

Nedenstående artikel er bragt første gang i Dansk Militærhistorisk Køretøjs-Forenings blad nr. 106 og 107.

Af Henrik Teller

## NATO-finansieret motormateriel ved 2. og 6. Telegrafbataljon

### Indledning

Telegraftropperne (Pr. JAN 2019 Føringsstøttetropperne) har tradition for at levere føringsstøtte til feltmæssige hovedkvarterer, både i nationalt og NATO<sup>i</sup> regi. Ved føringsstøtte forstås (mobile) kontorfaciliteter, intern og ekstern kommunikation, strøm, mad og underbringelse samt øvrige fornødenheder.

Våbenarten har derfor af flere omgange modtaget NATO-finansieret signal- og motormateriel. Denne artikel beskriver primært den anskaffelse, der internt i forsvaret var kendt som "MWH<sup>ii</sup>-projektet" og det dermed forbundne motor-materiel som blev udleveret til 2. og 6. Telegrafbataljon i perioden 1974 til 1976.

Desuden ses indledningsvis på den kommandomæssige struktur i NATOs nord-region, hvortil Danmark havde forpligtet sig til at yde føringsstøtte, samt oprettelsen af de to telegrafbataljoner, der skulle anvendes til formålet.

### NATOs kommandostruktur

I december 1950 vedtog NATO-rådet en enhedsledelse af en integreret, europæisk forsvarsstyrke. Varigheden af implementeringen var to til tre år, og den fik indflydelse på de danske militære myndigheders beføjelser:

- Den operative ledelse af danske, militære styrker blev i krigstid et CINCNORTH<sup>iii</sup>-ansvar, hvorfor forsvarschefens beføjelser blev begrænset til det overordnede ansvar for værnenes uddannelse og kampduelighed, samt ansvar for, at beredskab og forsvarsplaner var i overensstemmelse med nationale direktiver.
- De operative overvejelser i denne anledning kan kortfattet beskrives således: Truslen fra øst var styrende, Slesvig-Holsten kunne udgøre en flankesikring for centralregionens enheder, og sammenhængen i forsvaret mod fjendtlige fly- og flådeoperationer mod Nordsøen og Sydnorge blev tillagt stor vægt. Elben blev derfor en naturlig geografisk skillelinje, og en mulig afskæring af (tyske) NATO-styrker nord for Elben førte til drøftelser om NATO-depoter i nord-regionen.
- Kommandoforholdene vedrørende landstyrkerne i det jyske område var – i en periode med danske enheder i Slesvig-Holsten og en tysk hær under opbygning – under stadig udvikling. Fra en organisation, hvor der (under CINCNORTH) var den danske kommando COMLANDDENMARK<sup>iv</sup> med underlagte hærenheder (allierede hærstyrker i Jylland og Slesvig-Holsten, danske hærstyrker på Sjælland og danske hærstyrker på Bornholm), udviklede organisationen sig over få år hen mod en mere stringent NATO-organisation.

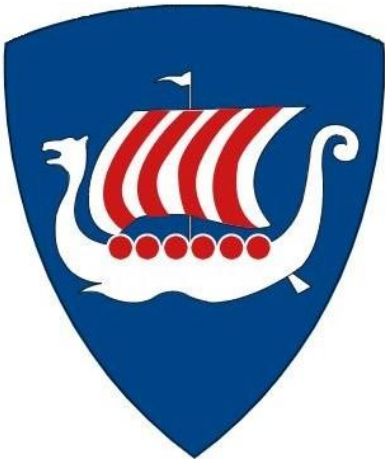


Fig. 1 – CINCNORTH våbenskjold



Fig. 2 – COMBALTAP våbenskjold

### Enhedskommandoen oprettes

Grundige overvejelser om en hensigtsmæssig føring af de danske og tyske styrker i Slesvig-Holsten førte 1. juli 1962 til oprettelsen af Enhedskommandoen (COMBALTAP<sup>v</sup>) som føringsorgan for danske og tyske styrker af alle tre værn.

Med hovedkvarter i Karup fik en dansk general kommandoen over styrkerne i området fra Elben til og med Jylland og de danske øer. COMBALTAP blev bygget op på den tidligere kommando COMLANDDENMARK, der var blevet oprettet få år tidligere.

Der blev oprettet to NATO-korps (COMLANDJUT<sup>vi</sup> i Rendsburg og COMLANDZEALAND<sup>vii</sup> i København), mens der blev oprettet en fælles kommando for fly- og flåde-styrkerne i området (COMAIRBALTAP<sup>viii</sup> i Karup, COMNAVBALTAP<sup>ix</sup> i Kiel).



