. Dans un secteur en activité, un arrêt d'une seule nuit peut avoir des conséquences irréparables, surtout quand il s'agit d'une ligne conduisant au front, chargée de transports de troupes, de munitions, de vivres, d'armes. Qui sait ce qui se produirait, si l'on ne pouvait décharger tous ces vagons le plus près possible de la ligne de feu!

C'est en Russie surtout que le rail et ses transmissions ont pris une importance inconnue encore, à cause des distances prodigieuses à franchir. Le chemin de fer est la plupart du temps la seule voie praticable, surtout dans les saisons intermédiaires, au printemps et en automne, car les routes sont alors de véritables fondrières.

Les exigences posées là aux troupes de transmission des chemins de fer sont très élevées. Une cp. transm. lde. a souvent un secteur en fil nu de plusieurs centaines de km. Aussi les sections et leurs groupes sont-elles presque continuellement dans le terrain, à construire et à réparer. Au p. c., il ne reste que quelques hommes, malgré les efforts du cdt. pour reprendre à l'instruction tous ceux qui ne sont pas indispensables dehors. C'est qu'il faut aussi que chacun se familiarise avec les divers câbles, le service de centrale, etc.... Le cdt. fait d'ailleurs de longues randonnées à travers son secteur; il apprend à en connaître les difficultés et les malices. Il y voit ses hommes à l'œuvre, dans ce travail dur souvent, solitaire, et qui n'est point sans dangers. Par tous les temps, à des kilomètre souvent de toute maison, les réparateurs vivent et accomplissent leur tâche.

A côté du «journal des réparations», brèves notes indiquant les travaux exécutés, les patrouilles rédigent maintenant une «chronique du secteur», sous forme de journal. Ils y mentionnent leurs expériences techniques des lieux, l'esprit des populations à leur endroit, ce qu'ils savent des partisans, des troupes voisines, les possibilités de ravitaillement, etc.... Ces chroniques s'avèrent être de grande utilité lors des changements de cdt. ou des reprises de secteur par une autre unité. Le nouveau cdt. peut grâce à elles se mettre rapidement au courant des particularités de son nouveau domaine.

*

Les transmissions des gares ne se distinguent pas essentiellement de celles de l'armée ou de l'aviation — encore qu'on y travaille plus à l'aide d'indicatifs et que certains types de lignes soient employés différemment. Les téléphonistes, équipés d'écouteurs, et le microphone pendu sur la poitrine, sont en relation permanente avec toutes les stations du secteur, qui

sont branchées en parallèle sur la ligne. Ils notent, à mesure de leur arrivée, les indications concernant les déplacements de chaque train. La direction du réseau a ainsi devant les yeux à chaque instant un tableau exact du trafic ferroviaire de son secteur.

On utilise naturellement aussi dans les réseaux tf. les nouvelles techniques des fréquences porteuses (surtout les appareils Tfb et Merk), de même qu'on emploie pour les communications lointaines les téléscripteurs Hell et Spring; la télégraphie par courants alternatifs s'utilise sur deux ou quatre fils, et on protège contre l'écoute ennemie les conversations concernant les transports à l'aide de dispositifs de brouillage particuliers. Le service des mesures a une grande importance; chaque jour on fait des mesures d'amortissement et de résistance, des circuits. On en tire d'utiles enseignements sur les perturbations et les qualités relatives des lignes, donc des possibilités de conversation.

Le chapitre du câblage des gares est tout à fait spécial. Tout laïque est stupéfait de voir quelles complications de lignes, de câbles, de commutations, nécessite l'équipement moderne d'une gare, pour qu'elle fournisse, avec ses commandes à distance et ses dispositifs de blocage, un maximum de rendement avec toutes les sécurités. Dans presque toutes les gares russes il a fallu aggrandir les installations, en utilisant d'ailleurs le plus possible les câbles existants. On a souvent dû utiliser des appareils spéciaux pour découvrir ces câbles souterrains russes.

