

Zeitschrift: Pionier : Zeitschrift für die Übermittlungstruppen
Herausgeber: Eidg. Verband der Übermittlungstruppen; Vereinigung Schweiz. Feld-Telegraphen-Offiziere und -Unteroffiziere
Band: 4 (1931)
Heft: 11

Artikel: Grand Prix Suisse für Motorräder in Bern : vom 15.-16. August 1931
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-563103>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.01.2025

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

für das Interesse und die Zeit, die er zu Nutzen unserer Waffe geopfert hat, und den Herren Maj. i. G., Däniker und Schreck, für das verständnisvolle Beanspruchen der Verbindungen.

Nur diesen Momenten der Zusammenarbeit dankt es das Detachement, dass es von seiner Arbeit befriedigt aus dem Gefecht heimkehren durfte. Nur so war es z. B. möglich, dass die Kav.-Verbindung in den kurzen Betriebszeiten während der Manöver 68 Telegramme erledigen konnte.

Hptm. Naegeli.

Grand Prix Suisse für Motorräder in Bern

vom 15.—16. August 1931.

Die Sektion Bern des Motorfahrerklubs veranstaltete im Rahmen der «Hyspa» den Grand Prix Suisse und beauftragte uns den Nachrichtendienst zu besorgen. Die Anlage bestand aus:

1. einer 7,5 km langen Kabellinie;
2. einem Anschluss von 6 Telephonapparaten für den Verkehrsdienst, Diensttelephon für das Rennkomitee, Telephon beim Chronometer und einer Zentrale.

Für den Verkehrsleiter, Kamerad Jean Studer, war diese Unternehmung gewiss keine leichte Aufgabe, da sich sehr wenig Kameraden der Sektion zur Verfügung stellen konnten. In gütiger Weise ist dann Feldweibel Berset mit einer Anzahl Unteroffiziere aus der Rekrutenschule uns zu Hilfe gekommen, so dass wir für den Kabelbau zirka 15 Mann beisammen hatten.

Kabelbau: 8./9. August 1931. Kaum aus dem WK zurück, ging der Betrieb wieder los; denn um 1400 Uhr sollte der Kabelbau beim Weyermannshaus beginnen. Die anwesende Mannschaft wurde in zwei Gruppen eingeteilt. Gruppe Feldweibel Berset baute die Strecke Start (Weyermannshaus), Neuhaus, Eymatt bis Wohlenbrücke und die Gruppe Verkehrsleiter Studer baute die andere Hälfte Ziel (Weyermannshaus), Forsthaus, Glasbrunnen, Wohlensee. Schon am Samstagnachmittag hatte jede Gruppe zirka 1 km gebaut. Sonntags früh wurde der Kabelbau fortgesetzt, so dass um 1600 Uhr die ganze Linie fertig erstellt war und die ganze Linie mit den Telephonapparaten ausprobiert werden konnte. Zum Diner wurden wir per Camion abgeholt. Man führte uns in das berühmt gewordene «Jericho

Pintli», wo uns Kamerad Studer mit einem bäumigen Menü (ohne Spatz) erwartete.

Trainingstage: 12.—14. August. Es war gewiss für manchen schon ein Kunststück, drei Tage nacheinander um 0300 Uhr aufzustehen. Es kann natürlich vorkommen, dass man sich verschläft, wie es einigen Kameraden schon am ersten Tag passiert ist. Und zu allem Elend fuhren dann keine Trams. Zum Glück war immer noch der gutmütige Wagen 1641 N da, welcher jeweils alle Verschlafenen sammelte und an Ort und Stelle hinführte. Das Training begann alle Tage um 0500 und endigte um 0800 Uhr. Von 0500 Uhr an konnte dann die ganze Umgebung nicht mehr schlafen; denn an solche Ruhestörer war man sich nicht gewöhnt. Auch Herr Adjutant Aeberli wurde zum Frühaufsteher; denn er bediente an den Trainingstagen die Zentrale. Dabei zog es manchen Besucher am frühen Morgen in den Bremgartenwald, und sie bereuten es gewiss nicht; denn es wurden schon am Training Rekordzeiten gefahren und einige Sturzflüge ausgeführt.