Fig.- 3 – COMLANDJUT våbenskjold



Fig.- 4 – COMLANDZEALAND våbenskjold

COMLANDJUT var fra starten en fælles dansk/tysk styrke, der hermed gled ind i NATO-strukturen. Oprindelsen var den engelske besættelsesstyrke, som Det danske Kommando i Tyskland var en del af. HQ LANDJUT havde desuden personel tilknyttet fra England, Canada og USA, idet disse lande var forudset til at støtte COMLANDJUT med enheder (bl.a. UKMF<sup>x</sup>, 9th US INF DIV<sup>xi</sup> og 4th US MAB<sup>xii</sup>) ved krise eller krig. COMLANDJUT faste enheder bestod af bl.a. JDIV<sup>xiii</sup> (senere DDIV<sup>xiv</sup>) og 6 (GE) PzGrenDiv<sup>xv</sup>.

Den operative begrundelse for denne sammensætning var, at forsvaret af den jyske halvø og de omliggende farvande var en sammenhængende opgave, der krævede fælles styring af styrkerne fra de tre værn, mens den strategiske begrundelse var USSR's behov for at kunne udnytte gennemsejlingsfarvandene mellem Østersøen (hjemsted for en af USSR's fire store flåder) og mulig-

hederne for at kunne indsætte Østersøflåden i operationer i Nordsøen og Nordatlanten.

I *Udenrigsministeriets gråbog: Dansk sikkerhedspolitik gennem 20 år* fra 1968 beskrives Enhedskommandoens oprettelse således:

NATO-enhedskommandoen for Danmark og Østersø-området blev oprettet i NATO's europæiske kommandostruktur med nedenstående struktur:

- Chefen for de fælles forsvarsstyrker i Europa (SACEUR<sup>xvi</sup>) (med kommando over bl.a.):
- Chefen for Nordregionen (CINCNORTH) (med kommando over bl.a.):
- Chefen for de allierede styrker i den sydlige del af NATO's Nordregion (COMBALTAP). (Chefen var permanent dansk, stedfortrædende chef permanent tysk og stabschefen permanent dansk) Under COMBALTAP fandtes følgende kommandoer:
- Chefen for landstyrkerne i Jylland, på Fyn og i Slesvig-Holsten (COMLANDJUT) (minus lokalforsvarsstyrker, hjemmeværn m.v., der var under national kommando). Chefen og stabschefen var skiftevis dansk og tysk.
- Chefen for landstyrkerne på Sjælland og Bornholm (COMLANDZEALAND). Hele staben var besat med dansk personel).
- Chefen for flådestyrkerne (COMNAVBALTAP). Chefen og stabschefen var skiftevis dansk og tysk.
- Chefen for flystyrkerne (COMAIRBALTAP). Chefen og stabschefen var indledningsvis permanent besat med en dansk officer. (Man overvejede dog senere at besætte chefsposten med en tysk eller allieret officer).

Bortset fra staben ved COMLANDZEALAND var alle ovennævnte COMBALTAP-kommandoers stabe sammensat af en tredjedel dansk personel, en tredjedel tysk personel og en tredjedel personel fra andre NATO-lande.

Indledningsvis skulle COMBALTAP kun kunne operere fra det faste fredshovedkvarter på Flyvestation Karup og krigshovedkvarteret i Bunker 1137 samme sted.

Senere blev det dog besluttet at COMBALTAP også skulle kunne operere fra faste bygninger væk fra flyvestationen. Et egentligt mobilt hovedkvarter som de 2 underlagte korps havde, var der ikke tale om.

#### Føringsstøtte

Allerede i COMLANDDENMARK-perioden var man klar over, at en af de ting der kunne forstyrre de operative muligheder var ødelagte signalforbindelser til Karup og manglende forbindelser til et civilt alternativ.

Derfor oprettede man i 1955 TGKMP/COMLANDDENMARK (TGKMP/CLD) ved 3. Telegrafbataljon (3 TGBTN) i Århus.

Opgaven var, fra starten og frem til oprettelsen af 6. Telegrafbataljon (6 TGBTN), at fremføre mobile telefon- og fjernskriverforbindelser via radio og radiokæde til COMBALTAP.

Kompagniet kom senere til at danne grundstammen i 6 TGBTN.

I slutningen af 1960'erne blev det besluttet at COMBALTAP, i lighed med de underlagte korps, skulle kunne operere fra mobile krigshovedkvarterer. Samtidig blev det besluttet at COMLANDJUT skulle tildeles NATO-finansieret materiel (MWH-projektet), idet det jævnfør NATO STANAG<sup>xvii</sup> er overordnede myndigheds ansvar at etablere signalforbindelse til underlagte myndigheder (eller dispositionenheder). Korpsets telegrafbataljoner havde hidtil kun haft nationalt finansieret motor- og signalmateriel.

