

VIII. Internationales Klausenrennen

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **3 (1930)**

Heft 9

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-562944>

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.

Stationsmannschaften auf vorstehender oder einer ähnlichen Grundlage angebahnt würde.

Eines wollen wir festhalten, dass diese Frage nur im Verein mit dem E. M. F. V. zur Zufriedenheit gelöst werden kann und daher die Weiterexistenz dieses Verbandes sich zu einer Lebensnotwendigkeit der Funkertruppe ausgebildet hat. *Vogel.*

VIII. Internationales Klausenrennen.

Nun hat sich zum ersten Mal auch die Sektion Zürich des E. M. F. V. an einer Veranstaltung beteiligt, und — sagen wir es vorweg — dabei sehr gut abgeschnitten.

Der A. C. S. Sektion Zürich verlangte die einwandfreie Bedienung der auf der 21 km langen Klausen-Rennstrecke verteilten 12 Telephonstationen. Diese waren an einem klub-eigenen, eindräftigen Gefechtsdraht angeschlossen, der vom Start in Linthal zum Ziel auf der Passhöhe erstellt worden ist. Neben dieser indirekten Leitung bestand noch eine zweite direkte Verbindung zur ausschliesslichen Verfügung der Rennleitung, resp. zwischen Starter und Zielrichter. Die Telephonstationen bestanden aus den von den Telephonwerken Albisrieden speziell für diesen Zweck konstruierten tragbaren Feldtelefonen, mit Brustmikrofon, Doppelkopfhörer, Induktor, und sind mittelst Summertastung auch für Telegraphie eingerichtet.

Da die Mitglieder-Versicherungsfrage gelöst war, gelangten die Uebernahmeverhandlungen zwischen dem A. C. S. und unserer Sektion bald zum Abschluss, und das am 4. August abgehaltene «Proberennen» verlief reibungslos. Das E. M. D. erlaubte uns für diese Sektionsübung bereitwilligst das Tragen der Uniform. Samstag den 9. August morgens 06.00 Uhr fanden sich 16 Kameraden am Bahnhof Zürich zur Abfahrt nach Linthal ein. Elegant wie immer stiess Korporal Albiker zur Expedition, schwer beladen mit Handkoffer, Photoapparat, Feldstecher, Feldstuhl, etlichen Pomaden u. a. m.! Leider vermissten wir bei der Abreise den angesagten Abschiedsgruss unseres Präsidenten Frick, der zu jener Stunde noch in Morpheus' Armen gelegen haben mag, wohl wissend, dass bei dem schlechten Wetter keiner in Versuchung kam, etwa den Strohhut mitzunehmen...!

Rasch bildeten sich im Zug die Jass- und Essecken, und unter allerlei Kurzweil kamen wir nach 09.00 Uhr in Linthal

an. In Marschkolonne zum Rennsekretariat und zu unserm Quartier ins Schulhaus, wo wir sofort zusammen mit der Sanität reichlich und ausgezeichnet gepflegt wurden. Jenes Original von einem Küchenchef würde mit seinen Kochqualitäten auch bei jeder Fu.-Kp. Ehre einlegen!

Rasch eine Photo mit der Hofkamera Albikers, und schon steht der Camion bereit zum Abtransport und Verteilung auf die Telephonposten der Rennstrecke. Das Expeditionshaupt, Feldweibel Fröhlicher, bleibt am Start unten, wo schon der Regen einsetzt. Einer nach dem andern verlässt den Camion; auf dem Urnerboden wird es schon winterlich kalt; ist doch die Schneegrenze bald erreicht! Das Ziel auf der Passhöhe erreichen wir bei 10 cm Neuschnee! Die Telephonstation wird in der geheizten Zielrichterhütte installiert, und die Bereitschaft gemeldet. Nebenan steht eine andere Hütte: das Pressehäuschen für die Journalisten, die bereits ihre Schreibmaschinen aufstellen, und die direkte eidgen. Telephonverbindung mit Altdorf auszuprobieren beginnen. Für den «Pionier»-Redaktor jedoch ist darin kein Platz reserviert! Ihm gefällt es ebensogut in der Zielrichterhütte, wo ebenfalls für das leibliche Wohl auf's beste gesorgt wird!

Sämtliche Telephonstationen vom Start bis zum Ziel stehen nun in dauernder Betriebsbereitschaft; die Verständigung ist ausgezeichnet. 14.02 meldet Start: «An alle! Motorrad Nr. 1 ab!» Die Telephonposten hatten nun die Aufgabe, jedes bei ihnen durchfahrende Vehikel sofort dem Start zu melden. Z. B.: «Fahrer Nr. 1 in Rämis durch!» Auf speziellen Formularen wurden bei allen Stationen die Durchfahrt jedes Wagens oder Motorrades gemäss der entsprechenden Meldung durch einen Strich notiert, und da alle Stationen mithörten und diese Kontrolle führten, war die Rennleitung immer orientiert wo sich ein Konkurrent befand. Kitzliger wurde die Sache als zeitweise bis zu 10 Fahrer im Rennen lagen; denn alle 2 Minuten wurde ein Motorrad losgelassen. Da hiess es nun grösste Sprechdisziplin halten, damit auf keinen Fall mehr wie einer auf der Leitung sprach! Aber die Sache klappte vorzüglich; die Meldungen kamen genau eine nach der andern, die Disziplin war vorbildlich! Bis zu 100 Durchfahrtsmeldungen gingen in 20 Minuten ab, dazu kamen zwischenhinein noch die vom Ziel telegraphisch übermittelten Resultate.

