Verkehrsdienst am Motorradrennen "Grand Prix Suisse"

Autor(en): **H.G.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **5 (1932)**

Heft 9

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-563373

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

Weise zur Verwendung gelangen. Ja, selbst bei einem forcierten Bau mit dem Motorlastwagen, wie in obigem Beispiel der Div.-Stammlinie, wäre er nicht als überflüssig auszuschalten. In diesem Falle hätte er, in normalem Marschtempo marschierend, den Nachschub des Materials sicherzustellen. Er würde dann als mobiles Depot funktionieren, wo der Motorlastwagen nach Bedarf seine Vorräte an Kabel und Draht, eventuell Apparaten, ergänzen, bezw. wieder deponieren kann, um selbst nicht überlastet und plötzlich ganz ausgegeben zu sein. Für die Verwendung in diesem Sinne genügen die oben skizzierten Installationen im Motorlastwagen vollauf. Dabei soll nicht unterlassen werden zu erwähnen, dass der Wagen ohne jede Veränderung und ohne Gefahr für das technische Material jederzeit als reiner Mannschafts- oder Materialtransportwagen zur Verfügung bleibt.

Verkehrsdienst am Motorradrennen „Grand Prix Suisse"

30./31. Juli 1932.

Wie im vergangenen Jahre, hat auch diesmal die Sektion Bern den Verkehrsdienst am Grand Prix Suisse übernommen. Es lohnt sich, über diesen Anlass noch einige Worte an dieser Stelle niederzuschreiben.

1. Technisches. Aufgabe: Erstellung einer ca. 5 km langen Kabelleitung, inkl. Zuleitungen zu den Telephonposten. Einrichtung von 7 Telephonstationen, sowie einer Zentrale im Chronometerhaus. Sämtliche Telephone waren parallel geschaltet, so dass alle Meldungen von sämtlichen Posten gleichzeitig vernommen werden konnten. Diese Anordnung hatte übrigens noch den Vorteil, dass bei den oft wiederkehrenden Rundfragen durch die Zentrale (Steckenbleiben eines Fahrers auf der Strecke) das Gespräch innert kürzester Zeit beendigt werden konnte. Unser Verkehrsnetz bestand aus den anfangs erwähnten 5 km langen Kabelleitung, kombiniert mit dem eidgenössischen Telephonnetz. Die Anlage wurde durch einige Sektionsmitglieder unter Leitung von Kamerad Studer erstellt.

2. Trainingstage: Am 27., 28. und 29. Juli Tagwache um 0400 Uhr, Antreten an der Rennstrecke um 0500 Uhr, Installation der Telephone. Trainingszeiten 0600—0800 und 1800 bis 2000 Uhr.

3. *Das Rennen.* Sämtliche Telephonposten waren an diesen Tagen (30. und 31. Juli) doppelt besetzt. Das Verkehrsnetz war ausserordentlich stark belastet. Neben Meldungen des Komitees, der Polizei und Sanität mussten vom Posten Wohlen-Brücke jeweils die ersten vier Fahrer gemeldet werden. Ausser diesen konzessionierten Stellen wollte gar mancher Biedermann noch unser Telephon benützen. Es ist eigentlich interessant, die verschiedenen Ansichten über einen solchen Meldedienst zu studieren. Kommt da eine Serviertochter aus dem Bremerwald und will um Zustellung von «Münz» telephonieren. Die gute Dame hat sich jedenfalls vorgestellt, dass die Rennleitung, der Polizeikommissär oder gar wir Funker das Wechselgeld einem guten Fahrer, beispielsweise dem Favorit Woods, in der nächsten Runde mitgeben werden! Andere Bürger wollten wissen, an welcher Stelle Fahrer X in der 5. Runde sei, warum die Maschine des Fahrers Y defekt sei und wie der Fahrer der Maschine Z eigentlich heisse.