COMLANDJUT havde den danske 2. Telegrafbataljon (2 TGBTN) samt den tyske 610. Fernmeldebataillon (610 FmBtl) til at etablere signalforbindelser i sine feltmæssige krigshovedkvarterer og COMLANDZEALAND havde den danske 1. Telegrafbataljon.

## TGKMP/CLD

TGKMP/CLD blev som tidligere nævnt oprettet i 1955 som en underafdeling i 3 TGBTN i Århus.

I 1957 fik kompagniet status af selvstændig underafdeling.

Kompagniets materiel var fra starten nationalt anskaffet, men omkring 1958 blev der for NATO-midler anskaffet 2 radiokædestationer (RKÆ), 2 multiplex-stationer (MUX), 1 signalkontorvogn (SKT), 1 kryptovogn, samt central- og multikabelvogne.

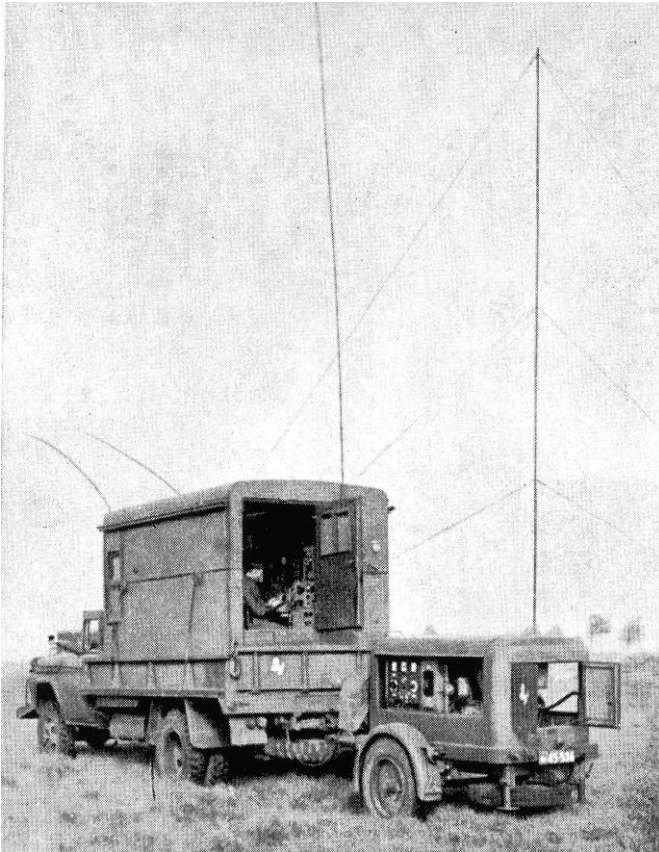


Fig.- 5 – Ford Custom F500

De indkøbte køretøjer var amerikanske Ford Custom model F500 (Fig. 5) og F700 (Fig. 6). Materiellet blev stadig suppleret med en del nationalt ejet materiel.



Fig.- 6 – Ford Custom F500 og F700

I perioden 1958 til 1962 øvede man især at fremføre forbindelser fra det permanente signalkontor (PSKT) på Viborg Kaserne og ud på Klostermarken Øvelsesplads ved Viborg.

Den 28. oktober 1961 oprettedes 6. Telegrafbataljon (6 TGBTN) som fredstidsbataljon og TGKMP/CLD indgik sammen med et rekrutkompagni i den nye bataljon.



Fig.- 7 – 6 TGBTN våbenskjold

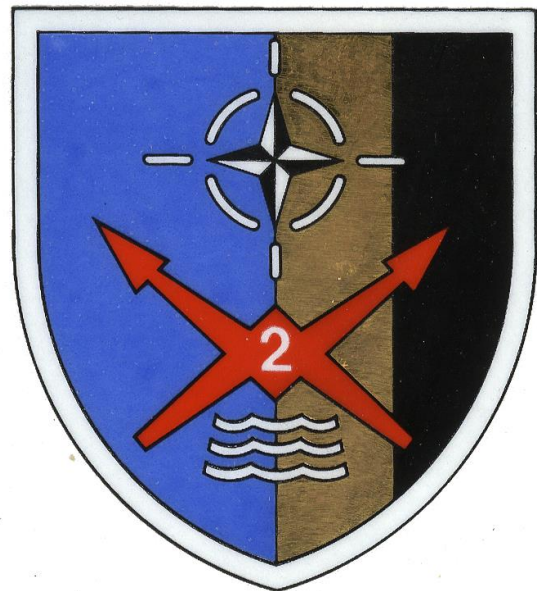


Fig.- 8 – 2 TGBTN våbenskjold

### 2 TGBTN

2 TGBTN, der blev oprettet 1. november 1951, udsprang af 2. Telegrafuddannelsesbataljon (2 TUBA), der var blevet udlagt til Aarhus allerede i november 1949. Bataljonen bestod ved oprettelsen af en stab samt 8., 9. og 13. Ingeniørkompagni.

