

Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen

Herausgeber: Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere

Band: 45 (1972)

Heft: 3

Artikel: Nur fahrtüchtig am Steuer [Fortsetzung]

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-561374>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 06.02.2026

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

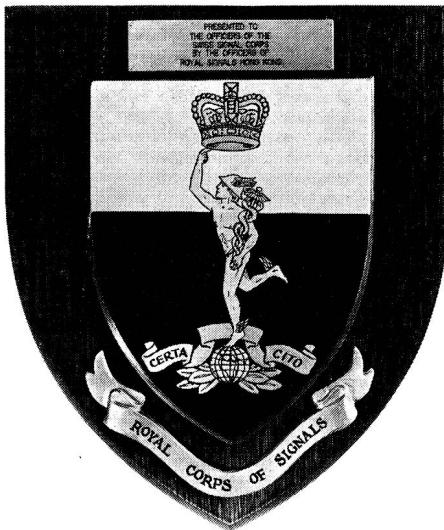
Uebermittlungstruppen

Zu Besuch beim Hauptquartier des Royal Corps of Signals in Hong Kong

Im Mai 1970 besuchte eine Delegation von Stabsoffizieren der Uebermittlungstruppen unter Leitung des Waffenches der Uebermittlungstruppen, Divisionär Honegger, das Hauptquartier des Royal Corps of Signals in Hong Kong (Uebermittlungstruppen der britischen Landstreitkräfte). Die Gastgeber zeigten alle Uebermittlungseinrichtungen der britischen Landstreitkräfte in Hong Kong und unsere Delegation wurde mit Helikopter zu den verschiedenen Installationen geflogen.

Als Dank für diese freundliche Gastfreundschaft wurde dem Royal Signals eine Armbrust überreicht (Bild 1).

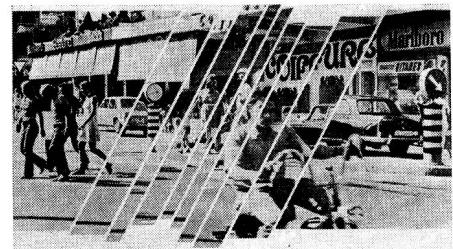
Kürzlich erhielt nunmehr unser Waffenches als Gegengeschenk eine Plakette des Royal Corps of Signals in Hong Kong, die ihren Ehrenplatz in der Kaserne Kloten finden wird (Bild 2 und 3).



Nur fahrtüchtig am Steuer

Das Verkehrserziehungsprogramm der Armee 1972

Alkohol



Alkohol am Steuer ... ein Wort, das schwer wiegt in der Waagschale der Justitia. Wir wissen es alle: Alkohol und Strassenverkehr vertragen sich nicht. Alkohol ist ein Gift, das die Fahrsicherheit beeinträchtigt. Er hat schon viel Unheil gestiftet.

Aber wir wollen hier nicht von den möglichen Folgen der Trunkenheit am Steuer sprechen; sie dürften bekannt sein. Und auch nicht von Alkoholtoleranz und von Promillen. Man weiss, dass schon die kleinste Menge Alkohol die Auffassungsfähigkeit eines Menschen beeinflusst und die Reaktionsfähigkeit herabsetzen kann. Für den Fahrer im Dienst gibt es deshalb nur eines: Kein Alkohol. Die entsprechende Vorschrift über den militärischen Strassenverkehr lautet:

«Dem Führer, der weiss oder nach den Umständen wissen kann, dass er im Zusammenhang mit einer militärischen Übung oder einer dienstlichen Verrichtung der Truppe ein Motorfahrzeug zu führen hat, ist der Alkoholgenuss 6 Stunden vor Antritt und bis zum Ende des Fahrdienstes untersagt.»

Und so verzichtet eben der Militärfahrer beim Mittagessen auf sein Bier, wenn er am Nachmittag noch fahren muss.

Alkoholische Getränke mögen bei Erkältungen gute Dienste leisten. Für den Militärfahrer gehören sie aber zu den bösen Geistern. Sie sind immer stärker als der Fahrer. Es hat keinen Wert, das Gegenteil beweisen zu wollen, der Richter würde dafür wenig Verständnis zeigen.

«Wer trinkt, fährt nicht. Wer fährt trinkt nicht.»

Das gilt auch für den Entlassungstag oder den Urlaub, wenn das Militärfahrzeug mit dem Privatfahrzeug vertauscht wird. Der Trinkspruch der alten Eidgenossen «Und sie tranken noch eins, ehe sie gingen» hat im Zeitalter der Motorisierung für Fahrzeuglenker seine Berechtigung verloren. Abgesehen davon, dass sich die Familie freuen wird, wenn ihr Angehöriger auf dem kürzesten Weg wohlbehalten wieder nach Hause kommt.