Das Zielpublikum friert im nassen Schnee; macht nichts! Das Fallen der Rekorde, das nahe Buffet und die durch Telefunken-Lautsprecher wiedergegebenen Grammophonschlager erwärmen es immer wieder! Wir auf der Telephonleitung erfreuen uns an der auf Hochfrequenz eingestellten Stimme der Station Jägerbalm (Albiker). Der Inhaber erfuhr in der Folge die Ernennung zum Oberjäger!

Zeittafeln (am Start, Urnerboden, und Ziel — hier noch durch Lautsprecher) orientieren das Publikum über die erreichte Fahrzeit der Konkurrenten. Die ganze Rennstrecke ist reichlich mit Sanitätsposten versehen. In der Zielrichterhütte amtiert ein besonderer Pressedienst der fortwährend mittelst Vervielfältigungsmaschine die Pressebulletins für die Journalisten herausgibt. In einem solchen Bulletin sprach sich die Rennleitung wie folgt über unsere Arbeit aus: «Der Nachrichtendienst wird durch Militär versehen. Es sind 16 Mitglieder des eidgen. Militärfunkerverbandes, Sektion Zürich, welche den verantwortungsvollen Dienst mit grosser Gewissenhaftigkeit und Pünktlichkeit versehen.»

Nach 17.00 Uhr war das Rennen beendet. Die Telephonstationen blieben jedoch noch zirka eine Stunde in Bereitschaft, und dann ging es talwärts zum Nachtessen und Ausgang. Das Wetter besserte sich langsam, und in Linthal herrschte bereits Hochbetrieb. Alle Lokale überfüllt, immer neue Massen bringen Eisenbahn, Autos und andere Vehikel heran, das Dorf gleicht einem einzigen krabbelnden Ameisenhaufen! Unser Kantonement im Schulhaus war reichlich mit Stroh versehen und gut geheizt. Sonntag früh 04.00 Uhr war Tagwache, Frühstück und Abtransport. Diesmal kamen wir aber nicht so leicht auf die Höhe wie am Vortage. Was da für eine Menge gegen den Klausen zog ist unbeschreiblich! Kolonnenweise die Autos, Cars, Motorräder, Velos, zu Fuss, alles will dabei sein! Ueberall den Abhängen entlang klebt das Volk scharenweise; erobert sich einen günstigen Platz, oder verteidigt den während der Nacht schon bezogenen! In Zelten, auf Decken oder auf nassem Rheumatismusboden haben tausende übernachtet. Verfroren, übernächtigt sehen sie aus; kochen Kaffee, Thee, um sich neue Wärme zuzuführen, und mit Sehnsucht die Sonne erwartend, die sich immer mehr und wärmer zeigt. Autohilfsdienstwagen begegnen uns, die versagenden Wagen wieder auf die Räder helfen. Die

Klausenstrasse ist zu einem modernen römischen Heerzug geworden! Endlich haben auch wir die Hälfte erreicht und nehmen sogleich den Dienst auf. Die Polizei sucht ein während der Nacht gestohlenen Motorrad! Meldung an alle! Kamerad Roschi unterhält schon lange das Publikum mit seinen Grammophon-Einlagen. Der Zielplatz und die nächsten Abhänge sind vom geschmolzenen Schnee noch arg durchnässt; doch die Sonne wird immer wärmer, und als der Wagen mit der roten Fahne gegen 09.30 Uhr am Ziel ankommt und den Beginn des Rennens anzeigt, wölbt sich ein blauer Himmel über der Passhöhe. Das Rennen begann wieder mit den Motorrädern, wo bereits Rekorde fallen. Die Zielrichter schmunzeln und rechnen die Fahrzeiten zweimal aus! Die Telephonbedienung klappt auch diesmal wieder ausgezeichnet. Kein Fahrer bringt uns aus der Ruhe, wenn wir sie auch bei der Durchfahrt in sausendem Tempo bewundern, wir harren schon des nächsten. Gegen 13.30 Uhr fährt der letzte Wagen durch's Ziel und hinter ihm her derjenige der Rennleitung mit der weissen Fahne. Dann folgt das grosse «Abfahrtsrennen» Richtung Altdorf! Kilometerweit durch viele Kurven abwärts reiht sich Wagen an Wagen, ein imposantes Bild! Erst um 16.00 Uhr können auch wir talwärts nach Linthal fahren und von dort mit dem Extrazug heimwärts.

Wir freuten uns, aus dem Munde des A. C. S. unsere Arbeit anerkannt zu wissen, und sagen auch ihm aufrichtigen Dank für die so überaus generöse Aufnahme und Verpflegung. Auf Wiedersehen am IX. Klausenrennen!

—Ag—

Europarundflug 1930.

Anlässlich der ersten Sitzung des Organisationskomitees Bern, am 5. Juni 1930 wurde die Organisation und die Durchführung des Nachrichtendienstes während des Durchfluges der Europarundflugteilnehmer (25./28. Juli) dem Militärfunkerverband Sektion Bern übertragen.

Der planmässige Nachrichtendienst während des Sportflugwettbewerbes sah vor:

1. Abgabe von Start- und Landemeldungen.
2. Meldungen der Sportleitungen an die Landessportleitung über den Stand der Starte und Landungen der Sportflugzeuge zu bestimmten Stunden des Tages.