Bataljonens første opgaver bestod bl.a. af øvelser ledet af Vestre Landsdelkommando (VLK), samt diverse stabsøvelser. I 1952 varetog bataljonen under en øvelse opgaven som divisionstelegrafbataljon.

I maj 1955 stod bataljonen for indkaldelse og uddannelse af 310 værnepligtige, og igen i oktober samme år skulle 347 rekrutter gennem et uddannelsesforløb.

Første gang 2 TGBTN øvede sammen med 610 FmBtl, var under øvelse "TUNEX ONE" i 1963. Øvelsen blev ledet af "Allied Land Forces Schleswig-Holstein" (senere COMLANDJUT).

Allerede under den næste øvelse begyndte man at tale om et mere formaliseret samarbejde de to bataljoner imellem.

Efterfølgende blev der på årsbasis afholdt mindst to øvelser i bataljons- og en i korpsramme, hvor der blev øvet i at opstille, betjene og vedligeholde ét samlet korps-signalnet.

I perioden 1974 til 1976 tilgik der bataljonen NATO-finansieret motor- og signal-materiel. Mere herom i afsnittet "MWH-materiel til 2 TGBTN".

I april måned 1977 besluttes det, at bataljonen fremover skulle være garnisoneret i Tønder. Dette skete officielt den 8. august 1978.

Som konsekvens af forsvarsforliget (1999 - 2004) blev bataljonen nedlagt. Bataljonens personel og materiel kom herefter til at indgå i 5. Telegrafbataljon, der ved samme lejlighed blev garnisoneret i Haderslev.

WWW.ARMYVEHICLES.DK

## 6 TGBTN

I starten af 1960'erne førte øvelsesaktiviteten omtalt i afsnittet omkring TGKMP/CLD til en beslutning om at oprette 6 TGBTN i 1961 med en noget større signalkapacitet på især RKÆ og MUX. Det blev også besluttet at oprette HF-radio (RDO) kapacitet.

Dette førte til at 6 TGBTN i 1966 blev forlagt til Randers Kaserne, og at NATO investerede i nyt materiel.

På køretøjsiden blev der anskaffet i alt 31 stk. Mercedes-Benz 328 med benzinmotor (Fig. 9), hvoraf de 30 havde en akselafstand på 3600 mm og blev anvendt til MUX og RKÆ. Det sidste køretøj havde en akselafstand på 4200 mm og blev anvendt af elektronikmekanikerne (EMEK).

På HF-RDO siden blev der leveret et antal firehjulstrukne lastvogne af typen Bedford RLH med tvillingmontering på bagakslen samt frontmonteret spil (Fig. 10).



Fig.- 9 – Mercedes-Benz 328 fra 6 TGBTN



Fig.- 10 – Bedford RLH fra 6 TGBTN

I januar 1971 blev bataljonen opdelt i henholdsvis en stab (ST), et telegrafkompagni (TGKMP/BALTAP) og et radiokædekompagni (RDOKÆKMP/BALTAP).

Ved hær-ordningen af 1973 blev det bestemt at Jydske Telegrafregiment (JTGR) udelukkende skulle bestå af stampersonel, og samtidig hermed blev 6 TGBTN tilført et Stabskompagni (STKMP).

Desuden havde bataljonen i 1973 en ny tilgang af NATO-finansieret motormateriel. Denne gang drejede det sig om 9 stk. Mercedes-Benz 911/36 med tvillingmontering på bagakslen og monteret med vejddæk (Fig. 11).



Fig. 11 – Mercedes-Benz 911/36 opbygget som linjevogn

De skulle erstatte et antal FORD F500 og MERC 328 benzin, der var blevet kasseret. Fordelingen var 2 stk. RKÆ, 2 stk. MUX, 2 stk. centralkabelvogne (CK), 1 stk. kryptovogn (KRYPTO) og 2 stk. i reserve.

I perioden 1974 til 1976 tilgik der bataljonen yderligere NATO-finansieret signal- og motor-materiel. Mere herom i afsnittet "MWH-materiel til 6 TGBTN".

#### Hvad var MWH-projektet?

Forkortelsen "MWH" betyder "MOBILE WAR HEADQUARTERS" og blev som etiket sat på det arbejde, der skulle resultere i, at COMBALTAP blev udstyret med køretøjer, signalmateriel, telte, kogegrej, feltmæssigt kontormateriel og meget andet, og derved kunne gøres mobil. Altså kort og godt fik mulighed for at etablere sig i et mobilt krigshovedkvarter.

Samtidig skulle projektet også resultere i, at der blev anskaffet yderligere materiel til et andet NATO-hovedkvarter, nemlig COMLANDJUT.