*

Dans le terrain

Notre compagnie était stationnée non loin de la ville de W., centre ferroviaire de première importance pour nous. Sa tâche était de maintenir en état les réseaux téléphoniques de quatres lignes de chemin de fer qui partaient de W. en étoile, en direction du front ou parallèlement à lui: longueur totale, 300 km. L'aviation russe était très active, et les réparations pas toujours aisées. Notre souci constant était la ligne de R. Elle se dirigeait droit au nord, avec ses 120 km de voie unique et devait assurer le ravitaillement de toute une armée, des déplacements de troupes et le retour vers le sud des trains de blessés. Elle était presque partout plus ou moins parallèle au front, et s'en approchait dans le nord jusqu'à 3 km. Rien d'extraordinaire dans ce cas, si les canons russes la choisissaient pour cible.

De jour en jour les impacts sur la ligne même devenaient plus nombreux, et des sections entières de pionniers étaient sans cesse sur la brèche. Quant à l'aviation, bombardiers et chasseurs rivalisaient d'activité. De jour, la chasse attaquait avec les armes de bords les équipes de réparation des lignes toujours déchiquetées. De nuit, les bombardiers écrasaient les gares le long de la ligne. Lorsqu'on regardait un des trains bondés de troupes qui montaient au front par cette ligne, on ne voyait, contrairement à l'ordinaire, que peu de visages souriants. Ce n'était pas sans causes. Chacun savait, et tous avaient l'étrange sentiment qu'ils pourraient bien n'être pas transportés jusqu'à la gare de R. selon le programme, mais bien envoyés d'un instant à l'autre dans l'au-delà. Et cela par une des mines souterraines posées chaque jour par les partisans, par une bombe aérienne, l'obus d'un canon de bord ou d'une pièce d'artillerie lourde invisible. Néanmoins c'était pour les troupes qui passaient un intermède peu sympathique, mais bref, dont avec un peu de chance on pouvait voir la fin. Les cheminots et les hommes des transmissions, eux, étaient liés à la ligne. Jour et nuit ils étaient là, soumis à toutes les attaques, bandant toutes leurs forces physiques et morales pour arriver à tenir. Leurs pertes ne furent pas sans importance. Un cantonnement fut écrasé par une bombe, juste après le départ de tout le groupe pour une grosse réparation. Et tous les jours des incidents de ce genre se répétaient.

L'infanterie russe avait sur la ligne de feu une grosse supériorité numérique, et les grenadiers de la Wehrmacht défendaient leurs positions avec une étonnante opiniâtreté. Mais les russes voulaient la ligne de chemin de fer. Et ce qu'on attendait arriva un jour: des blindés russes au nord, des cavaliers plus au sud rompirent la ligne de défense. Le chemin de fer fut atteint et dépassé. L'infanterie allemande prépara aussitôt la contre-attaque. En conjuguant tous les efforts, il fut enfin possible de refermer la brèche et de reformer la ligne de front. L'assaut russe était un coup dans le vide, sans conséquences stratégiques.

Pendant ces journées graves, où le secteur nord était coupé de nous, nous n'en recevions que de rares nouvelles par radio. Toutes les forces tendaient à un seul but: plus de munitions, encore des munitions et des renforts. Il fallait que la ligne rende au maximum, et ceci n'était possible que si le téléphone fonctionnait, malgré les obus et les bombes. On fit tout ce qu'on pouvait faire. Un ordre du jour du commandant de l'armée exprima plus tard sa reconnaissance au personnel des chemins de fer pour son activité pendant cette dure période. L'expression de «sacrifice silencieux» — forgée une fois pour les troupes de transmission et leur travail invisible et rarement reconnu — semblait s'appliquer aussi bien dans ce cas aux cheminots (surtout aux mécaniciens de locomotives) et aux hommes du fil.

Une fois la crise terminée, le front rétabli, une brève indication de service passa à la centrale du réseau ferroviaire intéressé: «ligne W.-R. fonctionne normalement». Quelques faibles mots pour exprimer tant d'efforts.

Heimatglaube

Heimatland, die Banner wehen
heute dir zum heil'gen Tag.
Schweizerherzen beten, flehen
für Freiheit, welche Gott uns gab.

Lasst weiterhin das Kreuzesbanner
von Dunkelheit zum Lichte wehen.
Lasst weiterhin die Seele bangen
für unser hehres Schweizerlehen.

Und lodern auf die Höhenfeuer
Licht der Freiheit durch die Nacht.
Wissen wir, dass ein Getreuer
für unsre Heimat ewig wacht. *O. E.*