

Bern, 19.V.1919

(Überweisung der Nachrichtensektion)

Tägerwilen, 23.V.1919

(Bericht Johannes Dütsch an F.P.D. Flugplatzdirektion)

Bern, den 30. Mai 1919

(An Herrn Oberstlt. Mylius, Stv ... des Chefs des GSt ... für das Flugwesen)

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:

- 1.) Bildung von schweiz. Zivilflugunternehmungen mit ausländischen Maschinen, die billig und sofort zur Hand sind.
- 2.) 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 vorgesprochen 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 Einfuhrbewilligung 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

An die Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern

Flugzeugimport.

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 Schweizers.

Oberstlt. Mylius

Tägerwilen, den 9. Juni 1919

An die Schweiz. Flugplatzdirektion Dübendorf.

In Bestätigung unseres Ergebnisses vom 23. pto. bitten wir Sie höflich. Veranlassen zu wollen, dass uns vom Schweiz. Militärdepartement umgehend die Flugkonzession erteilt wird.

Unsere Flieger die Herren Josias Hansemann von St. Moritz z. Zt. in Tägerwilen & Alfred Köfer von Winterthur z. Zt. in Tägerwilen sind gegenwärtig mit sehr zuvorkommender Bewilligung tagsüber in Konstanz mit L.V.G. Doppeldecker 200 PS Benz Motoren & Rumpler C.1 Doppeldecker, 200 PS Benz Motoren, ebenfalls mit einer Jagdmaschine für Akrobatik.

Es ist uns nun eine Frist bis zum 14. Juni 1919 anberaumat, um unsere Maschinen abzutransportieren, ansonst uns sehr erhebliche zwecklose Unkosten erwachsen werden.

Gleichzeitig machen wir Sie ergebenst darauf aufmerksam, dass uns bis heute noch keine Einfuhrbewilligung erteilt worden ist & müssen wir Sie ebenso höflich. als dringend bitten, dafür Sorge tragen zu wollen, dass bis zum obgenannten Zeitpunkt alles geordnet werden kann.

Inzwischen gestatten wir uns Ihnen unsere vorzügliche Hochachtung & Ergebenheit zu versichern & zeichnen

OST-SCHWEIZERISCHE LUFT-VERKEHRS-GESELLSCHAFT i/Gr. i/ Auftrag (Jean Dütsch)

Handschriftliche Bemerkung: Herr Oberstlt Mylius z. Hd. der Gst Abt, Operationssektion
Nachdem heute der definitive Entwurf für die prov. Regelung des Luftverkehrs durch das S.M.D. an die Gst Abt (Op. Sektion) abgegeben, haben wir den Petenten avisiert, dass demnächst eine generelle Behandlung der Luftverkehrsfrage durch das SMD zu erwarten sei. 24.VI.19 Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler) P.S. Die Angaben der Gesellschaft betr. Training etc. stimmen nicht, indem von Seiten des Lieferanten eine Verzögerung eingetreten ist.

Bern, den 14. Juni 1919.

An das schweizerische Militärdepartement

Gesuch Dütsch

- a) Einfuhrbewilligung für 3 Flugzeuge.
- b) Flugkonzession.

Ihrem Auftrage vom 16.V.19 nachkommend, haben wir das beiliegende Gesuch von Herrn Dütsch durch Flugplatzdirektion und Oberstlt. Mylius als Stellvertreter des Chefs des Generalstabes für das Flugwesen prüfen lassen.

Wir gehen mit den diesbezüglichen beigelegten Beurteilungen einig und erlauben uns folgenden Antrag zu stellen:

- a.) Herrn Dütsch ist die Einflugbewilligung für seine 3 Flugzeuge zu erteilen.
- b.) Herrn Dütsch wird gestattet sich mit der Flugplatzdirektion, behufs Erlangung eines Konzessions-Vertrages, in direkte Verbindung zu setzen;
- c.) Die Flugplatzdirektion hat den diesbezüglichen Vertrag als Entwurf dem Schweiz. Militärdepartement oder uns zur Genehmigung vorzulegen.

i.A. des Chefs des Generalstabes der Armee: Operationssektion:

Beilagen: Gesuch von Herrn Dütsch / Antrag & Brief Oberstlt. Mylius / Antrag Flugplatzdirektion.

Bern, den 28. Juni 1919.

An Herrn Jean Dütsch, Tägerwilen

Nach Prüfung Ihres Gesuches vom 15. Mai 1919 um Erteilung der Einfuhrbewilligung für 3 deutsche Flugzeuge durch den Generalstab und die Flugplatzdirektion ist das schweiz. Militärdepartement in der Lage, Ihnen die gewünschte Einfuhrbewilligung zu erteilen. Ferner wird ihnen ermöglicht, sich mit der Flugplatzdirektion behufs Erlangung eines Konzessionsvertrages in direkte Verbindung zu setzen.

Schweiz. Militärdepartement: (sig. Camille Decoppet)

Beilage: 1 Schreiben Oberzolldirektion.

Tägerwilen, den 2. Juli 1919.

An die Schweizerische Flugplatzdirektion Dübendorf.

Wir bestätigen Ihnen der Ordnung halber den Empfang Ihres Geehrten vom 24.pto.

Laut beiliegendem Schreiben des S.M.D. ist uns nun der Import von 3 deutschen Flugapparaten gestattet & gelangen wir heute auf Grund der weitem Ausführung des S.M.D. mit dem höflich. Gesuch an Sie, die Errichtung des Konzessions-Vertrages mit uns in die Wege zu leiten.

Den mitfolgenden Brief des S.M.D. erbitten wir uns umgehend wieder anher. Hochachtungsvoll

OST-SCHWEIZERISCHE LUFT-VERKEHRS-GESELLSCHAFT i/G

i/ Auftrag (sig. Jean Dütsch)

Bern, den 23. Juli 1919.

An die Ost-schweizerische Luft-Verkehr-Gesellschaft, Tägerwilen

In Beantwortung Ihres Gesuches vom 8. Juli 1919 erteilen wir Ihnen die gewünschte Bewilligung zur Einfuhr von 2 Flugzeugen auf dem Luftwege über Konstanz nach Frauenfeld unter folgenden Bedingungen:

- 1.) Tag und Stunde der Überschreitung der Grenze und der Ankunft in Frauenfeld sind rechtzeitig sowohl dem Armeestab in Bern wie der Kreiszolldirektion II in Schaffhausen mitzuteilen.
- 2.) Die Bewilligung zur Einfuhr schliesst die Bewilligung zu weitem Flügen in der Schweiz nicht in sich. Hiefür ist gegebenenfalls die besondere Bewilligung unseres Departements einzuholen.

Eidgenössisches Militärdepartement

An die Generalstabsabteilung zur Kenntnis.

Sig.: Camille Decoppet.