#### Historie.

Ønsket om at gøre hovedkvarterene mobile var som tidligere nævnt opstået midt i 1960'erne, og herefter gik der 4 til 5 år med at udarbejde og omarbejde ønskerne til mere præcise systemkrav, samt med at få de bevilgende myndigheder i NATO til at lukke op for pengeposen.

Formelt bestod arbejdet i udarbejdelse og godkendelse af et såkaldt "A-estimate", der lidt løst angav, hvad man egentlig havde tænkt sig, og senere et mere detaljeret "B-estimate" med nøjagtig angivelse af nødvendige mængder og art af materiel.

I fasen hvor B-estimatet blev født, måtte en materielkommando nødvendigvis bistå med teknisk viden og i dette tilfælde blev Flyvevåbnets Materielkommando (FMK) valgt.

#### Hærens Materielkommando (HMAK) inddrages.

I 1970 var man nået så langt, at det udfærdigede B-estimate var blevet godkendt. Herefter skulle der udarbejdes udbudsspecifikationer, der gjorde det muligt at holde en international licitation (International Competitive Bidding - ICB). Dette arbejde blev pålagt HMAK, og hvis man før havde været ude i kulden kom man nu direkte ind i varmen med markering på alle baner.

Som før antydte var mængden af materiel, og især antallet af typer, der skulle anskaffes betragtelig. For at give et indtryk kan under signalmateriel nævnes: Radiokædeudstyr, bærefrekvensudstyr, fjernskrivere, faksimile- og telefonudstyr samt meget andet. Signalmaterielgruppen omfattede i alt ca. 60 forskellige hovedgenstande.

Inden for køretøjs-området spændte arten fra kran over tankvogn og bus til motorcykel. Og som bekendt: om der skal skaffes et enkelt eller et tusind styk af en materielgenstand gør ingen forskel i arbejdet med udbudsspecifikationer. Så HMAK fik kam til sit hår, da man blev pålagt i løbet af 3 måneder at komme med materialet.

#### Historie - fortsat.

Ved HMAK blev der nedsat en speciel projektgruppe (benævnt MWH), der igennem basisorganisationen skulle løse de forskellige opgaver. Senere blev denne gruppe opløst og en afdeling kaldet ETA pålagt hvervet at være hovedsagsbehandlende afdeling.

Udbudsmaterialet blev udsendt til alle NATO-lande. En del af de meget udviklede regler for afholdelse af ICB er netop, at alle NATO-lande eller rettere firmaer fra alle NATO-lande får lejlighed til at byde på kontrakten. I reglerne er endvidere slået fast, hvordan der vælges blandt de indkomne tilbud.

Hele proceduren er meget omstændelig og den medfører, at det materiel der anskaffes, formentlig vil være ukendt for det forvaltende system, der senere pålægges at vedligeholde materiellet.

Resultatet af omhandlede ICB blev, at kontrakten blev tildelt amerikanske International Telephone & Telegraph (ITT) dog undtaget leverancerne af sløringsnet.

ITT lod sin datterorganisation Federal Electric Corporation (FEC) om at opfylde kontrakten. Dette skete dels gennem et særligt kontor oprettet i Horsens på Kirks Telefonfabrikker, og dels igennem



et andet ITT datterselskab, Standard Electric. Sidstnævnte selskab havde hovedsæde i Danmark og dette firma underskrev kontrakten af hensyn til, at eventuelle tvister skulle kunne indbringes for Sø- og Handelsretten.

Før man nåede til at starte kontraktens gennemførelse, måtte man igennem en voldgiftssag i Bruxelles, idet et andet firma hævdede at reglerne ikke var overholdt ved gennemførelse af ICB. Også denne forhindring blev passeret, og FEC kunne begynde at skaffe det i kontrakten anførte materiel.

FEC skulle på markedet for at skaffe dette materiel. Firmaet producerede ikke selv, men var et management-firma, der gennem en nedsat styregruppe (i henholdsvis Horsens og USA) købte materiellet hos andre firmaer, hvoraf kun en del var tilknyttet ITT koncernen.

Herved opstod et antal subcontractors (underleverandører), som HMAK ingen direkte berøringsflade havde med. Med diverse forsinkelser, afvisning af materiel, ændringer på leveret materiel og meget andet, fandt sidste materiellevering sted i juli måned 1976. FEC lukkede efterfølgende kontoret i Horsens, og alle garantimæssige forpligtelser blev overtaget af Standard Electric A/S, Glostrup.