Rennen: 15./16. August. Samstagmorgen: Regen, Nebel, Wolken. Gegen Mittag Aufheiterung mit Aussicht auf besseres Wetter. Aber am Nachmittag, kaum auf dem Weg zum Posten, begann es wieder zu regnen und das Wetter sah wahrlich trostlos aus. Um 1300 Uhr war Sammlung und 1400 Uhr begann das Rennen. Petrus hatte offenbar kein Erbarmen mit den vielen Zuschauern und noch weniger mit den Telephonposten, welche zum Teil unter freiem Himmel standen. Das Rennen war aber trotz Regen und kaltem Wetter doch sehr interessant. Zeitweise war auf einigen Stationen Hochbetrieb. Die Befehle und Meldungen piffen nur so durchs Telephon. Da stürzte einer rechts, ein anderer links hinaus, machte Purzelbäume oder verlor gar die Strasse.

Es war gewiss ein jeder froh, als er die Meldung «Abbruch» vernahm und sich auf den nächsten Weg zum «Jericho Pintli» begeben konnte. Dort angelangt, waren die meisten total durchnässt, und zwar vom Regen. Ein warmer Kaffee mit gedörrten Weggli erwärmte uns alsbald wieder, dann ging ein jeder vergnügt nach Hause.

Sonntag, 0300 Uhr, blauer Himmel. Auf! Kamerad Studer wartet schon mit dem Auto. Schussfahrt im 100-km-Tempo

nach dem Bremgartenwald; zu Fuss im Eiltempo auf den Posten. Rasche Kontrolle der Linie, welche vom ersten Moment an ausgezeichnet funktionierte; zwei Stunden vor Beginn des Rennens waren wir betriebsbereit. Schlag 0700 Uhr, bei wunderbarem Wetter, ging das Geknatter wieder los. Am Mittag war das Rennen zirka 1 Stunde eingestellt, so dass wir unsern Schlangenfress vertilgen konnten. Nachmittags starteten dann die grossen Kanonen, auf die alle gespannt waren; aber auch bei diesen gab es einige Fahrer, welche kaum die erste Runde beenden konnten, ohne dass sie mindestens einmal den Kopf einrannten. Nach 1800 Uhr war das Rennen beendet und wir konnten schon wieder und doch so gerne in unserem «Pintli» den Abschiedstrunk einnehmen. Froh waren wir, als es hiess, die Unt.-Off. werden das Kabel am Montag selbst demontieren.

Der Grand Prix ist vorbei; wir haben gerne zu seinem Gelingen beigetragen. Die dabei gemachten Erfahrungen werden uns eine gute Lehre für die Zukunft sein. *Ztti.*

Bericht über den Telephondienst am Bergrennen Kriens-Eigenthal.

4.—6. September 1931,

durchgeführt von der Sektion Bern.

a) Technische Anlagen: Das Gebiet der Rennstrecke wird durchquert von zwei Telephonsträngen; der erste enthält eine Lokalschleife Kriens-Hergiswald mit zwei duplexierten Anschlüssen. Diese wurde kurzgeschlossen und hatte drei Stationen zu verbinden; angeschlossen waren ferner die Kabelleitungen zu zwei weiteren Posten. Im zweiten Strang führt eine interurbane Linie von Kriens-Obernau nach Eigenthal; sie trifft beim Holderkäpelli die Rennstrecke und geht ihr entlang bis zum Ziel. Mit Erlaubnis des Telephonamtes Luzern durften wir uns mit Cayotkasten in diese Leitung schalten, so dass wir gleichzeitig mit dem staatlichen Telephon verkehren konnten, ohne gegenseitige Störung. Durch Verbindung der zwei Schleifen erreichten wir das ganze Renngebiet mit sieben Stationen, wovon zwei abgelegene noch gebaut werden mussten. Zu erwähnen bleibt noch das Diensttelephon, das parallel in die interurbane Schleife geschaltet war, dazu bestimmt, bei Unfällen sofortige Verbindung mit Luzern zu haben.