Telegramm 31 / 7

armeestab bern

wir starten morgen nachmittag 4 uhr in muenchen flugrichtung konstanz nach frauenfeld = **ostsch. luftverkehr** =

Telegramm Kreuzlingen 1 / 8

eidgen militaerdepartement bern =

unsere zur einfuhr bewilligten drei flugzeuge passieren heute zwischen 5-7 nachmittags die grenze flugrichtung muenchen konstanz frauenfeld – zoll – heerespolizei u grenzschutzorgane sind genau orientiert = **ostschweiz luftverkehr**

Unser Dorf hat einen 1. August erlebt, den wohl keiner mehr so leicht vergessen wird. Alles war in froher Erwartung auf die Bundesfeier, für die man dies Jahr ein besonders reichhaltiges Programm zusammengestellt hatte und die man der Zeit angemessen doch ernst und einfach begehen wollte. Man traf noch die letzte Vorkehrungen; der Schulplatz wurde hergerichtet; das Schulhaus erhielt seinen gewohnten Flaggenschmuck. Schon erschienen die ersten Schulkinder im „Festgewand“ auf der Strasse; sie freuten sich vor allem, hatte doch schon zwei Jahre ein unglückliches Eintreffen ihnen ihre Vaterlandsfeier geraubt – 1917 eine Masernepidemie, 1918 das Versammlungsverbot. Warum sollten sie sich denn heute nicht ganz besonders freuen? Namentlich da der Himmel, der am Nachmittag zeitweilig ein bedenkliches Gesicht gemacht, sich so prächtig auftrat, als würde es ihn selbst Unrecht dünken, so viel Freude im letzten Moment zu zerstören. Kurz nach 7 Uhr erschienen von Kreuzlingen her zwei Flieger. Anfänglich in ziemlicher Höhe liessen sie sich rasch nieder zu jedermanns Freude, waren es doch, wie jetzt bekannt wurde, die beiden jungen Flieger, die bis vor kurzem längere Zeit in unserm Dorfe gewohnt hatten und hier gut bekannt waren. Ein Jubeln und rufen, ein Grüssen und Winken! Immer tiefer zogen sie ihre Kreise; prächtig war das Schauspiel; fast gruselig wurde es zuweilen, wenn die Riesenvögel in wirklich erstaunliche Nähe kamen. Direkt über die Hausdächer surrten die Propeller; fast zum Fassen nahe trugen die Flügel die starren Leiber, gelenkt durch die sichere Hand der kühnen jungen Männer, die so oft durch unsere Dorfgassen geschritten. Das Schauspiel war dazu angetan, die Festfreude noch recht zu heben.

Doch wie schnell schreitet das Schicksal! Hunderte von Personen folgten mit Spannung dem kühnen Flug – staunten. Da auf einmal – man sah es kommen, das Verhängnis – verfiel sich einer der Apparate in den Tannenwipfeln des „Okenfinerparkes“ – ein Augenblick atemloser Spannung, ein unheimliches Getöse, ein Wirbeln und Knacken und Krachen, ein Sturz, und der Riesenvogel lag auf der Erde, hart vor den Fenstern der (Wirtschaft zur) „Treu“. Geknickt die Flügel, gebrochen der Leib, geborsten das Herz und ach – tot der Geist, der ihn gelenkt. Der Pilot Hansemann zurückgesunken im Führersitz, blutüberströmte; leblos wurde er aus seinem Reich gehoben, sein Begleiter, Herr Sigg aus Kreuzlingen, bewusstlos auf dem Rücksitz. Er erholte sich indessen ziemlich rasch, nachdem er aus seiner schlimmen Lage befreit war, so dass man für ihn nichts befürchten musste.

Ein wirklich tragisches Schicksal für die jungen Leute, und schwer lag es auf allen. Wer diesen Flug und Sturz gesehen, wird den Augenblick so leicht nicht vergessen. Ich konnte momentan dem zertrümmerten Flugzeug kein Interesse abgewinnen; erst heute morgen sah ich mir's genauer an; es war vollständig zertrümmert.

Als ein Wunder ist es zu bezeichnen, dass der Sturz nicht mehr Opfer gefordert hat, dass nicht Zuschauer erschlagen wurden, so ganz in den Häusern drin, hart neben der Landstrasse, alles, was Beine hatte, draussen! Hätte nicht eine grosse Holzbeige das stürzende Flugzeug in eine andere Richtung geworfen, so wäre es mit ganzer Wucht in das Haus zur „Treu“ hineingefahren. So blieb es bei einigen Beschädigungen; die abgesprungenen Laufräder schlugen einen Kreuzstock ein; umherfliegende Holzstücke zertrümmerten einige Fensterscheiben. Einen eigentümlichen Anblick gewährt auch die Tanne, die das Flugzeug zu Fall gebracht, sie ist buchstäblich geköpft; arm- bis Schenkeldicke Äst liegen zwei- bis dreimal gebrochen umher und geben einen Begriff, mit welcher Wucht der Propeller durch die Tannengipfel gemäht hat.

Über die Ursachen des Unglücks lassen sich wohl Vermutungen anstellen; es heisst auch, der Benzinvorrat sei erschöpft gewesen und habe ein rasches Wiederaufsteigen verunmöglicht; sei dem, wie ihm wolle: ein hartes Schicksal hat wieder ein kühnes Fliegerleben geknickt.

Mit ziemlicher Verspätung fand sich dann die Bevölkerung auf dem Schulhausplatz ein zur schlichten Bundesfeier. Die frischen Kinderlieder wussten am ehesten den Alpdruck ein wenig zu heben, der auf dem Ganzen lag. Das schöne Programm und eine von echt patriotischem Geiste getragene Ansprache von Herrn Pfarrer Herzog wussten wohl den Zweck der Veranstaltung zu fördern: die Weckung und Hebung der Liebe zum Vaterlande.

Doch ein bitterer Tropfen fiel nochmals hinein in die Freude. Kaum hatte man sich noch zu kurzem Zusammensein zusammengefunden, erschien der telegraphische Mobilmachungsbefehl für unsere Truppen; bewilligte Freinacht war wertlos geworden.

Von anderer Seite wird uns in dankenswerter Weise noch folgendes geschrieben:

Zwei junge schweizerische Militärfieger, Köfer und Hansemann, gründeten mit einem jungen Thurgauer Dütsch von Tägerwilen die „Ostschweizerische Fluggesellschaft“, die den Zweck hat, in erster Linie durch Schaufliegen in grösseren Städten sich finanzielle Mittel zu beschaffen und alsdann entweder durch Anschluss an eine grössere internationale Luftfahrzeuggesellschaft oder eventl. auch selbständig sich der Schweiz für den Transport von Personen und kleinen Stückgütern namentlich leicht verderblichen Waren zur Verfügung zu stellen. Zu diesem Zwecke erwarben sie sich in München drei Flugmaschinen, für welche die jungen Flieger von der Bayrischen Behörde sofort die Ausfuhrbewilligung und in der Schweiz durch das schweizerische Militärdepartement die Einreiseerlaubnis erhielten.

Der Einflug war auf den 1. August, abends, geplant und ist auch durchgeführt worden. Abends, zirka 10 Minuten vor 5 Uhr, starteten die drei Herren Hansemann, Köfer und ein deutscher Flieger mit je einer Maschine auf dem Flugplatz München, und zirka 7 Uhr abends, wie bereits am vorhergehenden Tage telegraphisch gemeldet worden, passierten die drei Flugzeuge die schweizerische Grenze. Ihr Ziel war wegen Beherbergung der Maschinen und wegen der günstigen Landungsstelle die Allmend Frauenfeld.

Nun gebe ich dem Flieger Köfer, der einzig das Ziel erreichte, das Wort.

In einem prächtigen Fluge ab München, nachdem wir uns zirka 2500 Meter hinaufgeschraubt hatten, überflogen wir bei starkem Nebel, ohne Kompass, die Sonne einzig als Richtungspunkt vor uns, Bayern. Bis nach Ravensburg flogen wir zusammen als Geschwader, und nur momentweise war durch die Nebelwellen der Bodensee für uns erkennbar. Von da ab flogen wir, um Benzin zu sparen, im Halbgeleitfluge der Schweiz entgegen.

Der Nebel wurde dann so böse, dass wir unseren dritten Kollegen verloren, der links Richtung Romanshorn zu nehmen schien und, wie nachträglich telephonisch gemeldet wurde, in Neuwilen landete. Der ziemlich scharfe Gegenwind und die Unsicherheit wegen des Nebels veranlasste uns zwei dann, tiefer zu gehen, und glücklich passierten wir in der Nähe von Konstanz die Grenze und nahmen Richtung Tägerwilen, um unsern Bekannten unsere Ankunft zu melden.