Fig.- 12 – Mercedes-Benz 911/36 kredsløbskontrolvogn



Fig.- 13 – Mercedes-Benz 911/36 opbygget som linjevogn

### MWH-materiel til 2 TGBTN

2 TGBTN blev med MWH-projektet tildelt et større antal køretøjer af typerne Mercedes-Benz 911/36, Mercedes-Benz 1313/47 og Unimog 404.0. De blev anvendt således:

- Mercedes-Benz 911/36 som henholdsvis fjernskrivervogn (3 stk.), kredsløbskontrolvogn (2 stk.) (Fig. 12) centralkabelvogn (2 a 3 stk.) (Fig. 13), og materielvogn (2 stk.) (Fig. 14),
- Mercedes-Benz 1313/47 (2 stk.) (Fig. 15) med tilhørende DAN P-2500 1½ T trailer som materielvogn i linjedelingen samt
- Unimog 404.0 som multiplexervogn (8 stk.), radiokædevogn, terminal (10 stk.), radiokædevogn, relæ (2) (Fig. 16) og materielvogn (2 stk.) (Fig. 17).



Fig.- 14 – Mercedes-Benz 911/36 materielvogn



Fig.- 15 – Mercedes-Benz 1313/42 materielvogn



Fig.- 16 – Unimog 404.0 radiokædevogn, relæ



Fig.- 17 – Unimog 404.0 materielvogn

Til at strømføde de forskellige signalkøretøjer blev der også leveret tre forskellige typer af generatorer. De største var Hercules 18.8 kW (Fig. 18), hvoraf Signalkontordelingen (SKT) havde 4 stk. Til radiokæde- og MUX-vognene var der leveret Lister enkelt- og dobbelt-generatorer på 5 kW (Fig. 19).



Fig.- 18 – Hercules 18.8 kW generator



Fig.- 19 – Lister 5 kW dobbelt-generator

Foruden ovennævnte køretøjer havde bataljonen på tildelingstidspunktet nationalt finansierede køretøjer af typerne Bedford RL (Fig. 20) Dodge W300M som signalvogne (Fig. 21), Bedford J6 som materielvogne (Fig. 22) samt VW Transporter af typerne bus, let og dobbeltkabine.