Schweizerische Armee

Brückenmaterial für die Armee

Der Rüstungschef, dipl. Ing. H. P. Schuhhess, unterzeichnete am 29. Oktober 1971 mit Vertretern der britischen Regierung den Vertrag für die Lieferung der im Rüstungsprogramm 1971 enthaltenen «Festen Brücke 69» (Medium Girder Bridge) in der Höhe von 81,3 Mio Franken. Es handelt sich um eine Brücke, die in sehr kurzer Zeit über Hindernisse von 30 m und 50 m gelegt werden kann. Die Kredite für diese Beschaffung wurden von den eidgenössischen Räten in der Sommer- und Herbstsession genehmigt und vor kurzem vom Bundesrat freigegeben. Das Material füllt eine Lücke bei den Genietruppen. Die Ablieferung der ersten zwei Brücken für Instruktionszwecke erfolgt zu Beginn dieses Jahres, die Lieferungen sollen 1974 abgeschlossen sein.

Ponts pour l'armée

H. P. Schulthess, ingénieur, chef de l'armement, a signé le 29 octobre avec des représentants du gouvernement anglais un contrat pour la livraison de ponts fixes 69 (Medium Girder Bridge), inscrits dans le programme d'armement de 1971, pour un montant de 81,3 millions de francs. Il s'agit d'un pont qui peut être lancé rapidement sur des obstacles de 30 à 50 mètres de largeur. Le crédit nécessaire à cette acquisition a été ouvert par les conseils législatifs lors des sessions d'été et d'automne et il a été libéré récemment par le Conseil fédéral. Ce matériel complétera celui des troupes du génie. Les deux premiers ponts, qui serviront à l'instruction, seront livrés au début de 1972, alors que la livraison complète prendra fin en 1974.

Noch auf ein Kapitel sei hier kurz hingewiesen: Die Kameradschaft. Es gibt sie im Dienst in vielen Situationen. Es ist gemütlich, mit Kameraden anzustossen. Und es wird sicher geschätzt, wenn der eine oder andere eine Runde übernimmt. Doch ist daran zu denken, ob einer von ihnen fahren muss. Gerade hier ist Kameradschaft gross zu schreiben. Kamerad sein heisst demjenigen helfen, der durch mangelnde Selbstbeherrschung dem Alkoholverbot nicht widerstehen kann.

Au volant, être en forme!

Le programme de l'éducation routière dans l'armée 1972

Surmenage



Le surmenage peut avoir de nombreuses causes et il guette tout particulièrement le conducteur militaire qui doit satisfaire à des exigences élevées certes mais nullement surhumaines. C'est pourquoi les prescriptions sur la circulation militaire contiennent à ce sujet des dispositions disant notamment ce qui suit: «Le conducteur d'un véhicule à moteur doit prendre du repos durant huit heures au moins dans les 24 heures. Pendant les exercices et les manœuvres le temps du repos minimum peut, au besoin, être réparti mais le conducteur doit pouvoir dormir durant 4 heures consécutives au moins. En aucun cas son service ne peut excéder 16 heures consécutives. Le temps effectif de conduite ne doit pas dépasser 9 heures en tout. Le conducteur inscrit régulièrement la durée du repos dans le contrôle (form 13.42).» Tous les supérieurs se doivent de vérifier la durée du repos et du travail au moyen du contrôle.

Les prescriptions ne suffisent toutefois pas pour empêcher la fatigue. C'est avant tout au conducteur lui-même qu'il appartient de prévenir le surmenage ou tout au moins d'en atténuer les effets, il a de nombreux moyens de le faire. Le meilleur de ces moyens est le sommeil. C'est pourquoi le conducteur conscientieux ira se coucher avant l'appel du soir lorsqu'un horaire chargé l'attend le lendemain.

Les congés ne sont pas toujours consacrés au repos. Il arrive même que les militaires en reviennent fatigués par des nuits sans

sommeil passées à régler des affaires professionnelles ou à fêter le retour provisoire à la vie civile. Le surmenage est encore plus dangereux lorsque l'alcool s'en mêle.

Un conducteur surmené met en danger non seulement lui-même et ses passagers, mais aussi les autres usagers de la route. Un instant d'inattention, un léger assoupissement, et c'est l'accident.

Le conducteur qui se sent surmené est tenu de s'arrêter et d'en informer son supérieur, comme l'exigent les prescriptions sur la circulation militaire. Agir ainsi ce n'est pas manifester de la faiblesse, mais au contraire faire acte de discipline routière et se conformer aux règles élémentaires de la prudence au volant. Aucun supérieur n'oblige un conducteur réellement surmené à poursuivre la course. Il serait punissable comme le conducteur qui ne veut pas admettre qu'il est surmené.

