

St. Moritz, 7. Januar 1919

Engadiner Post Nr. ? Seite ?

**Flugfahrten.** Unter dem Vorsitz vom Präsidenten des Kurvereins, Herrn Oberstlt. E. Thoma, fand am Mittwoch im „Monopol“ eine Interessentenversammlung statt zur Besprechung eventueller Flugfahrten Zürich–Engadin und einer entsprechenden Beteiligung an der Gründung der Gesellschaft. Erschienen waren auch Vertreter des Oberengadiner, des Samadener, Pontresiner, Silvaplanner und Silser Kurvereins. Die Mitteilung in der Presse, es handle sich um eine Summe von 500'000 Fr., die dafür aufzubringen wäre, hat manchem das Gruseln beigebracht und alle Beteiligten waren angenehm überrascht, als die vortrefflich orientierenden Referate des Vorsitzenden und des Herrn Dr. Frey (Dr. H. Frei-Zamboni) die Versammlung darüber aufklärten, das ganze Oberengadin müsste sich mit 40 Aktien von nominell 1000 Fr. beteiligen, was bedeuten würde, dass einstweilen 15'000 bis 20'000 Fr. einzuzahlen wären. Die Fahrt Zürich–Engadin oder Engadin–Zürich dauert *eine* Stunde und kostet für den Einzelnen 400 Fr. Vorgesehen sind einstweilen 500 Fahrten im Jahr. Ausserdem sollen zirka 100 Fahrten photographischen Aufnahmen dienen und hier liegt für uns der springende Punkt. Die Frage des Engadins wird immer die sein: wie begegnen wir der Konkurrenz in der Reklame? ...

Ein geradezu ideales Reklamemittel bilden diese Aeroplane und zwar in erster Linie durch ihre wundervollen, aus der Vogelperspektive aufgenommenen Photographien. Viele Beispiele (Herr Dr. Frei liess Albums zirkulieren) zeigten, wie wundervoll Berge, Gletscher, Täler und Flüsse sich auf diesen Photographien ausnehmen. Nach dem Prospekt will die neue Gesellschaft in die Millionen Karten aus dem Engadin etc. zum Vertrieb bringen, was für die Gesellschaft ein ausgezeichnetes Geschäft sein wird, für uns aber eine Reklame, wie wir sie nicht besser wünschen könnten. ...

Die Aufnahmen finden natürlich auch Verwendung für Projektionsvorträge und den Kinematograph. Doch auch die Passagierflüge und ihre Propaganda werden ein sehr zügiges Reklamemittel sein, -- was sind 400 Fr. für Ferienreisende, denen ein so herrliches Schauspiel geboten wird in einer kurzen Stunde? Es freute uns, eine schöne Einmütigkeit in der Versammlung vorzufinden. Alle Vertreter der Kurvereine bekundeten ihr Einverständnis mit dem neuen Unternehmen und versprachen, in ihren Vereinen und in der breiten Öffentlichkeit dafür Propaganda zu machen, dass die von uns verlangte Beteiligung aufgebracht werde, und wir sind auch überzeugt, dass der Wurf gelingt. ...

**Kurverein.** Gestern Montag (6. Januar 1919), versammelte sich das Komitee im „Albana“. Neben der Besprechung der Fliegerfahrten (vergl. oben) fanden die Wahlen der Vizepräsidenten und Kommissionen statt. Letztere hatten folgendes Ergebnis: ...  
2. Verkehr, Festlichkeiten und Sport: Dr. Mohr, Präsident, Beisitzer: Oberst E. Thoma und Dir. M. Monsch; ...

---

Berne, le 8 janvier 1919  
Affaire Pethoud

Au Sous-Chef de l'Etat-Major de l'Armée

Pour pouvoir établir et rédiger la réponse à faire à M. Pethoud directeur de l'école Aéro à Lausanne ensuite du rapport du Lt Colonel Merkli, il serait nécessaire de connaître la décision prise au sujet de la requête Frei-Zamboni et Comte.

Cette requête tendait à l'autorisation d'exécuter des vols en aéroplane pour prise de photographies et dans d'autres buts; elle a été soumise au Sous-Chef de l'Etat-Major de l'Armée d'abord le 16 avec un préavis, puis avec un exposé de M. Frei-Zamboni le 20 décembre 1918 pour décision.

Etat-Major de l'Armée, Section d'aviation (Etienne Edmond Borel, Cdt)

---

21. Januar 1919 Engadin Express & Alpine Post – Nr. ? Seiten 14+15  
Luftverkehr Zürich - St. Moritz

Der Kur- und Verkehrsverein versandte dieser Tage im ganzen Engadin die Zeichnungsscheine für die Beiträge an die neuzugründende „Schweiz. Aerogesellschaft A.-G. in Zürich“ für ihr grosses und bedeutendes Projekt der Passagierflüge Schwamendingen–St. Moritz, sowie im Engadin selbst. Auch der „Engadin Express“ hat schon darüber in sachlicher Weise sich ausgesprochen, indem er dieses Projekt als äusserst belang- und folgenreich nicht nur für St. Moritz selbst, sondern auch für das ganze Engadin bezeichnete und befürwortete. Nun dürfte es Gäste und Einheimische interessieren, noch einige nähere Details darüber zu vernehmen und sind wir in der Lage, an Hand der ausgesandten Zeichnungszirkulare und des Statuten-Entwurfes darüber einiges zu berichten. Wir halten eben dafür, dass auch in dieser Frage die Öffentlichkeit ein Recht auf Orientierung habe, vorab die eventuellen Beitragsleistenden selbst und dass das Zutrauen zum ganzen Unternehmen nur wachsen könne, wenn es in Aufbau und Tendenz allgemein offen daliegt.

Das Zirkular des Kur- und Verkehrsvereins betont, dass für das Engadin Start- und Landungsplatz Sommer und Winter nur St. Moritz in Frage käme und zwar im Winter der St. Moritzer See, im Sommer St. Moritz-Bad. Allerdings berichtete uns ein Fachmann, dass die Landungs- und Start-verhältnisse für den Sommer weit besser in Samaden sich finden liessen, doch können ja die Ansichten darüber auseinandergehen. Mit überzeugender Objektivität betont das Zirkular den grossen propagandistischen Wert des Unternehmens für St. Moritz und drängt darauf, mit der Zeichnung der eigentlich kleinen erforderlichen Beiträge zur Sicherung der Priorität nicht zu zögern, da es sich um ein Novum im wahrsten Wortsinne handle.

Aus dem Statuten-Entwurf ist ersichtlich, dass als Haupt-Initianten die Herren Dr. Frei-Zamboni, Zürich, Oberlt. Studer in Kilchberg, Lt. Comte, Flieger-Abteilung, Lt. Mittelholzer, St. Gallen sind. Die Gründungskosten der Gesellschaft sind auf 218'000 Fr. voranschlagt (drei Doppelsitz-Flugzeuge, Doppeldecker. 7'500 Fr. Ein Einsitzer-Apparat mit 200 km Geschwindigkeit und 6000 m Steigfähigkeit in ½ Stunde 17'000 Fr., Hangar etc. 4'000 Fr. etc.) Die Jahres-Betriebskosten, auf der Grundlage von 620 Flugstunden berechnet, ergäben für Benzin 46'500 Fr., für Platten, Öle, Chemikalien, Photos etc. Summenposten bis zu je 4'000 Fr., die Löhne an die Piloten Posten von 15'000, 6'000, 9'600, 8'000 Fr., Vorräte an Positiven, Postkarten etc. Total 962'000. An Einnahmen sieht der Prospekt vor: Passagierbetrieb 223'600 Fr., Filmbetrieb 1 ½ Million, Postkarten 1,2 Million, insgesamt 2'923'600, also einen Einnahmen-Überschuss von 1'802'300 Fr.

Der projektierte Flugverkehr Zürich-Engadin und der lokale Flugverkehr im Engadin selbst sind eigentlich Dinge, die längst innigst in den Bereich der Möglichkeit und Realisierbarkeit gerückt sind, da auch anderswo ähnliche Unternehmungen im Wurf sind.

*Kurverein.* Am Montag (27. Januar 1919), nachmittags 3 Uhr, versammelte sich der Kurverein zu einer ordentlichen Generalversammlung im «Monopol». Aus den langen Verhandlungen erwähnen wir diejenigen Geschäfte, die eine weitere Öffentlichkeit interessieren dürften:

... Über die A.G. Aerogesellschaft teilte Herr Oberst E. Thoma mit, dass die Zeichnungen in Zürich über Erwärten gut verlaufen und es sei zu hoffen, dass auch St. Moritz den verlangten Nominalbetrag von Fr. 40'000.— übernehme. Er empfahl, sich an der Zeichnung zu beteiligen.

... Damit waren die Traktanden erschöpft und konnte die Versammlung um 6 Uhr nach einer interessanten Diskussion geschlossen werden.

## Februar 1919 (?) Entwurf für die Organisation eines provisorischen Flugpostbetriebes.

Als Versuchsstrecke für einen später ausgedehnten Betrieb schlagen wir vorläufig die Strecken vor:

### Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf & Dübendorf-Base

Zürich (Dübendorf) – Bern (Ballonhalle)	= 100 km = durchschnittl.	1 ¼ h
Bern – Lausanne (Blécherette)	= 82 km = „	1 h
Lausanne – Genf (Cointrin)	= 56 km = „	¾ h
Zürich (D'dorf) – Basel (St. Jakob)	= 92 km = „	1 h
	330 km.	4 h.

Es wäre die Frage zu prüfen, ob in Lausanne bei jedem Fluge gelandet werden soll, oder ob dort die Post nur abgeworfen werden könnte, wenigstens auf dem Hinfluge. – Die Zwischenlandung nimmt immer verhältnismässig viel Zeit in Anspruch, ferner gehen Briefe Lausanne-Genf in derselben Zeit mit dem Zuge nach Genf.

Vorgesehen wäre eine zweimalige Verbindung pro Tag. – Je eine Maschine würde am Morgen bei Tagesanbruch von D'dorf, Genf und Basel wegfiegen, je eine 2. am Nachmittag 2h.- Die oben erwähnten Zeitangaben stellen einen hoch berechneten Durchschnittswert dar.- Bei Windstille 50% Gegenwind gerechnet.-

Für einen gesicherten Betrieb dieser 3 Strecken sind mindestens 8 Maschinen notwendig, 4 in Betrieb, 1 Reserve in Genf, 1 Reserve in Basel, 2 Reserven in D'dorf. – Die Beförderung der Postsäcke vom Landungsplatz zur Post und umgekehrt hätte durch die Automobile der Post zu geschehen.-

PERSONAL. – 1 Direktor & 1 Bürogehilfe / Piloten (6) / Mechaniker: Genf (3), Lausanne (1), Bern (1), D'dorf (3), Basel (3) = 11 für den administrativen Betrieb könnten jeweils die 2 Reservepiloten verwendet werden.

### BETRIEBSKOSTENRECHNUNG.-

- Betriebsstoff a.) Benzin 40 l à 1,25 = Fr. 50.- / b.) Öl 4 Kg. à 3.50 = Fr. 14.- / c.) Fette, Petroleum. Ersatz = Fr. 6.- / = Fr. 70.-  
Die Zelthangars könnte von d. Eidgen. Flugplatz-Verwaltung gemietet werden.-
- Amortisation. 1 Flugzeug à 30,000 Fr. mit 500 Betriebsstunden = Fr. 60.-
- Piloten. 6 Piloten mit je 10,000 Fr. Jahresgehalt / Bei Annahme von 200 Flugtagen à 16 Std. = 3200 Std. im Jahr  
Pro Flugstunde = Frs. 19.- / Km.-Geld Fr. 0.20 / pro Flugstunde = Frs. 16.50 / = Frs. 35.50
- Bedienung.- 3 Chef.-Mech à 3600 = 10800 / 8 Chef.-Mech à 3000 = 24000 / = 34800  
/ + 25% Teuerungszulage 8700 / 43500 bei 3200 Flugstunden im Jahr, pro Flugstunde = Fr. 13.50  
1 Director 10000 / 1 Commis 3000 / 13000 / + 25% Teuerungszulage = 8700 / = 43500 = Fr. 4.-  
Total pro Flugstunde = Fr. 183.-  
Zuschlag 25% f. unvorhergesehenes = Fr. 46.-  
Fr. 229.-

Die Betr.-Kosten pro erwähnte Strecke belaufen sich also auf:

Zürich-Bern 1 ¼ Std. Fr.=286.- / Bern-Lausanne 1 Std. Fr.=229.- / Lausanne-Genf ¾ Std. Fr.=170.- / Zürich-Base 1 Std. Fr.=229.-

Zusammenstellung der Aktiven: 8 Flugzeuge à 30,000.- = Frs. 240,000.- / Betriebskapital 14000 = Frs 60,000.- / = Frs. 300,000.-

Die Maschinen sind zum Maximalpreis angesetzt.- Sehr wahrscheinlich sind dieselben bedeutend billiger zu haben, angesichts der Tatsache, dass die St. Moritzer-Gesellschaft eine Anzahl Maschinen gratis erhält, offenbar aus Gründen der Reklame seitens ausländischer Fabriken. – Es würde also ein bedeutend grösseres Betriebs-Kapital zur Verfügung bleiben.-

Für das **Initiativ-Comité** – sig. Oberlt. F. Rihner

Zürich, den 11. Februar 1919

An die Oberpostdirektion, Bern

In Gründung begriffen ist die schweizerische Aero-Gesellschaft. Zweck der Gesellschaft ist in erster Linie der Passagier-Verkehr verbunden mit regelmässigem Post-Verkehr (Express-Briefe und Pakete) in der Schweiz mit Anschluss an die umliegenden Staaten. Die Gesellschaft ist bereits so weit gediehen, dass in nächster Zeit mit dem Betrieb begonnen werden kann. Die Gesellschaft hat einen Brief und Paket-Verkehr im Sinne, doch nicht als von sich aus spedierende Gesellschaft, sondern in Verbindung mit der Post.

Um Ihnen einen bestimmten Kosten-Voranschlag machen zu können. Benötige ich etlicher Daten. Ich hoffe bestimmt, dass Sie die Güte haben werden, mir darüber zu berichten.

- Welches ist die voraussichtliche Zahl der täglich zu befördernden Express-Briefe und Express-Pakete?
- Welches sind die Haupt-Abgangsorte und Empfangsorte der Schweiz.
- Das Gleiche für das Ausland

Auf Grund dieser Daten würden wir unsere Flug-Stationen einrichten und wird es mir möglich sein, die Kosten voraus zu berechnen. In den meisten Staaten ist mit dem Flug-Post-Verkehr bereits begonnen worden und die Schweiz darf darin nicht zurückstehen.

Da unsere Gesellschaft rein schweizerischen Charakter hat und nur schweizerische Flieger beschäftigt, so hoffe ich, dass unsere Gesellschaft mit Ihnen in Verbindung treten kann und Sie uns zur Förderung des Schweiz. Luft-Verkehrs uns behilflich sein werden.

Für die **schweiz. Aero-Gesellschaft**, Flieger Oblt **Kihm Oscar**, (zugewiesen?) Dübendorf

Zürich, den 12. Februar 1919

An die Generalstabsabteilung im Armee-Stab, Bern

Nach einer persönlichen Rücksprache mit Herrn Major im Gen St. Isler, Kdt ad int der schweizerischen Flieger Abteilung, welcher mich mit meiner Anfrage direkt an die Generalstabsabteilung verwies, gestatte ich mir folgende Eingabe zu machen.

In Gründung begriffen ist eine Aktiengesellschaft für die Zivil-Fliegerei in der Schweiz, die Schweiz. Aero-gesellschaft. Die Gesellschaft ist soweit fortgeschritten, dass sie in absehbarer Zeit mit dem Betriebe beginnen kann. Zweck der Gesellschaft ist:

1. Regelmässiger Passagier-Verkehr in der ganzen Schweiz mit Anschluss an die umliegenden Staaten, der Art dass die Schweiz auch für den kommenden internationalen Luft-Verkehr als Drehscheibe dient. Ähnlich wie dies jetzt bei den Eisen-Bahnen der Fall ist.
2. Postbeförderung in der Schweiz mit Anschluss an das Ausland.
3. Photographieren der ganzen Schweiz. Aufnahme von Einzel-Bildern, Verarbeitung derselben für wissenschaftliche Zwecke an Hochschulen und Volksschulen, Anschauungsunterrichtsbilder; Aufnahme von Films, Verbreitung derselben zu vorigem Zwecke, sowie als Reklame im In- und Auslande.
4. Ausübung von Passagierflügen rein sportlicher Art.
5. Schaufliegen (Akrobatik),

Als Piloten unserer Gesellschaft kommen nur schweizerische Militärflieger in Betracht.

Die zur Eröffnung unseres Betriebes (nach Zeichnung des A. G. Kapitals) sind uns zwei der allermodernsten Maschinen zur Verfügung gestellt worden, welche wir in kürzester Zeit erwarten. Ein neuer Jagdapparat, Eindecker mit 200 P.S. Rotationsmotor und ein Doppeldecker „C“, Maschine mit 220 P.S. Standmotor. Diese zwei Apparate dienen in erster Linie zur Propaganda und Reklame der in Gründung begriffenen Gesellschaft, welche rein schweizerischer Natur ist.

Die bis jetzt in unserer Gesellschaft tätigen Flieger sind Lieut. Comte, Monatsflieger, früher Fluglehrer in Dübendorf, als Chefpilot und Oberlieut. Kihm Monatsflieger und Lehrer für die techn. Fächer an der Fliegerschule Dübendorf, als technischer Leiter.

Im Interesse und zur Förderung der schweiz. Zivilaviatik bitte ich Sie, um Bewilligung der folgenden Punkte:

1. Bewilligung an Lieut. Comte und Oberlieut. Kihm diese zwei uns zur Verfügung gestellten Maschinen nach Belieben innerhalb den vorgeschriebenen Fluggrenzen fliegen zu dürfen.
2. Bewilligung zum Bezuge von Benzin und Öl, bei der schweiz. Fliegerabteilung gegen Bezahlung.
3. Bewilligung zum Photographieren aus den Flugzeugen mit Ausschluss von befestigten Gegenden. Es handelt sich in erster Linie um Alpen- und Städte-Aufnahmen.
4. Einstellen unserer Apparate in Dübendorf oder Spreitenbach.

Es liegt im Interesse der schweiz. Aviatik, dass uns diese vier Punkte bewilligt werden. Da diese zwei Maschinen und die, welche wir später erhalten werden, zu den allermodernsten Maschinen gehören, so kann die schweiz. Flugzeugkonstruktion nur profitieren davon. Ferner wären der Lieut. Comte und ich ohne weiteres einverstanden, unsere Monatsflüge auf diesen zwei Maschinen zu absolvieren, womit sich Herr Major i Gst Isler einverstanden erklärt hat, da dies im Interesse der Fliegerabteilung liegt, welche ohnehin schon stark an Maschinenmangel leidet. Dadurch werden zwei unserer Maschinen frei für unsere Monatsflieger, wodurch unsere Maschinen weniger überlastet werden. Ferner ist die Gefahr des Abgehens von Maschinen infolge Bruches stark vermindert.

Zugleich möchte ich Sie noch anfragen, ob unsere Maschinen mit dem Schweiz. Kreuze zu versehen sind.

Um sofort mit dem Betriebe beginnen zu können, bitte ich Sie, um umgehende Antwort.

**I.N. der Schweiz. Aerogesellschaft**

**Flieger Oblt Kihm Oscar**, Dipl. Masch. Ing., Dübendorf, Schweiz. Flieger Abt.

Copie an Herrn Oberstlieut. Mylius, Basel, und Herrn Major i Gst Isler, Dübendorf abgegangen

Dübendorf, 14. Februar 1919

An die Generalstabs-Abteilung Bern

**Gesuch Oberlt. Kihm**

Das Vorhaben des Herrn Oberlt. Kihm würde uns den Vorteil verschaffen, neue ausländische Maschinen und ihre Leistungsfähigkeit näher kennen zu lernen und unsere Maschinen zu entlasten. Der Nachteil bei der Sache ist die Verquickung mit der Aero-gesellschaft,

Ursprünglich von den Fliegern Comte und Mittelholzer mit Dr. Frei-Zamboni und Phot. Oberlt. Studer gebildet, soll sich diese Gesellschaft wieder entzweit haben. Herr Oberlt. Kihm tritt nun plötzlich auch als Vertreter auf. Das Verhältnis, in dem Oberlt. Kihm und Lt. Comte zur ursprünglichen Aerogesellschaft stehen, ist mir unklar.

Zuerst war das Ziel der Gesellschaft Lufttransport Schwamendingen-Engadin, sowie Touristen & Photo-Flüge im Gebirge. Oberlt. Studer behauptete dann, sie beschränke sich nun auf Touristen- & Photoflüge im Engadin. Herr Oberlt. Kihm wiederum spricht von umfassendem schweiz. Luftverkehr. Die Gesellschaft ist im Handelsregister noch nicht eingetragen.

Das Ausleihen der zwei Flugzeuge an die Aero geschieht laut Oberlt. Kihm unter der Bedingung, dass diese später ihre nötigen Maschinen von der ausleihenden Firma beziehe. Es müssen also Verpflichtungen eingegangen werden; die Maschinen bleiben Eigentum einer ausländ. Firma. Falls die 2 Maschinen zu Mil. Übungen (Monatsflügen) benützt würden, wären unangenehme Erfahrungen nicht ausgeschlossen. Die Sache könnte auf 2 Arten geregelt werden.

Variante 1. Oberlt. Kihm & Comte übernehmen die Flugzeuge als Zivilflieger und auf eigene persönliche Verantwortlichkeit. Sie machen die betr. Flüge nur in Zivil und zahlen uns die Hangar etc. Gebühren laut Tarif. Sie haben sich der Platz- und Startordnung zu unterwerfen und zahlen das Betriebsmaterial, das wir liefern, bar. Sie haben sich freiwillig zur Reserve zu melden. (Keine Entschädigung). Sie haben den Armeeraum zu beachten und führen das schweiz. Abzeichen mit beigefügtem grossen P (Privat). Photographieren ist mit Zensurvorbekalt gestattet. Das Kommando Flieger Abt. übt die Kontrolle über ihre Flüge aus. Sie sind diesem jede nötige Auskunft schuldig.

Variante 2. Oberlt. Kihm & Comte übernehmen die 2 Flugzeuge auf persönliche Verantwortung. Sie werden ermächtigt, mit unserem Betriebsmaterial zu fliegen sowie unsere Plätze und Hangars ohne Entschädigung zu benützen. Ihre Flüge gelten als Monatsflüge. Es darf jedoch mit den Monatsflügen keine Reklame verbunden werden. Für Fliegen zu Privatzwecken muss die Erlaubnis der Generalstabs-Abteilung eingeholt werden und es gelten für die betr. Tage die finanziellen Bedingungen der Variante 1. Sie führen das schweiz. Abzeichen. Photographieren für Privatzwecke ist nur mit besonderer Bewilligung zulässig.

Ad. Variante 1. Sie würde eine reinliche Scheidung bringen, was sehr zu wünschen wäre. Weil rein privat betrieben, würde sie aber einen Präzedenzfall schaffen. Auch andere schweiz. Flieger würden ähnliche Gesuche stellen. Ich stehe aber persönlich auf dem Standpunkt, dass die Bewilligung von Zivilfliegerunternehmungen über kurz oder lang doch gegeben werden muss. Die Bewilligung kann auch bedingt oder zeitlich beschränkt gegeben werden.

Ad. Variante 2. Sie schafft eine administrativ komplizierte Situation. Sie steht auch im Widerspruch mit dem neuen Prinzip, Mil. Fliegern, die Gelegenheit haben, sich im Zivilberuf zu trainieren, nicht auf Staatskosten trainieren zu lassen. In Anbetracht, dass die Schweiz. Zivilliegerunternehmungen möglichst gefördert werden sollten, um die Konkurrenz des Auslandes, die sich bei Öffnung der Grenzen sofort breit machen wird, zu erschweren, beantrage ich:

Herrn Oberlt. Kihm und Lt. Comte wird das Fliegen zu Privatzwecken und die Benützung des Flugplatzes Dübendorf-Spreitenbach nach den Grundsätzen der obigen Variante 1 ab 1. März 1919 auf Zusehen hin prinzipiell bewilligt. Über die detaillierten Bedingungen wird auf Antrag des Kdos. Flieger Abt. von der Generalstabs-Abteilung entschieden.

Da die Petenten keine eigenen Flugzeuge besitzen, auf die im Falle von Zahlungsverzug oder Beschädigungen von eidg. Material gegriffen werden könnte, haben sie eine Bar- oder Bankkaution von Fr. 20'000 zu leisten.

In Copie an: Herrn Oberstlt Mylius; Herrn Prof. Haffter

**Kommando Flieger-Abteilung**     ad int Isler Major i Gst

---

**Basel, den 20. Februar 1919**

**An die Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern**

**Betr. Gesuch Kihm vom 12. Febr. 1919**

Grundsätzlich bin ich der Meinung, dass man es einem schweizerischen Flieger nicht verbieten kann, auf eigener Maschine über schweizerischem Gebiet zu fliegen. Nachdem man beschlossen hat, dass Monatsflieger, die Gelegenheit haben sich ohne Benützung der Maschinen von Dübendorf im Training zu halten, zu den Reservefliegern versetzt werden, so kann es keine Monats-flieger mit eigenen Maschinen geben, ebenso wenig wie Monatsflieger, die bei einer Gesellschaft als Piloten tätig sind.