Dass die Organisation unseres Dienstes vorzüglich klappte, zeigte sich beim Zusammenstoss von Martinelli und Fiedler. Nach wenigen Sekunden waren Arzt, Sanitätsposten und Krankenauto zur Unglücksstelle abgefahren.

Nachstehend wollen wir noch einen kurzen Auszug aus dem Stationsbuch der Zentrale vom Sonntag-Rennen wiedergeben:

Eingegangene Meldungen:

250 ccm-Solomaschinen.

Station Neuhaus,	Fahrer 15	Reifendefekt.
Station Kiesgrube,	Fahrer 3	gestürzt, leicht verletzt, Sanität zur Stelle, Krankenwagen senden. Maschine demoliert, 3 m Absperrzaun weggerissen, muss sofort ersetzt werden.
Station Neuhaus,	Fahrer 11	gibt auf.
Station Forsthaus		Zuschauer verletzt, verlangt Krankenwagen.
Station Eymatt		verlangt Verbandstoff.

Seitenwagenmaschinen.

Station Glasbrunnen,	Fahrer 23	gibt auf.
Station Kiesgrube,	Fahrer 2	gibt auf.

Station Wohlensee,	Fahrer 22	gestürzt, leicht verletzt, Sanität zur Stelle.

500 ccm-Solomaschinen.

Station Neuhaus,	Fahrer 6	gibt auf.
Station Neuhaus,	Fahrer 15	mit Nr. 20 zusammengestossen, beide schwer verletzt, Arzt und 3 Mann Sanität zur Stelle, 2. Arzt, Krankenwagen u. Mannschaft senden. usw.

Nach dem Rennen wurde rasch das Nachtessen (wohlverdient!) inhalliert und anschliessend bei einsetzendem Regen und einbrechender Dunkelheit das gesamte Telephonnetz abgebrochen. Ueberblick: Tagwache 0400 Uhr, Abtreten 2200 Uhr = 18 Stunden! Aufrichtigen Dank allen den wackeren Teilnehmern, die bis zum Schluss ausgehalten haben, die zur Hebung der Kameradschaft und nicht zuletzt zum Wohle der Sektionskasse weder Arbeit, Zeit noch Mühe scheuten. Der grösste Dank aber gebührt unserem nimmermüden Verkehrsleiter Kamerad Jean Studer, der während diesen Tagen nur noch «draussen» zu finden war.

Der Grand prix 1932 ist vorbei, gottlob, werden etliche sagen, und doch ist ein jeder zufrieden über das Geleistete und die hiefür aufgewendete Arbeit. Telephondienst Grand prix 1932 . — . — . ! *Hg.*

Nachrichtentruppe in vorderer Linie.

(Von Oberst *Fahnert*, Berlin.)

Im Offiziersheim der Nachrichtenabteilung 4 in Dresden hängt obiges Bild. Es wurde als Traditionsbild vom Offizierskorps der N. A. 4 im Jahre 1929 beschafft. Entwurf und Ausführung des Bildes, dessen Grösse 125 × 80 cm beträgt, stammt vom Kunstmaler Trache, Dresden-Langebrück. Das Bild verherrlicht das stille Heldentum der Nachrichtenleute.

Die Sturmkolonne läuft aus der zerschossenen Stellung vor. Im feindlichen Granatfeuer, umschwirrt von Stahl- und Erdbrocken der schweren Geschosse, im wirren Trümmerhaufen der einstigen Gräben, zwischen Sandsäcken, zerschossenen Eisenbahnschienen und -Rädern, wird die Meldung abgesetzt: «Regiment zum Sturm angetreten. Vorderste Teile brechen in feindliche Stellung ein.»

Mit zäher Energie hat ein kühner Trupp des Telegraphenbataillons 7 sein Ziel erreicht. Er stellte die seit langem zerstörte Fernsprechverbindung zum Inf.-Reg.-Gefechtsstand wieder her. Endlich erfährt der Divisionsstab, was auf diesem Teil des Gefechtsfeldes vor sich geht. Noch ist die Verstän-