Schon vor dem Aufstiege in München wurde abgemacht, dass, falls sich beim einen oder andern Benzinmangel einstellen sollte, unmittelbar über der Schweizergrenze zwischen Tägerwilen und Emmishofen gelandet werden solle. Dies scheint bei dem Verunglückten zugetroffen zu haben; denn nach einigen Rundflügen, die Hansemann über Tägerwilen ausführte, beabsichtigte er jedenfalls umzukehren und auf dem verabredeten Notlandungsplatz zu landen. Eine Bestätigung dieser Annahme bildet die Tatsache, da der Haupt- und Nottank der Maschine Hansemanns total leer waren, und somit lässt sich auch erklären, warum er seine Maschine nicht mehr höher brachte und so das Unglück unabwendbar wurde. In der Nähe der Kirche streifte der Apparat eine hohe Tanne und überschlug sich, die beiden Insassen unter sich begrabend. Hansemann war sofort tot; sein Begleiter kam mit einer Schramme am Kopfe und mit dem Schrecken davon. Ob die Benzinuhr nicht richtig funktionierte oder ob der Flieger sich zu wenig vergewisserte, ob und wieviel Brennstoff er noch bei sich führte, kann nicht mehr festgestellt werden.

X. August 1919

**Untersuchung über die Einfuhr von drei deutschen Flugzeugen durch die Ostschweiz.
Luft-Verkehrs-Ges. und den Unfall von Hansemann.**

Einvernahme von Herrn Köfer, Alfr. Mil. Flieger, (Korps.- Reserve) 1893.

Zeichner, Zürich 6, Mitglied der „Ostschw. Luft- Verkehrs Gesellschaft“.

Unsere Gesellschaft hatte von einem Konsortium von 4 Kaufleuten (Schügraf, Generalkonsul Kämmerich, Fl. Lt. Dannhuber, Lt. Schmelze) in München 3 Flugzeuge gekauft. Für die Einfuhr in die Schweiz durch die Luft erhielten wir eine Bewilligung des E.M.D., datiert vom 28. Juni 1919, lautend auf 3 deutsche Flugzeuge, als Antwort auf unser Gesuch vom 15. Mai.

In dieser Bewilligung vom 28. Juni steht nichts davon, ob die Überführung per Bahn oder durch die Luft erfolgen müsse.

Die 2. Bewilligung des E.M.D., lautend auf Einfuhr von 2 Flugzeugen auf dem Luftweg über Konstanz nach Frauenfeld, habe ich nie gesehen.

Unsere Gesellschaft beabsichtigte, vorläufig nur 2 Flugzeuge durch die Luft zu überführen (2 Rumpler). Für die Einfuhr des Fokkers hätte ich zuerst trainieren müssen, seine Einfuhr war deshalb verschoben.

Bei unserer Ankunft in München erfuhren wir, dass eine Entente-Kommission im Anzuge sei, welche die Flugzeuge, die bereits bezahlt waren, hätte zurückhalten, ev. beschlagnahmen können. Wir beschlossen daher, sogleich alle 3 Flugzeuge mitzunehmen.

Wir waren am 24. abends in München angelangt. Am 25. besorgten wir Geschäfte mit den Verkäufern, am 26. u. 27. wurden die Flugzeuge aus dem Depot in München nach dem Flugplatz Schleissheim verbracht. Die Maschinen wurden dann repariert (Kleinere Defekte an den Apparaten, die Motoren waren gut). Am Freitag, dem 1. Aug. machten wir zwei kleinere Flüge über dem Platz von ca. 5. Minuten. Mangels Benzin konnten wir nicht länger fliegen. Die Landungen waren normal. Die Rumpler-Flugzeuge waren mit Holzrädern montiert und hatten defekte Abfederungen.

Der Fokker war intakt mit Pneus, und wurde von einem der Verkäufer, Lt. Dannhuber geflogen. (Jagdflieger) Lt. Dannhofer war ohne Pass, weil wir uns ganz plötzlich entschlossen hatten, den Fokker mitzunehmen, um ihn vor der Entente-Kommission zu retten. Lt. Dannhofer hat sich aber vorher milit. abgemeldet.

Der Start erfolgte am 1. Aug. 4.15 abends. Ich hatte 145 lt. Benzin im Haupttank und 15 lt. Im Nottank. Auf dem Herweg ergab die Probe, dass der Nottank nicht funktionierte. Hansemann hatte etwas weniger Benzin als ich, ca. 150 lt.

Kompass und Höhenmesser waren nicht vorhanden. Unser Flug bis Frauenfeld hätte in gerader (Linie) 220 km. gemacht; wir flogen jedoch nicht gerade, weil wir kurz nach dem Abflug die Übersicht verloren. Auf ca. 2000 m. war eine Wolkenschicht. Wir orientierten uns nach der Sonne. Und wir stachen von Zeit zu Zeit, um uns zu orientieren. Erst kurz vor dem Bodensee kam der See in Sicht, u. z. nur teilweise. Bis ans Ufer des Sees flogen wir im Geschwader.

Lt. Dannhuber verlor Öl und ging in Gleitflug über, sodass wir ihn verloren. Er landete bei Bettwiesen (Anet). Beim Ausrollen capotierte die Maschine in einem Graben und wurde defekt. Die Maschine wurde von Einwohnern bewacht. Während Lt. Dannhuber, der in Civil war, per Bahn nach Frauenfeld fuhr, und im Hotel Bahnhof abstieg. Er rief einen Polizeibeamten zu sich ins Hotel und legitimierte sich. Er telefonierte mir dann nach Tägerwilen über seinen Verbleib. Am Samstag, den 2. Aug. brachte er mit mir die Fokker-Flügel nach Frauenfeld. Am gleichen Tag verreiste er nach Zürich, dann am Montag nach Kreuzlingen. Dort ging er mit Herrn Dütsch zur Heerespolizei. Seither habe ich nichts mehr von ihm gehört. Den Rest des Fokkers spedierte ich noch sonntags nach Frauenfeld. Der Apparat befindet sich jetzt im Hangar der Allmend Frauenfeld.

Wir hatten vor dem Abflug abgemacht, dass wir, falls das Benzin nicht reichen sollte, zwischen Emmishofen und Tägerwilen landen wollten. Hansemann und ich flogen über Kreuzlingen und Konstanz in fast 1000 M. Höhe im Halbgleitflug mit gedrosseltem Motor. Ich machte anderthalb Kreise in ca. 60 m. Höhe über Kirche und „Linde“ in Tägerwilen und stieg dann wieder, um quer über den Seerücken das Thurtal zu erreichen und flog, bereit, jederzeit zu landen, wenn das Benzin ausgehen sollte, gegen Frauenfeld, wo ich 7.21 (Uhr abends) glatt landete. Benzin hatte ich keines mehr im Haupttank. Über dem Seerücken flog ich in ca. 30 m. Höhe, und in gleicher Höhe flog ich das Thurtal hinab.

Auf den Vorhalt, warum die beiden Flieger von Kreuzlingen aus nicht möglichst Höhe beibehalten hätten:

Ich war unschlüssig, ob ich wegen des knappen Benzins in Tägerwil landen, oder ob ich noch über den Seerücken fliegen sollte. Nachdem aber Hansemann gestochen hatte, ging ich auch hinunter. Ich entschloss mich dann, weil ich nach Benzinuhr noch genügend Benzin hatte, über den See(rücken?) zu fliegen, um bei ev. Landung weniger Transportkosten zu haben, und ich flog in 30 m. Höhe, möglichst dem offenen Gelände folgend über Märstetten und dann allmählich niedergehend nach der Allmend Frauenfeld.

Hansemann hatte bei Tägerwilen unter mir ca. 2 Kreise gemacht in ca. 30 m. Höhe. Seinen Absturz sah ich nicht.

Als wir über Kreuzlingen flogen, war leichter Dunst. Das Gelände zwischen uns und Frauenfeld war aber völlig übersichtlich.

Wir hatten eigentlich verabredet, über Tägerwilen niedrig zu kreisen, aber Hansemann flog dann eben doch von Konstanz dort hin.