Für Kihm und Comte würde somit die Durchführung ihres Projektes ihren Übertritt zu den Reservefliegern zur Folge haben.

Was die Benützung von Dübendorf anbetrifft, so sollten auch dort keinerlei Ausnahmen gemacht werden. Ein festgelegter Tarif darf nicht dehnbar sein. Meiner Ansicht nach kommt ausschliesslich Variante 1 des Berichtes von Major Isler vom 14. Februar in Frage. Dass die Flüge solcher Civilflieger unter äusserst genaue Kontrolle gestellt werden müssen, aufgrund noch aufzustellen-der Vorschriften, wurde bei allen Besprechungen hervorgehoben und möchte ich aber, in Anbetracht der grossen Wichtigkeit dieser Seite der Civilfliegerei, nicht ermangeln, nochmals darauf aufmerksam zu machen.

Zum Projekt Kihm kann ich nur sagen, dass mir solche Gründungen sehr unsympathisch sind, die ich im Pferdesport zur Genüge kennen gelernt habe. Es war mir gleich klar, dass es sich beim Projekt Kihm um das zerschlagene Projekt Frei-Zamboni handeln musste, wie ich davon überzeugt bin, dass, wenn Kihm und Comte wegen Geldknappheit nicht starten können, irgendeine andere Persönlichkeit auftauchen wird. Auch das ist ein Grund, weshalb ich absolut gleichmässige Behandlung aller Gesuche um Benützung von Dübendorf beantrage und von einer Kautionsstellung unter keinen Umständen absehen würde. Selbstverständlich dürfte Betriebsstoff nur gegen Bezahlung abgegeben werden.

---

**Zürich, den 24. Februar 1919**

**An die Generalstabs-Abteilung, Sekt. Flugwesen, Bern**

Mit der Gründung einer Aerogesellschaft betraut, ersuche ich Sie höflich um die Bewilligung, ein Flugzeug auf dem Luftwege in die Schweiz zu transportieren.

Es sind mir von den Daimlerwerken verschiedene sehr günstige Offerten eingegangen für den Ankauf von Doppeldeckern, Zweisitzer, die ich mir bei dem heutigen Stande der deutschen Valuta nicht entgehen lassen möchte.

Die Beförderung auf dem Luftwege geschieht ausdrücklich nur mit Erlaubnis der zuständigen deutschen Behörden. Ich habe diesbezüglich mit Herrn Kommerzienrat Molt vom Arbeitsministerium in Stuttgart Fühlung genommen. Die Bewilligung ist mir zugesichert.

Ich ersuche Sie höfl., auch um Angabe des Ortes, wo die Schweizergrenze überflogen werden muss, und wo gelandet werden soll.

Der Start ab Sindelfingen bei Stuttgart oder ab München, wird Ihnen vorher telegraphisch avisirt, ebenso dem Kommando des Grenzd. Nordostschweiz.

Ich ersuche Sie die Angelegenheit als dringend zu behandeln.

**Dr. Jur. H. Frei-Zamboni, Rechtsanwalt, Zürich**

---

**Dübendorf, den 26. Februar 1919**

**An die Generalstabs-Abteilung, Bern**

**Gesuch Dr. Frei-Zamboni betr. Import eines Flugzeuges durch die Luft**

Dr. Frei-Zamboni behauptet, beauftragt zu sein, eine „Aero-Gesellschaft“ zu gründen. Er benützt also eine Firma-Benennung, die bisher von ihm und von den Herren Oberlt. Kihm & Studer. Lt. Comte und Mittelholzer zusammen geführt wurde. Die 4 Herren behaupten ihrerseits, Herr Frei sei ausgetreten. Übrigens wäre diese Gesellschaft des Herrn Dr. Frei auch erst zu gründen.

Gegenüber dem Gesuch Oberlt. Kihm (mein Brief vom 14. Februar) ist hier neu:

- 1.) Der Zweck der Unternehmung ist nicht ersichtlich.
- 2.) Es ist nicht bekannt, welche Flieger, nicht einmal, ob schweizerische oder deutsche, dieses Flugzeug fliegen werden.
- 3.) Es handelt sich vorläufig nur um 1 Flugzeug. Wenn anlässlich eines Unfalles dieses einzige Flugzeug zerstört wird, und zugleich Schaden gegenüber Dritten entsteht, für den sein Besitzer haftet, so ist kein Kapital ausgewiesen, das für ev. Schadenersatz belangt werden kann.

Eine prinzipielle Abweisung halte ich nicht für richtig, da Dr. Frei unter Umständen für eine zu bildende schweizerische Gesellschaft im gegenwärtigen Moment günstiger einkaufen kann. Dagegen gibt der Transport durch die Luft über die Grenze zu Bedenken Anlass.

Anträge:

Variante I.

- 1.) Der sofortige Import eines Flugzeugs per Bahn unter definitiver Einfuhrverzollung wird gestattet.
- 2.) Das Flugzeug steht vom Eintritt in die Schweiz an unter der Kontrolle der Schweiz. Flugplatzdirektion.
- 3.) Die Bewilligung des Importes schliesst keineswegs die Bewilligung zum Fliegen oder die Konzession irgendeines damit zu verbindenden Gewerbes in sich.
- 4.) Falls Unterbringung des Flugzeuges auf dem Flugplatz Dübendorf oder einem Stützpunkt verlangt wird, gelten hierfür die einschlägigen Bedingungen des Tarifs der Flugplatzdirektion.

### Variante II.

1.) Der sofortige Import eines Flugzeuges durch die Luft, unter Führung eines schweiz. Militärpiloten in Zivil und ohne ausländische Passagiere oder Waren wird gestattet.

2.) Das Flugzeug hat in Dübendorf zu landen, wird dort der definitiven Einfuhrverzollung unterworfen und unter die Kontrolle der schweiz. Flugplatzdirektion gestellt. Falls die Unterbringung des Flugzeuges auf dem Flugplatz Dübendorf oder einem Stützpunkt verlangt wird, gelten hierfür die einschlägigen Bedingungen des Tarifs der Flugplatzdirektion.

3.) Die Bewilligung des Importes schliesst keineswegs die Bewilligung zu weiteren Flügen in der Schweiz in sich, noch die Konzession irgendeines damit zu verbindenden Gewerbes.

4.) Jeder Schaden, der durch das Hereinfliegen des Flugzeuges entstehen könnte, fällt ausnahmslos zu Lasten von Herrn Dr. Frei-Zamboni.

5.) Er hat dafür eine Bar- oder Bankkaution von Fr. 50'000.- zu hinterlegen.

Wenn ich gegenüber dem Gesuch Kihm statt 20'000.- nun 50'000.- Kautionsverlange, so rührt dies daher, dass zum vornherein nicht bekannt ist, welcher Flieger verwendet wird.

Das Risiko, dass bei einer Notlandung oder bei der Landung in Dübendorf Schaden an Bundes- oder Privateigentum entstehe, ist daher grösser. Gesetzt der Fall, dass bei der Landung eine Kollision mit einem unserer Apparate entstehen würde, so könnte der Schaden unsererseits den Betrag von 50'000.- erreichen. Der Mangel an Kapitalausweis scheint mir diese Forderung gegenüber Dr. Frei-Zamboni nötig zu machen.

**Kommando Flieger-Abteilung**, ad int. Isler. Maj i Gst

---

**Dübendorf, den 27. Februar 1919**

**Herrn Oberlt. Kihm, Dübendorf / Lt. Comte, Zürich, Ottikerstr. 55** Chargé

Laut prov. Organisation pro 1919 werden dieses Jahr nur 30 Monatsflieger im Training erhalten; mit der Beendigung der Pilotenschule II wird entschieden werden müssen, ob die daraus hervorgehenden neuen Militärflieger in die Reserve übertreten sollen, der ob gegenwärtige Monatsflieger ausscheiden müssen. Die Frage kann heute noch nicht entschieden werden. Um aber erneute plötzliche Entlassungen zu vermeiden, bin ich gezwungen, vorsichtshalber heute schon einigen Piloten auf 3 Monate zu kündigen.

Ich teile Ihnen daher hierdurch mit, dass Sie auf 1. Juni 1919 zur Reserve versetzt werden.

Die Wahl ist auf Sie gefallen, weil Sie bereits die Absicht kundgegeben haben, in nächster Zeit Zivilflieger zu werden. Im Interesse der Flieger, welche die Chance nicht haben, im Zivilflugwesen beschäftigt zu werden und im Interesse des Bundes, der auf diese Weise ohne Mehrauslagen über mehr trainierte Flieger verfügt, können grundsätzlich Zivilflieger nicht mehr auf Kosten des Bundes trainiert werden.

Für den Fall, dass Sie bis zu jenem Datum keine Gelegenheit finden, Zivilflieger zu werden, steht es Ihnen frei, seinerzeit ein Gesuch um Beibehaltung als Monatsflieger zu stellen. Doch kann ich Ihnen selbstverständlich bezüglich die Erledigung eines solchen Gesuches keine Versprechungen machen.

Zu Ihrer Orientierung teile ich Ihnen noch mit, dass Sie, falls Sie vorher Zivilflieger werden, ev. auch vorher zur Reserve versetzt werden. Die Annahme einer Stellung als Zivilflieger schliesst die Versetzung zur Reserve ohne Entschädigung in sich. Ebenso wird die Versetzung nach dreimonatlicher Kündigungsfrist nicht entschädigt.

In Copie an : Gst. Abt. ; Herrn Oberstlt. Mylius

**Kommando Flieger-Abteilung**, ad int Isler, Major i Gst

---

**Dübendorf, 4. März 1919**

**Herrn Dr. Frei-Zamboni, Usteristr. 1, Zürich**

In Beantwortung Ihrer Eingabe vom 24. Februar an die Sektion für Flugwesen, deren Kompetenzen uns übertragen sind, teilen wir Ihnen mit, dass die Mil. Behörde zur Zeit nicht in der Lage ist, die Bewilligung zur Einfuhr von Flugzeugen auf dem Luftwege zu erteilen. Die Frage des Luftfahrrechts in der Schweiz befindet sich zur Zeit im Studium. Inzwischen darf dem zu treffenden Entscheide der zuständigen Instanzen nicht vorgegriffen werden.

Wenn Sie die Flugzeuge per Bahn oder per Fuhrwerk einführen wollen, haben Sie sich darüber zunächst mit den schweiz. Zollbehörden zu verständigen, da ein Einfuhrverbot für Kriegsgeräte besteht und die Flugzeuge möglicherweise als solche betrachtet werden. Nach erfolgter Einfuhr wollen Sie sich wieder an uns wenden betr. Flugbewilligung im Inland, welche in der Einfuhrbewilligung der Zollbehörden nicht inbegriffen ist.

In Copie an : Gst. Abt.; Hrn Oberstlt Mylius, Oberzolldirektion

**Schweiz. Flugplatzdirektion**, Isler

---

**Dübendorf, den 11. März 1919.**

**Orientierung über Passagierflüge.**

Die Passagierflüge für Zivilpersonen mit Mil. Flugzeugen und unter Führung der zuverlässigsten schweiz. Militär-Piloten haben begonnen, nachdem der Tarif von der Generalstabs-Abteilung genehmigt worden ist.

Die Passagierflüge werden in der Regel von Dübendorf aus vorgenommen. Doch sieht die Flugplatzdirektion vor, bei gutem Wetter ihr Personal auch nach auswärts zu senden, sofern genügend schriftliche Anmeldungen für Passagierflüge vorliegen. Vorbedingung ist natürlich, dass die betr. Ortsbehörde einen passenden Start und Landungsplatz und die nötige Platzpolizei zur Verfügung stellt. Die Passagiere werden nicht versichert. Sie haben durch Ausstellung eines Verzichtsscheines die Eidgenossenschaft und das Flugpersonal jeder Haftpflicht zu entbinden, soweit diese nach geltendem Recht überhaupt wegbedungen werden kann.

Die Grund- und Minimaltaxe für Passagiere ist Frs. 50.- pro Viertelstunde oder Bruchteil; für Flüge über den 12 Km-Rayon hinaus beträgt die Gebühr Frs. 75.-; für Flüge über dem Gebirge (Gebiet südlich der Linie –Rorschach–St. Gallen–Jonschwil–Wattwil–Uznach–Einsiedeln–Luzern–Napf–Thun–Guggisberg–Bulle–Dent de Jaman–Bex–Monthey) kommt ein Zuschlag von Frs. 50.- per Viertelstunde hinzu. Wenn auf Verlangen des Passagiers auswärts gelandet werden soll, wird eine Landungsgebühr von Frs. 25.- erhoben, die auf Frs. 100., Erhöht wird, wenn es sich um schwierige Plätze handelt. Wird bei einer Aussenlandung das Flugzeug auf Veranlassung des Passagiers am sofortigen Rückflug verhindert, so kann pro ¼ Stunde Wartezeit Frs. 5.- verrechnet werden.

Die Flugplatzdirektion ist ermächtigt, je nach Zweck des Fluges Preisermässigungen eintreten zu lassen. Für Flüge nach einem bestimmten Punkt, die auf dem kürzesten Weg ausgeführt werden, wird ein Spezieltarif nach Zonensystem eingeführt. Ein Flug Dübendorf – Luzern retour ohne Zwischenlandung kommt auf Frs. 300.-. Er wird in Anbetracht der prachtvollen Einsicht in die Urkantone besonders bevorzugt werden. Ein Flug Thun – Jungfrau retour kommt auf Frs. 500.- zu stehen. Eine Luftreise Lausanne – Avenches oder Lausanne – Neuchâtel auf Frs. 150.- einfach. Alle Taxen sind zum Voraus zahlbar. Das Mitnehmen von Photographen- oder Kinematographenapparaten ist nur mit besonderer Bewilligung gestattet, und zieht die Erhöhung der Taxe um Frs. 50.- per Viertelstunde nach sich.

Die Flugplatzdirektion kann Passagiere oder vorgeschlagene Routen jederzeit refusieren und die Zulassung von Flügen an die Bedingung der Beibringung eines Altersattestes oder eines ärztlichen Zeugnisses knüpfen.

Passagiere unter 18 oder über 60 Jahren werden in der Regel nicht angenommen. Ebenso sind ausgeschlossen: herzkrank, lungenkrank, blutarm, fallsüchtige, an Krämpfen leidende, oder hysterische Personen und Neurastheniker. Bei älteren Passagieren ist grosse Höhe und steiler Gleitflug zu vermeiden.

Die grösste Sicherheit bietet ein Flug über dem Flugplatz selbst, indem hierbei im Falle einer Motorpanne die glatte Landung auf dem Platze jederzeit möglich ist. Flüge im Grenzrayon und über die Grenze sind bis auf weiteres ausgeschlossen.

Diese Passagierflüge dienen in erster Linie dazu, das Fliegen in der Schweiz populär zu machen und dadurch der zukünftigen Nationalaviatik den Weg zu bahnen. Die Vorbereitung und Durchführung der Flüge erfolgt durch ein fachkundiges Personal, das selbst das grösste Interesse an der Entwicklung der Aviatik hat und mit Begeisterung seinen verantwortungsvollen Dienst versieht, in dem Bewusstsein, durch grösste Zuverlässigkeit der Sache und dem Vaterlande am besten zu dienen.

Anmeldungen für Passagierflüge sind an das Startbureau der Schweiz. Flugplatzdirektion in Dübendorf zu richten. Wenn es sich um Flüge handelt, die von einem anderen Platz aus unternommen werden sollen, ist schriftliche Anmeldung ausbedungen. Auch behält sich die Direktion vor, für den Fall eines event. Rücktrittes von der Anmeldung, eine Hinterlage zu verlangen, um sich für unnütze Spesen zu decken.

**Dübendorf, den 11. März 1919.**

**Schweiz. Flugplatzdirektion:**

**Bern, den 20. März 1919**

**An die Flugplatzdirektion, zu Händen von Oblt. Kihm und Lt. Comte**

**Betr. Gesuch Oberlt. Kihm v. 12. Februar & 1. März.**

Die ganze Frage der Civilfliegerei und des Flugrechtes ist gegenwärtig im Studium. Bis zu einer definitiven Beantwortung des Gesuches muss daher zugewartet werden.

Einer Gesellschaft kann überdies eine Bewilligung wie nachgesucht, erst erteilt werden, wenn die Gesellschaft fest gegründet und im Handelsregister eingetragen ist.

Die Beteiligung der Herren Kihm und Comte bei der Gesellschaft im Sinne ihrer Mitteilung, müsste deren Versetzung zur Reserve zur Folge haben, wie das ihnen von Major Isler bereits mitgeteilt wurde.

**Der Chef des Generalstabes der Armee : Sprecher**

Kopie zur Kenntnis an: Oberstlt. Mylius

**17. April 1919**

**Schweiz. Handelsamtsblatt S.H.A.B.**

**Nr.93**

**Seite 665**

Passagierfahrten; photographische Aufnahmen usw. – 15. April. Johann Jakob Studer, Photograph, von Amlikon (Thurgau), in Kilchberg bei Zürich, Walter Mittelholzer, Photograph, von St. Gallen, in Dübendorf, und Alfred Emile Comte, von Courtételle (Bern), in Zürich 8, haben unter der Firma **Studer, Mittelholzer & Comte, Aero-Gesellschaft** in Zürich 8, Seefeldstrasse 21, eine Kollektivgesellschaft eingegangen, welche am 1. Februar 1919 ihren Anfang nahm. Die Gesellschafter führen die Firmaunterschrift unter sich je zu zweien kollektiv. Ausführung von Passagierfahrten, photographische Aufnahmen und Verwertung der Photographien.

**Dübendorf, den 17. April 1919**

**Oberstlt. Mylius, z. H. d. Gst.-Abt., Basel**

**Flugkonzession für Aerogesellschaft.**

In der Anlage übermitteln wir Ihnen ein Gesuch des Lt. Comte im Namen der Aerogesellschaft um Konzession ihres Flugunternehmens.

Die Firma, gebildet aus Flieger-Lt. Comte, Lt. Mittelholzer (Reserveflieger) und Oberlt. Studer (Photo-Offizier der Flieger-Abt.) hat zwischen Schwamendingen und Dübendorf einen kleinen Hangar aufgestellt. Sie besitzt zwei deutsche Maschinen. Zweck ist in erster Linie Photographie aus der Luft verbunden mit gelegentlichen Passagierflügen.

Unterm 20. März war ein analoges Gesuch von der Generalstabs-Abt. abgewiesen worden mit der Begründung, dass zuerst Vorschriften für den schweiz. Luftverkehr geschaffen werden müssen.

Diese Vorschriften werden wohl noch mehrere Wochen auf sich warten lassen. Die Aerogesellschaft hat sich unterdessen Material und Personal beschafft und erleidet natürlich Einbusse, wenn sie nun bis auf weiteres keine Einnahmen hat. Immerhin ist zu bemerken, dass sie trotz des Entscheides vom 30. März sich sofort eingerichtet hat.

Wir sind nun zu der Ansicht gekommen, dass gerade die provisorische Zulassung einer solchen Privatgesellschaft noch Gelegenheit gäbe, verschiedene Gegenstände, die der gesetzlichen Regelung bedürfen, rechtzeitig zu erkennen und beantragen daher:

- 1.) Der Aerogesellschaft wird der Luftverkehr in der Schweiz für zwei eigene Flugzeuge, geführt von Piloten, die im Besitze des schweiz. Mil. Brevets sind, unter folgenden Bedingungen und Beschränkungen für die Dauer des Monats Mai 1919 freigegeben:
  - a) Die Aerogesellschaft hat bis 1. Mai den Beweis zu erbringen, dass sie für Haftpflicht gegenüber Drittpersonen für einen Betrag von Fr. 30'000. – versichert ist oder bis zu genanntem Datum eine Bar- oder Bankkaution von Fr. 30'000.- zu hinterlegen.
  - b) Der Flug- und Hangardienst der Aerogesellschaft wird unter die Kontrolle der F.F.D. gestellt, deren Organen jederzeit der Zutritt zu den Anlagen der Aerogesellschaft gestattet ist. Die Aerogesellschaft hat der F.F.D. jederzeit jede gewünschte Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen. Insbesondere sind grössere Überlandflüge, auswärtige Veranstaltungen, Unfälle etc. sofort der F.F.D. zur Kenntnis zu bringen. Die Gebühr für die Ausübung der Kontrolle im Betrage von Fr. 300.- ist Ende Monats an die Kasse der F.F.D. abzuliefern.
  - c) Die F.F.D. ist ermächtigt, prov. Vorschriften für den Flug- & Hangardienst der Aerogesellschaft zu erlassen und gegebenenfalls deren Betrieb sofort zu schliessen, wenn den geltenden Vorschriften nicht nachgelebt wird oder wenn der Betrieb in einer Weise geführt wird, dass eine wesentliche Gefährdung von Personen und Sachen oder eine wesentliche Störung Interessen des Staates oder Privaten eintritt.
  - d) Die Aerogesellschaft ist an die gleichen Fluggrenzen gebunden wie die Fliegertruppe.
  - e) Die Flugzeuge der Aerogesellschaft führen nicht das Schweizerkreuz, sondern weisses CH auf rotem Grund und die No. 1 resp. 2.

- 2.) Das Photographieren und Kinomatographieren aus der Luft ist der Aerogesellschaft unter folgenden Bedingungen gestattet:
- a) Von sämtlichen aufgenommenen Films oder Platten hat die Aerogesellschaft je ein Exemplar unter fortlaufender Nummerierung stets geordnet aufzubewahren zur Verfügung der Kontrollorgane der F.P.D.
  - b) Bevor aus der Luft aufgenommene Bilder veröffentlicht oder veräussert werden, unterliegen sie der Zensur durch die F.P.D. Aufnahmen, die irgendwelche militärischen Objekte betreffen, sind nicht gestattet.
  - c) Alle hergestellten Films, Platten, Copien & Vergrößerungen müssen die fortlaufende Nummer der Originalaufnahme und die Aufschrift der Aerogesellschaft tragen.
  - d) Von der Zensur beanstandete Bilder werden ohne Entschädigung beschlagnahmt.
  - e) Aus der Luft aufgenommene Bilder, die sich bereits im Besitz der Aerogesellschaft befinden, unterliegen nachträglich der Zensur. Diese Bilder, die bereits vom Militär-Flugzeug aus aufgenommen wurden, stehen der Eidgenossenschaft jederzeit kostenlos zur Verfügung.

Beilagen: Brief Lt. Comte 16.IV.19, Quittung 5790 des HR Zürich

Schweiz. Flugplatzdirektion, Isler

*Handschriftlich: Mit Antrag einverstanden. Oberstlt. Mylius, 22. IV. 1919; An die Generalstabsabteilung, Bern.*

Basel, den 25. April 1919

Herrn Major i/G Isler, Flugplatzdirektion. Dübendorf

**Betr. Flugkonzession für Aerogesellschaft.**

Der Generalstabschef hat sich mit Ihrem Vorschlag vom 17. April 1919 No 2208 J/Be. einverstanden erklärt und wollen Sie in diesem Sinne, das Gesuch von Lieut. Comte vom 16. April 1919 behandeln. In der Beilage retourniere ich Ihnen den Brief von Lieut. Comte und die Quittung des Handelsregister-Bureau's.

**Der Vertreter des Chefs des Generalstabes der Armee für das Flugwesen: Oberstlt. Mylius**

Dübendorf, den 5. Mai 1919

**Flugbewilligung für die Aerogesellschaft Zürich-Schwamendingen**

### **I. Allgemeine Bedingungen**

- 1.) Der Aerogesellschaft wird der Luftverkehr in der Schweiz für 2 eigene Flugzeuge, geführt von Piloten, die im Besitze des schweiz. Militärfliegerbrevet sind, unter folgenden Bedingungen und Einschränkungen für die Dauer des Monats Mai 1919, freigegeben:
  - a. Die Aerogesellschaft hat den Beweis zu erbringen, dass sie für Haftpflicht gegenüber Drittpersonen für einen Betrag von Fr. 30'000.- versichert ist, oder aber eine Bar-, resp. Bankkaution von Fr. 30'000.- zu hinterlegen.
  - b. Der Flug- und Hangardienst der Aerogesellschaft wird unter die Kontrolle der Schweiz. Flugplatzdirektion gestellt, deren Organen jederzeit der Zutritt zu den Anlagen der Aerogesellschaft gestattet ist. Die Aerogesellschaft hat der F.P.D. jeder Zeit jede gewünschte Auskunft über ihren Betrieb zu erteilen. Insbesondere sind grössere Überlandflüge, auswärtige Veranstaltungen, Meetings, Unfälle, etc. sofort der F.P.D. zur Kenntnis zu bringen. Die Gebühr für die Ausübung der Kontrolle im Betrage von Fr. 100.- ist Ende Monats an die Kasse der F.P.D. abzuliefern.
  - c. Die F.P.D. ist ermächtigt, provisorische Vorschriften für den Flug und Hangardienst der Aerogesellschaft zu erlassen und gegebenenfalls deren Betrieb sofort zu schliessen, wenn den geltenden Vorschriften nicht nachgelebt wird oder wenn der Betrieb in einer Weise geführt wird, dass eine wesentliche Gefährdung von Personen und Sachen, oder eine wesentliche Störung von Interessen des Staates oder von Privaten eintritt.
  - d. Die Aerogesellschaft ist an die gleichen Fluggrenzen gebunden, wie die Fliegertruppe.
  - e. Die Flugzeuge der Aerogesellschaft führen nicht das Schweizerkreuz, sondern weiss CH auf rotem Grund und die Nummern 1 resp. 2.
- 2.) Das Photographieren und Kinomatographieren aus der Luft ist der Aerogesellschaft unter folgenden Bedingungen gestattet:
  - a. Von sämtlichen aufgenommenen Films oder Platten hat die Aerogesellschaft je ein Exemplar unter fortlaufender Nummerierung stets geordnet aufzubewahren, zur Verfügung der Kontrollorgane der F.P.D.
  - b. Bevor aus der Luft aufgenommene Bilder veröffentlicht oder veräussert werden, unterliegen sie der Zensur durch die F.P.D. Aufnahmen die irgendwelche militärischen Objekte betreffen, sind nicht gestattet.
  - c. Alle hergestellten Filme, Platten, Copien und Vergrößerungen müssen die fortlaufende Nummer der Originalaufnahme und die Aufschrift der Aerogesellschaft tragen.
  - d. Von der Zensur beanstandete Bilder werden ohne Entschädigung beschlagnahmt.
  - e. Aus der Luft aufgenommene Bilder, die sich bereits im Besitze der Aerogesellschaft befinden, unterliegen nachträglich der Zensur. Diese Bilder, die bereits vom Militärflugzeug aus aufgenommen wurden, stehen der Eidgenossenschaft jederzeit zur kostenlosen Versendung zur Verfügung.