Fig.- 20 – Bedford RL, tung bærefrekvensvogn



Fig.- 21 – Dodge W300M

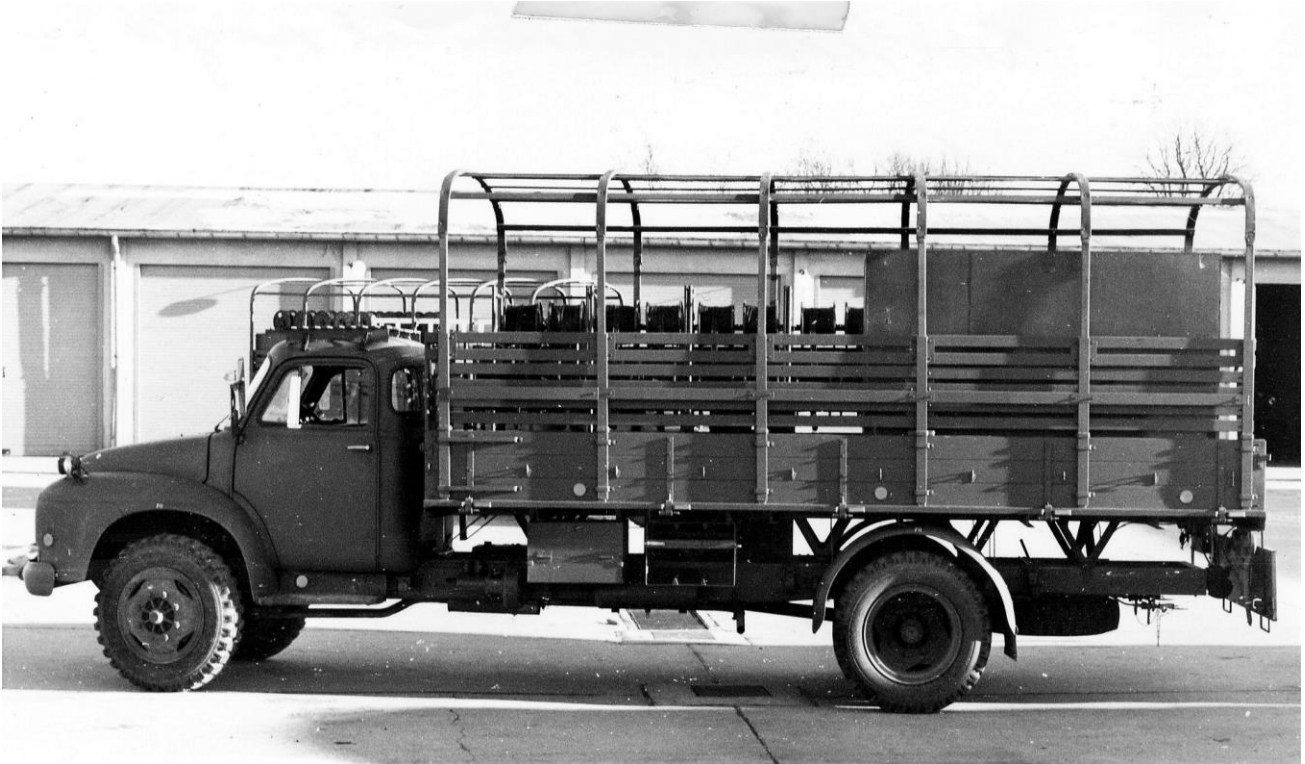


Fig.- 22 – Bedford J6LC5 materielvogn

#### MWH-materiel til 6 TGBTN

6 TGBTN tildeling af køretøjer så således ud:

- Mercedes-Benz 911/36 som fjernskrivervogn (Fig. 23),
- Mercedes-Benz 1313/36 som RDO HF sender-/modtager-vogn (Fig. 24).



Fig.- 23 – Mercedes-Benz 911, fjernskrivervogn



Fig.- 24 – Mercedes-Benz 1313, HF sender-/modtager-vogn

Til at strømføde signalkøretøjerne blev der leveret forskellige typer generatorer, bl.a. en dobbelt Hercules 18.8 kW.

STKMP/HQ BALTAP tildeling af køretøjer så således ud:

- Mercedes-Benz 911/47 kontorkarosse (8 stk.),
- Mercedes-Benz 1313/36 tankvogn (1 stk.) (Fig. 25),

- Mercedes-Benz 1313/42 kranvogn (1 stk.) (Fig. 26),
- Unimog 404.0 ambulance, type Miesen (1 stk.) (Fig. 27),
- Unimog 404.0, lad (1 stk.),
- Landrover 109 SII, type 934 (3 stk.),
- Landrover Lightweight, (6 stk.) (Fig. 28),
- Mercedes-Benz O309, (1 stk.),
- BSA B 40W-DMK 2, (1 stk.).



Fig.- 25 – Mercedes-Benz 1313, tankvogn



Fig.- 26 – Mercedes-Benz 1313, kranvogn



Fig.- 27 – Unimog ambulance



Fig.- 28 – Landrover Lightweight

Foruden de ovennævnte køretøjer blev der leveret en caravan af fabrikat APECO. Den var kendt som "Generalens campingvogn", og blev trukket af den ovennævnte Unimog 404 med lad. Vognen var forsynet med ABC-beskyttelses anlæg på lige fod med en stor del af de leverede signal-karosser.

Mercedes kranvognen havde en tilhørende trailer med brand- og ABC-reuseudstyr.

Desuden var bataljonen også i besiddelse af nationalt finansierede køretøjer, såsom VW Transporter af typerne bus, let og dobbeltkabine.

Sættevognstrækkerne af typen Ford F700 Custom nævnt i afsnittet om TGKMP/CLD, blev på et tidspunkt udskiftet med DAF YT 1600 DD trækere (Fig. 29). Det har ikke været muligt at fastslå nøjagtigt hvornår det skete.



Fig.- 29 – DAF YT 1600 DD sættevognstrækkere

I udbudsmaterialet havde der været stillet forskellige krav til de ønskede køretøjer. Som eksempel kan nævnes at køretøjerne i 1½ T klassen (Unimog) skulle være forsynet med benzinmotor, hvor de øvrige lastvogne i 3 og 5 T klassen skulle have diesel-motor. De skulle være forsynet med hvad vi i dag vel ville kalde "Mud & Snow" dæk (M-pattern) samt kunne forsynes med terræn-kæder. Desuden skulle de have træk på alle aksler, samt være forsynet med reduktionsgearkasse.

#### Traditionen føres videre

I forbindelse med forsvarsforliget indgået i 1999 blev det som tidligere nævnt besluttet at lukke 2 TGBTN, samt at overføre bataljonens personel og materiel til 5. Telegrafbataljon (5 TGBTN). Ved denne lejlighed skiftede Radiokædekompaniet navn til det meget mundrette "Deployable Communication and Information System Modules Kompagni" (DCMKMP) (!).

Dette kompagni indgår operativt i 1<sup>st</sup> NATO Signal Batallion (1. NSB), der for tiden er hjemmehørende på HSG Schill Kaserne i Wesel, Tyskland. Indtil udgangen af 2018 indgik kompagniet administrativt i først 5 TGBTN, og efterfølgende 1. Hovedkvartersbataljon (1 HQBTN) i Haderslev. I dag er kompagniet underlagt 2. Føringsstøttebataljon (2 FSTBTN), der er hjemmehørende i Fredericia. Kompagniet er stadig placeret i Haderslev.



Fig.- 30 – IVECO 75-13 AWM



Fig.- 31 – IVECO 110-17 AW

1st NATO Signal Battalion er underlagt NATO CIS SERVICES AGENCY (NCSA), en myndighed direkte under Supreme Allied Commander Europe (SACEUR).

