

"Autavia" Basel 1930 [Fortsetzung]

Autor(en): **Brunner**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 8

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-562942>

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.

Die Fk.-Kp. haben die erforderlichen Motorlastwagen, Fuhrwerke und Pferde für den Transport ihrer Stationen fest zugeteilt. Die Motorfahrer werden ab 1931 in den Schulen der Motorwagentruppe, die Trainsoldaten immer in den Trainschulen ausgebildet.

Bezüglich Verwendungszweck ist zu sagen, dass keine Stationstypen zur Zuteilung zu einem bestimmten Stab (A.-K., Div. oder Br.) fest vorgesehen ist. Die Zuteilung muss vielmehr in jedem einzelnen Fall nach den Aufgaben und den zu erwartenden Schwierigkeiten (Verkehrsdistanz, Gelände, atmosphärische Einwirkungen usw.) bestimmt werden. Ms.

„Autavia“ Basel 1930.

II.

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

Bis da nur das Material der TS. verstaubt war! Kostbare Schweißstropfen 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 allzurasch 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—Muttentz—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.

Sektion Bern, Stammtisch:

Restaurant «Sternenberg», Schauplatzgasse 22.

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 rekosziert 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, verflieg 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.*

Zentral-Vorstand.

Mitteilungen.

Infolge Abreise von Kamerad J. Köhli nach Bern verlieren wir und die Sektion Zürich ein sehr tätiges Mitglied und wir bedauern seinen Wegzug von Dübendorf. Im Verband wird er jedoch auch in der Sektion Bern bald wieder aktiv mitmachen und wir beglückwünschen diese Sektion zu dem kräftigen Zuzug. An Freund Köhli unsere besten Wünsche! — Sein Nachfolger als Zentralverkehrsleiter hoffen wir bald bekannt geben zu können.

Sektion Zürich, Stammtisch:

*Jeden Dienstag und Freitag, ab 21.30 Uhr, im Restaurant zur
«Zimmerleuten», Rathausquai 10.*