### **II. Betriebseröffnung**

Die Eröffnung des Flugbetriebes der Aerogesellschaft kann erst erfolgen, wenn die nachfolgenden Bedingungen erfüllt sind:

1. Deponierung der Kautions von Fr. 30'000.- oder einer Versicherungspolice für Haftpflicht gegen Drittpersonen im selben Betrage.
2. Zeichnung der Flugzeuge mit CH, weiss auf rot, auf jeder Flügelzelle oben und unten, Höhe der Buchstaben 4/5 der Breite der Decke, und mit einer grossen Nummer 1 resp. 2 beidseits des Rumpfes, in einer Farbe, die sich gut vom Grunde abhebt.
3. Inspektion der Flugzeuge der Aerogesellschaft durch die Kontrollorgane der F.P.D. und Eintragung derselben in der Kontrolle der Schweiz. Privatflugzeuge.

### **III. Kontrolle durch die schweiz. Flugplatzdirektion**

Die Kontrolle des Flug und Hangardienstes der Aerogesellschaft wird dem Chef der techn. Abteilung der F.P.D. übertragen. Die Kontrollorgane müssen bei der Ausübung ihres Amtes im Besitze eines schriftlichen Ausweises der F.P.D. sein.

### **IV. Besondere Vorschriften der F.P.D.**

Für das Fliegen gelten im Allg.... die gleichen Vorschriften wie für die schweiz. Militärflieger. Insbesondere wird vorgeschrieben:

1. Städte dürfen nicht unter 1000 Meter überflogen werden.
2. Das Abwerfen von Gegenständen irgendwelcher Art ist verboten.
3. Das Überfliegen der Flugplätze Dübendorf und Spreitenbach unter 500 m ist nicht gestattet.
4. Die Benützung von Flugplätzen und Stützpunkten der Fliegertruppe erfolgt gegen Entschädigung nach Tarif und unterliegt der betr. Startordnung.

5. Für jede Maschine ist ein Bordbuch zu führen, das alle Angaben über Flugleistungen (Stunden und Minuten), Veränderungen oder Reparaturen am Flugzeug, Auswechseln des Motors etc. enthalten muss.
6. Über die Arbeitsdauer der Motoren ist eine besondere Kontrolle zu führen.
7. Fluggrenze laut Kroki.
8. Der Erlass weiterer Vorschriften bleibt vorbehalten.

**SCHWEIZ. FLUGPLATZDIREKTION : (Isler)**

**Dübendorf, den 7. Mai 1919**

**Rapport über die Flugzeuge der Aero-Gesellschaft Zürich-Schwamendingen  
Flugzeug No. 1 Jagd-Einsitzer „Condor D. I“ (Hochdecker od. Parasol) (C.H. 1)**

Beschreibung des Flugzeuges.

- Flügel. Es ist ein einziger Flügel vorhanden, der verspannungslos auf dem Pilon befestigt ist. Er ist mit Sperrholz bekleidet.
- Rumpf. Tropfenförmig, ganz aus Stahlrohr, geschweisst.
- Steuer Höhen- und Seitensteuer sind compensiert. Alle Steuerkabel im Rumpf. Verwindung im Flügel.
- Motor Rotationsmotor „Goebel“ 185-200 HP. 1200 t/min. Besitzt Decompressor, Höhengasregulierung, & nur Frühzündung.
- Propeller No. 22713 D= 2.70 m.  
Ein Benzinreservoir ohne Druck, fasst 65 Liter.  
Am Steuerknüppel befindet sich die Gasregulierung, Zündkontakt und Abzugbügel für 2 M.G. Steueranschluss für 2 M.G. am Motor sind vorhanden.
- Ersatzteile 2 Räder ohne Pneus, 1 Seitensteuer, 1 Höhensteuer, 1 Sporn
- Allgemeines Die Maschine ist in bestem Zustande und vollständig flugfähig ausgerüstet.
- Militärische Verwendbarkeit Das Flugzeug ist ein vorzüglicher Jagdeinsitzer der in 9 Min. auf 6000 Meter steigen soll. Es können ohne weiteres 2 M.G. durch den Propeller schiessend aufmontiert werden. Das Verschaltungsblech wäre anzupassen.
- Versuchsflug. Pilot Herr Lt. Comte. Der Flug verlief sehr befriedigend. Landungen in schlechtem Terrain dürften sehr schwierig sein.

Dübendorf, den 7. Mai 1919

**Schweiz. Flugplatzdirektion, Der Adjunkt der techn. Abteilung (Wüest)**

**Dübendorf, den 7. Mai 1919**

**Rapport über die Flugzeuge der Aero-Gesellschaft Zürich-Schwamendingen  
Flugzeug No. 2 Beobachtungsflugzeug „Condor“ Typ L.V.G. C V (C.H. 2)**

Beschreibung des Flugzeuges.

- Flügel. Normales Tragdeck, Doppeldecker, 2-stielig..
- Rumpf. Normale Sperrholzkonstruktion.
- Steuer Alle 3 sind compensiert, die Steuerkabel sind im Rumpf. Das Höhensteuer ist feststellbar.
- Motor Benz 6 Cyl. 220 HP, max. Leistung 229 HP, No. 34794, 1400 t/min.
- Propeller Wotan D= 300 S= 190. Ersatzpropeller D= 295 S= 170  
Benzinreservoir unter Druck, fasst 220 l; Falltank 20 l, Total 240 l.
- Instrumente Tourenzähler, Benzinuhr, Benzindruck & Öldruck-Manometer
- Ersatzteile 2 Räder mit Pneus, 2 Manometer für Benzin- & Öldruck, 1 Tourenzähler, 1 Reduzierventil, 1 Benzinuhr
- Allgemeines Die Maschine ist in bestem Zustande und vollständig flugfähig ausgerüstet.
- Militärische Verwendbarkeit Das Flugzeug gehört zu der normalen „C“ Kategorie, d.h. eignet sich zu Beobachtungs-, Artillerie- und Bombardierungszwecken. T.S.F. kann ohne weiteres eingebaut werden, ebenso ein M.G. durch den Propeller schiessend. Motorantrieb und Abzugbügel dafür sind vorhanden. Der Abzugbügel befindet sich am Steuerhebel (Knüppel).  
Um ein M.G. für den Beobachter einzubauen, bedürfte es eines kleinen Umbaus der Rumpf-Sperrholzverkleidung. Jetzt sind im Beobachtersitz zwei Sitze für Passagiere eingebaut, und zur Hälfte sind die Sitze mit einer grossen Luftschutzhaube überdeckt. Es lässt sich leicht ein M.G. Ring montieren, dadurch dass die dort zu ersetzende Sperrholzpumpf-Verkleidung eine solchen tragen kann.
- Die Maschine ist in bestem Zustande und vollständig flugfähig ausgerüstet.
- Versuchsflug. Pilot Herr Lt. Comte. Der Flug verlief sehr befriedigend.
- Hangar & Betrieb Der Hangar ist gross und zuverlässig gebaut. Ausserhalb desselben sind provisorisch in einer Grube die Benzinfässer untergebracht. Die Feuersicherheit ist genügend gross. Es sind Feuerlöschapparate (Minimax und Trockenfeuerlösch) vorhanden. Der Betrieb ist durch 2 Mechaniker sichergestellt.

Dübendorf, den 7. Mai 1919

**Schweiz. Flugplatzdirektion, Der Adjunkt der techn. Abteilung (Wüest)**

**9. Mai 1919      Intelligenzblatt ?      Neuer Flugplatz**

ag. Hart an der Grenze Dübendorf-Schwamendingen ist mit Mittwoch ein neuer Flugplatz eröffnet worden. Es ist derjenige der Aerogesellschaft, die daselbst vorläufig eine Hangar mit einem Ein- und einem Doppeldecker installiert hat, Neben dem bekannten Flieger Comte beteiligen sich die Herren Mittelholzer und Studer an der Gesellschaft.

**Zürich, 13. Mai 1919**

**SCHWEIZ. AERO-GESELLSCHAFT**

**Flugpreise für Passagierflüge**

	<b>Dauer</b>	<b>Für 1 Person</b>	<b>Für 2 Personen</b>
1. Flüge in der Umgebung von Schwamendingen und Zürich	15 Min.	Fr. 90.-	Fr. 100.-
	30 Min.	Fr. 180.-	Fr. 200.-
2. Flüge über das schweizerische Mittelland	½ Std.	Fr. 200.-	Fr. 300.-
	1 Std.	Fr. 400.-	Fr. 600.-
	2 Std.	Fr. 800.-	Fr. 1200
3. Flüge über die Alpen	1 Std.	Fr. 600.-	Fr. 800.-
	2 Std.	Fr. 1200.-	Fr. 1600.-



Zürich, den 22. Mai 1919  
Betr. Erweiterung der Flugzone

Tit. Flugplatz-Direktion, Dübendorf

Die Schweiz. Aero-Gesellschaft ersucht Sie höflichst die Flugzone wenn möglich wie folgt zu erweitern:

1. Das ganze Engadin.
2. Kt. Tessin inclusiv Bellinzona.
3. Pruntrut. (westl. Grenze.)

Wäre es nicht möglich die ganze Schweiz frei zu geben, d.h. einige km. (10 km.) innert der Grenze?

Im Weiteren erlauben wir uns, Sie zu bitten, die sehr niedrige Taxe von fr. 300.- Zürich-Lausanne retour mit Postflugzeug zu erhöhen. Es ist im allgemeinen Interesse, wenn die Flugtaxen eher höher statt billiger gehalten werden.

Unser Tarif haben Sie erhalten, legen Ihnen jedoch einen zweiten bei.

Hochachtungsvoll, **Schweiz. Aerogesellschaft Zürich** (ppa Studer, Mittelholzer)

P.S. Das Schaufliegen ist auf nächsten Sonntag, event. 1. Juni verschoben worden.

Dübendorf, den 26. Mai 1919

Herrn Oberstlt Mylius, Basel. Z.H. der Generalstabs-Abteilung

Verlängerung der Flugbewilligung für die Aerogesellschaft.

Die Arbeiten der eidg. Kommission für das Luftfahrrecht sind angesichts der bevorstehenden Ankunft von wichtigen Mitteilungen aus dem Ausland neuerdings etwas hinausgezogen worden. Die Aerogesellschaft wünscht daher Verlängerung der für den Mai erteilten Flugbewilligung auf der bisherigen Basis.

Die Aerogesellschaft hat, gestützt auf die gestellten Bedingungen, den Flugbetrieb unter unserer Kontrolle durchgeführt. Ihre 2 Flugzeuge wurden unter N° 1 & 2 in das Register Schweiz. Privatflugzeuge eingetragen. Die Firma hat eine Versicherungspolice für Haftpflicht gegen Drittpersonen im Betrage von Fr. 30'000.- bei uns deponiert. Die Kontrolle gab zu keinen weiteren Bemerkungen Anlass. Die Flugzeuge tragen CH & Nummern 1 & 2. Als Gebühr für die Kontrolle hatten wir Fr. 300.- pro Mai vorgesehen. Die Aerogesellschaft, die finanziell nicht glänzend steht und vorläufig nicht über grosse Einnahmen verfügt, erklärte, diese Bedingung nicht eingehen zu können. Wir haben dann den Betrag pro Mai vorläufig auf Fr. 100.- ermässigt.

Es fragt sich, ob die Kosten der Kontrolle überhaupt ferner zu Lasten der betr. Firma gelegt werden können. Die Gebühr muss offenbar eher in eine periodische Taxe umgewandelt werden, ähnlich, wie dies für die Autos der Fall ist.

Zu Ihrer Orientierung lassen wir die Taxen des soeben eingetroffenen Luftfahrtgesetzes vom 30. April 1919 folgen:

Flugbewilligung für den Piloten	Fr.	6.25
Eintragung eines Flugzeuges	Fr.	25.—
Kontrollzeugnis für ein Flugzeug	Fr.	125.—
Für weitere Flugzeuge desselben Typs	Fr.	25.—

Die Taxen für die Piloten sind 6 Monate gültig, die übrigen 12 Monate.

Wenn das gleiche Mass auf die Aerogesellschaft angewendet würde, so wären folgende Taxen vorgesehen:

1.) Flugbewilligung für den Piloten (als Zivilflieger)	Fr.	6.25
2.) Eintragung von 2 Flugzeugen à 25.-	Fr.	50.—
3.) Kontrolle von 2 Flugzeugen versch. Typs à 125.-	Fr.	250.—
Total	Fr.	306.25

Wenn wir eine Taxe in ähnlicher Höhe erheben wollten, müsste also im Juni und Juli nochmals je Fr. 100.- erhoben werden.

Antrag: Die Flugbewilligung vom 5. Mai wird auf der bisherigen Grundlage bis 30. Juni verlängert. Die Taxe von Fr.100.- wird wie im Mai auch im Juni erhoben als Anzahlung an die noch festzulegenden Jahres oder Halbjahrestaxen für Flugbewilligung, Eintragung der Flugzeuge & Kontrolle der Flugzeuge.

Beilagen: Flugbewilligung vom 5. Mai in 4 Exemplaren

**Flieger-Abteilung** (Isler)

Dübendorf, den 27. Mai 1919

An die Aerogesellschaft, Zürich

Wir betätigen den Empfang Ihrer Tarife. Da Sie bei Mitnahme von nur einem Passagier noch Gelegenheit haben, einen Photographen mitzunehmen und sich so durch Aufnahmen für den leeren Platz bezahlt zu machen, muss natürlich der Preis für 2 Personen, durch 2 halbiert, zum Vergleich mit unserm Tarif herbei gezogen werden. So ergibt sich daraus folgende Tabelle pro 1 Std:

		Aero	F.P.D.
Umgebung	frs.	200.-	200.-
Mittelland	„	300.-	300.-
Alpen	„	400.-	500.-

Daraus folgt, dass unser Normaltarif Ihr Unternehmen keineswegs durch niedrige Taxen konkurrenziert. Wir beziehen ferner für Mitnahme von Photo-Apparaten frs. 200.- per Stunde, sodass auch die Luftphotographie geschützt wird. Unsere eigene, bescheidene Luftphotographie, die dazu dient, das ohnehin vorhandene Personal & Material auszunützen, wird Ihnen wohl kaum Konkurrenz machen.

Dagegen begreifen wir, dass die Reklameflüge mit dem Postflugzeug von Ihnen momentan als unangenehme Konkurrenz empfunden werden. Doch dürfen Sie nicht vergessen, dass dies eines der besten Mittel ist. Um das Fliegen populär zu machen und wenn einmal das Publikum sich daran gewöhnt hat, dass täglich in Geschäften und zum Vergnügen durch die Schweiz auf grosse Strecken geflogen werden kann, so wird dies vor allem auch Ihr Vorteil sein. Zudem geht nicht jeder, der einmal versuchsweise fliegen will, gleich soweit über Land.

Für uns sind diese Passagierflüge mit dem Postflugzeug finanziell von grosser Tragweite. Die Flugpost, die eigentlich nichts als Reklame für die Aviatik darstellt, liefert nicht genug Briefe, um sich erhalten zu können. Wir müssen natürlich tausende von Franken darauf verlieren, wenn es uns nicht gelingt, durch billige Postpassagierflüge die Post möglichst ständig besetzt zu haben, derart, dass wir wenigstens das Benzin heraus schlagen.

Es ist selbstverständlich unsere Absicht, sobald als möglich auch diese Taxen zu erhöhen, der Zeitpunkt hängt ganz vom Erfolge der Flugpost ab.

Wir betrachten also die billigen Passagierpostflüge als ein Propagandamittel provisorischer Natur und sind im Übrigen gerne bereit, die Flugpost nach Ablauf des dreimonatlichen Vertrages einer Privatgesellschaft abzutreten, wenn sich eine solche dafür interessiert. Für uns ist sie vorläufig nur ein teurer Reklameartikel, der der gesamten Aviatik zugutekommt.

Ihr Gesuch um Verlängerung der Flugbewilligung haben wir weitergeleitet. Sollte die Antwort bis 31. Mai nicht eingetroffen sein, so ermächtigen wir Sie, auf Zusehen hin, im Juni weiterzufahren.

Sie haben bei Ihrem Verlängerungsgesuch keine Abänderung der Bedingungen beantragt. Auch unsererseits haben wir keine Änderungen vorgesehen. Immerhin haben wir die Frage der Taxe einem erneuten Studium unterworfen auf Grund des soeben eingetroffenen englischen Luftfahrtgesetzes vom 21. IV.1919. In England gelten gegenwärtig folgende Taxen:

Flugbewilligung für brevetierte Piloten	frs. 6.25
Eintragung eines Flugzeuges	„ 25.-
Kontrolle pro Flugzeug	„ 125.-
für jedes weitere Flugzeug gleichen Typs	„ 25.-

Die Taxen für die Piloten sind 6 Monate gültig, die übrigen 12 Monate.

Die definitiven schweiz. Taxen werden durch unser Luftrecht bestimmt werden.

Wir haben nun vorgeschlagen pro Juni nochmals frs. 100.- Taxe zu erheben als 2. Anzahlung an die noch zu bestimmende schweiz. Jahresprämie und ersuchen Sie um Einzahlung der pro Mai fälligen ersten Anzahlung von frs. 100.-.

(Isler)

---

**Gesuch des Fliegers Durafour vom 27. Mai 1919                      An das Schweiz. Militärdepartement, Bern**  
**Antwortschreiben Bern, Juni 1919 über die Zulassung zum Luftverkehr in der Schweiz      Flugbewilligung Durafour**

In Anbetracht, dass sich infolge der Erteilung von Flugbewilligungen Rechtsverhältnisse und wirtschaftliche Interessen bilden, die unter Umständen durch das kommende schweiz. Luftfahrrecht oder durch internationale Regelungen nachträglich wieder aufgehoben oder wenigstens gestört werden können, beantragen wir Ihnen, an sämtliche Flugbewilligungen schon jetzt einheitliche Bedingungen zu knüpfen und erlauben uns, Ihnen zu diesem Zweck beiliegenden Vorschlag der Schweiz. Flugplatz-Direktion zu unterbreiten. Dieser Vorschlag wurde ausgearbeitet auf Grund der allgem. Grundsätze und Bestimmungen

- des Projekts für die Regelung des internationalen Luftverkehrs der Spezialkommission der Friedenskonferenz in Paris (nur im Auszug bekannt)
- des englischen Luftverkehrsgesetzes vom 30. April 1919, das sich seinerseits wieder auf jenes erstgenannte Projekt stützt
- der Vorarbeiten der eidgen. Kommission für Luftfahrrecht, unter spezieller Anpassung an schweizerische Verhältnisse und an die besonderen Umstände der Übergangsperiode.

Da die Arbeiten der schweiz. Kommission für Luftfahrrecht noch nicht so weit fortgeschritten sind, dass in nächster Zeit eine gesetzliche Regelung eintreten könnte, werden wir Vorschläge über die provisorisch zu erlassenden Vorschriften über den Luftverkehr demnächst folgen lassen.

**Der Chef des Generalstabes der Armee: ( )**

---

**Bern, den 30. Mai 1919                      An Herrn Oberstlt. Mylius, Stellvertreter des Chefs des Generalstabes für das Flugwesen**

- Wir sind mit dem Antrage des Major Isler einverstanden. Die Flugbewilligung soll für den Monat Juni sofort gegeben werden.
- Anfangs Mai hat sich der Direktor der Aerogesellschaft gegen die, durch Major Isler gestellten Bedingungen, beklagt. Diese Reklamation wurde am 8. Mai Major Isler zum Bericht zugesandt. Wir wissen jetzt nicht, ob Herr Direktor Flückiger sich seitdem mit diesen Bedingungen einverstanden erklärt hat oder nicht; das sollte unbedingt festgestellt werden.

Ich ersuche Sie nun, die Angelegenheit prüfen zu wollen, speziell den Brief von Direktor Flückiger zu prüfen und mir darüber zu berichten.

**Generalstabsabteilung Operationssektion (de Loriol, Oberst)**

**An die Flugplatzdirektion, Dübendorf**

zum Vollzug der Erteilung der Flugbewilligung und zum Bericht betr. Beschwerde des Herrn Direktor Flückiger. Sie wollen die diesbezüglichen Akten gleich den gegenwärtigen beilegen.

**Basel, den 31. Mai 1919.**

**(Oberstlt Mylius)**

---

**Dübendorf, den 31. Mai 1919                      An die Nachrichtensektion, Bern**  
**Flugzeugimport Dütsch**

Wir wurden s.Z. um Begutachtung der Importfrage im Allgemeinen angefragt. Unsere Meinung ging dahin, dass alle Flugzeuge bis auf weiteres als Kriegsartikel zu betrachten seien und dass ihre Einfuhr in jedem einzelnen Falle von einer Bewilligung des S.M.D. abhängig gemacht werden sollte.

Das S.M.D. verfügte dann aber, dass zum Schutze der einheimischen Flugzeugindustrie bis auf weiteres keine Einfuhrbewilligung erteilt werde.

Der Entscheid war uns nicht ohne weiteres verständlich. Eine Flugzeugindustrie existiert bei uns noch nicht. Sie kann auch erst entstehen, wenn in der Schweiz Bedarf an Zivilflugzeugen vorhanden ist. Die Schaffung von Privatflugunternehmungen ist hiefür Vorbedingung. Diese wiederum sind für den Anfang auf billige ausländische Maschinen angewiesen angesichts des grossen finanziellen Risikos eines Privatflugunternehmens.

Der richtige Entwicklungsgang wäre nach unserer Ansicht:

- Bildung von schweiz. Zivilflugunternehmungen mit ausländischen Maschinen, die billig und sofort zur Hand sind.
- Produktion von Ersatzmaschinen und Reparaturen für diese Unternehmungen durch eine schweiz. Qualitätsflugzeugindustrie.

Im vorliegenden Fall haben wir Erkundigungen über das geplante Unternehmen eingezogen. (s. Beilage). Inoffiziell haben wir in Erfahrung gebracht, dass der Hauptzweck sein soll die Verproviantierung deutscher Städte mit Fischen vom Bodensee etc. sobald die Luftgrenzen sich öffnen. Ein deutscher Leutnant, der auch bei uns schon vorgespochen hat, soll die Sache von Konstanz aus leiten.

Nachdem die Aerogesellschaft die Einfuhrbewilligung erhalten hat, nachdem Durafour seine Maschine einfach ins Land hinein fliegen durfte und wie man uns inoffiziell mitteilt, auch ein franz. Flieger demnächst mit franz. Flugzeug in Genf eintreffen wird, bleibt uns nichts anderes übrig, als auch hier Einflugbewilligung zu beantragen, mit ausdrücklichem Vorbehalt, dass die Flugbewilligung für die Schweiz & die Bewilligung zur Benützung der Waffenplätze noch vorbehalten bleibe.

Bei diesem Anlass möchten wir nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, dass unsere Situation durch die Flugbewilligung an Durafour, der sich in Genf für Ausübung von Passagierflügen dauernd niederlässt und dabei franz. Farben führt, kritisch wird. Gegenüber der Aerogesellschaft Zürich-Schwamendingen wird eine scharfe Kontrolle ausgeübt & eine Taxe erhoben, während andere Flieger ohne weiteres Flugbewilligung, selbst für Flüge von aussen her, erhalten.

Wir bitten Sie, soweit es an Ihnen liegt, eine gleichmässige Behandlung aller in Bildung begriffener Privatflugunternehmungen anzubahnen.

**Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler)**

**Beilagen** : Überweisung der Nachrichtensektion vom 19.V.19

Bericht des Petenten an die F.P.D. vom 23.V.19

Flugbewilligung an die Aerogesellschaft vom 5.V.19

**In Copie an** Generalstabs-Abt. (Op.-Sektion) / Herrn Oberstlt Mylius

**Basel, den 7. Juni 1919**  
**Flugzeugimport.**

**An die Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern**

Nachdem Post und Passagier-Flüge eingeführt sind und sich private Fluggesellschaften gebildet haben oder in der Gründung begriffen sind, so kann heute der Grundsatz, dass alle Flugzeuge als Kriegsartikel zu betrachten seien, nicht mehr verfochten werden. Damit jedoch das S.M.D. über die eingeführten Flugzeuge orientiert ist, namentlich aber, damit nicht noch ein anderes Departement Fragen des Flugwesens bearbeitet, so empfiehlt es sich, dass jede Einfuhr von Flugzeugen von einer Bewilligung des S.M.D. abhängig gemacht wird. Im Prinzip sollten allen Gesuchen entsprochen werden, da damit noch kein Benützungsrecht zu Flugzwecken zugebilligt ist.