DCMKMP opgave er at støtte NATO's hovedkvarterer under øvelser samt udsendt i såvel freds-skabende og som fredsstøttende operationer både inden- og uden for NATO's ansvarsområde.

Kompagniet skal kunne opstille op til 2 signalområder, hvorfra der skal etableres både Wide-Area Network (WAN) og Local-Area Network (LAN), såvel som eksterne telefonforbindelser, satellit-, radio- og radiokædeforbindelser. Desuden skal der kunne etableres videotelekonferencer (VTC) mellem de forskellige hovedkvarterer.



Fig.- 32 – Mercedes-Benz 1017/36 AK



Fig.- 33 – Mercedes-Benz 1625/42 AK

Grundet kompagniets status som NATO-enhed, er den udstyret med NATO-finansieret signal- og motormateriel. Ved oprettelsen af kompagniet blev der bl.a. udleveret brugte lastvogne af typerne IVECO 75-13 AWM (Fig. 30), IVECO 110-17 AW (Fig. 31), Mercedes-Benz 1017/36 AK (Fig. 32) samt Mercedes-Benz 1625/42 AK (Fig. 33). Alle typer er udfaset, og afløst af Renault Sherpa og Renault Kerax lastvogne.

Til personbefordring blev der indledningsvis leveret (brugte) Mercedes-Benz Geländewagen af typen 290GDT med automatgear (Fig. 34). Disse blev i år 2009 afløst af Landrover Defender 110 (Fig. 35).



Fig.- 34 – Mercedes-Benz 290GDT



Fig.- 35 – Landrover Defender 110

5 TGBTN arv fra MWH-projektet blev afviklet i perioden 2003 til 2005, da behovet for materiellet ikke længere var til stede.

## Referencer

1. Seniorsergent Per Hergaard, tidl. 6. Telegrafbataljon
2. Artikel fra "Teknisk Kontakt – Hærens Materielkommando", nr. 3, december 1976
3. Arkivalier fra Den Motortekniske Afdeling under Hærens Materielkommando vedrørende MWH-projektet.
4. "Telegraftropperne" – historisk skriftsamling om Telegraftropperne
5. "35 Jahre mit voller Fahrt – Fernmeldebataillon 610 LJ" – jubilæumshæfte
6. "Ingeniørkorpset 1684 til 1984" – jubilæumsskrift
7. "Danske hærordninger efter 2. Verdenskrig i nationalt og internationalt perspektiv" – S.C. Volden, Hærens Operative Kommando, 2007
8. "Slesvig-Holstein fra 1945 til 1962" – GM A.C.B. Vegger.

## Billedmateriale

Hærens Materielkommando:	Fig. 9, Fig. 17, Fig. 20, Fig. 22, Fig. 25, Fig. 27, Fig. 28.
Telegrafregimentets Historiske Samling:	Fig. 5, Fig. 6, Fig. 10, Fig. 11 Fig. 12, Fig. 12, Fig. 15, Fig. 16, Fig. 18, Fig. 19, Fig. 21, Fig. 23, Fig. 24, Fig. 29.
Privatarkiv, Henrik Clausen, Hillerød:	Fig. 14.
Privatarkiv, Henrik Teller, Tønder:	Fig. 8, Fig. 26, Fig. 30, Fig. 31, Fig. 32, Fig. 33, Fig. 34, Fig. 35.
Wikipedia:	Fig. 1, Fig. 2, Fig. 3, Fig. 4, Fig. 7.

---

i	NATO = North Atlantic Treaty Organization
ii	MWH = Mobile War Headquarter = mobilt krigshovedkvarter
iii	CINCNORTH = Commander In Chief Allied Forces Northern Europe
iv	COMLANDDENMARK = Commander Allied Land Forces Denmark
v	COMBALTAP = Commander Allied Forces Baltic Approaches
vi	COMLANDJUT = Commander Allied Land Forces Schleswig-Holstein & Jutland
vii	COMLANDZEALAND = Commander Allied Land Forces Zealand
viii	COMAIRBALTAP = Commander Allied Air Forces Baltic Approaches
ix	COMNAVBALTAP = Commander Allied Naval Forces Baltic Approaches
x	UKMF = United Kingdom Mobile Force
xi	9 <sup>th</sup> US INF DIV = 9 <sup>th</sup> United States Infantry Division
xii	4th Unites States Mobile Amphibious Brigade
xiii	JDIV = Jyske Division
xiv	DDIV = Danske Division
xv	6 (GE) PzGrenDiv = 6 Tyske Panzer Grenadier Division
xvi	SACEUR = Supreme Allied Command Europe
xvii	STANAG = Standard Agreement