Die beiden Rumpler wurden verzollt (530 Fr.), ob der Fokker darin inbegriffen ist, weiss ich nicht.

Es stimmt, dass Hansemann und ich während sieben Monaten nicht mehr geflogen sind, und dass die beiden Rumpler, die sonst neu waren, infolge Transportes beschädigt waren.

Nachtrag:

Mein Apparat war etwas kopflastig. Den Ballast hatten wir nicht gewogen. Ich hatte als Ballast mein Handgepäck, Hansemann hatte 6 Magneten und einen Anlasser nebst Fliegerausrüstung.

Nachtrag zum Protokoll betr. Einvernahme von Köfer:

Korp. Köfer hat sich unmittelbar nach der Einvernahme durch Herrn Major i/Gst. Isler in der Soldatenstube den Herren Lt. Burkhard und Meyer gegenüber folgendermassen geäußert:

Ich flog über Tägerwilen in einer Höhe von ca. 30. Metern. Hansemann flog unter mir.

Ich hatte meine Maschine ganz vollgestopft mit Koffern. Wir haben zusammen 6 Fliegerausrüstungen herüber gebracht.

Nach dem Grund von Hansemanns Absturz gefragt, gab Köfer Benzinmangel an.

Dübendorf, 8. August 1919.

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Flugzeugeinfuhr Knobel & Co. Wir beantragen, die Einfuhrbewilligung per Bahn zu erteilen.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir Sie allerdings noch darüber orientieren, dass aus Gesprächen mit deutschen Vertretern, und aus den Verhören betr. Fall Hansemann aus den letzten Tagen, folgendes hervorgeht:

1. Eine Entente-Kommission bereist gegenwärtig die deutschen Flugplätze und Fabriken, um die Auswahl der Flugzeuge, die der Entente abzuliefern sind, zu treffen.
2. Es herrscht daher überall die Tendenz, rasch Flugzeuge nach der Schweiz zu transportieren. Auch Hansemann und Köfer sind deshalb über Hals & Kopf von München herüber geflogen, fast ohne Training, auf rostigen, geflickten Maschinen mit wenig Benzin, um diese Flugzeuge vor der Entente-Kommission zu retten. (spez. Rapport folgt, die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen.)

Wenn wir im Interesse der Entwicklung unserer Aviatik einerseits die Einfuhr von Flugzeugen befürworten, so müssen wir es andererseits der kompetenten Behörde anheimstellen, zu entscheiden ob nicht auf diese Weise von der Schweiz eine polit. Unkorrektheit begangen wird, wenn sie diese Hinterziehung zulässt.

Jedenfalls ist die definitive Verzollung zu verlangen. Diese „Rettungsimporte“ basieren vielleicht auf der Absicht, nachher, wenn die Entente-Kommission abgereist ist, die Flugzeuge wieder zu exportieren.

Flugzeuge müssen verzollt werden zu frs. 40.- per 100 kg., wenn sie Lederpolster enthalten, sonst zu frs. 25.-.

Schweiz. Flugplatzdirektion : (Isler)

Dübendorf, 27. August 1919.

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Ihr Auftrag vom 14. VIII. 19.

Bericht betr. Flugkonzession und Einfuhr von Flugzeugen der Ostschweiz. Luftverkehrsgesellschaft.

1.) Absturz Hansemann.

- Akten :
- 1.) Protokoll über die Einvernahme Köfers.
 - 2.) Nachtrag zu gen. Protokoll
 - 3.) Rapport von Lt. Zimmermann
 - 4.) Thurgauer-Zeitung vom 4. Aug. 19.

Die Untersuchung über den Sturz Hansemann ergibt Selbstverschulden. Wie sich aus Abs. 2. ergibt, ist der ganze Flug der Piloten Hansemann und Köfer in absolut unzuverlässiger Weise ausgeführt worden.

Entgegen der Behauptung Köfers, dass Hansemann und er nur nach Tägerwilen geflogen seien, um wegen Benzinmangels eine eventuelle Landung vorzunehmen, geht hervor, dass die beiden Flieger beabsichtigten, ihren Bekannten in Tägerwilen, wo sie sich vorher längere Zeit aufgehalten hatten, und wo der Sitz der Gesellschaft ist, ihre Flugkunst zu demonstrieren. Beweis: Der Korrespondent der Thurgauer-Zeitung lässt Köfer persönlich aussagen: „... nahmen Richtung Tägerwilen, um unsern Bekannten unsere Ankunft zu melden.“

Dass die beiden einige Male, trotz Benzinmangels, über dem Dorfe kreisten, anstatt den Landungsplatz zu suchen, erhärtet den Beweis.

Über Tägerwilen flog Köfer nach Protokollaussage in ca. 60 m. Höhe, Hansemann unter ihm. Aus dem Protokoll-Nachtrag ergibt sich:

- 1.) dass die Höhe nur 30 m., resp. Bei Hansemann noch geringer war,
- 2.) dass Köfers Aussagen nur bedingt Glauben geschenkt werden darf,
- 3.) dass die zweite Angabe (dem Sturz Hansemann's nach) die richtigere sein dürfte.

Der Korrespondent (Deb). der Thurgauer-Zeitung, also ein uneingenommener Augenzeuge schreibt: „fast gruselig wurde es zuweilen, wenn die Riesenvögel in wirkl. Erstaunliche Nähe kamen. Direkt über die Hausdächer hin surrten die Propeller! Fast zum Fassen nahe etc.“

Abgesehen vom Verbot, niedrig über Dörfer zu fliegen, mussten die Piloten die Gefahr eines solchen Fliegens kennen, das doppelt unverantwortlich war bei Benzinmangel.

Dem Überschlagen des Apparates nach zu schliessen, ist Hansemann jedenfalls mit vollem Motor (nicht im Gleitflug) in die Tanne geflogen, und so das Opfer seiner Unüberlegtheit geworden.

2.) Einfuhr der 3 Apparate nach der Schweiz.

- Akten :
- Einfuhrbewilligung für 3 Apparate vom 28. Juni 19.
 - Einfuhrbewilligung für 2 Apparate durch die Luft vom 23. Juli 19.
 - Protokoll über Einvernahme von Flieger Köfer.
 - Flugtechn. Erwägungen von Lt. Zimmermann.

Die Gesellschaft für Luftverkehr in der Ostschweiz erhielt vom E.M.D. am 28. Juni 1919 die Bewilligung zur Einfuhr von 3 Flugzeugen. Am 23. Juli wurde diese Bewilligung dahin ergänzt, dass 2 Flugzeuge über die Grenze geflogen werden dürften. Irgend eine weitere Flugbewilligung für die 3 Apparate ist der F.P.D. nicht bekannt. Köfer spricht (nach Protokoll) von einer Flugbewilligung für 3 Apparate. Möglicherweise ist er vom Leiter der Gesellschaft Herrn Dütsch, absichtlich so unterrichtet worden. Selbst wenn aber diese Bewilligung vorhanden gewesen wäre, hätte doch vom E.M.D. die Einwilligung für den deutschen Piloten (der ohne Pass flog) geholt werden müssen.

Aus den flugtechnischen Erwägungen von Herrn Lt. Zimmermann, und den Meldungen unseres Hallenchefs und Fliegers Högger, der in Frauenfeld die beiden dort stationierten Flugzeuge einer vorläufigen Untersuchung unterzog, geht hervor:

- 1.) dass sich die Flugzeuge in einem vollständig verwahrlosten Zustand befanden.
- 2.) dass Köfer und Hansemann mit durchaus ungenügendem Training die beiden ihnen ganz fremden Flugzeuge (Radsteuerung, stärkere Motoren) geflogen sind.
- 3.) dass sie auf leichtsinnige und gefährliche Art geflogen sind. Wenn man Benzinmangel hat, so fliegt man so hoch wie nur möglich, um nachher in möglichst langem Gleitflug das beste Terrain erreichen zu können. Da Köfer auch Benzinmangel hatte, und dennoch in ca. 30 m. Höhe über den Seerücken und das Thurtal hinab flog, so ist es ein Zufall, dass nicht ein zweites Unglück passiert ist.