Ein Einfuhrverbot zum Schutze der inländischen Flugzeugindustrie ist, da wir keine solche Industrie besitzen und somit auch nicht zu schützen haben absolut verfehlt. Zurzeit baut nur die K.W. Flugzeuge. Ob Schlieren diese Fabrikation in Serien aufzunehmen gedenkt, ist mir nicht bekannt. Selbst wenn eine solche Absicht bestehen sollte so ist das verfügte Einfuhrverbot eine verfehlt Sache, da es Monate gehen würde, bis der Gedanke, die Serienfabrikation aufzunehmen. Im Herauskommen der Flugzeuge zum Ausdruck käme. Wie denkt man sich aber während dieser Zeit die Flugzeugbeschaffung von Privatunternehmen? Einfach unmöglich, wenn nicht die K.W. zu solchen Lieferungen ermächtigt wird.

Hierzu ist die K.W. aber nur im Fall, wenn sie entweder Dübendorf noch langsamer bedient, als wie es bisher der Fall ist, oder wenn der Flugzeugbau-Betrieb der K.W. vergrössert wird. Wenn ein solcher Plan dem Flugzeugeinfuhrverbot zu Grunde liegt, so kann es nicht scharf genug bekämpft werden, denn das wäre auf Monate hinaus ein Flugzeugbaumonopol für die K.W. geschaffen.

Ich beantrage deshalb, Herrn Dütsch die Einfuhrbewilligung für seine drei Flugzeuge zu erteilen und gleichzeitig die Sperre aufzuheben.

Bezüglich Erteilung der Flugkonzession bin ich der Ansicht, dass solche auf gleicher Basis wie mit der Aerogesellschaft Zürich-Schwamendingen beruhen muss. Demnach müsste die Gesellschaft, nach Einfuhr der Flugzeuge, um eine Konzession einkommen und würde die Flugplatzdirektion mit der Aufstellung des Vertrags betraut.

Was die Bemerkung der Flugplatzdirektion vom 31. Mai 1919 bezüglich ungleicher Behandlung anbetrifft, so werde ich demnächst darauf zurückkommen, da es unmöglich so weitergehen kann, dass einerseits das S.M.D. und andererseits die Generalstabsabteilung, nach Antrag der Flugplatzdirektion, Entscheide trifft, die, obgleich den gleichen Gegenstand behandelnd, grundverschieden voneinander sind. Heute geniesst jedenfalls derjenige, der in der Westschweiz wohnt und sich über alle Vorschriften hinwegsetzt, alle Vorteile des freien Schweizlers.

**Oberstlt. Mylius**

**Dübendorf, den 2. Juli 1919**

**An die Schweiz. Aerogesellschaft, Zürich**

Die Generalstabsabteilung hat sich mit der Öffnung der Kantone Graubünden und Tessin für Ihren demnächst abzuhaltenden Flug ins Engadin und Tessin einverstanden erklärt, unter der Bedingung,

- 1) dass Sie das Datum des Fluges vorher anzeigen
- 2) den Flugweg näher bezeichnen, damit die Truppen, speziell der Gotthardbesatzung rechtzeitig avisiert werden können.

**(Isler)**

**St. Moritz, Freitag, 18. Juli 1919 Engadin Express & Alpine Post Nr. ? Seite 6**

--- **Aviatik.** Heute, Freitag, den 18. Juli, zwischen 9 und 10 Uhr vormittags werden die Flieger Comte und Mittelholzer der Aero-Gesellschaft in Zürich in der Nähe von der Station Punt Muragl landen. Die Flieger werden voraussichtlich über die Berninagruppe fliegen und dabei kinematographische Aufnahmen machen. Für die Rückfahrt nach Zürich ist für ein Passagier Platz. Nähere Auskunft hierüber erteilt der Kur- und Verkehrsverein. Damit hat der Flugdienst Untere Schweiz–St. Moritz begonnen. Die bezüglichen Unterhandlungen werden nächstens zum Abschluss gebracht.

→ Soeben, 9.20 Uhr vormittags, landeten Lt. Comte und Lt. Mittelholzer wohlbehalten in der Campagna bei Samaden, nicht genau am vorgesehenen Platz, aber glatt, wohlbehalten und guten Muts. Sie stiegen in Schwamendingen 7.30 auf und segelten über den La Grev–Disgrazia–Berninagruppe, dann über Samaden elegante Schleifen und sodann die Landung. Kinematographisch wurde die ganze Fahrt verewigt. Der Film soll schon kommende Woche im Kursaal-Palace in St. Moritz aufgeführt werden. Herr Kurdirektor Zutt und Herr Oberstlt. Thoma fuhren mit den Fliegern zum Lunch nach St. Moritz. Die Abfahrt erfolgte ca. 3 Uhr nachmittags und zwar mit einem Passagier. Die erreichte Maximalhöhe über der Berninagruppe betrug über 5000 Meter.

**St. Moritz, Freitag, 22. Juli 1919 Engadin Express & Alpine Post Nr. ? Seite 4**

**Lokales.** Den Flug, den Lt Comte mit Lt Mittelholzer am 18. Juli von Zürich nach St. Moritz in 1 Std. 40 Min. bei glänzendem Wetter ausgeführt hat, war der 7000. Aufstieg des in der ganzen Schweiz gleich berühmten Dübendorfer Piloten. Der Flug ging von Zürich über Ragaz–Oberhalbstein–Magnagruppe–Berninagruppe auf das Flugfeld bei Samaden, wo eine glatte und elegante Landung erfolgte. Auf der ganzen Strecke, speziell aber im Oberengadin, machte Lt Mittelholzer kinematographische Aufnahmen, die demnächst in den schweizerischen und ausländischen Kinos vorgeführt werden sollen. Der St. Moritzer Flug ist nicht nur ein Jubiläum für Leutnant Comte; er bedeutet auch die Eröffnung des Flugverkehrs St. Moritz-Unterland und der Flugstation St. Moritz mit Flügen in das Oberengadin über die Berninagruppe und sogar nach Italien. Die St. Moritzer Kurdirektion hat diesen Flug arrangiert und wird diesen neuen Verkehrsweig ihrem Arbeitsgebiet angliedern. Flüge sind vorgesehen für den Rest der Sommersaison und besonders für den Winter, wo dann die Apparate auf dem zugefrorenen St. Moritzersee landen werden. Die Aerogesellschaft, in Zürich, der Leutnant Comte als Chefpilot angehört, wird dazu berufen sein, unter der Leitung Comtes, der heute nicht nur der zuverlässigste Flieger der Schweiz, sondern überhaupt einer der tüchtigsten Piloten ist, die erste Stelle in der Schweiz im zivilen Flugverkehrswesen einzunehmen. Mit dem Flug nach St. Moritz, dem Fremdenverkehrszentrum der südöstlichen Schweiz, ist ein bedeutendes

Gebiet der Aviatik erschlossen worden; es ist ausserordentlich zu begrüessen, dass Leutnant Comte, der trotz seiner 7000 Flüge noch keinen Unfall erlitten hat, diesen Flugdienst organisiert. Für die Sicherheit der Passagiere bieten heute das zuverlässige Auftreten und vorsichtige Handeln des Herrn Comte die beste Gewähr.

Am Samstag, morgens 8.05 Uhr, bei wunderbarem Wetter, starteten die Flieger, einen dritten Passagier in ihrer Mitte, von Samaden aus, um vorerst noch in elegantem, herrlich anzusehendem Schleifenfluge St. Moritz und die Umgebung zu umkreisen, den Photoapparat spielen zu lassen und dann in grosser Höhe über den Piz Ot–Beverstal zu verschwinden. Für den Freitag war die Reise unmöglich geworden, da das Wetter sich trübte und grosser Wind aufsprang. So waren die Aviatiker für diese Zeit die Gäste von St. Moritz und werden es noch oft sein. Für die Bevölkerung war der Flug ein interessantes Erlebnis, alles verfolgte Kommen und Gehen mit grosser Aufmerksamkeit.

---

**Zürich, den 25. Juli 1919**

**An die Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf**

Wir bestätigen den Empfang Ihres geehrten vom 23. ds. und haben gerne davon Kenntnis genommen, dass Sie mit unseren Ansichten betr. Flüge im Engadin einig gehen. Wir verdanken Ihre Angaben bestens und können Ihnen zusichern, dass wir unser Möglichstes tun werden um das Schweiz. Flugwesen im Engadin wie auch in der ganzen Schweiz nach Kräften zu befördern.

Wir haben ferner gerne davon Kenntnis genommen, dass Sie nun beabsichtigen, Passagierflüge von Dübendorf nach Bellinzona zu machen, zwecks Propaganda für das Fliegen in den Alpen. Hingegen erlauben wir uns, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass Sie für uns durch Ihre billigen Preise die Sie stellen wollen und übrigens bis jetzt immer gestellt haben eine weitgehende Konkurrenz bilden und da wir ja genau dasselbe Ziel verfolgen wie Sie, sollte eigentlich gar keine Konkurrenz zwischen uns existieren. Unsere jetzige Preisstellung für Passagierflüge dürfte Ihnen bereits bekannt sein und Sie wissen ja selbst sehr gut, dass es uns auf Wirtschaftlichkeit hin in unserem Privatunternehmen unmöglich ist billigere Preise zu stellen. Wir wären eher dazu geneigt unsere Preise noch zu erhöhen, wenn Sie Ihrerseits dasselbe tun wollten. Wenn wir nicht den Weltruf unseres Chefpiloten Herrn Comte mit uns hätten und unsere sehr guten und sehr zuverlässigen Maschinen, so könnten wir vielleicht überhaupt keine Passagierflüge mehr machen und wir haben schliesslich als erstes schweizerisches Privatunternehmen auf diesem Gebiete ein weitgehendes Lebensrecht.

Im Übrigen würde es uns interessieren, erfahren zu dürfen ob Sie gedenken auch in den kommenden Jahren noch Passagierflüge auszuführen. Der Zweck der Fliegerabteilung bleibt ja schliesslich die rein militärische Fliegerei und wir sind dazu berechtigt, annehmen zu dürfen, dass Sie mit Passagierflügen aufhören werden, sobald die private Landesindustrie in der Lage ist den Luftverkehr allein zu übernehmen. Wir können unseren Betrieb zu jeder Zeit vergrössern und uns das nötige Personal und Material anschaffen, sobald sich ein genügender Bedarf dafür zeigt.

Wir möchten noch mit einer weiteren Anfrage an Sie gelangen. Da es diese letzten Zeiten verschiedene Male, sowohl in Genf, wie auch in Lausanne vorgekommen ist, dass Privatflugzeuge Gegenstände für verschiedene Reklamezwecke abgeworfen haben, möchten wir Sie bei dieser Gelegenheit um Erlaubnis bitten, anlässlich von Sturzflügen unseres Herrn Comte, über einem Flugplatz, also nicht etwa über einer Stadt oder Ortschaft, ganz leichte Papiergegenstände abwerfen zu dürfen.

Wir gewärtigen gerne Ihre geschätzten Rückäusserungen und zeichnen inzwischen hochachtungsvoll

**Schweiz. Aero-Gesellschaft (W. Mittelholzer – A. Hug)**

1 Durchschlag an Herrn Oberst i Gst (Gaston) de Loriol, Generalstabsabteilung des Schweiz. Militärdepartements

---

**Samaden, Dienstag, 29. Juli 1919**

**Engadin Express & Alpine Post Nr.10**

**Von der Aviatik in St. Moritz. (Zum Fluge der Leutnant Comte und Mittelholzer ins Ober-Engadin).**

Die *Schweizer Aero-Gesellschaft*, die von den Herren Comte und Mittelholzer in Zürich gegründet worden ist, schickt der Kurdirektion St. Moritz folgendes Schreiben, das wir gerne hiermit zur Kenntnis des Oberengadiner Publikums bringen möchten. Der Brief lautet wie folgt:

„Vor allem verdanken wir Ihnen noch bestens Ihren lebenswürdigen Empfang anlässlich unserer Landung in Samaden. Wir hoffen, dass unser Flug über St. Moritz am Samstagmorgen einen guten Eindruck hinterlassen habe, denn unser Entschluss, erst am folgenden Tage zu verreisen, hat uns wirklich einen vollen Erfolg gebracht. Wir haben am Morgen nochmals das ganze Oberengadin, speziell auch St. Moritz kinematographiert und hoffen, dass ein Prachtsfilm daraus werde. In unglaublich kurzer Zeit hatten wir die nötige Höhe erreicht (10 Min.) um sicher und ruhig über die Alpen, dem Norden, unserem Landungsplatz in Schwamendingen zuzusteuern, wo nach 1 Std. und 30 Min. eine glatte Landung erfolgte. Dabei nahmen wir unseren Weg über Bevers-P. Keschenzerhorn-Chur in ca. 4000 m über Meer. Über Chur gingen wir im Gleitflug bis auf 800 m hinunter, um dann in mittleren Höhen, zwischen 1000-2000 m über Sargans-Weesen nach Schwamendingen zu gelangen.

*Eines ist uns von diesem grandiosen Rundfluge geblieben, die wunderbare Reinheit und der zarte Duft der engadinischen Berge und Seen.* Gleich leuchtenden blauen Augen grüssten die 4 Seen aus dem saft-grünen Talesgrunde zu uns hinauf, während im gesamten Umkreis, soweit das Auge reichte, in blendend hellem Glanze die Berge strahlten. Besonders schön und klar war an jenem Morgen der Tiefblick ins Veltlin, und über den Bergamaskerbergen hinaus sah man die Lombardische Tiefebene.

Gleich nach Verlassen des Engadinischen Hochtales spürte man deutlich den Unterschied in der Luftreinheit, ob es das Wetter ausmachte, oder ob wirklich das Engadin eine bevorzugte Stellung in dieser Beziehung einnimmt, möchten wir nicht entscheiden, auf alle Fälle war es eine ganz ausgesprochene Erscheinung, die uns noch nie mit solcher Deutlichkeit auf unseren vielen Alpenflügen begegnete.

Ebenso ist gewiss, dass ein Flug vom Unterland in das Hochtal des Engadins ein unvergleichlicher Genuss ist, und dass sobald einmal Passagiere mitgeflogen sind, diese neue Art des Reisens einen grossen Aufschwung nehmen wird. Wir sind fest überzeugt, dass unser Unternehmen, speziell die Flüge im Engadin, einen vollen Erfolg haben werden und wir zuversichtlich in die Zukunft blicken dürfen.

Die Hauptaufgabe vorläufig wird nun sein, in Wort und Bild für unsere Sache Propaganda zu machen und dabei werden wir Sie soweit wie nur möglich unterstützen. Wir werden Ihnen in nächster Zeit die Photos von unserem Fluge zur Verfügung stellen, ebenso werden Sie in Kürze den Film erhalten, von dem wir uns sehr viel versprechen.

Ihrem Wunsche gemäss werden wir Sie von unseren grösseren Flügen immer unterrichten, die wir in nächster Zeit gedenken auszuführen. Es handelt sich dabei speziell um die vollständige Traversierung der Berner- und Walliser Alpen, inclusive des Mont Blanc. Bei günstigen Schneeverhältnissen gedenken wir auch eine Gletscherlandung auf dem Jungfraujoch vorzunehmen.

Indem wir Ihnen, sowie der ganzen Bevölkerung des Oberengadins für ihren sympathischen Empfang nochmals herzlich danken, verbleiben wir mit besten Grüessen.

**gez. W. Mittelholzer.**

**gez. Comte.**

**Dübendorf, 30. Juli 1919**

**An die Aero – Luftbildverlagsanstalt, Zürich 8**

Wir bestätigen Ihnen den Empfang Ihres Geehrten vom 25. Dies.

Die Taxen für die Transalpenflüge sind noch nicht festgesetzt. Wir werden allerdings für den Anfang Propaganda-Preise machen müssen. Doch werden wir gerne auf Ihre Taxen Zürich–Engadin Rücksicht nehmen.

Was die Taxen im Allgemeinen anbetrifft, so stimmen unsere Ansichten mit den Ihren überein. Das Fliegen ist tatsächlich schon ordentlich populär geworden in der Schweiz, und wir beabsichtigen, uns nunmehr auf diejenigen Branchen zu verlegen, die von der Zivilaviatik noch nicht betrieben werden, spez. den Verkehr wie Flugpost, Passagierfluglinien etc. In der Meinung, dass wir auch hierin baldmöglichst von der Zivilaviatik abgelöst werden.

Blosse Spazierflüge, die für Privat-Unternehmungen am rentabelsten sind, gedenken wir in unserem Betrieb an denjenigen Orten, wo solche Privat-Unternehmungen bereits existieren, etwas einzuschränken, und wir glauben dies am ehesten dadurch zu erreichen, dass wir den reduzierten 12 km-Tarif aufheben und – abgesehen von Orten, wo die Zivilaviatik noch nicht existiert und wo wir daher die praktische Propaganda weitertreiben wollen – frs. 75.- per ¼ Stunde zu verlangen.

Wir sind übrigens gerne bereit, mit Ihnen persönlich über die Tarifffrage zu konferieren.

Für nächstes Jahr ist ein Programm noch nicht fixiert. Doch geht unsere Absicht allg. dahin, in der Hauptsache zur reinen Mil. Aviatik zurückzukehren und der Zivilaviatik, sobald sie sich entwickelt, möglichst wenig Konkurrenz zu machen.

Diese Absicht bestand übrigens von Anfang an. Wir haben auch in Genf die Passagierflüge sofort eingestellt, als Durafour auftrat. Wenn wir Ihnen gegenüber nicht von Anfang an dieselbe Rücksicht walten lassen konnten, so geschah es deswegen, weil wir unsere prakt. Propaganda nicht einfach aufstecken konnten, weil Ihre Unternehmung sich, trotzdem sie von unseren Absichten Kenntnis hatte, auch bei Zürich festlegte, während Ihnen damals noch die ganze übrige Schweiz konkurrenzfrei offen stand.

Wir nehmen mit Vergnügen davon Notiz, dass die Leistungsfähigkeit Ihres Betriebes ständig wächst, und wir sind Ihnen für Anregungen in Bezug auf die Abgrenzung unseres Arbeitsfeldes jederzeit dankbar.

Was das Abwerfen von Reklamen betrifft, so muss zugegeben werden, dass dies bis jetzt da & dort vorkam. Nachdem nun aber Vorschriften des S.M.D. jegliches Abwerfen von Gegenständen allgemein verbieten, so sind wir nicht im Falle, Ausnahmen machen zu können.

**Schweiz. Flugplatzdirektion : (Isler)**

---

**Zürich, den 2. August 1919**

**An die Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf**

Wir gelangten in den Besitz Ihres Geehrten vom 30. Juli 1919 und haben recht gerne von Ihren verschiedenen Ausführungen Kenntnis genommen und uns dieselben bestens bemerkt.

Wir beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass unsere Flugpreise Schwamendingen–Samaden ohne Umweg wie folgt verrechnet sind; zwar für 1 Person:

Einfache Fahrt Fr. 700.-, wenn 1 Passagier für den Rückweg angemeldet ist.

Andernfalls, sowie Hin- und Retourfahrt: Fr. 1200.-

Wohl teilen Sie uns mit, dass Sie gerne auf unsere Taxen Zürich-Engadin Rücksicht nehmen, wir begreifen aber dabei nicht recht, warum Sie für den Anfang Propagandapreise machen müssen, da, wie Sie es ja selbst zugeben, das Fliegen in der Schweiz schon ordentlich populär geworden ist. Wir wären froh darüber, wenn Sie schon von Anfang an sich der Grössenordnung nach, an die von uns festgestellten Preise halten würden, denn nur somit bilden Sie für uns keine billigere Konkurrenz.

Unter anderem freut es uns, vernehmen zu dürfen, dass Sie sich darauf einrichten, der Zivilaviatik immer mehr freies Feld zu bieten und dass Sie Ihren reduzierten 12 km Tarif aufgehoben haben.

Wir möchten noch ausdrücklich darauf hinweisen, dass sich unser Betrieb in normaler Weise je nach der Anfrage erweitern wird, und da Sie uns für Anregungen in Bezug auf die Abgrenzung Ihres Arbeitsfeldes jederzeit dankbar sind, werden wir nicht verfehlen, Sie auf dem Laufenden zu halten.

Inzwischen zeichnen wir hochachtungsvoll **AERO Luftbildverlagsanstalt** (ppa A. Comte; ppa A. Hug, Dir.)

1 Durchschlag an Herrn Oberst i. Gst. de Loriol, Generalstabsabt des Schweiz. Militärdepartement in Bern, zur gefl. Kenntnisnahme

---

**Notiz Rihner** Zu beiliegendem Brief habe ich folgendes zu bemerken:

1. Die Ansätze der Aero finde ich übermassig hoch.
2. Wir beabsichtigen quasi eine Postroute zu eröffnen, die also an gewisse Bedingungen gebunden ist, wie Route, Zeit, nur bei guter Witterung usw. Für diese Route schlage ich vor 600.- Frk. ein Weg, 800 Frk. Retour W am gleichen Tag.
3. Wünscht dag. ein Passagier eine bestimmte Route, gewisse Zeit, ev. auch bei unsicherer Witterung, so kommt unser Tarif in Betracht: ca. ½ Std. Landflug = 150.- Frk.; ca. 5/4 Std. Gebirgsflug = 625.- Frk.; Landung = 25.- Frk.; (Total) 800.- Frk.
4. Entwurf für neuen Tarif werde ich Ihnen morgen od. übermorgen vorlegen. **R(ihner)**

---

**Dübendorf, 4. August 1919**

**An die Aero, Luftbildverlagsanstalt, Seefeldstrasse 21, Zürich 8**

Wir beehren uns, Ihnen beiliegend

1 Expl. Prov. Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz

1 " " Vorschriften für den Luftverkehr in der Schweiz.

1 " " Verpflichtungsschein für Luftverkehrsunternehmungen und für Halter von Luftfahrzeugen.

zu übermitteln. Wir ersuchen Sie, vom Inhalt Kenntnis zu nehmen und bitten Sie, beiliegende Quittung umgehend zu retournieren.

Beilagen: oben erwähnt

**Schweiz. Flugplatzdirektion : (Isler)**

---

**Dübendorf, 4. August 1919.**

**An die Aero, Luftbildverlagsanstalt, Zürich.**

Wie man uns meldet, haben Sie Ihr drittes Flugzeug ohne weiteres mit No. 3 markiert. Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass Sie uns dieses Flugzeug noch nicht angemeldet haben und dass die Kontroll-No. von uns bestimmt wird.

Die Nummerierung findet durchlaufend statt, No. 3 & 4 sind bereits von anderen Unternehmungen besetzt. Wir ersuchen Sie daher, Ihr drittes Flugzeug um eine Verkehrsbewilligung gemäss den neuen Vorschriften des E.M.D. einzukommen, worauf Ihnen die Kontroll-No. bekannt gegeben wird.