Le manque de sommeil et l'assoupissement qui s'ensuit ne constituent pas une excuse valable en cas d'accident.

Le surmenage est d'autant plus dangereux que ses symptômes n'apparaissent pas toujours nettement.

«Là également, il vaut mieux prévenir que guérir»

L'article 110 du RS dispose notamment qu'une troupe n'est apte à la guerre que si les hommes sont en santé et reposés. Pour le conducteur être apte à la guerre signifie être apte à conduire.

Elektronik-Industrie

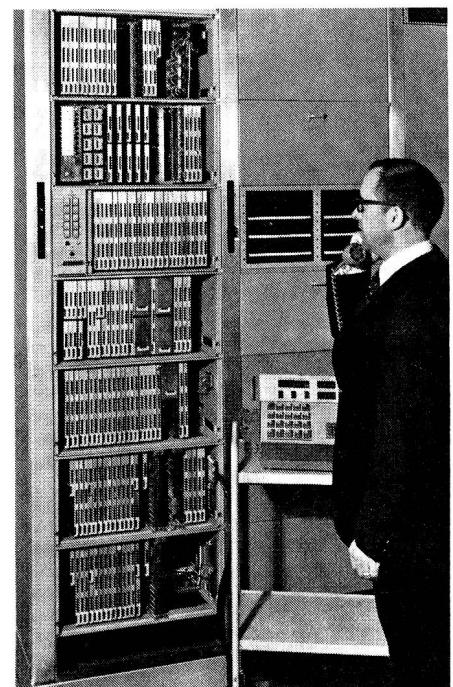
Erste vollautomatische Telefonweckanlage der Welt

Sie kann einige hundert Weckaufträge speichern und selbsttätig ausführen. Die Aufträge werden als Nummernscheibenimpulse an die Zentrale gegeben und gelangen von dort als «Knacke» an die Weckanlage, wo sie gespeichert werden. Die Weckvorgänge werden von 10 «automatischen Telefonistinnen» ausgeführt. Sprache und Zeitimpulse werden von einer Mutteruhr, einer Sprechmaschine und der sprechenden Uhr zugeführt.

Neben den reinen Registrer- und Weckvorgängen werden von der Anlage noch eine Reihe zusätzlicher Operationen ausgeführt. Sie verhindert zum Beispiel das missbräuchliche Wecken eines Nachbarn zur Unzeit, indem sie bei der Entgegennahme des Auftrages prüft, ob der Anruf von derjenigen Station herkommt, an welcher geweckt werden soll. Kann ein Weckauftrag auch nach zweimaligem Anruf nicht ausgeführt werden, so registriert die Anlage die Zeiten der erfolglosen Anrufe und die Gründe für das Nichtzustandekommen (zum Beispiel Leitung oder Teilnehmer besetzt). Es sind auch verschiedene Varianten von

Dauerweckaufträgen möglich, welche im Gegensatz zu den vom Abonnenten selber eingegebenen Einzelaufträgen von der Telefonistin über ein Bedienungs- und Kontrollgerät in den Speicher eingegeben werden.

Der Aufbau der Anlage entspricht dem neuesten Stand der Technik. Ungefähr 1500 integrierte Schaltungen sind verwendet worden, und der Magnetkernspeicher enthält rund 25 600 Ferritkerne. Die integrierten Schaltungen und die übrigen Schaltelemente sind auf steckbaren Leiterplatten montiert, welche auch von Autophon selber hergestellt werden. Hätte man die Anlage ausschliesslich in Relaistechnik gebaut, wäre sie rund vierzigmal grösser geworden.



Die vollautomatische Telefonweckanlage WA 49: zuunterst zwei Eingabesätze, darüber die zentrale Steuerung und die Kernspeicher mit den dazugehörigen Stromkreisen. Dann folgen noch Ausgabesätze und Stromversorgung. Rechts auf dem Tisch das Bedienungs- und Kontrollgerät zur Eingabe von Daueranträgen und zur Überwachung der Funktionen.

(Autophon-Werkbild)

Gunnelemente

Bei den Gunnelementen wird die in Galliumarsenid bei hohen elektrischen Feldstärken auftretende negative differentielle Elektronenbeweglichkeit ausgenutzt. Zum Erzeugen von Mikrowellenenergie sind die Gunnelemente CGY 11 bis CGY 14 von AEG-Telefunken geeignet. Diese Bauelemente haben eine Oszillatortfrequenz von 8,2–12,4 GHz (X-Band) beziehungsweise 12,4–18 GHz (Ku-Band), eine Ausgangsleistung von 50 mW und einen Wirkungsgrad von 3 % im Dauerstrichbetrieb.