Die drei Flugzeuge wurden verzollt, Lt. Dannhuber scheint sich in Frauenfeld legitimiert zu haben, sein jetziger Verbleib ist uns nicht bekannt.

Köfer gab zu Protokoll: „Ich hatte als Ballast mein Handgepäck.“ Laut Protokollnachtrag: „Ich hatte meine Maschine ganz vollgestopft mit Koffern, wir haben zusammen 6 Fliegerausrüstungen herüber gebracht.“

3.) Einfuhr der weiteren 7 Flugzeuge.

Akten: Schreiben der Ostschweiz. Luftverkehrsgesellschaft an das E.M.D. v.10.Aug.19.

Die Gesellschaft hat in München 7 weitere Flugzeuge käuflich erworben, und ist dafür beim E.M.D. um die Einfuhrbewilligung eingekommen, und zwar zum Einflug in die Schweiz durch deutsche Flieger.

- a.) Wir glauben dass es im Interesse der National-Aviatik ist, prinzipiell die Einfuhr ausländischer Flugzeuge nach der Schweiz zu gestatten. Die Vorteile sind:
- 1.) Studium fremder Flugzeuge.
 - 2.) Erleichterung von Fluggesellschafts-Gründungen durch relativ billiges Material.
 - 3.) Anreiz für die eigene Flugzeugindustrie.
 - 4.) Beschlagnahme im Mobilmachungsfall.

Die Gefahr, auf diesem Wege schlechtes Material (Kriegsware) zu erhalten, wird durch Art. 3, Abs. 3 b der „Prov. Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz“ behoben.

- b.) Wir sind aber aus folgenden Gründen dagegen, dass ausländische Flieger die 7 Apparate nach der Schweiz fliegen:
- 1.) Unkenntnis unseres Terrains.
 - 2.) Es verbürgt uns niemand, das die Flugzeuge nicht in gleich vernachlässigtem und gefährlichen Zustand nach der Schweiz geflogen werden, besonders wenn diese 7 Flugzeuge vom gleichen Ort stammen, wie die drei bereits eingeführten.

4.) Konzession.

Akten: Schreiben des E.M.D. vom 28. VI. 19.
Schreiben des E.M.D. vom 23. VII.19.

Herr Dütsch schreibt mit dem 10. August: „Die F.P.D. in Dübendorf verweigert uns auf unserm Unglücksfall hin die Flugkonzession, trotzdem diese von Ihnen (E.M.D.) bereits bewilligt worden ist.

Demgegenüber verweisen wir auf die Schreiben des E.M.D. vom 28. Juni und 23. Juli und zitieren die betr. Stellen: „Ferner wird Ihnen ermöglicht, sich mit der F.P.D. behufs Erlangung eines Konzessionsvertrages in direkte Verbindung zu setzen.“

„Die Bewilligung zur Einfuhr schliesst die Bewilligung zu weiteren Flügen in der Schweiz nicht in sich. Hierfür ist gegebenenfalls die besondere Bewilligung unseres Departements einzuholen.“

Am 4. August wurden der Gesellschaft die Prov. Vorschriften und die Prov. Regelung zugesandt.

5.) Ihr Auftrag vom 2. August 1919.

Akten: Schreiben vom 27. August an die Polizeibehörde Frauenfeld.

- 1.) Der abgestürzte Apparat ist vollständig zertrümmert und unbrauchbar geworden. Der Motor wird von der Gesellschaft zu verkaufen versucht.
- 2.) Die beiden übrigen Flugzeuge (1 Fokker, 1 Rumpler) sind im Hangar Frauenfeld eingestellt, wo sie repariert werden. Eine Bewachung war bis jetzt nicht notwendig, da die Apparate teilweise demontiert sind. Wir werden aber mit Heute der dortigen Polizeibehörde in Ihrem Auftrag Befehl zur Überwachung übermitteln, in dem Sinn, dass uns sofort gemeldet wird, wenn die Apparate vom Platz fortgeführt werden sollten.

A n t r a g .

1.) Einfuhr der 7 weiteren Flugzeuge.

Die Einfuhrbewilligung für die 7 bereits käuflich erworbenen Flugzeuge wird erteilt, sie hat per Bahn zu geschehen.

2.) Verweigerung der Verkehrsbewilligung.

Der Gesellschaft, wie sie jetzt besteht, wird die Verkehrsbewilligung verweigert.

Die Vorbereitungen zum Flug, der Flug selbst, die sich widersprechenden Angaben einzelner der Herren dieser Gesellschaft lassen darauf schliessen, dass sich die Leiter der Gesellschaft in keiner Weise ihrer Verantwortlichkeit bewusst sind, und dass sie nicht im Stande sind, ein solches Unternehmen, das ja direkt auf Vertrauen basieren muss, zu führen. So sehr wir eine grosse Fluggesellschaft für die Ostschweiz wünschen, so können wir die Verantwortlichkeit für dieses Unternehmen, wenigstens do wie es jetzt besteht, nicht übernehmen.

Wir sind nicht gewillt das wachsende Vertrauen in unsere junge National-Aviatik durch dieses Unternehmen aufs Spiel zu setzen, und lassen wir diesen einen Fall durch, werden wir gezwungen sein, das auch weiterhin zu tun.

3.) Verweigerung der Führerbewilligung an Köfer.

Wir beantragen:

Verweigerung einer Führerbewilligung an Köfer bis auf weiteres.

Flieger Köfer wurde als einer der ersten im Dezember 18. Wegen ungenügenden Leistungen zur Reserve versetzt. Schon während der Fliegerschule wurde vom Fluglehrer ein Antrag auf Entlassung gestellt, der aber des Fliegerschüler-Mangels wegen nicht berücksichtigt wurde, Er hat durch seinen letzten Flug, wie durch seine widersprechenden und falschen Angaben bewiesen, dass seine schlechten Qualifikationen berechtigt sind, und dass er nicht die Qualitäten besitzt, die von einem Flieger in der verantwortungsvollen Civilaviatik verlangt werden müssen.

Schweiz. Flugplatzdirektion :

Beilagen :

Protokoll über Einvernahme von Flieger Köfer,
Nachtrag zu genanntem Protokoll,
Flugtechn. Rapport von Herrn Lt. Zimmermann,
Brief der Ges. f. d. Luftverkehr de. Ostschweiz an das E.M.D. vom 10. August 1919.
Thurgauer – Zeitung vom 4. August 1919.
Schreiben der F.P.D. an die Polizeibehörde Frauenfeld vom 27. August 1919.
Pers. Rapport von Herrn Lt. Zimmermann und
Schreiben von Herrn Oberstlt. Debrunner an die F.P.D. vom 21. August 1919.

27. August 1919

**Spezialbericht über die Untersuchung betr. Beschwerde
der Ostschweiz. Luftverkehrsgesellschaft gegen Herrn Lt. Zimmermann.**

Akten :

- a.) Beschwerde der Ostschweiz. L. V. Gesellsch. V. 10. VIII.
- b.) Rapport v. Herrn Lt. Zimmermann vom 15. VIII. 1919.
- c.) Bericht des Herrn Oberstlt. Debrunner v. 21. VIII. 19.

Die Untersuchung ergibt, gestützt auf die Aussagen des persönlichen Zeugen Herrn Oberstlt. Debrunner, dass keine verletzenden Worte gefallen sind. Wie sich aus allem ergibt, hat Lt. Zimmermann wie auch Herr Oberstlt. Debrunner erklärt, tatsächlich seine persönliche Ansicht über das System geäußert und in keiner Weise beabsichtigt, irgendwie beleidigende Äusserungen über Herrn Oberst Müller zu tun.