**Schweiz. Flugplatzdirektion : (Isler)**

**Dübendorf, 7. August 1919**  
**Rapport zum Brief Comte**

**An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern**

- 1.) Die Lufttouristik-Gesellschaft ist noch nicht konstituiert.
  - 2.) Es ist sogar wahrscheinlich, dass die Herren, die sie gründen wollten, teilweise in den Avion Tourisme, Genève eintreten.
  - 3.) Das Initiativkomité für die Gründung der Gesellschaft für Lufttouristik besteht aus den Herren:  
Oberlt. Wild (z. Zt. In Italien), Fl. Pion. Off. gehört nicht zum Personal der F.P.D.  
Oberlt. Rihner, Techn. Chef der F.P.D.  
Oberlt. Brunner, Werkstättenchef der F.P.D., z. Zt. In den Ferien, die er dazu benützt, sich in Italien auf Wasserflugzeuge zu trainieren. Oberlt. Brunner hat vorgestern um Verlängerung seiner Ferien und Dispensation als Beamter ab 1. Sept. für drei Monate nachgesucht.  
Ich habe die Ferienverlängerung nicht gestattet. Um aber sein Training nicht zu stören, habe ich ihn prov. seiner Funktionen enthoben und ihm die Demission nahegelegt. Seine Ferien sind unbezahlt. Die Angelegenheit wird weiter verfolgt.  
Lt. Pillichody, hat Dispensation als Instruktor nach Beendigung der Mil. Fliegerschule verlangt. Die Antwort von Bern steht noch aus. Er ist bis auf weiteres noch im Dienst.  
Lt. Zimmermann, ist als Fluglehrer im Dienst. Er wird vorläufig nur finanziell an der Sache beteiligt sein.
  - 4.) Da es sich bisher nur um ein Initiativkomité handelt, konnte von einer Entlassung der Teilnehmer keine Rede sein, weder als Beamte noch als Monatsflieger. Die Herren sind avisiert, dass, sobald die Konstituierung einer Gesellschaft erfolgt, sie nicht mehr aktiv an der Sache beteiligt sein dürfen. Finanzielle Beteiligung kann man ihnen nicht verbieten, sowenig als irgendeinem Beamten der Besitz von Aktien einer Unternehmung verboten werden kann.
  - 5.) Sofern die Gesellschaft zustande kommt, oder wenn die Herren zum Avion Tourisme Genf übergehen wollen, so ist folgendes Verfahren vorbereitet, damit unser Betrieb nicht leidet:  
Herr Oberlt. Brunner kann zuerst gehen. (wir haben einen tüchtigen Werkmeister, sodass Oberlt. Brunner dieses Jahr nicht mehr ersetzt werden müsste).  
Herr Lt. Pillichody kann abgehen nach Beendigung der Mil. Fliegerschule. Er müsste dieses Jahr nicht ersetzt werden.  
Herr Lt. Zimmermann wird voraussichtlich erst nächstes Jahr zur Zivilaviatik übergehen und also die Zivilfliegerschule durchführen können.  
Herr Oberlt. Rihner kommt in letzter Linie in Betracht. Es ist zweifelhaft ob er überhaupt sich je aktiv an der Gesellschaft beteiligen wird.
  - 6.) Ob die Herren, die übertreten, vorerst nur für drei Monate als Beamte oder Instruktoren dispensiert werden, wie es für Oberlt. Bider bewilligt wurde und von Lt. Pillichody gewünscht wird, oder ob sie die Entlassung nehmen müssen, wird die Oberbehörde entscheiden.  
Auf alle Fälle werden sie, wenn sie als Flieger in eine Gesellschaft eintreten, sofort zur Reserve versetzt.
  - 7.) Lt. Comte wurde seinerzeit auf drei Monate gekündigt, als er die erste Flugbewilligung verlangte. Ein solches Flugbewilligungs-gesuch ist von Seiten des Initiativkomités für Lufttourismus aber noch nicht gestellt. Sie hat noch keine Maschinen im Land.  
Eine Kündigungsfrist wird bei einem ev. Übertritt obgenannter Komitémitglieder nicht nötig sein, weil sie Beamte oder Instruktoren sind und an ihre Dispensation, resp. Entlassung ganz einfach die Bedingung des entschädigungslosen sofortigen Übertrittes in die Reserve geknüpft werden kann. Die Herren sind übrigens anständig genug, um nicht stellenlosen Reservefliegern die Monatsfliegerplätze wegzunehmen, wenn sie anderorts als Flieger eingestellt sind.  
Herr Lt. Comte konnte noch bei uns fliegen, als sein Privatbetrieb bereits in Funktion war, was bei diesen Herren nicht der Fall sein wird. Herr Lt. Comte war aber nicht so rücksichtsvoll für seine stellenlosen Kameraden, um seinen Monatsfliegerplatz frei zu geben, sondern verlangte nach Ablauf der Kündigungsfrist noch Beibehaltung, weil er im Privatbetrieb nicht genügend verdiene. Wir haben dieses Gesuch abgewiesen.
  - 8.) Da Herr Lt. Comte nicht geruht hat, uns als Offizier zu antworten, sondern als Geschäftsmann, werde ich ihm natürlich nicht antworten. Sein Horizont ist so beschränkt und sein Wesen so auf Geldverdienen eingestellt, dass ich darauf verzichte, mit ihm darüber zu streiten, ob wir der Aviatic nützen oder schaden.
- Brief Comte vom 2. VIII. zurück.

**Schweiz. Flugplatzdirektion: (Islar)**

**Dübendorf, 8. August 1919**

**An die Aero Luftbildverlagsanstalt, Zürich 8, Seefeldstrasse 21.**

Um Ihnen eine „Verkehrsbewilligung für schweiz. Luftfahrzeuge“ ausstellen zu können, benötigen wir den Ihnen am 4. Aug. zugesandten Verpflichtungsschein, um dessen Unterzeichnung und umgehende Zustellung wir ersuchen.  
Herrn Lt. Comte ersuchen wir, zwecks Zustellung der „Führerbewilligung für schweiz. Luftfahrzeugführer“ um Zusendung seines Dienstbuchs, sowie Angabe der gegenwärtigen genauen Adresse.  
Die Verkehrsbewilligung erstreckt sich nur auf Ihre beiden ersten Flugzeuge (Jagdeinsitzer „Condor“ D.I und Beobachter-flugzeug „Condor“ L.V.G. C.V).  
Für Ihr drittes Flugzeug verweisen wir Sie auf die Provisorische Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz vom 18. Juli 1919, (Art. 2, Abschn. 1, b und c. – Art. 3, Abschn. 1 und Art. 5).

**Schweiz. Flugplatzdirektion : (Islar)**

**Berne, le 11 Août 1919.**

**Monsieur le Lieutenant A. Comte, Pilote-Aviateur, Zurich.**

J'ai tenu à demander des explications au Directeur de la place d'aviation, au sujet de la lettre, que vous lui avez écrit, le 2 août et dont vous m'avez communiqué une copie.

Il résulte ce qui suit, des explications que je reçois: la société dont vous parlez (Société Suisse de Tourisme Aérien) n'est pas encore constitué; il n'est pas même certain qu'elle le soit.

Le comité d'initiative a été avisé, que ceux de ses membres qui appartiennent à l'aviation militaire seront passés à la réserve comme aviateur, ou event. licenciée comme fonctionnaire sitôt que une société aura été constituée; mais il est clair que le Directeur de la place d'aviation n'a pas de mesure à prendre à leur égard avant que cela soit le cas.

Copie au : Directeur de la place d'aviation.

**Etat-Major Général de l'Armée, Section des Opérations:**

**Dübendorf, den 12. Aug. 1919**  
**Flüge nach dem Engadin**

**An die Luftbilder-Verlagsanstalt Aero, Zürich**

Wir bestätigen Ihre Erklärung, die Sie an den Ihnen von uns zugesandten Passagier Oberlt. Fröhlicher machten, wonach Sie bis auf weiteres, d.h. bis ein Hangar im Engadin existiert, keine Passagierflüge nach dem Engadin ausführen.

Wir werden daher die Passagierroute Dübendorf–Engadin vorläufig ausführen, (Taxe Fr. 750.-, reduzierte Taxen für Spezialinteressenten und Militär) und ersuchen Sie, uns sodann zu berichten, auf welchen Zeitpunkt Sie diese Flüge übernehmen wollen. Zur Kenntnis an die Generalstabsabt.

**Schweiz. Flugplatzdirektion : (Isler)**

Kopie z.K. an: Verkehrszentrale Zürich / Herrn Redaktor Bierbaum, N.Zch.Ztg. / Informationsbureau,

---

**Zürich, den 14. August 1919. Chargé. An die Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf**

Wir gelangten gestern Abend in den Besitz Ihres Schreibens vom 12. ds. Und beeilen uns, Ihnen unser gestriges Telefon zu bestätigen, indem wir Ihnen mitteilen, dass die Erklärung welche wir einem Herrn Oblt. Fröhlicher gemacht haben sollen, (wir wissen übrigens nicht wo und wann) auf alle Fälle ganz falsch von Ihnen aufgefasst worden ist.

Wenn es tatsächlich im Allgemeinen betriebsgefährlich ist für die Flugzeuge, übrigens mindestens eben so viel für Militärflugzeuge als wie für Privatmaschinen (nur zahlt den Schaden im ersten Falle die Eidgenossenschaft und im zweiten Falle ein Privatunternehmen) ins Engadin zu fliegen so lange daselbst kein Hangar erstellt ist, so heisst das keines Falls, dass bei dem jetzigen sehr schönen und beständigen Wetter keine Flüge ins Engadin gewagt werden dürfen. (Es kann ja nur einmal ein plötzliches Gewitter eintreten oder das Wetter sich etwas rasch ändern, oder auch nur ein Defekt der das Abfliegen an demselben Tag nicht mehr gestattet eintreten und so kann die Maschine unter Umständen schweren Schaden erleiden.)

Auf alle Fälle haben wir keines Falls erklärt, „dass wir bis auf weiteres, d.h. bis ein Hangar im Engadin existiert, keine Passagierflüge nach dem Engadin ausführen.“

Wir sind im Gegenteil ganz dazu bereit bei diesem beständigen Wetter solche Flüge auszuführen, dies übrigens laut unserer Abmachung mit der Kurdirektion St. Moritz. Wir ersuchen Sie infolgedessen Ihre Mitteilungen an die verschiedenen Instanzen möglichst umgehend rückgängig machen zu wollen. Es wundert uns sehr dass Sie eine solche schriftliche Mitteilung abgehen lassen, nachdem Sie uns mit Ihrem Schreiben vom 23. Juli mitteilten, dass Sie auf eine Tätigkeit Ihrerseits im Engadin verzichten, da wir die Sache schon in Hand genommen haben, und ohne sich vorher in irgend einer Weise, nicht einmal telephonisch mit uns zu verständigen.

Im ferneren wundert es uns sehr, dass Sie die Taxe für einen einfachen Flug Dübendorf–Engadin mit frs. 750.- verrechnen, nachdem Sie uns mitgeteilt hatten Sie wollen auf unsere Taxen Rücksicht nehmen und wir Ihnen daraufhin mitgeteilt hatten wir müssten frs. 1200.- berechnen und nur dann 700.- wenn ein Passagier für den Rückflug fest angemeldet ist und diesen Betrag auch fest bezahlt, was dann frs. 1400.- für unseren Flug ausmacht.

Wir bestätigen Ihnen also nochmals, dass wir die Flüge ins Engadin ohne Unterbruch wie bisher weiter ausführen.

Hochachtungsvoll: **AERO LUFTBILDVERLAGSANSTALT (Comte, Hug)**

Durchschläge an: Herrn Oberst i. Gst de Loriol, Generalstabsabteilung des E.M.D.;

Schweiz. Verkehrszentrale Zürich, Herrn Dir. Quattrini; Neue Zürcher Zeitung, Sportl. Red. Herrn Red. Bierbaum;

Kurdirektion St. Moritz zur gefl. Kenntnisnahme

---

**Dübendorf, 14. August 1919. An die Aero – Luftbildverlagsanstalt, Zürich, Seefeldstrasse 21.**

Wir bestätigen den Empfang Ihres Schreibens vom 13. VIII. mit Beilagen (Dienstbuch von Herrn Lt. Comte und unterzeichneter Verpflichtungsschein).

Ihr Haftpflichtversicherungsausweis ist allerdings in unseren Händen, aber wir machen Sie darauf aufmerksam, dass er nur für die Haftpflichtversicherung für 2 Apparate lautet. Dieser neue Ausweis, den Sie für Ihre dritte Maschine, auf frs. 15'000.- lautend, zu stellen haben, muss wie Sie aus Art. 2, Abs. 1 b ersehen, dem Gesuch um Verkehrsbewilligung an das E.M.D., beigelegt werden.

Ihr Apparat wird nach Erledigung der notwendigen Formalitäten mit No. 5. eingetragen werden.

**Schweiz. Flugplatzdirektion: (Isler)**

---

**Dübendorf, 14. August 1919. Herrn Lt. Comte, Seefeldstrasse 21, Zürich. 8.**  
**Ausweise über bisherige Tätigkeit als Pilot**

Herr Lt. Comte, Alfred, 1895 von Delsberg, ist seit August 1914 der Flieger-Abteilung als Pilot zugeteilt, und ist als solcher in ständigem Training gewesen bis zu seinem Übertritt zur Aero-Luftbildverlagsanstalt. **Schweiz. Flugplatzdirektion : (Isler)**

---

**Dübendorf, den 14. August 1919 An die Generalstabsabt. Operationssektion, Bern**  
**Praktische Propaganda für National-Aviatik. Herbstprogramm**

Ausser den Passagierflug-Meetings, die wir Ihnen bereits gemeldet & den Schauliegen von Chaux-de-Fonds & Neuchâtel ist eine Geschwaderübung mit mehreren Geschwadern im September od. Oktober vorgesehen. Zu Übungszwecken sind ferner Beobachterübungen in Verbindung mit Ordnungstruppen Kloten und Grenzdetalementen vorgesehen.

Zur Popularisierung des Flugwesens in den Gegenden der Schweiz, die bisher weniger berücksichtigt werden konnten & von der Zivillaviatik noch nicht bedient werden, werden ab 18. August eingerichtet:

1.) Alpenroute „Oscar Bider“.

Passagierflugroute Zürich–Bellinzona (nur bei schönem Wetter & wenn Passagiere vorhanden.)

Flieger: Oblt. Ackermann – Stellvertreter: Lt. Frick.

(betr. eventueller Postführung in besonderen Fällen werden wir mit der Oberpostdirektion verkehren.)

2.) Ständige Passagierflugstation Bellinzona.

Flieger: Lt. Leuenberger – 1 Mechaniker, 1 Zelt. (Unter der Oberaufsicht des Militärdep. des Kt. Tessin.)

3.) Ständige Passagierflugstation Bern-Oberlindach.

Stations-Chef: Lt. Cartier (zugleich Reserve für Post.) Zugeteilt: Wm Koepke.

1 Zelt, 1 Mechaniker & 1 Auto. (Agentur: Propaganda A.G., Bern.) Lt. Cartier steht für Dienstflüge der Gst. Abt. zur Verfügung.

Die dienstlichen Benützer haben einen Bon der Operations-Sektion vorzuweisen.

4.) Provisorische Passagierfluglinie Zürich – Engadin. (Bis zur Ablösung durch Aero-Luftbildverlag.)

Flieger: Lt. Frick.

Es bleiben ferner in Betrieb:

- 1.) Flugpost Zürich – Lausanne. Ausdehnung nächstens bis Genf.  
Flieger : 1. Lieut. Frick. 2. Lieut. Weber (Genf.). (im Wechsel.). Ersatz : Oblt. Ackermann. Lieut. Cartier.
- 2.) Agentur & Passagierflugstation Lausanne.  
Flieger : Oblt. André. (Der zweite Flieger fällt weg – Aspirantenschule.).
- 3.) Passagierflugstation Thun.  
Flieger : Wm. Progin (Zugleich Konstruktionskontrolleur Thun.).
- 4.) Passagierflugstation Dübendorf. (mit erhöhtem Minimaltarif laut Spezialmeldung).  
Flieger : ständige Beamte & übrige Monatsflieger.

Die Errichtung einer Station Basel bleibt nach der Bereinigung der Platzfrage vorbehalten.

Neue Spezialtarife.

Dübendorf – Samaden	Frs. 750.-	
Samaden – Dübendorf	„ 650.-	
Dübendorf – Bellinzona	„ 750.-	
Bellinzona – Dübendorf	„ 750.-	
Rückflug am gleichen Tage je	„ 500.-	(besondere Ermässigungen für Spezialinteressenten und Militär).

Passagierflüge ab Bellinzona:

- a.) 12-Km.-Rayon Frs. 50.-,                      b.) weiterer Rayon Frs. 125.- per Viertelstunde.

(Passagierflüge ab Bern, Thun, etc. : Normaltarif. Minimum Frs. 50.- pro Viertelstunde.)

Passagiere aus Bern werden ab Oberlindach gratis per Auto abgeholt, Begleiter zahlen Frs. 10.- einfach, Frs. 15.- retour.

In Kopie an :

**Schweizerische Flugplatzdirektion** : (Isler)

Herrn Oberstlieut. Mylius; Oberpostdirektion; Techn. & Kaufm. Abt.; Start & Agentur Lausanne; Informationsbureau z. H. der Presse

---

**Dübendorf, 19. August 1919**

**An die Aero – Luftbilderverlagsanstalt, Zürich. 8.**

Gegenüber Ihrer Behauptung vom 14. dies, dass Sie von einer Erklärung betr. Vorläufige Nichtausführung der Flüge ins Engadin nichts wissen, konstatieren wir nur, dass Herr Oberlt. Fröhlicher, den wir Ihnen zusandten, von einem Herrn in Ihrem Bureau den betr. Bericht erhielt und dass der Flug ins Engadin, den er ausführen wollte, von Ihnen nicht ausgeführt wurde.

Ihre Bestätigung, dass Sie die Flüge ins Engadin tatsächlich weiter führen, ist leider durch eine mündliche Äusserung Ihres Piloten Herrn Lt. Comte gegenüber unserer Direktion (Oblt. Stamm) vom letzten Freitag wieder negiert. Herr Lt. Comte, der Ihre Erklärung vom 14. dies mitunterzeichnete, hat nämlich am 15. wieder erklärt, er mache die Flüge ins Engadin nicht, solange der untere Landungsplatz bei Samaden nicht bereit sei und werde wahrscheinlich erst im Winter (auf dem St. Moritzersee) Flüge ausführen.

Nachdem es nun bereits zu verschiedenen Malen vorgekommen ist, dass wir über Ihre Absichten die verschiedensten Mitteilungen erhielten, ist es uns leider beim besten Willen nicht möglich, eine Verständigung über die Abgrenzung der Arbeitsgebiete mit Ihnen anzubahnen.

**Schweiz. Flugplatzdirektion**: (Isler)

In Kopie an: Gst. Abt. Op. Sektion. / Schweiz. Verkehrszentrale. / Herrn Red. Bierbaum. / Kurdirektion St. Moritz.

---

**Zürich, den 20. August 1919**

**An die Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf.**

Wir erhielten heute Morgen Ihre Zuschrift vom 19. dies & können Ihnen darauf folgendes mitteilen:

Wir bestätigen, dass wir nicht wissen wo und wann wir einem Herrn Lieut. Fröhlicher die von Ihnen behauptete Erklärung gemacht haben sollen. Wir können uns erinnern, dass vor ca. 10 Tagen ein Herr dagewesen ist, der ins Engadin fliegen wollte und dem wir diesen einzelnen Flug leider verweigern mussten, weil wir gerade einen sehr grossen Überlandflug für die darauffolgenden Tage vorzubereiten hatten.

Wir bestätigen ferner sehr ausdrücklich, dass wir niemals erklärt haben, dass wir bis auf weiteres keine Flüge mehr ins Engadin ausführen. Unter anderem haben wir Ihrem Herrn Oberlieut. Stamm auch nicht gesagt, dass wir keine Passagierflüge ins Engadin ausführen, sondern wir haben ihm nur gesagt, es sei eine unrichtige Konkurrenz ihrerseits für uns, nachdem Sie ja nur die Maschinen der Eidgenossenschaft und dadurch keinesfalls einen persönlichen Verlust riskieren, hingegen wir aber unsere eigenen Maschinen riskieren müssen, folglich einen direkten Schaden, der unter Umständen sehr gross sein kann. Wir bestätigen auch noch ausdrücklich, dass wir jeden Passagier der ins Engadin fliegen möchte dorthin führen, wenn es nicht gerade aus einem momentan triftigen Grund oder wegen drohendem Wetter unmöglich ist. Unser Herr Comte ist bereit Ihnen jederzeit persönlich zu verneinen, dass er behauptet hat er mache die Flüge ins Engadin nicht, solange der untere Landungsplatz bei Samaden nicht bereit sei.

Ihre Äusserung, dass Sie nun bereits zu verschiedenen Malen über unsere Absichten die verschiedensten Mitteilung erhielten müssen wir unsererseits ablehnen, da unseres Erachtens die Abgrenzung unseres Arbeitsgebietes im Engadin ganz klar und deutlich angegeben worden war.

Sie haben uns übrigens auf den letzten Abschnitt unseres Briefes, zwar betr. Flugpreise nichts rückgeantwortet & wir gewärtigen noch Ihre diesbezügl. Rückmitteilung, nachdem Sie uns schriftlich zugesichert hatten, dass Sie auf unsere Preise Rücksicht nehmen wollen.

Zum Schluss können wir nur noch unseren Chargébrief vom 14. dies ausdrücklich und in allen seinen Punkten bestätigen, speziell den vierten Abschnitt unseres genannten Chargébriefes auf welchen hin wir noch Ihre Mitteilung erwarten.

**AERO Luftbilderverlagsanstalt** (Comte, Hug)

Durchschläge an: Herrn Oberst i. Gst. de Loriol / Schweiz. Verkehrszentrale Zürich / NZZ / Kurdirektion St. Moritz

---

**Zürich, den 25. August 1919**

**Herrn Oberst Mylius, Präsident des Initiativ-Comités für den Anschluss Basels an die Schweizer-Aviatik, Basel**

Sehr geehrter Herr Oberst:

Wir beziehen uns höfl. auf unsere bis zum heutigen Tage gehabte Korrespondenz mit dem Verkehrs-Verein Basel, sowie auch mit Herrn M.A. Ras des Initiativ-Comités und erlauben uns, Sie auf unser Unternehmen, welches das erste schweizerische Privat-Unternehmen dieser Branche in der Schweiz ist, höflichst aufmerksam zu machen.

Wir möchten gerne bei Gelegenheit einen Flugtag in Basel veranstalten, zwar einerseits Schauflüge unseres Chefs-Piloten Herrn Alfred Comte auf seinem Parasol-Jagd-Flugzeug, ferner und im Anschluss an die Schauflüge Passagierflüge mit unseren grossen



Zwei-Passagier-Maschinen und ebenfalls durch unseren Herrn Comte. Wir beabsichtigen ferner in aller nächster Zeit eine Anzahl schöner Fliegeraufnahmen von Basel und Umgebung zu machen. Wegen diesem letzteren Punkt hat uns Herr Ras auf Ihre Rückkunft verwiesen. Wir benötigen zu allen diesen Veranstaltungen einen guten Landungsplatz und Benützungsberechtigung für ein zu erstellendes Hangar in Basel. Wir sind dann unsererseits recht gerne bereit, all unser Mögliches zu machen, um Basel in unseren sportlichen Veranstaltungen speziell zu berücksichtigen.

Wir empfehlen uns Ihnen sehr geehrter Herr Oberst mit vorzüglicher Hochachtung.

**AERO Luftbildverlagsanstalt von Comte, Mittelholzer & Cie.**

Der Direktor: A. Hug

---

**Handnotizen vom 26. August 1919 an Herr Major Isler**

Lt. Comte hat auch mir persönlich erklärt, dass er solange der Platz in Samaden nicht fertig planiert & kein Hangar stehe, nicht mehr ins Engadin fliege. **Rihner**

Comte beklagte sich bei mir darüber, dass wir in St. Moritz resp. Samaden Passagierflüge ausführten. Ich erklärte ihm, dass, wenn er nach St. Moritz fliege und dort die Passagierflüge ausführt, wir unsere beiden Piloten (Frick und Cartier) sofort telefonisch zurückrufen werden. Ich fragte ihn: „willst Du gehen oder nicht?“

Comte antwortete wörtlich: „Glaubst Du dass ich meinen Apparat über Wochen im Freien stehen lasse! Das Risiko ist zu gross; wenn es regnet, so ist der Apparat „futsch“; zudem ist der Golfplatz kein richtiger Landungsplatz. Ich gehe dann im Winter dorthin, wenn der See zugefroren ist, oder vorher, wenn der eigentliche Landungsplatz bei Samaden bereit ist und ein Hangar aufgestellt ist.“ Was Herr Direktor Hug im Brief vom 20. Aug. 19 schreibt, ist konfuse Zeug, er bezeugt damit nur seine altbekannte Nervosität.

**26. VIII. Oblt Stamm**

Nach meiner Rückkunft von Samaden war ich Zeuge von einer Unterredung zwischen Herrn Comte u. Oblt Stamm, u. war dabei als Herr Comte erklärte, solange in Samaden kein Hangar steht, fliege ich wegen zu grossem Risiko nicht dorthin.

**26. VIII. 19. Lt. Frick**

---

**Dübendorf. 30. August 1919. An die Aero – Luftbildverlagsanstalt, Zürich. 8. Seefeldstrasse 21.**

In der Beilage übermache ich Ihnen die Führerbewilligungen für Herrn Lt. Comte wie 2 Verkehrsbewilligungen für die Apparate CH 1, und CH 2. Wir machen Sie nochmals darauf aufmerksam, dass diese Ausweise nach Art. 10 der „Prov. Vorschriften für den Luftverkehr in der Schweiz“ immer an Bord mitgeführt werden müssen.

Gleichzeitig bestätigen wir den Empfang Ihrer erweiterten Police vom 22. Aug. 19.

**Schweiz. Flugplatzdirektion: (Isler)**

---

**Dübendorf, den 2. Sept. 1919 (Abschrift) An die Aero – Luftbildverlagsanstalt, Zürich 8, Seefeldstr. 21.**

Wir bestätigen Ihr Schreiben vom 1. September 19 und können Ihnen nur mitteilen, dass wir nicht gewillt sind, weiterhin mit Ihnen über Arbeitsteilung und Tariffragen zu diskutieren. **Schweiz. Flugplatzdirektion (sig.: Isler.)**

zur Kenntnis an: Generalstabsabteilung. Verkehrszentrale Zürich. N.Z.Ztg. (Red. Bierbaum). Kurdirektion St. Moritz.

