

## „Autavia“ Basel.

### I.

Schon seit längerer Zeit sprach man in Basel in gewissen Kreisen nur noch von der «Autavia». Auch im E.M.F.V. hörte man davon und übte daraufhin; und nun liegt das «grand évènement» schon hinter uns. Schade, man sollte solche Uebungen alle Monate einmal abhalten können.

Im Monat April wurde mit Mastbau und Sendeübungen begonnen. Letztere mit der Sektion Bern wurden jeweils Sonntag morgens von 7—11 Uhr abgehalten. Als Uebungsplatz diente uns der Terrainstreifen hinter den Hangars bei der Radiostation auf dem Flugplatz Sternenfeld. Wohl kam mancher in den ersten Stunden mit seinen schönsten Schuhen und Kleidern angezogen und schaute dann nach einer Viertelstunde wehmütig auf die Bescherung! Verfliegen waren Bügelfalten und Hochglanz! Zu Hause gab's dann wohl noch ein Donnerwetter von Mutter

oder Gattin. Aber nur durch Schaden wird man klug! Jeweils übten 15—20 Mann (meistens Jungmitglieder) mit FL. und Ts. Mancher Schweisstropfen ging verloren, bis sich jeder die Schlitze und Kniffe beim Mastbau und Motorendienst angeeignet hatte. Im Monat Mai ging man dann mit der TS. auf Handkarren verladen jeweils an die Birs nach St. Jakob, um nicht allzu nahe bei der FL. zu sein. Auch mit der TS. konnte der Verkehr mit Bern aufrecht erhalten werden. Ende Mai und anfangs Juni wurde auch noch Donnerstag abends geübt, um ja «fight» zu sein für den «14ten». Herrn Direktor Mislin, unserem lieben Mitraillieurkameraden aus dem Landsturm, sei grosser Dank ausgesprochen für die Zurverfügungstellung des Metropol-Camions zum Transport aufs Bruderholz. Alles klappte: Mastbau, Sende-, Empfangs- und Motorendienst ging wie am Schnürchen.

Nur eine grosse Sorge trug der Vorstand mit sich herum. Wie ist uns das Wetter am 14ten gesinnt? Werden wir gewitterhafte Wetterlage haben, mit all ihren atmosphärischen Störungen, oder einen wolkenlosen Sommertag? Wenn erstere Prognose eintreffen sollte, wäre unsere grosse Arbeit für die «Katz» und unsere Funkerei hinge ohne positive Arbeitsleistung in der Luft und zappelt.

Was wir befürchteten, traf dann auch wirklich ein! Schon die ganze Woche brachte die üblichen Junigewitter mit ihren starken atmosphärischen Entladungen, die fast den gesamten Funkverkehr auf grosse Distanz lahmlegte oder doch erheblich beeinträchtigte. Unsere Kameraden Sepp und Maurice können davon ein Liedlein singen.

Samstag morgens 9 Uhr begab ich mich nach dem Sternfeld. Alles war in fiebrhafter Hast und Eile, um die letzten Anordnungen und Vorbereitungen für das grosse Nachmittagsereignis zu treffen. Auch ich wartete voller Sehnsucht auf unsern «Radiomann», Herrn Merz, der uns die Grosslautsprecheranlage mit Mikrophonbesprechung und Grammophonübertragung montieren sollte. Endlich kam sein grüner Wagen in Sicht. Kostbares Material wurde dem Auto entnommen. Ein 50-Wattver-

stärker mit dazu passendem Vorverstärker, «Reismikro», zwei elektrodynamische Lautsprecher usw. Alles in allem ein kleines Vermögen von Fr. 8000.

Draussen vor den Hangars standen die grossen Vögel der Luft. Am kleinen Klemm, wie am grossen dreimotorigen Fokker, an allen schufen emsige Hände, füllten Benzin und Oel, schauten Motore und Verstreibungen nach. Wie im Ameisenhaufen ging es zu. —

Hinten, in den Hangars 1, 2 und 3, standen schon ein Dutzend DH 3 und warteten auf ihre kühnen Reiter. Der Rest kam um mittag von Dübendorf her. Die Sonne steht schon ziemlich hoch. Die Hitze wird langsam unerträglich. Der Zeiger der Uhr geht auf elf. Schon kommen die ersten «Funker», frohe lachende Gesichter, teils schon sonnenverbrannt. Alle gespannt und voller Willens zu zeigen, was ein rechter Funker kann, oder was er werden will. Alte und Junge, ein Leib und eine Seele. Camion und Car-Alpin rücken an. Im Handumdrehen sind die beiden TS. verladen. Auch der Imbiss, die obligate Wurst und Brot und eine Flasche Bier, werden nicht vergessen. 12 Uhr. Pressieren! Abfahren! Noch ein letztes Händeschütteln, ein froher Zuruf den Zurückbleibenden, und weg geht's, dem unbekanntem KDO-Posten entgegen. *(Fortsetzung folgt.)*

## „Autavia“ Basel 1930.

### II.

Sta.-Berset. TS. auf Camionette, die Mannschaft in Privatwagen. Sta.-Brunner. TS. und Mannschaft in einem 10plätzigen neuen Studebaker-Car, Typ Sardinienbüchse.