Schweiz. Flugplatzdirektion :

Beilagen :

- Rapport von Herrn Lt. Zimmermann vom 15. August 1919.
Bericht des Herrn Oberstlt. Debrunner vom 21. August 1919.

Bern, den 2. September 1919.

An die Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz, Tägerwilen.

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 10. August 1919 teilen wir Ihnen auf Grund der von der Flugplatzdirektion Dübendorf durchgeführten Untersuchung folgendes mit:

1. Unterm 23. Juli 1919 haben wir Ihnen die Bewilligung zur Einfuhr von 2 Flugzeugen auf dem Luftwege erteilt und dabei ausdrücklich sub Ziffer 2 bemerkt, dass diese Bewilligung zur Einfuhr die Bewilligung zu weiteren Flügen in der Schweiz nicht in sich schliessen, sondern dass hierfür eine besondere Verkehrsbewilligung einzuholen sei. Am 1. August 1919 sind dann aber 3 Flugzeuge über die Grenze geflogen. Es hat sich nun leider gezeigt, dass die Vorbereitungen für diese Flüge nicht mit der erforderlichen Gründlichkeit erfolgte. Die beiden Flieger Köfer und Hansemann haben mit ungenügendem Training die beiden ihnen ganz fremden Flugzeuge (Radsteuerung, stärkere Motoren) geflogen. Der Zustand der Flugzeuge und ihre Ausrüstung waren ebenfalls ungenügend. Die Flieger haben bei ihrem Einflug elementare Grundsätze ausser Acht gelassen. Wir müssen leider aus allen diesen Punkten schliessen, dass sich die Leiter Ihrer Gesellschaft der grossen Verantwortlichkeit ihres Unternehmens nicht bewusst sind. So sehr wir die Konstituierung einer grossen Fluggesellschaft für die Ostschweiz begrüssen würden, glauben wir aber die Verantwortlichkeit für Ihr Unternehmen, das ja direkt auf Vertrauen basieren muss, nicht übernehmen zu können. Wir bedauern daher Ihrer Gesellschaft, wie sie jetzt sich konstituiert hat, die Verkehrsbewilligung nicht erteilen zu können.

2. Ebenso müssen wir leider Herrn Köfer bis auf weiteres die Führerbewilligung verweigern. Sein Verhalten beim Einflug am 1. August, seine Qualifikationen als Militärflieger und die Tatsache, dass er zur Zeit ohne Training ist, zeugen davon, dass er die Qualitäten, die von einem Flieger in der verantwortungsvollen Zivillaviatik verlangt werden müssen, noch nicht besitzt.

3. Sie haben nach Ihrem Schreiben in München 7 weitere Flugzeuge käuflich erworben und ersuchen um die Einfuhrbewilligung für diese Apparate und zwar durch Einflug in die Schweiz durch deutsche Flieger. Wenn wir einerseits im Interesse der National-Aviatik die Einfuhr fremder Flugzeuge in die Schweiz begrüssen, müssen wir leider deren Einflug durch deutsche Flieger ablehnen, erstens wegen der Unkenntnis unseres Terrains und zweitens wegen Fehlens der Kontrolle über den Zustand der Flugzeuge.

Wir erteilen Ihnen deshalb die Bewilligung zur Einfuhr dieser 7 bereits käuflich erworbenen Flugzeuge unter der Bedingung, dass die Einfuhr per Bahn erfolgt.

Zum Schluss machen wir Sie noch darauf aufmerksam, dass die grosse Verantwortung, welche die Betätigung der Zivillaviatik mit sich bringt, uns leider zwingt, bei der Erteilung der Verkehrs- & Führerbewilligung einen sehr strengen Massstab anlegen zu müssen.

Edig. Militärdepartement : In Stellvertretung : (sig. Müller)

Geht an :

Herrn Oberstlt. Debrunner, Ermatingen,
Waffenplatzkommandant Frauenfeld,
Kantonspolizei Frauenfeld.

Bern, den 19. September 1919.

An die Gesellschaft für den Luftverkehr der Ostschweiz, Tägerwilen

1.) In ihrem Schreiben vom 3. Sept. 1919 erbitten Sie sich die Erlaubnis für Herrn Köfer, auf seinem eigenen Flugzeug auf dem Flugplatz Frauenfeld trainieren zu können.

Trotzdem wir genötigt waren, die Ausstellung einer Führer-Bewilligung für Herrn Köfer abzulehnen, erklären wir uns bereit, prüfen zu lassen, ob ihm die nachgesuchte Erlaubnis zu Trainierflügen erteilt werden kann. Sie wollen uns mitteilen, von wann ab Herr Köfer und sein Apparat bereit sind, damit wir unsererseits die mit der Aufgabe betrauten Herren rechtzeitig benachrichtigen können.

2.) Auf den übrigen Inhalt Ihres Schreibens vom 3. Sept. einzutreten, verbietet uns der darin angeschlagene Ton.

Edig. Militärdepartement (sig. C. Decoppet)

DECISION ET CONVENTION RELATIVES AUX VOLS AERIENS DU PILOTE KOEFER

- I. Le pilote aviateur Köfer est autorisé à s'entraîner, à ses risques et périls sur la place de Frauenfeld. Il devra pendant la durée de ses exercices de vols d'entraînement se conformer exactement aux prescriptions provisoires sur la circulation aérienne en Suisse du 1er Août 1919, (art. 4, 5 et 11 notamment). Il lui est interdit de prendre à bord des passagers dans aucun vol quel qu'il soit. Lorsqu'il jugera être parfaitement maître de son avion et de son moteur, et que son entraînement soit suffisant, il devra en prévenir la direction de la place d'aviation de Dübendorf, laquelle est chargée de contrôler le degré de son entraînement.
- II. Ce contrôle sera effectué au moyen des épreuves suivantes qui seront exécutées par le pilote Köfer.
A.) Epreuves d'atterrissage et de vol plané.

- 1) Envol de Frauenfeld avec le plein d'huile et d'essence, 80 kilos de lest (poids d'un passager) arrimée à la place de passager dans l'aéroplane.
Atterrissage à Dübendorf, sous le contrôle du personnel de la place d'aviation.
Après quoi vérification et contrôle des poids et des quantités d'huile et d'essence. Il sera déterminé si ce vol a été correctement exécuté.
- 2) Envol de Dübendorf à pleine charge, monter à 1500 m. et descente en vol plané d'une hauteur de 1000m. au moins, atterrissage correct sur la place d'aviation.
Contrôle par le personnel de la place d'aviation.

B.) Epreuve d'endurance (envol et atterrissage à Dübendorf.)

Un vol d'une heure au moins, à pleine charge, en circuit fermé, durant lequel la hauteur de 2500 m. au-dessus du point de départ devra être maintenue pendant 30' (minutes) au moins.

L'itinéraire de ce vol sera prescrit au pilote; il se dirigera au moyen d'une carte qui lui sera remise avant le départ.

Il sera déterminé si le vol a été correctement exécuté.

Dans chacune de ces épreuves l'aéroplane devra être équipé de tous les instruments nécessaires au contrôle de l'appareil (altitude, orientation, conduite du moteur, etc.)

Pour l'épreuve de vol plané et celle d'endurance il lui sera remis un barographe.

III. Si le pilote aviateur Köfer subit avec succès ces épreuves, il pourra être admis à piloter un aéroplane avec passagers. Mais aucun vol avec passager ne pourra être effectué avec l'aéroplane ayant servi aux épreuves ou d'autres, avant que ces appareils n'aient obtenu le permis de circulation, prescrit à l'art. 10 (lettre a) des prescriptions provisoires sur la circulation aérienne en Suisse.

IV. Les exercices d'entraînement, et les vols d'épreuve énumérés ci-dessus auront lieu sous la responsabilité civile de la Gesellschaft für den Luftverkehr der Ostschweiz, et du pilote Köfer ainsi qu'à leurs frais, risques et périls.