---

**Zürich, 3 septembre 19 Monsieur le Colonel Gaston de Loriol, Service de l'EMG au D.M.S., Berne**

Monsieur le Colonel,

Nous nous référons à notre entretien téléphonique de ce matin et nous vous informons que, à diverses reprises déjà soit à Zurich, soit à Berne, soit d'ailleurs il s'est trouvé que là où nous avons voulu placer nos affiches pour vols de passagers il y avait déjà une affiche de Dubendorf. Dans certains cas notre affiche a été placée à côté de celle de Dubendorf, dans d'autres cas elle n'a pas pu être placée faute de place pour une seconde affiche. Il est clair que de cette manière Dubendorf nous fait concurrence, de même vis-à-vis du public, lorsque ces deux affiches se trouvent côte à côte. Nous serions heureux de connaître votre apercevoir à ce sujet. Il nous est d'ailleurs inexplicable pourquoi la direction de la place d'aviation de Dubendorf fait de telles dépenses pour de la réclame pour des vols de passagers alors que ces vols de passagers doivent cesser d'ici à quelques mois. Les très nombreuses et très grandes affiches de Dubendorf doivent coûter très cher et en outre Dubendorf fait dans des journaux sportifs des réclames qui coûtent plusieurs milliers de francs. La chose nous est connue avec certitude. Comme il n'est pas possible à une entreprise privée, fondée depuis peu de dépenser des sommes très élevées pour de la réclame il est bien clair que là encore la Direction de la place d'aviation à Dubendorf nous fait une concurrence très conséquente. Nous estimons d'autre part que du point de vue commercial une entreprise destinée à cesser son activité dans l'intervalle de moins d'une année ne peut justifier de dépenses aussi élevées pour de la propagande et nous devons en conclure logiquement, ainsi que d'ailleurs le grand public, que cette propagande a pour but ultérieur une réclame privée pour une entreprise à constituer ultérieurement. Nous croyons que cette manière d'agir ne serait pas justifiable du point de vue légal et nous nous permettons de vous rendre attentif à ces divers faits et circonstances.

Vous aurez reçu entretemps copie de la lettre que Dubendorf nous a adressé à date d'hier. Cette lettre m'est mandé donner réponse à nos demandes d'explication ressemblant particulièrement à une échappatoire. Nous sommes très étonnés de recevoir une telle réponse d'une instance qui est censée nous soutenir et faciliter notre tâche et nous croyons pas d'avoir donné lieu à une telle réponse.

Comme nous ne voulons pas avoir l'air d'agir d'une manière pas droite vis-à-vis de Dubendorf nous vous prions de faire parvenir à cette instance un double de cette lettre.

Nous vous présentons, Monsieur le Colonel, l'expression de notre considération respectueuse.

**Comte, Mittelholzer & Cie., AERO Etablissement pour l'édition de vues aériennes ( Le Dir. A. Hug)**

1 double à la direction de la place d'aviation à Dubendorf pour prendre connaissance.

---

**(Handnotiz zu obigem Brief)**

Die Plakate in Zürich haben keinen Rappen Affichage-Gebühr gekostet. Die Post allein kommt in Frage, event. einige grössere Hotels. Die Passagierflüge sind in Untertiteln erwähnt wie alle anderen Dienstzweige der F.P.D. Es handelt sich nur um eine generelle Propaganda für die Aviatik als solche, nicht speziell für Passagierflüge. Die Einmischung der Aéro in unsere internsten Einrichtungen mag auch als etwas deplaziert gelten. **Haegin 5.IX. 19.**

Zürich, den 4. Sept. 1919 (Abschrift)

Herr Major i. Gst. Isler, Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf

Sehr geehrter Herr Major,

Es würde den Unterzeichnenden sehr freuen, sich dieser Tage gelegentlich mit Ihnen besprechen zu dürfen zwecks Einigung über verschiedene Punkte und im Interesse zukünftiger guter Beziehungen zwischen uns und er bittet Sie, sich mit ihm event. Telephonisch über den Zeitpunkt seines Besuches verständigen zu wollen.

Zu Ihrer gefl. Orientierung senden wir Ihnen anbei Durchschlag unseres gestrigen Briefes an Herrn Oberst de Loriol zur gefl. Kenntnisnahme. Dieser Brief ist infolge einer gestern stattgefundenen Besprechung geschrieben worden.

Ihrem gefl. Bericht gerne entgegensehend, zeichnen wir inzwischen

Beilage: 1 Durchschlag

Mit vorzüglicher Hochachtung.

(sig.: Der Direktor: A. Hug.)

---

Basel, den 11. September 1919.

An die Generalstabsabteilung / Operationssektion. Bern

So sehr ich sonst mit den Vorschlägen der Flugplatzdirektion einverstanden war, so wenig ist dies mit dem Antrag der Flugplatzdirektion vom 9. September betr. Winterprogramm, das mir auf Umwegen nachgeschickt worden und daher eben erst jetzt zugekommen ist, der Fall. Sehr erfreulich ist es, dass die Flugplatzdirektion von sich aus zum Schluss gekommen ist, dass die Passagierflüge vom Arbeitsprogramm von Dübendorf gestrichen werden müssen, um sich wieder ganz ihrer Aufgabe hingeben zu können und als Konkurrent von Privatgesellschaften zu verschwinden. Die Ausnahmefälle zeigen, dass auch die Flugplatzdirektion keine völlige Aufgabe der Passagierflüge wünscht. Punkt 1 ist allerdings diskutabel, da er zu viele Möglichkeiten von Ausnahmen in sich schliesst.

Womit ich aber gar nicht einverstanden bin, ist der Vorschlag der Gründung von Privatunternehmungen in Dübendorf mit Material von Dübendorf.

Eine nicht rentierende Sache wird von keinem Geschäftsmann übernommen. Hat die Postverwaltung an der Flugpost Interesse, so ist diese von der Flugplatzdirektion weiter zu führen, unter Rückvergütung des Defizits. Soviel ich weiss, hat sich die Postverwaltung mit einer solchen Verrechnung allerdings nie einverstanden erklärt. Ebenso unverständlich ist mir der Gedanke der Fortführung der Passagierflüge von Dübendorf durch eine Privatgesellschaft mit Material der Flugplatzdirektion.

Einer Privatgesellschaft kann bei Nichtgebrauch wohl ein Hangar vermietet und das Benützungsrecht des Flugplatzes nach Tarif zugestanden werden, unmöglich aber Übernahme von Flugzeugen gegen Mietgeld. Ich bin sehr für Unterstützung der Civilaviatik, aber nicht wenn dies ausschliesslich auf Kosten des Militärmaterials geschieht und Bevorzugung einzelner Gesellschaften unausbleiblich ist.

Es liegen berechnete Beschwerden wegen Konkurrenz durch Dübendorf vor. Diese sollen behoben werden durch Gründungen, gegenüber denen die bisherige Konkurrenz nicht der Rede wert ist: Ich habe das Projekt der Flugplatzdirektion nach allen Seiten der Durchführbarkeit betrachtet und stosse immer und immer wieder auf die schwersten Fehler die wir begehen könnten, nicht Dübendorf als Militäranstalt, sondern Dübendorf als Privatunternehmen, als Konkurrent, der alle Privatunternehmungen auf's Schwerste schädigen muss, auszubauen & jegliche Neugründung, die keinen so glänzenden Start hat, zu verunmöglichen.

Ich beantrage:

- 1.) Rückkehr zur reinen Militäraviatik, unter Beibehaltung des Flugpostdienstes, so lange dieser von der Postverwaltung gewünscht & durch diese das Defizit getragen wird.
- 2.) Sistierung der Passagierflüge auf den 1. Oktober unter noch näher festzustellenden Ausnahmebestimmungen.

(Oberstlt. Mylius)

---

Dübendorf, 18. September 1919.

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Flugzeug 5 der „Aero“.

In Beantwortung Ihres Schreibens 15. September beantragen wir die Erteilung einer Verkehrsbewilligung für das Flugzeug No. 5 der Aero-Gesellschaft.

Flugzeug, Bemalung und Versicherungsausweis sind ordnungsgemäss von uns geprüft und für gut befunden worden.

Wenn eine Verzögerung vorliegt, so ist das die Schuld der Gesellschaft, die, trotzdem sie seit 4. August im Besitz der „Prov. Regelung des Luftverkehrs“ ist, nicht wusste, dass sie nach Art. 2 derselben ein diesbez. Gesuch zu stellen hat. Eine im gleichen Sinne lautende, schriftliche Erklärung vom 14. Aug. hatte auch keinen Erfolg, und erst auf unsere nochmalige telephonische Anfrage hin, wurde Ihnen das Gesuch zugestellt.

Wir bitten Sie um diesbezügliche Weisung.

Schweiz. Flugplatzdirektion : (?)

---

Dübendorf, 18. September 1919.

An die Direktion des Kurvereins, St. Moritz.

Da wir einerseits der Aero-Gesellschaft Zürich ihr Engadiner-Projekt nicht streitig machen, andererseits den Luftverkehr nach dem Graubünden nicht brach liegen lassen wollten, haben wir die Generalstabs-Abteilung am 4. Sept. um diesbezügl. endgültige Weisung ersucht.

Darnach bleibt nun der Kanton Graubünden für Passagierflüge bis auf weiteres der Aero-Gesellschaft reserviert. Es entspricht dies, wie Sie wissen unserer Absicht, sukzessive alle Passagierflüge an Privat-Gesellschaften abzugeben.

Wir wünschen, dass es der Aero-Gesellschaft gelingt, den Luftverkehr nach dem Graubünden in Ihrem und im Interesse der National-Aviatik in vollem Massstab zu bewältigen. Hochachtend

Zur Kenntnis an: Herrn Red. Bierbaum, N.Z.Ztg. ; Verkehrszentrale Zürich.

Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler)

---

Dübendorf, den 19. September 1919

Einstellung der Passagierflüge nach dem Engadin.

Laut Weisung der Generalstabs-Abteilung führt die F.P.D. ab heute keine Passagierflüge mehr nach dem Engadin aus.

Geht an: Herrn Major i/Gst. Isler, Bignasca ; Techn. Chef. ; Kaufm. Chef. ; ...

Schweiz. Flugplatzdirektion : i.V. ( )

Agentur Lausanne. ; Agentur Bellinzona. ; Propaganda A.-G. Bern

Bern, den 24. September 1919

An die Flugplatzdirektion, Dübendorf.

Im Auftrag des E.M.D. haben wir uns mit der Oberpostdirektion betr. Flugpost in Verbindung gesetzt. Dieselbe äusserte sich dazu, dass von ihrem Standpunkt aus die Weiterführung der Flugpost, wertlos sei, da der Verkehr ein äusserst geringer ist, davon herrührend, dass die Distanzen für die Fliegerei zu klein und andererseits das Bahnnetz derart ausgebaut und leistungsfähig ist, dass die Postspedition auf normalem Wege vollauf genügt.

Die Oberpostdirektion lehnte kategorisch die Übernahme eines unvermeidlichen Betriebsdefizites ab.

Im Einverständnis mit Herrn Oberstlt. Mylius wird deshalb verfügt:

1.) Die Flugpost wird von der Fl. Pl. Dir. Bis spätestens 31.X. in bisheriger Weise weitergeführt.

Unterdessen soll versucht werden, mit einer Transportgesellschaft oder einer Privat-Fliegerunternehmung einen Vertrag abzuschliessen, die sobald als möglich aber spätestens auf 1. November die Flugpost auf ihr Risiko weiterführt, unter den in Ihrem Vorschlag erwähnten Bedingungen.

a. Die nötigen Flugzeuge werden auf 3 Monate der Gesellschaft von der Fl. Pl. Dir. zur Verfügung gestellt. Ebenso die Flugplätze und Hangars.

b. Die Gesellschaft ist verpflichtet, erstklassige schweiz. Militärpiloten zu engagieren.

c. Das Betriebsrisiko geht zu Lasten der Unternehmerin. Sie hat die Flugapparate gegen Feuer und Bruch zu versichern.

d. Die Fl. Pl. Dir. übt die technische Kontrolle aus.

e. Aufhebung des Vertrages bei nicht zweckdienlicher dieser Betriebsführung jederzeit entschädigungslos vorbehalten.

2.) Die Passagierflüge werden ab 31. Oktober bezw. bei Übernahme des Flugplatzes durch eine Privatunternehmung eingestellt. Den Civilunternehmungen ist von diesem Zeitpunkt an in jeder Beziehung entgegenzukommen, wie Benützung der Flugplätze Dübendorf, Bern, Lausanne, Bellinzona und Thun mit allem was drum und dran hängt. Die Fl. Pl. Dir. stellt dafür einen Tarif auf.

3.) Betr. Privatfliegerschulen. Dieselben können auf Vorschlag der Fl. Pl. Dir. in der Weise unterstützt werden, dass überzählige Wild- und überzählige Langrumpfapparate abgegeben werden könne, zu folgenden Bedingungen:

a. Nur schweiz. Militärpiloten dürfen als Fluglehrer angestellt werden.

b. Eine Kontrolle wird durch die Fl. Pl. Dir. ausgeübt.

c. Die überlassenen Flugapparate müssen gegen Feuer und Bruch versichert sein.

d. Die Aufhebung des Vertrages bei nicht zweckdienlicher Betriebsführung wird jederzeit entschädigungslos vorbehalten.

4.) Die Verträge betr. Übergabe der Flugpostführung an eine Privatunternehmung und betr. Unterstützung der Privat-Fliegerschulen sind dem E.M.D. zur Genehmigung zu unterbreiten.

Generalstabsabteilung, Operationssektion: (Oberst Roost)

Zürich, den 26. September 1919

An die Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf.

Wir erhielten Ihr Geehrtes vom 24. ds. und überreichen Ihnen in der Beilage Abschrift unseres Memo vom 4. ds. welches wir an Herrn Major Isler gerichtet hatten und welches bis zum heutigen Tage unbeantwortet blieb, zu Ihrer gefl. Kenntnisnahme.

Wir beabsichtigen, uns mit Herrn Major Isler persönlich zu unterhalten um unsere gegenseitigen Beziehungen für die nächste Zeit und an Hand unserer letzten Korrespondenz zu besprechen.

Bei dieser Angelegenheit möchten wir Ihnen noch etwas vorlegen, was uns unrichtig scheint. Wir erfahren, dass sich einzelne Ihrer Herren u.a. die Herren Rhyner und sein Beobachter, Photographien von der Gegend von Chaux-de-Fonds gemacht haben und dieselben als Photographien und Postkarten verkaufen. Nachdem die Luftphotographie die Spezialität unseres Unternehmens ist, und nachdem wir zurzeit daran sind, die ganze Schweiz photographisch aufzunehmen und gerade speziell die Gegend von Chaux-de-Fonds in diesen Wochen, erachten wir es als eine unbedingte Konkurrenz, die uns mit Personal, Material und Mittel der Eidgenossenschaft gemacht wird. Nachdem wir schriftlich mehrmals von der Generalstabsabteilung des E.M.D Mitteilung erhielten, dass die Schweiz. Flugplatzdirektion einem Privatunternehmen für Aviatik unter keinen Umständen Konkurrenz machen darf, sondern ein solches unter allen Umständen zu unterstützen hat, so müssen wir uns gegen Ihr Vorgehen beschweren, denn Sie werden unmöglich behaupten können, dass Sie uns damit nicht Konkurrenz machen, desto eher, wenn Sie die Photographien billiger verkaufen, da Ihnen ja weder Personal noch Material etwas kostet, weil es die Eidgenossenschaft bezahlt.

Im ferneren finden wir nicht richtig, dass Sie in diesen letzten Zeiten verschiedene Flugtage und Meetings angestellt haben ohne uns vorher zu befragen, ob wir in der Lage wären, dieselben selbst auszuführen (wir behaupten dies ebenfalls gestützt auf die genannten Mitteilungen des E.M.D. an uns.) Wir haben im Laufe dieser letzten Monate und mit Erfolg Flugtage und Meetings in den Städten Zürich, Luzern, St. Gallen, Delsberg, Saignelégier, Thun und Yverdon abgehalten und beabsichtigen ebenfalls in diesen Zeiten noch andere Städte zu machen, u. a. Neuchâtel, Chaux-de-Fonds & Kanton Wallis & wir wären tatsächlich noch diesen Herbst dazu gekommen. Wir waren schon diesbezüglich in Unterhandlung. Da wir aber durch die Militärflugverwaltung überholt worden sind, da letztere alle Mittel hat für Propaganda für billigere Flüge da Sie es ja selbst nicht zahlt, ist uns nun hier auch wieder tatsächlich Konkurrenz gemacht worden. Wir behaupten ja keines Falls, dass Sie uns diese Konkurrenz absichtlich machen und wir verkennen keines Falls die Dienste, die Sie der allgemeinen Schweiz. Aviatikpropaganda leisten. Unseres Erachtens sollten Sie sich aber dann mit der reinen Propaganda begnügen und keine Geschäfte daraus machen, indem Sie die Tätigkeit den Privatfluggesellschaften überlassen. Im weiteren möchten wir betonen, dass wir nun tatsächlich das erste Schweiz. Privat-Flugunternehmen sind, dass wir als solches die grösste Pionierarbeit geleistet haben, dass wir infolgedessen die grössten Schwierigkeiten und die grössten Unkosten gehabt haben und dass unseres Erachtens infolgedessen, gerade wir am meisten unterstützt sein sollten, desto eher, da wir alle ja auch als aktive Offiziere der Fliegerabteilung langjährig angehört haben, aber nach Kriegsbeendigung aus derselben ausgetreten sind um unserer Ziviltätigkeit mit unserer Arbeit und auf unsere Kosten nachzugehen.

Wenn uns weiterhin Ihrerseits nun Konkurrenz gemacht würde, so wären wir dazu gezwungen zu unserem Bedauern das einzige Mittel anzugreifen, welches uns noch für unsere Verteidigung zur Verfügung steht, zur Pressecampagne & event. Interpellation in der Bundesversammlung. Wir besitzen für beides tatsächlich ausgezeichnete Unterlagen. Wir würden aber viel lieber keinen Gebrauch davon machen müssen.

Wir sehen Ihren Rückäusserungen auf unsere Ansichten gerne entgegen & zeichnen hochachtungsvoll

Comte, Mittelholzer & Cie AERO Luftbildverlagsanstalt (Der Direktor: A. Hug)

Beilage: 1 Briefkopie / (Durchschlag an Gst. Abt. Oper. Sektion)

**Kilchberg, den 26. September 1919. Vollmacht.**

Der Unterzeichnete, Oberleutnant Jaques Studer in Kilchberg bei Zürich ist infolge Übereinkunft mit seinen Gesellschaftern aus der Kollektiv-Gesellschaft in Firma Studer, Mittelholzer & Comte, Aero Gesellschaft in Zürich ausgeschieden.

Hiermit erteile ich, der Unterzeichnete, Oberleutnant Jaques Studer, unbeschränkte Vollmacht an Herrn Rechtsanwalt Dr. Gustav Nahrath in Zürich, Gerbergasse 2, um bei dem Handelsregister, und bei allen übrigen Behörden, sowie auch gegenüber meinen früheren Gesellschaftern alle diejenigen Erklärungen abzugeben und zu unterzeichnen und alle nötigen Schritte zu tun und Vorkehren zu treffen, welche erforderlich sind, um mein Ausscheiden aus der Firma Studer, Mittelholzer & Comte, Aero Gesellschaft in Zürich zu bewirken und durchzuführen.

Kosten dürfen mir aus dieser Vollmacht und der Vertretung durch Herrn Dr. Nahrath nicht entstehen. **(J. Studer)**

---

**Dübendorf, den 30. September 1919 An die Generalstabsabteilung / Operationssektion, BERN.**

Wir gestatten uns, Ihnen als Beilage 2 Zeitungsausschnitte zuzustellen, denen wir entnehmen müssen, dass Flieger Comte die Grenze überflogen hat.

Falls dieser Flug ohne Bewilligung ausgeführt wurde, ist eine Grenzverletzung auch von unserer Seite absolut zu verurteilen, da wir uns mit allen Mitteln gegen Grenzverletzungen von Ausländern wehren. **Schweiz. Flugplatzdirektion: i.V. ( )**

---

**Dübendorf, 1. Oktober 1919 (Express) Herrn Oberstlt. Mylius, Kapellenstrasse 22, Basel**

Anlässlich Ihrer gestrigen Untersuchung in der Angelegenheit „Beschwerde Aero-Gesellschaft Zürich, gegen F.P.D. Dübendorf“, hat Ihnen der Unterzeichnete Kenntnis gegeben von der vor einigen Tagen ins Leben getretenen Luftverkehrsgesellschaft Frick&Co.

Im Nachgang hieran setzen wir Sie in Kenntnis, dass Herr Lt. Frick, bisheriger Postflieger, heute seine Entlassung eingegeben hat. **Schweiz. Flugplatzdirektion: (i.V. Messmer Hptm)**

---

**Basel, den 1. Okt. 1919. An die Flugplatzdirektion. Dübendorf.**

Anlässlich der gestrigen Besprechung bei der Aero in Zürich habe ich festgestellt, dass die Beschwerde der Aero an die Generalstabsabteilung, die ich gestern mit Ihnen behandelt habe, auf die im Winterprogramm vom 9. September niedergelegten Ansichten erfolgt ist. Auf die Beschwerde der Aero werde ich nächster Tage noch zurückkommen, dagegen ersuche ich Sie um sofortige Untersuchung, wie obiges Winterprogramm als solches oder mündlich in den Besitz der Aero kommen konnte. Da es sich um einen Antrag der Flugplatzdirektion an die Generalstabsabteilung handelte, die Möglichkeit der Arbeit nach Programm somit vom Entscheid der Generalstabsabteilung abhängig war, so hätte es meiner Ansicht nach selbstverständlich sein müssen, dass die diversen Abteilungen der Flugplatzdirektion gegenüber Aussenstehenden hätten schweigen sollen.

Ebenso peinlich hat es mich berührt, von den HH. Hug, Mittelholzer und Comte zu vernehmen, dass sich der Chef Ihrer kaufm. Abteilung gegenüber genannten Herren verschiedentlich dahin ausgesprochen habe, dass sich einige der Angestellten von Dübendorf ausschliesslich mit der Gründung einer Privatgesellschaft befassten und ihre Arbeit vernachlässigten. Wenn der Chef Ihrer Abteilung tatsächlich eine solche Äusserung auf Grund seiner Beobachtungen gemacht hat, so ist es unverständlich, dass er seine Meldung nicht seinem Vorgesetzten erstattet hat, nicht diesem die Möglichkeit gab, sich in erster Linie mit der Sache zu befassen. Auch hierüber wollen Sie mich baldmöglichst orientieren. **(Oberstlt. Mylius)**

Kopie an die Operationssektion.

---

**Basel, den 1. Oktober 1919. An die Generalstabsabteilung / Operationssektion. Bern.  
Betr. Einstellung der Passagierflüge und der Flugpost durch Dübendorf.**

Ich habe gestern die „Aero“ verständigt, dass die Flugplatzdirektion Dübendorf vom 31. Oktober an ihre Passagierflüge einstellen wird, unter Hinweisung auf bestimmte Vorbehalte. Ich beantrage solche wie folgt zu formulieren:

Der Fliegertruppe bleiben vorbehalten:

- 1.) Passagierflüge mit milit. Personen, mit Personal des milit. Flugwesens, sowie mit Angehörigen von Piloten.
- 2.) Propagandaflüge in besonderen Fällen, die der Entwicklung der Nationalaviatik oder wissenschaftlichen und öffentlichen Zwecken dienen.

Auch über die Einstellung der Flugpost mit den damit verbundenen Passagierflügen auf den 31. Oktober, insofern keine Privatgesellschaft den Betrieb übernimmt, habe ich die Aero orientiert. Vom 31. Oktober an hat die „Aero“ somit seitens der Flugplatzdirektion keinerlei Konkurrenz mehr zu befürchten, wodurch die immer wiederkehrenden Beschwerden ohne weiteres dahinfallen werden. **(Oberstlt. Mylius)**

Kopie an die Flugplatzdirektion. / Aero Zürich.

---

**Dübendorf, 3. Oktober 1919 An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern**

Die Ursache der beiliegenden Reklamation liegt in unserer Propagandatätigkeit.

Das Organisationskomité des Meetings in Chaux-de-Fonds hat für die Organisation und Vorbereitung des Meetings (Flugplatz-einrichtungen etc.) die Summe von über frs. 30'000.- verausgabt. Um für die Deckung dieser Ausgaben mitzuhelfen, sind wir ersucht worden, Ansichten (Photos) zum Verkaufe an den Meetingtagen zur Verfügung zu stellen. Da der Ertrag des Meetings zur Erstellung eines Hangars und Flugplatzes in Chaux-de-Fonds verwendet werden soll, und keinen Erwerbszwecken dient, haben wir dem Gesuche entsprochen. Dass die Aero-Gesellschaft nun das Gefühl hat, es werde ihr hierdurch ein Geschäft entgehen, ist verständlich von ihrem engern Standpunkt aus. Wir erlauben uns auch hier darauf hinzuweisen, dass der Verkaufspreis des Zivil-Organisationkomitées in Chaux-de-Fonds 40 Cts. beträgt mit Rücksicht auf den Zweck des Erlöses, nach Mitteilungen der Aero-Gesellschaft 10 Cts. pro Karte höher ist. Als der Preis der Aero-Gesellschaft.

Wir haben die Aero-Gesellschaft eingeladen, auf die vorliegende Reklamation hin mit uns hierüber in Verbindung zu treten, um ihr einmal mehr klar zu legen, dass es sich nicht um eine Konkurrenz, sondern um eine Mithilfe zur Erstellung von Einrichtungen handle, die der gesamten Aviatik und im Besondern vorläufig der zivilen Aviatik zugutekomme.

Jeder Zivilflieger hat doch ein Interesse daran, bei einem Fluge nach Chaux-de-Fonds oder irgendeinem Ort, wo wir die Errichtung von Flugeinrichtungen befördert haben oder noch fördern werden, günstigen Landungsplatz und Unterkunft für seinen Apparat zu finden.

Wir sind überzeugt, dass von rasonablen Zivilunternehmungen die Bemühungen der Mil. Behörden, an möglichst vielen Orten des Landes in dieser Beziehung tätig gewesen zu sein, dankbar anerkannt werden.

