

Das Rätsel um die Schweizer AUTAVIA-Medaillen

In der Ausgabe vom November 2016 publizierte die Numis-Post einen Artikel zu den Ballonverfolgungs-Medaillen. Da für die Medaillen der Autavia teilweise die gleichen Stempel wie für die Ballonverfolgung verwendet wurden, waren am Ende des Artikels auch drei Autavia-Medaillen abgebildet.

Mit der Publikation des Artikels und der Abbildung der Autavia-Medaillen wurde die Leserschaft gefragt, ob es sich bei den Autavia-Medaillen möglicherweise um Ballonverfolgungs-Medaillen handle.

Um es gleich vorweg zu nehmen, sachdienliche Rückmeldungen von Seiten der Leserschaft erfolgten bisher keine. Aber wie sagt man so schön: «Kommt Zeit, kommt Rat». Mittlerweile sind drei Jahre ins Land gezogen und

das Autavia-Rätsel hat sich in kleinen Schritten sukzessive fast von selbst gelöst. In einem ersten Anlauf wurde der Kontakt zu Piloten und Flug-Enthusiasten gesucht. Als jedoch auch die ältesten Vertanen der Flugszene nur hilflos mit den Schultern zuckten, war klar, diese Recherche würde nicht einfach werden. Doch schliesslich kam Kommissar Zufall zu Hilfe.

1930 wurden die Kommandoposten einer Autavia-Veranstaltung mit Funk ausgestattet. In



Flugplatz Sternenfeld (1920-1950) Birsfelden (bei Basel) um ca. 1928

(Copyright: Wikipedia)

der Zeitschrift «Pionier» – Der Zeitschrift der Übermittlungstruppen – fanden sich mehrere lebhaftere Berichte über die Teilnahme von Funkpionieren an Autavia-Veranstaltungen. Hieraus ergab sich langsam aber sicher ein schlüssiges Bild. Die Aero-Clubs organisierten demzufolge in Zusammenarbeit mit den Automobilclubs in den Sektionen Zürich, Bern, Basel, Genf und des Tessins Autavia-Anlässe. Hierbei handelte es sich wie schon bei der Ballonverfolgung um eine militärische «Sportart», bei welcher Hochtechnologie der damaligen Zeit zum Einsatz kam. Jeweils ein Flugzeug bildete zusammen mit zwei Automobilen ein Team. Die Flugzeugbesatzungen waren für das Aufspüren der mit einem grossen Kreuz im Gelände markierten Kommandoposten zuständig, während die Automobilisten die Kommandoposten anfahren und die Depeschen überbrachten.

Kurzversion des Autavia-Reglements

«Jedem konkurrenzierenden Flugzeug werden zwei Automobile zugeteilt. Der Flugzeugbesatzung liegt die Aufgabe ob, zwei durch ausgelegte Kreuze markierte Posten aufzusuchen, an welche durch Vermittlung der beiden Automobile Meldungen zu überbringen sind. Das eine Auto bedient den Posten 1, das andere den Posten 2. Die Summe der Fahrzeiten der beiden Wagen, vom Start bis zur Meldungsabgabe an die Posten gerechnet, ergibt die Konkurrenzzeit der Equipe und damit die Rangordnung derselben.»

E. Brunner's Bericht über die Teilnahme der Funkpioniere an der Basler Autavia 1930

Station 1 «Berset»: Funkanlage auf Camio-

nette, die Mannschaft in Privatwagen.
Station 2 «Brunner»: Funkanlage und Mannschaft in einem 10plätzigem neuen Studebaker-Car, Typ Sardinienbüchse.

Bis da nur das Material der TS. (Funkanlage) verstaubt 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 Kommando-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 Geliert stiessen wir auf die allzu rasch Enteilten. Die Irrfahrt, damit uns niemand folgen konnte, ohne gesehen zu werden, begann. Kreuz und quer fahren 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.

Über 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 Riesenappétit 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 Überfluss 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 15 Uhr waren auch wir bereit. Die Sta. Berset stand schon im Verkehr mit dem Sternenfeld (*Flugplatz Birsfelden / 1920-1950*). 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, die 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 Funkstation 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.

Autavia – eine rein schweizerische «Trend-Sportart»?

Dem ausführlichen Bericht von E. Brunner aus Basel ist das Feuer und die Begeisterung für die Funkübermittlung anzumerken. Jede der Funkstationen war zusätzlich mit 5 bis 10 jugendlichen Funkpionieren besetzt, die beim Verladen sowie dem Aufbau der Funkanlage mithalfen. Damit dies auch während der Autavia

wie am Schnürchen klappte, wurden regelmässige Übungen abgehalten. Der entsprechende Aufwand war somit erheblich. Aus Brunner's Schilderungen könnte man leicht den Eindruck gewinnen, dass die Funkübermittlung ein wichtiger Teil der Autavia war. Dem ist jedoch definitiv nicht so! Die Ausstattung der Kommandoposten mit Funk war eine reine Option, die erst gegen Ende der 1920er Jahre schrittweise eingeführt wurde. Es kann davon ausgegangen werden, dass die teuren Funkanlagen aus Armeebeständen stammten, die Flugzeuge wurden demgegenüber von den Aeroclubs und die Fahrzeuge von Automobilclubs und Privaten bereitgestellt. Eine Internet-Abfrage ergab, dass der Begriff Autavia offenbar nur in der Schweiz Verwendung fand. Möglicherweise gab es ähnliche Wettbewerbe auch im benachbarten Ausland (jedoch unter anderem Namen). Bei der Autavia handelte es sich, wie schon bei der Ballonverfolgung, um eine vergessene Hightech-Sportart aus längst vergangener Zeit. Die wunderschön gestalteten Medaillen (mehrheitlich von Huguenin) tragen die faszinierende Geschichte der Autavia-Veranstaltungen bis in die heutige Zeit.

1964 brachte die Schweizer Uhrenfirma TAG Heuer die Cockpit-Stopuhr Autavia als Chronograph fürs Handgelenk heraus. 2017 legte TAG Heuer das begehrte Modell wieder neu auf. Wer eine dieser legendären Autavia-Uhren am Handgelenk trägt, wird jedoch in der Regel nicht viel über die geschichtlichen Zusammenhänge der historischen Autavia wissen.

Roland Erni



Autavia Bern

1926 Bronze, Ø 40 mm, 26 g

1928 Bronze, Ø 40 mm, 24 g

Autavia Genève 1929

Bronze, Ø 40 mm, 25 g

Autavia Bern 1930

Bronze, Ø 40 mm, 26 g



Autavia du Lemman 1930

Bronze, Ø 37 mm, 24 g

Autavia Ticinese 1950

Metall versilbert,
Ø 30,12 mm, 11,79 g

Autavia Ticinese 1951

Metall vergoldet,
Ø 30 mm, 12 g