V. Le contrôle des épreuves a lieu sans frais pour les organes de la Direction de la place d'aviation.

VI. Si le pilote se rendait de nouveau coupable d'imprudences ou d'erreurs professionnelles comme celles qu'il a commises en survolant Tägerwilen et pendant son vol de Tägerwilen à Frauenfeld le 1er Août 1919, l'autorisation prévue ci-dessus pourra lui être retirée en tout temps sans indemnité. –

p. o. Genève 23 Octobre 1919

E. Borel Col J

A. Köfer

Tägerwilen, den 5. November 1919.

Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz : Jean Dütsch

Tägerwilen, den 5.11.19.

Herrn Oberst Borel, Vandoeuvres, Genève

Wir besitzen Ihr an Herrn Militärflieger Köfer gerichtetes Schreiben vom 23. L. M. welches uns durch Herrn Köfer erst heute übergeben werden konnte. Wunschgemäss übermachen wir Ihnen daher die beiden Zirkulare zu unserer Entlastung.

Mit vorzüglicher Hochachtung

GESELLSCHAFT FUER DEN LUFTVERKEHR IN DER OSTSCHWEIZ: (sig J. Dütsch)

Bern, den 18. November 1919.

An das eidg. Militärdepartement.

Wir gestatten uns zu beantragen, es solle zunächst die Vorprüfung durch Oberst Borel stattfinden. Je nach dem Resultat derselben, wäre dann die Kommission zur endgültigen Prüfung des Apparates einzuberufen.

Generalstabsabteilung Operationssektion (Hold, Hptm i Gst)

Tägerwilen, den 1. Dez. 1919.

An die Kontrollstelle für das Flugwesen, Dübendorf.

Wir gelangen hiermit mit dem Gesuch an Sie, es möchte dem deutschen Fliegerleutnant Bieler, Fritz, aktiver Flieger der deutschen Luftreederei Konstanz, auf die Dauer von 2 Monaten, laufend ab 10. Dezember 1919 bis 10. Februar 1920, gestattet werden, unsern in Frauenfeld lagernden Jagdapparat Fokker D 7 einzufliegen & auf unsern Landungsplätzen auszuprobieren.

Es handelt sich hierbei nicht um Zulassung von Hrn. Bieler zum Luftverkehr, sondern lediglich zum Einflug dieser diffizilen Maschine. Auch wird Herr Bieler Hrn. Köfer darauf anlernen & die Maschine selbst mit unserem Rumpfer der Abnahmekommission in Dübendorf vorführen.

Wir hoffen, dass unserm Gesuch analog demjenigen des engl. Fliegers Eric Bradley in Lausanne ebenfalls umgehend entsprochen werden kann.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz (sig. Dütsch)

Dübendorf, 3. Dezember 1919.

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Wir gestatten uns, ein Gesuch der Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz an Sie weiterzuleiten.

Am 19. Sept. hat sich das E.M.D. auf ein Gesuch Köfers hin, einverstanden erklärt, für Pilot und Flugzeug eine Prüfung anzusetzen. Diese Prüfung hat bis jetzt nicht stattgefunden, da die Maschine nicht in flugbereitem Zustand war.

Wir sind der Ansicht, dass sich der Pilot Köfer zunächst einmal dieser Prüfung unterziehen soll, bevor er sich zum „Jagdflieger“ ausbilden lässt.

Gegen die Erteilung einer Bewilligung für diesen deutschen Flieger für den angeführten Zweck des Einfliegens und in seiner Funktion als Fluglehrer müssen wir prinzipiell Stellung nehmen.

Zudem müsste die Gesellschaft zunächst im Besitz der nötigen Verkehrsbewilligungen sein.

Wir beantragen :

Das Gesuch, den deutschen Flieger Bieler betreffend, ist zunächst abzulehnen, bis

a.) Köfer seine vom E.M.D. vorgesehene Prüfung absolviert hat.

b.) Mit Deutschland eine Konvention betr. Luftverkehr abgeschlossen ist.

Direction des Stations Suisses d'Aviation, Office de Contrôle Aéronautique (sig. Isler)

Beilage : Gesuch der Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz vom 1. Dezember 1919.

Bern, den 6. Dezember 1919.

An das Eidgenössische Militärdepartement

Zu beiliegendem Antrag der Flugplatzdirektion Dübendorf gestatten wir uns folgendes zu bemerken:

- 1.) Wir sind einverstanden, dass zunächst der Pilot Köfer die Prüfung zu bestehen hat.
Sodann hat er um eine Verkehrsbewilligung einzukommen, welche ihm nach Prüfung seines Apparates durch die Kommission erteilt werden kann.
- 2.) Nicht einverstanden sind wir mit der Ansicht der Flugplatzdirektion betr. Zulassung des deutschen Fliegers Bieler.
Wenn der deutsche Flieger Bieler nur eine beschränkte Zeit sich in der Schweiz aufhalten will, um den Apparat einzufliegen und den Flieger Köfer in der Handhabung des Apparates anzulernen, so sind wir der Ansicht, dass ihm das bewilligt werden sollte. Das umso mehr, als mit der Zulassung des englischen Fliegers Bradly ein Präzedenzfall geschaffen worden ist.
Wir gestatten uns infolgedessen folgenden Antrag zu stellen:
 - 1.) Der Pilot Köfer hat sich einer Prüfung zu unterziehen. Fällt diese Prüfung günstig aus, so ist ihm die Führerbewilligung zu erteilen.
 - 2.) Das Flugzeug wird durch die Kommission zur Prüfung der Zivillaviatik geprüft. Entspricht das Flugzeug den Bedingungen, so wird die Verkehrsbewilligung erteilt.
 - 3.) Dem deutschen Flieger Bieler wird erlaubt, für die Dauer von 2 Monaten in der Schweiz zu fliegen, um den Apparat einzufliegen und den Flieger Köfer anzulernen. Vorher hat aber der deutsche Flieger ebenfalls vor der Prüfungskommission sich über seine Befähigung auszuweisen, und um eine Führerbewilligung einzukommen.

Generalstabsabteilung, Der Chef der Operationssektion: (de Loriol, Oberst)

Bern, den 11. Dezember 1919.

Die Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz stellt am 1. Dezember 1919 das Gesuch, es möchte dem deutschen Fliegerlieutenant Bieler Fritz auf die Dauer von zwei Monaten gestattet werden, ihren Jagdapparat Fokker D 7 einzufliegen und auf ihren Landungsplätzen auszuprobieren; gleichfalls soll Hr. Bieler Herrn Köfer auf dieser Maschine ausbilden.

Die Generalstabsabteilung stellt hierzu am 6. Dezember 1919 folgenden Antrag:

- 1.) Der Pilot Köfer hat sich zunächst einer Prüfung zu unterziehen. Fällt diese Prüfung günstig aus, so ist ihm die Führerbewilligung zu erteilen.
- 2.) Das Flugzeug wird durch die Kommission zur Prüfung der Zivillaviatik geprüft. Entspricht das Flugzeug den Bedingungen, so wird die Verkehrsbewilligung erteilt.
- 3.) Dem deutschen Flieger Bieler wird erlaubt, für die Dauer von 2 Monaten in der Schweiz zu fliegen, um den Apparat einzufliegen und den Flieger Köfer anzulernen. Vorher hat aber der deutsche Flieger ebenfalls vor der Prüfungskommission sich über seine Befähigung auszuweisen, und um eine Führerbewilligung einzukommen.

Das Eidg. Militärdepartement ist mit diesen Vorschlägen einverstanden.

An die Generalstabsabteilung zur weiteren Behandlung.

Eidg. Militärdepartement:

Bern, den 15. Dezember 1919.