Es wird sich in der Folge überhaupt noch zeigen müssen, ob diese Hilfe in Zukunft nicht weiterbestehen, oder wenn sie abgebrochen wird, nicht wieder aufgenommen werden muss. Einstweilen glauben wir, dass noch vielerorts, in dieser Beziehung die Initiative, das Verständnis und die finanz. Mittel fehlen. Uns kosten sie wenig, und der allg. Entwicklung im zivilen und mil. Interesse wird bedeutend geholfen.

Die Aero-Gesellschaft ist unserm Vorschlag nicht nachgekommen. Die Beantwortung der Beschwerde hat sich aus diesem Grunde etwas verzögert. Es trifft zu, dass die Aero-Gesellschaft Ihrerseits schon vor der unsererseits gewünschten, eine Unterredung verlangt hat. Wir haben Ihr keine Folge gegeben, weil sie aussichtslos war.

**Schweiz. Flugplatzdirektion: ( )**

---

**Bern, den 7. Oktober 1919**

**An die „Aero“, Luftbilder-Verlagsanstalt, Seefeldstr. 21, Zürich**

Wir haben die Flugplatzdirektion Dübendorf betr. Luftphotographien von Chaux-de-Fonds zur Vernehmlassung aufgefordert und gestatten uns, Ihnen nachfolgend von der diesbezügl. Antwort Kenntnis zu geben:

„Das Organisationskommitté des Meetings in Chaux-de-Fonds hat für die Organisation und Vorbereitung des Meetings (Flugplatz-einrichtungen etc.) die Summe von über Frs. 30,000.- verausgabt. Um für die Deckung dieser Ausgaben mitzuhelfen, sind wir ersucht worden, Ansichten (Photos) zum Verkaufe an den Meetingtagen zur Verfügung zu stellen. Da der Ertrag des Meetings zur Erstellung eines Hangars und Flugplatzes in Chaux-de-Fonds verwendet werden soll, und keinen Erwerbszwecken dient, haben wir dem Gesuche entsprochen.

Jeder Zivilflieger hat doch ein Interesse daran, bei einem Fluge nach Chaux-de-Fonds oder irgendeinem Ort, wo wir die Errichtung von Flugeinrichtungen befördert haben oder noch fördern werden, günstigen Landungsplatz und Unterkunft für seinen Apparat zu finden.

Wir sind überzeugt, dass von rasonablen Zivilunternehmungen die Bemühungen der Mil. Behörden, an möglichst vielen Orten des Landes in dieser Beziehung tätig gewesen zu sein, dankbar anerkannt werden.“

**Generalstabsabteilung / Operationssektion (de Loriol, Oberst)**

---

**Berne, le 7 Octobre 1919**

**Monsieur le 1er. Lieutenant Hug, Aeroschule, Zürich**

A la suite de votre réclamation du 26 septembre, et des observations verbales et écrites que vous m'avez présentées précédement au sujet de la concurrence que vous faisait la place d'aviation de Dübendorf, nous avons fait examiner la question par le Lt. Colonel Mylius.

Nous vous donnons copie du rapport qu'il nous a présenté et déclarons que nous sommes d'accord avec ses conclusions et avec vos observations.

D'autre part le Lt. Colonel Mylius vous a donné connaissance de la décision du 24 septembre, prise par le Service de l'Etat-major général, de cesser dès le 31 octobre 1919:

- a.) les vols de la poste aérienne
- b.) les vols de passagers de la place d'aviation.

Il vous a également donné connaissance des restrictions qu'il proposait à cette dernière mesure, restrictions qui seront également appliqués.

Vous demandiez enfin que des machines vous soient prêtées pour l'exploitation de votre entreprise.

La décision du 24 septembre 19 autorise la place d'aviation à remettre à des écoles d'aviation des machines surnuméraires sous certaines conditions.

Je vous prie donc de vous adresser à la place d'aviation.

**Service de l'Etat-Major Général, Section des Opérations (de Loriol, Colonel)**

Copie p.p.c. au Lt. Colonel Mylius, à la Place d'aviation Dübendorf

---

**Bern, den 7. Oktober 1919**

**An die Flugplatzdirektion Dübendorf**

Gemäss Verfügung vom 24. Sept. 19 der Generalstabsabteilung (Ziff. 2) werden die Zivil-Passagierflüge der Flugplatzdirektion ab 31. Oktober 1919 eingestellt.-

Nachträglich wird verfügt, dass der Fliegertruppe vorbehalten bleiben:

- 1.) Passagierflüge mit Militärpersonen, mit Personal des Militärflugwesens, sowie mit Angehörigen von Ploten.
- 2.) Propagandaflüge in besonderen Fällen, die der Entwicklung der National-Aviatik oder wissenschaftlichen und öffentlichen Zwecken dienen.

Copie an: E.M.D. ; Oberstlt. Mylius

**Generalstabsabteilung / Operationssektion: (de Loriol, Oberst)**

---

**Dübendorf, 7. Oktober 1919.**

**An die Herren Comte, Mittelholzer & Cie., „Aero“ Luftbildverlagsanstalt, Zürich. 8.**

In der Beilage übermachen wir Ihnen die Verkehrsbewilligung für den Apparat CH 5.

Gleichzeitig schicken wir Ihnen einen neuen Verpflichtungsschein, und ersuchen um umgehende Rücksendung. Der 1. Verpflichtungsschein ist von der Lufffahrrechtskommission juristisch beanstandet worden, und durch diesen hier beigelegten ersetzt worden.

**Schweiz. Flugplatzdirektion : i.V. Müller**

---

**8. Oktober 1919.**

**„Zürcher Post“ Ausgabe No. 462, Abendblatt Die schweizerische Flugpost.**

Bern, 8. – ag. Da die Flugpost samt dem Passagierverkehr sich nur mit starken Zuschüssen aus der Bundeskasse halten konnte, wird die Leitung der schweizerischen Flugstationen in andere Hände gelegt. Das schweizerische Militärdepartement hat dieselbe ermächtigt, die notwendige Konzession und deren Ausbeutung samt dem technischen Personal und dem Material in ein privates schweizerisches Unternehmen übergehen zu lassen. Es sind Aussichten vorhanden, dass das Privatunternehmen von Erfolg gekrönt sein wird in einer Unternehmung, wo der staatliche Betrieb versagte.

**Bern, den 9. Oktober 1919**

**Herrn Oberstlt. Mylius, Basel**

Bevor wir das beiliegende Gesuch dem E.M.D. unterbreiten, ersuchen wir Sie um Ihre diesbezügl. Ansichtsausserung, und gestatten uns dazu folgendes zu bemerken.

In letzter Zeit mehren sich die Gesuche um Einfuhrbewilligung für Flugzeuge. Es sind Gesuch für ca. 40 – 50 Flugzeuge eingegangen.

Wenn auch vom rein militärischen Standpunkt nichts dagegen einzuwenden ist, so sollte doch die Frage geprüft werden, ob man den stets sich mehrenden Gesuchen um Einfuhrbewilligung von Flugzeugen ohne weiteres Folge geben will, oder ob eine gewisse Beschränkung eintreten sollte. Dies hauptsächlich, weil durch eine grosse Einfuhr unsere schweiz. Flugzeug-Industrie an ihrem weitem Aufkommen geschädigt werden könnte.

Beilagen.

**Generalstabsabteilung / Operationssektion: (Hold, Hptm i Gst)**

**Zürich, den 9. Oktober 1919**

**An die Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf**

Unsere gestrige telephonische Besprechung bestätigend, verdanken wir Ihnen bestens Ihre Mitteilungen, wonach Sie uns anfragen, ob wir für die nächste Zeit einen Geschwaderflug in Bex abzuhalten in der Lage wären. Wir haben Ihnen mitgeteilt, dass wir zu jeder Zeit einen Geschwaderflugtag in Bex abzuhalten in der Lage wären. Wir haben Ihnen mitgeteilt, dass wir zu jeder Zeit eine solche Unternehmung zu Stelle bringen können, wenn wir eine Garantie haben, dass die Sache uns einen Verdienst und nicht etwa einen Verlust mit sich bringt.

Wir glauben nicht, dass mit Rücksicht auf die Einwohnerzahl und die Wichtigkeit der Ortschaft Bex und Umgebung sich eine solche Unternehmung lohnen würde und infolgedessen überlassen wir Ihnen gerne die Abhaltung des betr. Flugtages. Hingegen würden wir Ihnen recht gerne die Photographien für diesen Flugtag liefern und wir sehen gerne Ihren diesbezüglichen Rückäusserungen entgegen, Wir besitzen sehr zahlreiche Aufnahmen dieser ganzen Gegend.

Wir senden Ihnen in der Beilage Durchschlag unseres heutigen Schreibens an Herrn Lieut. Zimmermann in Bellinzona zu Ihrer gefl. Kenntnisnahme und zeichnen hochachtungsvoll

**(A. Comte – W. Mittelholzer)**

Beilage: 1 Durchschlag. (Handnotiz: Wir gehen nicht nach Bex 13.X.19 Isler)

**Dübendorf, den 16. Oktober 1919.**

**Herrn Oberstlieut. Mylius, Kapellenstrasse 32, Basel.**

**Betr. Austrittsverhältnisse und Indiskretionen.**

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 11.X.19 resp. 1. Okt, beehre ich mich, Ihnen folgendes mitzuteilen:

1. Herr Hptm. Messmer hat Ihnen unter 3. Okt. Die verlangte Bestätigung betr. Entschädigungsverhältnis bei Übertritt von Monatsfliegern in den Zivilbetrieb gegeben. Ich gestatte mir, hier zu ergänzen, dass Lt. Frick, der seine Kündigung als Postflieger auf 1. Nov. eingegeben hat, schon am 20. Okt. auszutreten wünscht, indem er von diesem Zeitpunkt an sein Flugboot in Betrieb setzen möchte. Er stellt ein Drittel seiner Oktoberbesoldung zur Verfügung eines Ersatzpostfliegers.

Die Angelegenheit wird so geregelt werden, dass Lt. Frick nur bis 15.X. besoldet & auf diesen Zeitpunkt entlassen wird, da er seit 14.X. bereits in Urlaub sich befand.

Lt. Pillichody hatte unbezahlten Auslandsurlaub. Bei seiner Rückkehr erhält er wieder als Fluglehrer seine Kompetenzen, sofern er nicht ebenfalls in den Zivilbetrieb übertritt & damit in Reserve versetzt wird.

2. Die Untersuchung über die Indiskretion hat folgendes ergeben:

- a. Da das Winterprogramm 1919/20 vom 9. Sept. 19 an die verschiedenen Abteilungen der F.P.D. ging, konnte nicht vermieden werden, dass einige Angestellte Kenntnis davon bekamen. Herr Mittelholzer hat sich am 6. Okt. Herrn Koschel gegenüber geäußert, dass einige unserer Mechaniker über das Winterprogramm zu den Leuten der Aero gesprochen hätten, dass die Aero aber nichts Schriftliches in die Hände bekommen habe.

Unsere Mechaniker können diese Mitteilungen nur von Bureauangestellten erhalten haben. Wer der oder die Hinterträger sind, kann nicht festgestellt werden, da die Aero keine Namen nennen will.

Ich werde Vorsorge treffen, dass Akten, die nicht für die Öffentlichkeit bestimmt sind, nur den zuständigen Personen zu Gesicht kommen.

- b. Herr Hptm Volkart, Chef der kaufm. Abteilung, gibt zu, mit Herrn Comte im Juli im Corso Zürich darüber gesprochen zu haben, dass einige Herren in Dübendorf sich dienstlicher Fahrten zu Nutze machten, um für ihre Privatzwecke vorzuarbeiten. Diese Andeutungen hat Hptm. Volkart bereits früher Herrn Major Isler gegenüber gemacht. Der Herr Major hat ihm dabei ausdrücklich erklärt, dass dies mit seinem Einverständnis geschehen sei. Es handelt sich in der Hauptsache um folgende zwei Fälle:

- I. Herr Oblt. Rihner & Herr Lt. Zimmermann ersuchten die F.P.D. im Frühjahr um Bewilligung, auf eigene Kosten eine Fahrt an den Bodensee zu unternehmen, um mit Friedrichshafen in Verbindung zu treten. Herr Major Isler fand die Gelegenheit günstig, sich gleichzeitig über Landungsplätze am Bodensee, wohin noch nicht geflogen werden konnte, orientieren zu lassen. Die Herren bekamen also dienstlichen Auftrag mit der Erlaubnis, nach 5 h. A. die Zeit für Ihre Privatzwecke zu benützen und am folgenden Morgen wieder zurückzukehren.

- II. Der Einladung an die Sitzung des Basler Lokalkomite für Aviatik im Frühjahr zufolge, wurde wegen Unabkömmlichkeit von Major Isler Oblt Rihner kommandiert. Da Herr Rihner an jenem Tage bis mittags in Dübendorf nicht entbehrlich war, wurde ihm für die Fahrt das Auto bewilligt & zugleich Lt. Zimmermann die Bewilligung erteilt, mitzufahren. Die Herren hatten am gleichen Abend wieder in Dübendorf einzutreffen,

Hptm. Volkart behauptete, sich keines Fehlers bewusst gewesen zu sein in der Mitteilung solcher Vorkommnisse an Dritte.

Es wurde ihm aber klargelegt, dass solche Aussagen von der Aero geradezu ausgebeutet werden mussten & Anlass zu den Beschwerden dieser Gesellschaft gaben.

Hptm. Volkart wurde ermahnt, solche Indiskretionen in Zukunft bleiben zu lassen.

**Schweiz. Flugplatzdirektion, i.V. (Hptm i Gst A. Müller)**

**An die Generalstabsabteilung / Operationssektion. Bern.**

Ich erbitte mir Mitteilung, ob Sie meine Ansicht, dass mit obiger Erklärung die Angelegenheit als erledigt betrachtet werden kann, teilen.

**Basel, den 17. Oktober 1919**

**(Oberstlt. Mylius.)**

**(Handnotiz: an Herrn Oberstlieut. Mylius**

Wir teilen Ihre Ansicht und betrachten die Angelegenheit als erledigt.

**20.X.19 Op. Sektion, de Loriol, Oberst)**

**Dübendorf, den 19. Oktober 1919**                      **An die Schweiz. Privatflugunternehmungen.**  
**Übergabe von erwerbsmässigen Betrieben der F.P.D. an Zivilunternehmungen.**

- I. Die praktische Propaganda der Fliegertruppe für die Popularisierung des Flugwesens in der Schweiz, wird auf 31.X.1919 eingestellt; vorbehalten bleiben der Fliegertruppe bis auf weiteres:
- Passagierflüge mit Militärpersonen, mit Personal des mil. Flugwesens, sowie mit Angehörigen von Militärpiloten
  - Propagandaflüge in besonderen Fällen, die der Entwicklung der Nationalaviatik oder wissenschaftlichen und öffentlichen Zwecken dienen.
- II. Unter Vorbehalt der Genehmigung der abzuschliessenden Verträge durch die kompetenten Oberbehörden offeriert die Flugplatzdirektion unverbindlich den bestehenden schweiz. Privatflugunternehmungen, die den eidg. Vorschriften über Luftverkehr genügen, folgende Erleichterungen:
- Lufttouristik.
    - Der Flugplatz Dübendorf wird für Start und Landung bis auf weiteres gratis zur Verfügung gestellt, unter Vorbehalt der strikten Unterordnung unter die Startordnung. (Einstellung der Flugzeuge in Hangars und Hilfeleistungen nach Spezialtarif).
    - Die Fliegerstation Bern/Oberlindach wird unter den gleichen Bedingungen bis auf weiteres gratis zur Verfügung gestellt.
    - Die mil. Stützpunkte Thun, Frauenfeld und Bière stehen unter Vorbehalt der Einwilligung der betr. Platzkommandanten & Liegenschaftsverwaltungen zu den gleichen Bedingungen bis auf weiteres gratis zur Verfügung.
    - Für die Benützung der übrigen Landungsplätze haben sich die Unternehmungen direkt an die entsprechenden Lokalbehörden zu wenden.
    - Der Rückzug der gewährten Begünstigungen und die Aufstellung beschränkender Bedingungen bleibt entschädigungslos vorbehalten.
  - Fliegerschulen:
    - Der Flugplatz Dübendorf kann einer Privatfliegerschule unter näher zu vereinbarenden Bedingungen zur Verfügung gestellt werden.
    - Einige Wildschulmaschinen & Langrumpfmotoren können unter näher zu vereinbarenden Bedingungen zur Verfügung gestellt werden.
  - Flugpost.

Die Flugpost kann lt. unverbindlichem Flugpostvertragsentwurf mit materieller Unterstützung durch die F.P.D. einer Privatflugunternehmung oder Transportfirma übergeben werden. Wir sind jedoch der Ansicht, dass vorläufig ein Unterbruch des Flugverkehrs eintreten solle, und die Übernahme erst stattfindet, wenn die allgemein bestimmenden Faktoren, insbesondere der Anschluss an ausländische Flugpostlinien der schweiz. Flugpost vermehrte Bedeutung und besseren finanziellen Ertrag sichern.

Die Verhandlungen über die Übernahme der Flugpost sind trotzdem sofort aufzunehmen.
  - Privatunternehmungen.

die auf die unter a bis c gemachten Offerten einzutreten wünschen, belieben dies bis 31. Okt. a.c. der Schweiz. Flugplatzdirektion schriftlich mitzuteilen mit detaillierter Angabe ihrer Absichten und Wünsche.

Beilagen: **Schweiz. Flugplatzdirektion:** i.V. Hptm i/Gst Müller

Tarif für Hangarbenützung & Hilfeleistungen.

Unverbindlicher Luftpostvertrags-Entwurf.

Geht an: (durch eingeschriebenen Brief.)

Aero Ecole d'aviation, Lausanne. / Aero Luftbildverlag, Zürich. / Avion Tourisme, Genève. / Frick & Co., „Ad Astra“, Zürich.

Natural, Le Coultre & Co., Genf.

Zur Kenntnis an

Generalstabs-Abt., Operationssektion. / Herrn Oberstlt. Mylius Basel. / Eidg. Oberpostdirektion Bern. / Schweiz. Verkehrszentrale Zürich. / Sekretariat des Schweiz. Aeroclubs Bern. Techn. & kaufm. Abteilung, In.F., Ing.B., Agentur Lausanne der F.P.D.

**T A R I F** für

**Benützung von Hangars der schweiz. Fliegertruppe und Hilfeleistung durch Personal der schweiz. Flugplatzdirektion.**

- Einstellung eines Flugzeuges in ungeheiztem Holzhangar  
ohne Bedienung bis zu 24 Stunden frs. 10.—
- Dito in geheizter Halle frs. 25.—
- Für blosser Deponierung von Flugzeugen ausser Dienst, sowie für Vermietung von Holzhangars zwecks Betrieb einer ständigen Station, werden besondere Abkommen zu reduziertem Tarif getroffen.
- Bedienungsmannschaft für Hilfeleistungen wird zu 80 Cts. pro ¼ Stunde berechnet.

**Schweiz. Flugplatzdirektion:**

**Dübendorf, den 19. Oktober 1919**

**Unverbindlicher Luftpostvertrags – Entwurf.**

Abgeschlossen zwischen:

der Eidg. Oberpostdirektion in Bern,  
der Eidg. Flugplatzdirektion in Dübendorf, und  
der Firma .....

\*\*\*

- Die Eidg. Oberpostdirektion überträgt der Firma ..... die Führung der eidg. Luftpost auf der Strecke Genf-Lausanne-Bern-Dübendorf und zurück für die Dauer eines Jahres, in der Meinung, dass die Firma ihrerseits jederzeit mit 3-monatlicher Kündigung vom Vertrag zurücktreten könne.
- Die Flugplatzdirektion stellt der Firma ..... die für den Flugpostdienst nötigen Flugzeuge, Reserveflugzeuge, Flugplätze und Hangare auf den Poststationen, soweit sie ihr selbst zur Verfügung stehen, zur Benützung, und zwar für die ersten 3 Monate gratis, für den Rest des Vertragsjahres nach besonders zu vereinbarem Tarif. Die Flugplatzdirektion (?) die Wartung der Flugpostmaschinen auf der Station Dübendorf für die Dauer des Vertragsjahres gratis.

- 3.) Die Firma ..... verpflichtet sich die Flugpost täglich (ausser Sonntags) in jeder Richtung einmal zu führen, nach dem von der Oberpostdirektion genehmigten Flugplan und bei teilweiser oder ganzer Verhinderung des Fluges infolge höherer Gewalt, für die Spedition der übernommenen Post nach Spezialinstruktion zu sorgen.
- 4.) Die Firma ..... verpflichtet sich, nur erstklassige schweiz. Militärpiloten zu verwenden.
- 5.) Das Betriebsrisiko geht zu Lasten der Unternehmerin; sie hat die von der F.P.D. leihweise übernommenen Apparate gegen Feuer und Bruch zu versichern.
- 6.) Der gesamte Flugpostdienst steht flugtechnisch unter der Kontrolle der F.P.D.
- 7.) Sofern die Unternehmerin eine Transportfirma ist, ohne eigenen Flugdienst, so kann ihr die Übertragung der techn. Durchführung an eine schweiz. Fliegerunternehmung gestattet werden.
- 8.) Die Aufhebung des Vertrages bleibt bei nicht zweckdienlicher Betriebsführung seitens der beteiligten eidg. Behörden jederzeit entschädigungslos vorbehalten.
- 9.) Um es der Unternehmerin zu ermöglichen, sich für das zu erwartende Betriebsdefizit der Flugpost nach Möglichkeit schadlos zu halten, wird sie ermächtigt, die von der eidg. Flugplatzdirektion zur Verfügung gestellten Flugapparate, Flugplätze und Hangare ohne besondere Entschädigung für Lufttourismus zu benützen, insofern hiedurch der Postflug-dienst nicht beeinträchtigt wird.
- 10.) Reparaturen an den von der F.P.D. zur Verfügung gestellten Flugzeugen, sind der F.P.D. zu übertragen und werden zum Selbstkostenpreis verrechnet. Die normalen Motorrevisionen, (ohne Reparaturen) nach 50 Arbeitsstunden, werden von der F.P.D. gratis ausgeführt.
- 11.) Die Postflieger und Reservepostflieger bleiben Monatsflieger. Die Postflüge können ganz oder teilweise als Monats-flüge angerechnet werden.
- 12.) Die eidg. Oberpostdirektion bezahlt der Unternehmerin per effektiv ausgeführte Flugpostspedition 25 Cts. pro 50 Cts.-Flugpostmarke. Die Einnahmen aus Passagiertaxen, welche letztere von der Unternehmerin festgesetzt werden, sind zu Gunsten der Unternehmerin. Soweit die Flugpost nicht besetzt, haben die Organe der O.P.D. & F.P.D. sowie Militärpersonen mit Ausweis der F.P.D. freie Fahrt.

**Schweiz. Flugplatzdirektion**

**Zürich, den 20. Okt. 1919**

**Ihre No. 1098 – Direktion H/K.**

Wir verdanken Ihnen bestens Ihr Memo vom 3. ds., sowie die mitgelegte Mitteilung und bedauern, Ihnen mitteilen zu müssen, dass wir gegenwärtig nicht den Flugpostdienst in unserem Betrieb übernehmen können.

Hochachtungsvoll:

**An die Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf.**

**Comte, Mittelholzer & Cie. AERO Luftbildverlagsanstalt, Der Direktor (A. Hug)**

**Dübendorf, 21. Oktober 1919.**

**An die „Aero“ Luftbildverlagsanstalt, Zürich. 8. Seefeldstrasse 21.**

Wir bestätigen das heutige Telefongespräch der H.H. Hug und Haegin betr. gemeinsamem Meeting der beiden Piloten Ackermann und Comte. Demzufolge sind wir prinzipiell einverstanden damit und ersuchen Sie, raschmöglichst die Angelegenheit mit unserm technischen Chef zu bereden. Herr Ackermann wird Sie inzwischen über das Allgemeine bereits orientiert haben.

Hochachtend

**Schweiz. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr (i.V. Müller)**

Kopie an : techn. Chef.