Bis da nur das Material der TS. verstaut war! Kostbare Schweisstropfen gingen dabei verloren! In ziemlich raschem Tempo fuhr die Wagenkolonne Richtung Basel. Auf der Breite rasch noch Karussell fahren, bis man endlich wusste, mit welchem Kdo.-Posten man zu fahren hatte. Sta.-Brunner allein auf weiter Flur. Der Cadillac von Herrn Direktor Imhof mit Herrn Metraux-Bucher als Postenchef, die Herren Dr. Mende aus Bern und Dr. Fr. Schmid als Zeitnehmer waren schon über alle Berge. Doch schon oben im Gellert stiessen wir auf die allzurash Enteilten. Die Irrfahrt, damit uns niemand folgen konnte, ohne gesehen zu werden, begann. Kreuz und quer führen wir durch die südliche Stadt, Richtung Dreispitz—Buchfeld—Neue Welt—MuttENZ—Pratteln—Augst—RheinfeldEN gegen die Staffelegg. In 60 km-Tempo folgte der schwerbeladene Car dem rassigen Cadillac, der mehrere Male unseren Blicken enteilte. Zwischen Augst und Stein stiessen wir dann auf die ersten Flieger, die vom Zürcher Trainingstag kommend, zur Autavia flogen. Wenn die Beobachter gut aufgepasst haben, so wussten auch sie, in welche Gegend wir zogen.

Ueber dem südlichen Schwarzwald hatte sich langsam eine schwarze, nichts gutes versprechende Wolkenwand zusammengezogen. Wir Funker sahen uns mit gemischten Gefühlen an. Wussten wir nur zu gut, was dies zu bedeuten hatte. Auch die über dem Jura stehenden Cumulus ballten sich nach und nach zusammen.

Unser Car frass unterdessen die Landstrasse mit Riesenappetit in sich hinein. Städtchen und Dörfer rheinaufwärts mit all ihren bunten, farbigen Bildern flogen an uns vorbei wie ein schöner Filmstreifen. Da konnte man sagen: „Trinke was die Wimper hält, von dem goldnen Ueberfluss der Welt!“ Nur allzu rasch flogen die Bilder vorbei.

Die Steigungen der Staffelegg boten dem Verfolgungsrennen Einhalt. Der Cadillac verschwand. Immer langsamer wurde die Fahrt, bis zehn Meter unterhalb der Passhöhe unser Car fauchend und speiend seinen Geist aufgab. Alles aussteigen! Leer schleppte sich der Car mühsam zum Brunnen, der ihm dann die langersehnte Abkühlung brachte. Unterdessen hatte es sich dann entschieden, wo das grosse Schweizerkreuz auszulegen war. 4,3 km nordöstlich Staffelegg, am Südwestabhang des Dreierberges, also 1 km nordöstlich Kielholz. Abfahrt! Bald kam Thalheim in Sicht mit Ruine Schenkenberg und Schloss Castelen. In der Ferne grüsste Schinznach und das silbergraue Band der Aare. Thalheim. Kriegsrat! Die Dörfler kennen den Dreierberg, der zum Hombergmassiv gehört, nicht. Also weiter nach Kielholz. Aber dies ist rascher gesagt wie getan. Stotzig bergan. Immer steiler wird der Fahrweg und dem Car geht die Puste aus. 5 Fahrminuten vor Kielholz stehen wir am Berg. Unterdessen rekognosziert Herr Imhof das Gelände, aber auch sein Cadillac kriegt zu schnaufen und muss umkehren. Man forciert die Weiterfahrt trotzdem. Aber der Car will nicht. Bruggmatt heisst der Ort wo wir waren, für uns Funker ganz ungünstig gelegen. In einer Ost-Westfalte am Südhang des Jura, umgeben von Freileitungen, mussten wir unsern Standort nehmen. Gegen Basel total abgeschirmt. Die Zeit war knapp geworden. Doch um 3 Uhr waren auch wir bereit. Die Sta. Berset stand schon im Verkehr mit dem Sternenfeld. Seine Meldungen gingen anfangs glatt durch, so dass in Basel der Lautsprecher konstant in Funktion war. Herrn Herz für dessen tadelloses Funktionieren besten Dank. Auch bei uns stellten sich die Flieger ein. Zuerst einzeln, dann scharenweise.

Mit ihnen kamen aber auch die Gewitter. Ringsum standen sie drohend und die atmosphärischen Störungen waren zeitweise so stark, dass wir Freund Schlegel, der uns mit dem Flugplatzsender antwortete, kaum hörten. Einen Verkehr Bruggmatt—Basel zustande zu bringen, nicht zu denken, trotzdem Brunner sich von 15 bis 17 Uhr im Schweisse seines Angesichtes vergeblich abmühte, wenigstens eine einzige Meldung durchzubringen. Die 50 km Luftlinie waren bei den herrschenden atmosphärischen Verhältnissen und der schlechten Lage der Sta. zu gross. Wir waren erledigt. Per Zufall stand Funkerhilfe in der Nähe, so dass die Resultate doch nach Basel kamen.

Während wir uns am Kasten abrackerten, verschwanden Wurst und Bier, sowie etliches aus dem Picknickkorb von Herrn Imhof in den nimmersatten Schlünden der Jungmitglieder. Kurz nach 16 Uhr traf der erste Automobilist ein, begrüsst mit lautem Freudengeheul. Einige Minuten später Frau Direktor Imhof, die die grösste Leistung vollbracht hatte. Sie kam zu Fuss von Thalheim her, 25 Minuten bergauf, um Zweite zu werden.

Rasch folgten nun die andern. Zwei, drei miteinander kamen an und bald herrschte das fröhlichste Lagerleben. 19 Equipen fanden das Kreuz auf der Bruggmatt. Schöne Leistung.

Um fünf Uhr abends war Schluss. Rasch, wie sie gekommen, verflog die Autokolonne und unser Car zog gemütlich Basel zu.

Abends war dann Treffpunkt im Sommer-Casino, wo nach Bankett und Preisverteilung bis früh in den Morgen hinein das Tanzbein zu seinem Rechte kam und mancher Automobilist gerade zur Ballonfuchsjagd fahren konnte.

*Brunner.*