**Herr Oberst Etienne Borel,
Präsident der Kommission für Prüfung der Zivil-Aviatik, Genf. Rue Constantin 4**

- 1.) Wir gestatten uns Ihnen von folgender Verfügung des E.M.D. Kenntnis zu geben:
„Die Gesellschaft für den Luftverkehr der Ostschweiz stellt am 1. Dezember 1919 das Gesuch, es möchte dem deutschen Fliegerlieutenant Bieler Fritz auf die Dauer von zwei Monaten gestattet werden, ihren Jagdapparat Fokker D 7 einzufliegen und auf ihren Landungsplätzen auszuprobieren; gleichzeitig soll Herr Bieler Herrn Köfer auf dieser Maschine ausbilden.
Die Generalstabsabteilung stellt hierzu am 6. Dezember 1919 folgende Anträge:
 - 1.) Der Pilot Köfer hat sich zunächst einer Prüfung zu unterziehen. Fällt diese Prüfung günstig aus, so ist ihm die Führerbewilligung zu erteilen.
 - 2.) Das Flugzeug wird durch die Kommission zur Prüfung der Zivillaviatik geprüft. Entspricht das Flugzeug den Bedingungen, so wird die Verkehrsbewilligung erteilt.
 - 3.) Dem deutschen Flieger Bieler wird erlaubt, für die Dauer von 2 Monaten in der Schweiz zu fliegen, um den Apparat einzufliegen und den Flieger Köfer anzulernen. Vorher hat aber der deutsche Flieger ebenfalls vor der Prüfungskommission sich über seine Befähigung auszuweisen, und um eine Führerbewilligung einzukommen.Das Eidg. Militärdepartement ist mit diesen Vorschlägen einverstanden.“
- 2.) Wir ersuchen Sie im Auftrag des E.M.D. sich betreffend Prüfung des deutschen Fliegers Bieler und des Piloten Köfer, sowie des eingeführten Flugzeuges direkt mit der Gesellschaft für den Luftverkehr der Ostschweiz in Tägerwil in Verbindung setzen zu wollen.

Zur Kenntnis an :

Flugplatzdirektion Dübendorf,
Oberstlt. Mylius, Basel

Generalstabsabteilung, Der Chef der Operationssektion (de Loriol, Oberst)

Dübendorf, den 4. Februar 1920

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Reserveflieger Köfer, z. Zt. in Zürich, hat uns das im August in die Schweiz geflogene Flugzeug Fokker D VII zum Kauf angeboten. Der Apparat steht in Frauenfeld und wir haben denselben dort durch unsere technischen Organe besichtigen lassen. Es ist der gleiche Typ mit gleichem Motor, wie wir ihn im Dezember 19 von Herrn Stöckli, Schaffhausen, kauften.

Da die Maschine s. Zt. beim Landen defekt geworden ist und daher einiger Reparaturen bedarf, wäre Herr Köfer bereit, dieselbe zu frs. 4500.- abzugeben. Die Instandstellungskosten kämen in unseren Werkstätten auf ca. frs. 600 – 700.- zu stehen.

Wir hätten mit dem Erwerb dieses Flugzeuges wiederum einen durchaus tüchtigen Jagdapparat, der noch neuerer Konstruktion ist, als der bereits gekaufte.

In Anbetracht der günstigen Kaufgelegenheit bitten wir um Ermächtigung, das Flugzeug übernehmen zu können. Wir machen wiederum darauf aufmerksam, dass wir wegen Mangel genügender und guter Jagdmaschinen in der Ausbildung von Jagdfliegern, die für die Armee wie für den kommenden Luftverkehr dringend notwendig sind, stark behindert werden. Durch den Kauf dieses Jägers würde in der Bildung unserer vorgesehenen Geschwader wieder ein Schritt vorwärts getan.

In Kopie an Oberstlt. Mylius

Eidg. Flugplatzdirektion i/V. (Hptm i Gst Müller)

Brougg, le 8 Octobre 1920.

Monsieur le Directeur de l'Office Aérienne Fédérale, Berne.

Monsieur le Directeur

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre estimée du 5 courant, dont j'ai noté le contenu avec remerciement.

Pour votre gouverne, je me permettrai de porter à votre connaissance que vraisemblablement j'ai l'intention d'effectuer un vol de Suisse à Moscou en Novembre ou Décembre, en compagnie de Monsieur Lang, ceci dans le but de renouer des relations commerciales avec la Russie, dans l'intérêt de quelques commerçants suisses. Tout dépend aussi naturellement du point de vue avec lequel le Conseil fédéral envisage la question de renouer des relations commerciales avec la Russie.

Par contre, il est bien entendu que je poursuis aussi un but sportif en me proposant d'effectuer ce vol; à cet effet je me suis assuré le concours d'un avion Rumpler C.I de la Société en Liquidation pour la Locomotion Aérienne de la Suisse orientale, que je mettrai à disposition de Mr. Lang, aviateur militaire suisse. Les dispositions légales sur la locomotion aérienne me sont déjà connues et je ne manquerai pas de vous tenir au courant du suivi en temps utile.

Pour conclure je dois vous dire que je ne comprends pas que vous ayez déjà connaissance de mon projet, attendu que je désirais que cette affaire soit traitée confidentiellement.

Dans l'agréable attente de communications éventuelles, je vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma haute considération.

Sig. Jean Dütsch. Lauffohr, Brougg.

Bern, den 30. Oktober 1920.

An das Politische Departement, Abteilung für Auswärtiges, Bern.

Flug Dütsch nach Russland.

Untern 24. September teilten Sie dem eidg. Militärdepartement mit, dass Herr Jean Dütsch, in Lauffohr bei Brugg, nächstens mit dem schweizerischen Militär-Flieger (Reserveflieger) Adj. (Emil) Lang nach Russland zu fliegen gedenke, zum Zwecke der Anknüpfung von Handelsbeziehungen.

Wir haben darüber weitere Erhebungen angestellt und erlauben uns, Ihnen in der Anlage die Kopie eines diesbezüglichen Schreibens des Herrn Dütsch (Pionier der Flieger-Abt., ehemaliger Commis der Flugplatzdirektion Dübendorf und nachheriger Direktor der in Liquidation befindlichen Ostschweiz. Luftverkehrsgesellschaft) zuzustellen.

Da wir damit rechnen müssen, dass Herr Dütsch nächstens eine Flugbewilligung von uns verlangt, bitten wir Sie um Ihre Auffassung in Bezug auf die Zulässigkeit dieses Fluges.

Eidgenössisches Luftamt (Isler)

Notiz (handschriftlich): Solange wir nicht einmal wissen wir Postsendungen nach Russland gestatten wollen, scheint mir eine derartige Luftreise gar nicht angezeigt. **6. XI.20.** (sig. ?)

Berne, le 9 novembre 1920.

Office Aérien du Département Fédéral des CHEMINS de FER, Berne.

CONFIDENTIEL

Monsieur le Directeur,

En nous référant à votre lettre du 30 octobre, nous avons l'honneur de vous faire connaître que, tant que le Conseil Fédéral ne se sera pas prononcé sur l'opportunité de rétablir des relations commerciales entre la Suisse et la Russie, il ne nous paraît pas désirable que des aviateurs suisses soient autorisés à effectuer des vols entre les deux pays.

Nous ne nous rendons pas clairement compte si, dans l'état actuel de la législation interne et en raison de la Convention provisoire conclue entre la Suisse et l'Allemagne le 14 septembre 1920, un aviateur suisse pourrait être pratiquement empêché de se rendre de Suisse en Allemagne muni de papiers réguliers et de gagner de là la Russie avec le consentement des Autorités allemandes, mais nous attacherions du prix à ce que des communications aériennes entre la Suisse et la Russie ne soient, en tout cas, rendues régulières par aucune autorisation officielle des Autorités fédérales.

Agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération la plus distinguée.

Le Chef de la Division des Affaires étrangères.

(S C H L U S S)

Bemerkung:

Der Beitrag „**Absturz vor dem Start – Gesellschaft für den Luftverkehr in der Ostschweiz**“ der Serie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 9, August 2019 erschienen (Seiten 29-31).

2021.01.01. – DR