**Dübendorf, 25. Oktober 1919.**

**Organisations – Befehl No. 7.**

- 1.) Die Periode der praktischen Propaganda der Militäraviatik zur Förderung des Zivilflugwesens wird mit dem 31. Oktober beendet. Von diesem Zeitpunkt an ist die Entwicklung der schweiz. Privatflugunternehmungen zu unterstützen durch Erleichterungen in der Benützung militärischer Flugplätze & Stützpunkte, die Durchführung von Fliegerschulen, der Unterlassung jeglicher Konkurrenzierung durch bezahlte Passagierflüge. Es können auf Wunsch der privaten Gesellschaften Militärflieger an Meetings zur Ausführung von Akrobatik kommandiert werden.  
Der Fliegertruppe bleiben vorbehalten:
  - a.) Passagierflüge mit Militärpersonen, mit Personal des Militärflugwesens, mit Angehörigen von Militärpiloten.
  - b.) Propagandaflüge in besonderen Fällen, die der Entwicklung der Nationalaviatik oder wissenschaftlichen oder öffentlichen Zwecken dienen.
- 2.) Die Flugpost wird auf 31. Oktober 1919 provisorisch eingestellt und zu einem Zeitpunkt, wo sie im Rahmen des internationalen Verkehrs zum Bedürfnis wird, durch eine private Transportgesellschaft mit Unterstützung des Bundes wiederum eröffnet. Die diesbezüglichen Verhandlungen werden vom Direktionsbureau geführt.
- 3.) Die auswärtigen Passagier- und Flugpoststationen sind auf Ende Oktober aufzuheben. Personal und Material werden nach Dübendorf zurück disloziert.  
Die Zelte in Oberlindach und Bellinzona sind von der Materialverwaltung der kaufm. Abteilung an Ort und Stelle zu magazinieren. Der techn. Chef sorgt für die nötigen Befehle.
- 4.) Die Agentur Lausanne bleibt bestehen. Sie wird als Kontrollstelle für den Luftverkehr in der Westschweiz nach besonderen Weisungen organisiert und vorläufig besetzt mit 1 Flieger 1 Mechaniker 1 Flugzeug.  
Der Materialkontrollposten in Thun bleibt ebenfalls bestehen.
- 5.) Die Organisation des Flugplatzes Dübendorf wird neu geordnet wie folgt:
  - a.) Der Flugplatzdirektor behandelt ganz speziell die stark anwachsenden Aufgaben des eidg. Luftamtes. Er behält das Kommando der Fliegerabteilung. Seinem Bureau bleiben angegliedert:  
Das Bureau des Direktions-Ingenieurs. Das Luftverkehrsbureau. Das Informationsbureau.  
Zur Orientierung wird vorübergehend Oberlt. André auf das Bureau des L.A. kommandiert.
  - b.) Als Stellvertreter der Flugplatzdirektion funktioniert bis auf weiteres Hptm. i/Gst. Müller. Ihm ist der Betrieb des Mil.-Flugwesens unterstellt.
  - c.) Der techn. Chef, Oberlt. Rihner, wird auf sein Ansuchen am 31. Oktober entlassen. An seine Stelle tritt interimistisch sein bish. Adjunkt, Oberlt. Stamm.



- d.) Der kaufm. Chef, Hptm. Volkart, wird zwecks Behandlung der Budgetfragen entlastet. Er behält die Liegenschaftsverwaltung bei. Vom 27. Oktober an sind ihm 3 Wochen Urlaub bewilligt. Mit der Führung der kaufm. Abteilung wird betraut: Hptm. Messmer.  
Lt. Zobrist wird der kaufm. Abteilung als Statistiker zugeteilt.

Schweiz. Flugplatzdirektion iV. Hptm. i/Gst. Müller

---

8. November 1919

Schweiz. Handelsamtsblatt S.H.A.B.

Nr.268 Seite 1959

5. November. Aus der Kollektivgesellschaft unter der Firma **Studer, Mittelholzer & Comte, Aero-Gesellschaft**, in Zürich (S.H.A.B. Nr.93 vom 17. April 1919, Seite 665), ist der Gesellschafter Johann Jakob Studer ausgetreten. An dessen Stelle ist als Kollektivgesellschafter eingetreten: Dr. Anton Meuli, Rechtsanwalt, von Nufenen (Graubünden), in Chur. Die Firma wird abgeändert in **Comte, Mittelholzer & Co. „Aero“ Luftbild-Verlagsanstalt & Passagierflüge (Comte, Mittelholzer & Cie. „Aero“ Edition de Vues Aériennes, Voles avec Passagers)**. Die Firma erteilt Prokura an den Geschäftsleiter: Adolf Hug, von Basel, in Zürich 6. Die Kollektivgesellschafter und der Prokurist zeichnen unter sich je zu zweien kollektiv. Die Prokura wird auch auf Veräusserung und Belastung von Liegenschaften ausgedehnt.

---

11. November 1919.

Intelligenzblatt

Aviatik.

– Oberlindach. (Mitget.) Das Flugunternehmen Comte, Mittelholzer u. Cie., Aero- und Luftbildverlagsanstalt und Passagierflüge in Zürich hat mit Dienstag, den 4. November den Flugplatz Bern-Oberlindach in ihren Betrieb genommen und wird von nun an auch dort Passagierflüge ausführen.

---

Dübendorf, 22. Dezember 1919.

Herren Comte, Mittelholzer & Cie., Seefeldstrasse 21. Zürich. 8.

Fliegerschule.

Indem wir Ihr Schreiben vom 17. Dezember bestätigen, teilen wir Ihnen mit, dass die definitive Regelung der Angelegenheit der Budgetarbeiten wegen, leider hinausgeschoben werden mussten.

Wir wissen zur Zeit noch nicht, was uns für die Unterstützung der Zivilliegerschulen pro 1920 zur Verfügung stehen wird. Zudem sind von verschiedenen Seiten Anfragen auf Unterstützung von geplanten Zivilschulen eingelaufen, die natürlich auch berücksichtigt werden müssen.

Ihr Gegenentwurf vom 15. November setzt ferner der ursprünglich gedachten Erledigung verschiedene Schwierigkeiten entgegen.

Wir erwähnen vorläufig nur, dass Sie davon absehen, die Schüler bis zum Transportbrevet auszubilden. Dadurch verliert Ihre Schule an öffentlichem Interesse in militärischer Beziehung und bezügl. Luftverkehr und wir werden dadurch gezwungen, Mittel zurückzulegen, um ev. selbst die Weiterausbildung bis zum Transportbrevet zu übernehmen.

Ein neuer Vertrag ist gegenwärtig im Studium und wird Ihnen nächstens zugesandt werden. Er kann natürlich, in Anbetracht der neuen Verhältnisse, nicht mehr so günstig für Sie sein, wie der erste.

Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für Luftverkehr, i.A. Koschel

---

Dübendorf, 8. Januar 1920.

Herren Comte, Mittelholzer & Cie., Zürich. Seefeldstrasse 21.

Die Eidgenossenschaft wird in Kürze ihre Stellungnahme zur Pariser Konvention vom 13. Oktober 19., die internationale Luftschiffahrt betreffend, festlegen müssen, und nächstens wird sich eine erweiterte Kommission mit der Materie befassen.

Wir halten es für angezeigt, dass sich die Interessenten vorgängig dieser amtlichen Stellungnahme aussprechen. Wir bitten Sie daher, falls Sie sich irgendwie über die Konvention zu äussern wünschen, uns möglichst bald Mitteilung zukommen zu lassen. Wenn genügend Zeit und Anregungen vorhanden sind, könnte ev. eine Versammlung aller Interessenten festgesetzt werden.

Leider verfügen wir nur über ein vollständiges Exemplar des „Pariser-Entwurfs“, so dass wir Ihnen leider die Bestimmungen nicht zustellen können. Indessen ist bereits der allg. Teil der Konvention in der „Suisse Aérienne“, Propaganda A.-G. Bern, erschienen, und die Anhänge werden in den nächsten Heften herausgegeben. Falls Sie spezielle Interessen für diese noch nicht erschienenen Teile der Konvention haben, stellen wir sie Ihnen gerne auf der Flugplatzdirektion (Luftverkehrsbureau) zur Verfügung.

Hochachtend

Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für Luftverkehr, i.V. Koschel

---

23. Januar 1920

Engadiner Post

– *Flugdienst.* Der Zelthangar auf dem See ist Ende dieser Woche fertig erstellt. Die Passagierflüge beginnen, gutes Wetter vorausgesetzt, anfangs Februar. Nach Mitteilungen der Schweiz. Aerogesellschaft wird der berühmte Militärflieger Comte den ersten Winterflug nach St. Moritz unternehmen.

---

27. Januar 1920

Engadin Express & Alpine Post

– *Flugdienst.* Letzten Sonntag landete Leutnant Comte, von Dübendorf kommend, nach meisterlichem Gleitfluge glatt auf dem St. Moritzersee. Leutnant Comte bleibt einige Wochen in St. Moritz, um Passagier- und Schauflüge zu veranstalten. Als erster Winterpassagier stieg noch am selben Abend Kurdirektor Zutt zu einem Höhenflug über die Berninaberger auf. Anmeldungen nimmt die Kurdirektion entgegen. Ein Viertelstundflug mit zwei Personen kostet 180 Fr. – Der solide Zelthangar hat für zwei Flugzeuge Raum und ist elektrisch geheizt. Auswärtige Besuchsflugzeuge werden erwartet.

---

27. Januar 1920

Engadiner Post

*Flugdienst.* Die Schweizerische Aero-Gesellschaft veranstaltet von St. Moritz aus Passagierflüge. Pilot ist Leutnant Comte, gegenwärtig wohl der beste Schweizer Flieger. Anmeldungen nimmt die Kurdirektion entgegen.

*Namen der ersten Fluggäste vom Sonntag und Montag:* Kurdirektor Zutt, C. Manz, Fritz Schuster, Emanuela Tuhinaris, Jeanne van den Hoven van Genderen, Hortense Beaudet, Albert Spörry, Bultzo, Malamidès.

**Dübendorf, den 4. März 1920**  
**Vertrag mit Aero betr. Zivilfliegerschule Dübendorf.**

**An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.**

Die Fusion der „Ad Astra“ mit der Aero Luftbildverlagsanstalt ist erfolgt und mit 1. März in Kraft getreten.

Die vereinigte Luftverkehrs A.-G. „Ad Astra-Aero“ teilt uns mit, dass sie vorläufig auf die Durchführung einer Fliegerschule mit Landflugzeugen verzichte, weil in absehbarer Zeit keine genügende Zahl von Anmeldungen zu erwarten sei. Sie will vorerst den Erfolg ihrer beabsichtigten Wasserflugzeugschule abwarten.

Infolgedessen kann von einer Umarbeitung des uns zur Revision zurückgesandten Vertrages betr. Zivilfliegerschule Dübendorf abgesehen werden.

Wir werden für den Fall, dass eine solche Schule dennoch zu Stande kommen sollte, Ihre Abänderungsvorschläge im Auge behalten, um sie bei Gelegenheit zu verwenden.

Zur Kenntnis an Oberstlt. Mylius.

**Eidg. Flugplatzdirektion, i/V. Hptm. i/Gst. A. Müller**

**Dübendorf, den 5. März 1920.**  
**Flug Comte nach London.**

**An die „Ad Astra-Aero“ A.-G., Zürich.**

Über den Start des von Pilot Comte geführten Flugzeuges CH 2 vom Zollflugplatz Dübendorf aus, haben wir folgendes zu bemerken:

Ankunft von St. Moritz 9.00 h. M. Start in Dübendorf 10.50 h. M.

Wir stellen fest, dass weder der Pilot, noch das Flugzeug für einen internationalen Flug startbereit waren.

1.) **Zollamtlich** : Herr Hupt. Messmer hat die zollamtlichen Funktionen ausgeführt und die Passkontrolle vorgenommen. Da die nötigen nach Konventionen und Luftfahrrecht verlangten Formulare zur Zeit noch nicht fertiggestellt sind, wurden sie provisorisch hergestellt. Unbegreiflich ist, dass der Pilot kein Bordbuch mitführte. Abgesehen davon, dass dieses Bordbuch seinen Inhalt nach in Art. 10, d der prov. Vorschriften vom 1. August 1919 vorgeschrieben ist, haben wir der A.-G. Ad Astra-Aero am 28. Februar 1920 eine genaue Anweisung über alle mitzuführenden Ausweise gegeben. Es wurde dann von uns provisorisch ein Bordbuch ausgestellt, das indessen nicht den nötigen Anforderungen entspricht.

2.) **Technisch** : Die Untersuchung hat ergeben:

Links eine defekte Zündkerze. Linker Magnet, Unterbrecher Contact schlecht angeschraubt, ungenau eingestellt. Verteilerscheiben schmutzig. Ein Zündkabel defekt. Undichter Öltank dessen Inhalt während des Fluges ausgelaufen war. Kühler ungenügend gefüllt. Tragflächenzelle rechts vorn äusseres Feld 2 Kabel nachgespannt. Höhensteuernkabel links unten als Stiftsicherung ein Nagel. Es wurde ein Kompass einmontiert, desgleichen eine Borduhr.

3.) **Allgemein** konstatieren wir, dass die Vorbereitungen für diesen Flug absolut ungenügend waren. Wir hatten den Eindruck, dass der Pilot von der Direktion der Ad Astra-Aero nur mangelhaft orientiert war, und nur, um der Unternehmung keine Einbusse an Finanzen und Reklame zu verursachen haben wir davon abgesehen, den Flug zu untersagen. Auf alle Fälle werden wir unter keinen Umständen derart unorganisierte Flüge nach dem Ausland weiterhin zulassen. Zu der Ausführung des Fluges ist noch zu bemerken, dass es unserer Ansicht nach richtig gewesen wäre, nach einem so späten Start das am gleichen Tag zu erreichende Ziel z. B. Le Bourget zu verlegen.

Wir haben Herrn Comte persönlich auf diesen Punkt aufmerksam gemacht. Dabei hatten wir das Gefühl, dass für einen so wichtigen Flug der Direktor des Unternehmens oder ein techn. gebildeter Stellvertreter auf den Platz gehört hätte, um den endgültigen Entscheid über Abflug und Flugzeug zu treffen.

Wir machen speziell darauf aufmerksam, dass die Verzögerung des Startes nicht etwa durch die Formalitäten veranlasst wurde, sondern durch den schlechten Zustand der Maschine. Für die geleistete Arbeit der F.P.D. wird Ihnen Rechnung gestellt werden, für das geliehene Ausrüstungsmaterial besitzt die F.P.D. Gutscheine.

(zur Kenntnis an: Post + Eisenbahndep. Bern)

**Luftverkehrsbureau der Eidg. Flugplatzdirektion (Isler)**

**Dübendorf, den 6. März 1920.**

**An das Post- und Eisenbahndepartement, Bern.**

In Bestätigung unseres Telephons vom 5. März, melden wir Ihnen, dass der Pilot Comte von der A.-G. Ad Astra-Aero, der am 4. III. 11.00 h. M. von hier nach London startete, sich im Nebel verirrt und in Marburg a.d. Lahne gelandet hat.

Wir gestatten uns, Ihnen weiterhin zur Kenntnis zu geben, dass diese Unternehmung um Spezialbewilligung für einzelne Flüge nach Deutschland und Österreich ersucht. Wir beantragen grundsätzlich Zustimmung für diese Gesuche, unter der Bedingung, dass die Bewilligung der betr. Luftämter beigebracht wird, und unter Vorbehalt der definitiven Bewilligung oder Nichtbewilligung im Einzelfalle.

**Luftverkehrsbureau der Eidg. Flugplatzdirektion (Isler)**

**Zürich, 9. März 1920**

**An die Eidg. Flugplatzdirektion, Luftverkehrsbüro, Dübendorf.**

Wir erhielten Ihr Schreiben vom 5. ds. betr. Flug Comte nach London und möchten darauf folgendes erwidern:

Es muss ohne weiteres zugegeben werden, dass der erwähnte Flug eine Improvisation darstellte, die zudem in die Zeit der Fusion mit der „Aero“ fiel, welche sämtliche Abmachungen mit den Beteiligten getroffen hatte. Die überstürzte Eile, mit welcher der Flug vorbereitet worden war, stellte unsere Direktion vor die Alternative, entweder die Herren der „Aero“ und den Kurverein St. Moritz durch Nichtigerklärung aller diesbezüglichen Abmachungen zu desavouieren, oder den Flug im Vertrauen auf Pilot & Maschine und im Interesse der damit unbestreitbar verbundenen Propaganda zu bewilligen, ohne genaue Kenntnis der getroffenen Vorbereitungen und Abmachungen zu besitzen.

Wenn wir an Stelle des Direktors unsern Sekretär nach Dübendorf beorderten, so geschah dies nicht nur deshalb, weil der erstere sich am genannten Tage infolge eines ebenso wichtigen Geschäftes in die Unmöglichkeit versetzt sah, zu gleicher Zeit an zwei Orten zu sein, sondern auch nicht zuletzt darum, weil wir wussten, dass Herr Schmidle, der zudem englisch spricht, genügend Rückgrat besass, um nötigenfalls die erforderlichen Schritte zu tun. Die Tatsache, dass die Organe Ihres Luftverkehrsbüro keine Veranlassung nahmen, den Flug nach erfolgter Revision zu verhindern, dürfte uns übrigens zur Genüge gedeckt haben, da Sie sich als staatliches Kontrollorgan zweifelsohne nie davon abhalten liessen, aus Rücksicht auf unsere Finanzen & Reklame Ihre Pflicht zu tun. Es gereicht uns zudem zum Vergnügen, konstatieren zu können, dass weder die Landung in Marburg, noch diejenigen in Brüssel & Antwerpen auf Motordefekte zurückzuführen sind, sodass das Vertrauen, welches unser Sekretär in die Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit Ihrer Mechaniker setzte, gerechtfertigt zu sein scheint.

Was das fehlende Bordbuch anbelangt, so danken wir Ihnen für die Ersetzung desselben durch ein provisorisches. Ihr Vorwurf trifft uns allerdings nur indirekt, da wir zwar unseren Piloten von den uns unterm 28. Februar a. c. zugekommenen Anweisungen Kenntnis gegeben haben, während Herr Comte damals noch auf Veranlassung der „Aero“ in St. Moritz weilte und wir aus den bereits angeführten Gründen keine Möglichkeit hatten, uns zu vergewissern, ob alle Formalitäten erfüllt seien. Der Zustand, dass unser Sekretär andererseits ein Formular (Passagierliste) ausstellen musste, mit dem wir nach dem uns Bekannten nichts zu tun hätten, deckt uns auch in dieser Beziehung einigermaßen. Auf alle Fälle werden wir es begrüßen, wenn in Bälde ein einheitliches Bordbuch den Zivilgesellschaften zur Verfügung gestellt werden kann.

Ihrer Ansicht, dass eine Landung in Le Bourget günstiger, als diejenige in Marburg gewesen wäre, schliessen wir uns an.

Im übrigen haben wir davon Kenntnis genommen, dass Sie künftig ähnliche Flüge nur zulassen werden, wenn dieselben entsprechend organisiert worden sind. Wir halten es aber für nützlich, darauf hinzuweisen, dass internationale Flüge improvisativen Charakter tragen werden müssen, solange wir nur zollseitige Abfertigungsstellen, aber keinen ausreichenden, funktelegraphischen Wetterdienst besitzen.

Hochachtungsvoll:

**Ad Astra–Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.**, Der Direktor: (F. Rihner); (ppa W.?)

---

**Dübendorf, le 15 mars 1920.**

**LVB. Nr. 671**

**DECLARATION.**

L'office soussigné certifie que Messieurs

Comte, Alfred, né 1895, originaire de Courtételle, 1er-lieutenant-aviateur de réserve, rue Dufour 171, Zürich;

Kramer, Henri, né 1892, originaire de Auvernier, lieutenant-aviateur de réserve, Locarno;

Frick Ernest, né 1893, originaire de Zurich, lieutenant-aviateur de réserve, Zeltweg 44, Zürich;

Pillichody, Henry, né 1893, originaire de Berne et Yverdon, lieutenant-aviateur de réserve, Höschgasse, 62, Zürich;

Cartier, Max, né 1896, originaire de Oensingen, lieutenant-aviateur de réserve, Locarno;

sont aux services de la Compagnie d'Aviation Ad Astra–Aéro de Zurich comme pilotes-aviateurs civils et qu'ils sont en possession d'une licence (Permis de conduire) les autorisant à circuler dans l'espace aérien de la France et du Royaume-Uni de Grande Bretagne, selon les Conventions entre la Suisse et ces deux pays.

En vertu de ce qui précède et en visant spécialement le cas, que les commandes pour des vols à destination de ces deux pays doivent généralement être exécutés sitôt la commande faite, nous prions les Autorités consulaires françaises et britanniques, de bien vouloir délivrer aux personnes nommées ci-dessus des passe-ports à longue échéance, soit d'une valabilité de deux ans, mesure qui facilitera les relations aériennes entre les pays signataires de ladite Convention.

**Office Aéronautique de l'Aérodrome de Dübendorf: (Isler)**

---

**(18. März 1920)**

**Ad Astra – Halbmonatsrapport**

Unsere Gesellschaft, die inzwischen mit der Luftbildverlagsanstalt von Comte, Mittelholzer & Cie, verschmolzen worden ist, hat in der Zeit vom 1.–15. März in 85 Flügen mit 17 Flugstunden 108 Passagiere ohne jeden Unfall befördert.– Die Flüge verteilen sich auf die Stationen Zürichhorn & Locarno (Wasserlimousinen) und Zürich-Schwamendingen (Landflugzeuge). Eine weitere Landstation mit dem bestbekanntesten Piloten Cartier an der Spitze wird nach Ostern auf dem Flugplatz Bern-Oberlindach eröffnet.– Unter den erwähnten Flügen figuriert als der längste derjenige unseres Chefpiloten für Landflugzeuge, Comte mit Oberst Loraine von St. Moritz nach London, der allerdings nach einer infolge Nebels, Sturm und dadurch defekt gewordener Boussole nötig gewordenen Zwischenlandung in Marburg a/Lahn nur bis Antwerpen durchgeführt werden konnte, wo das Flugzeug so heftiges Schneetreiben und Nebel über dem Kanal fand, dass der Passagier die Reise bis London im Dampfer beenden musste. Der meteorologische Nachrichtendienst hat sich immer noch als absolut unzulänglich erwiesen.– Am 13. ds. führte unsere am Zürichhorn stationierte Wasserlimousine unter Führung des Piloten Frick einen bemerkenswerten Zweckflug nach Romanshorn aus, welcher mit zwei Passagieren rechtzeitigen Anschluss an den Dampfer suchte und diesen Zweck trotz Gegenwindes in knapp 49 Minuten auf dem für Wasserflugzeuge gegebenen Flugwege Zürich–Meilen–Uster–Winterthur–Romanshorn erreichte.– Am 1. April beginnt nun definitiv die erste Pilotenschule auf Wasserflugzeug mit Doppelsteuer in Locarno, unter der bewährten Leitung unseres Chefpiloten für Wasserflugzeuge, Kramer.

---

**Zürich, den 26. März 1920**

**An die Eidg. Flugplatzdirektion, Luftamt, Dübendorf.**

Ihrer Weisung gemäss hatten wir heute den Betrag von Fr. 800.- auf Ihr Postcheckkonto einbezahlt. Derselbe verteilt sich auf: je Fr. 100.- Registriergebühren für Apparate 1, 2, 5,

ferner Fr. 500.- Registergebühren für die von uns noch bestellten Wasserflugboote Nieuport Macchi. Wir möchten Sie ersuchen, uns in diesem Sinne Quittung zuzustellen. Hochachtung:

**Ad Astra–Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Der Direktor: (F.Rihner)**

---

**28. März 1920 (?).**

**Betr. Bruch von Lt. Pillichody mit C.H.7**

**Herr Major i. Gst. Isler, Flugplatzdirektor, Dübendorf.**

Samstag, den 26.III.20 fand die technische Kontrolle des App. C.H.7 der Ad Astra – Aero-Gesellschaft mit Lt. Pillichody als Pilot statt. Die Maschine war ausser einigen Kleinigkeiten, die auf mein Verlangen sofort ausgeführt wurden in flugbereitem Zustande. Nach Erfüllung des Kontrollfluges landete Lt. Pillichody in Dübendorf um nachher wiederum nach Schwamendingen zurückzukehren. Bei der Landung in Schwamendingen stiess er auf eine ca. 20 cm. hohe Erdwelle. Infolge der noch sehr grossen Geschwindigkeit verursachte der Stoss einen Bruch des linken Rades sowie der linken vordern Fahrgestellstrebe. Nach einem ca. 25 m. langen und 1,5m hohen Sprung schlug die Maschine wiederum auf und glitt auf dem rechten Rad schief vorwärts. Dadurch wurde der hintere des Rumpfes samt Sporn aufgerissen. Das Fahrgestell brach ganz zusammen und die beiden Räder traten durch die unteren Tragdecks hervor.

Der Bruch kann in keiner Weise auf einen Materialfehler zurückgeführt werden, sondern einzig auf eine etwas unglückliche Landung.

**(C. Wuhrmann)**

Bern, den 14. April 1920.

Ad Astra Aero, Zürich. Uraniastrasse 22.

In der Beilage übermitteln wir Ihnen die auf Ihre neue Firma abgeänderten Verkehrsbewilligungen für die Apparate 1,2,5,12,15,19.  
Es werden infolgedessen alle bisherigen Verkehrsbewilligungen auf die bezeichneten Maschinen annulliert und haben an uns zurück zu gelangen.  
6 Beilagen.

Eidgenössisches Luftamt (Isler)

---

22. April 1920

Schweiz. Handelsamtsblatt S.H.A.B.

Nr.103 Seite 754

20. April. Die Firma **Comte, Mittelholzer & Co. „Aero“ Luftbild-Verlagsanstalt & Passagierflüge (Comte, Mittelholzer & Cie. „Aero“ Edition de Vues Aériennes, Voles avec Passagers)**, in Zürich 8 (S.H.A.B. Nr.268 vom 8. November 1919, Seite 1959). Ausführung von Passagierfahrten, photographischen Aufnahmen und Verwertung der Photographien; Gesellschafter: Alfred Emil Comte, Walter Mittelholzer und DR. Anton Meuli, ist infolge Fusion mit der „Ad Astra“ Schweizerische Luftverkehrs A.-G., in Zürich 1, und daheriger Auflösung dieser Kollektivgesellschaft erloschen.

---

S C H L U S S – E N D – F I N

---

### Bemerkung:

Der Beitrag „**Start in Schwamendingen**“ in der Serie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 3, März 2019, erschienen (Seiten 44-47).

2021.02.16. – DR

---