

Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra – (Transkription Dokumente 1919-1920)

Bern, den 7. Februar 1919 – K o n z e p t. – Herr Dr. H. Walder, Rechtsanwalt, Rennweg 35, Zürich – FLUGPOST.

Ihrem Geehrten vom 24. Januar abhin entnehmen wir mit Interesse, dass sich ein Initiativ-Komitee für die Schaffung einer Flugpost Zürich – Westschweiz gebildet hat. Wir beehren uns, Ihnen hierauf mitzuteilen, dass wir gerne bereit sind, Ihre Bestrebungen zu fördern.

Zunächst erlauben wir uns Sie darauf aufmerksam zu machen, dass das Unternehmen, sofern damit die regelmässige Beförderung von Personen beabsichtigt ist, jedenfalls einer eidgenössischen Konzession bedarf (Postgesetz, Art. 8 & 9). Zu diesem Zwecke wäre dem eidg. Post- & Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch einzureichen, das von den nötigen Unterlagen (Finanzausweis, Pläne und Beschreibung der Flugzeuge und Landungsplätze, sowie Betriebsorganisationsplan und Taxschema) begleitet sein müsste.

Unter der Voraussetzung, dass die Konzession erteilt werden kann, werden wir Ihrem Anerbieten, durch Ihre Flugzeuge auch Postsendungen befördern zu lassen gerne näher treten und prüfen, welche tarifarischen Vorbereitungen nötig sind, um gegebenenfalls einen Postvertrag mit Ihnen abzuschliessen. Um die erforderlichen Untersuchungen hierfür schon jetzt an die Hand nehmen zu können, wären wir Ihnen für Bekanntgabe der Einzelheiten des geplanten Unternehmens dankbar. Wir sollten namentlich wissen, ob tägliche Flüge, ein- oder mehrmals täglich, geplant sind, ob der regelmässige Verkehr garantiert werden kann, oder ob zu gewissen Jahreszeiten und aus was für Gründen Vorbehalte in dieser Hinsicht angebracht werden müssen, welche Städte bedient werden sollen, wo die Landungsplätze liegen und was für Ankunfts- und Abfahrtszeiten in Aussicht genommen sind.

Wir sehen Ihren beförderlichen Nachrichten entgegen und zeichnen – Hochachtungsvoll

Dir: (Furrer)

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-Basel

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 wegfliegen, 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 Bürohilfe / 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.

1. <u>Betriebsstoff</u>	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 Zelhangers könnte von d. Eidgen. Flugplatz-Verwaltung gemietet werden.-	
2. <u>Amortisation.</u>	1 Flugzeug à 30,000 Fr. mit 500 Betriebsstunden	= Fr. 60.-
3. <u>Piloten.</u>	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
4. <u>Bedienung.-</u>	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-Basel 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

Dübendorf. 7.II.1919. – An die Generalstabsabteilung, Bern. – Entlassungsgesuch Oberlt. Rihner

Herr Oberlt. Rihner (vorgeschlagen als technischer Chef der Flugplatzdirektion) teilt mir zu Ihren Händen mit, dass er, falls seine Anstellung bis 15. II. nicht geregelt wäre, auf Ende Februar seine Entlassung verlangen müsste, um nicht noch einmal eine Zivilstelle zu verpassen.

Ich möchte beifügen, dass mir auch nichts anderes übrig bleibt, als eine neue Stelle zu suchen, nachdem meine Stelle in Paris nun inzwischen verloren ist, und dass ich in Anbetracht der fortgesetzten Unsicherheit in unserem Flugwesen, ein zweites Mal mich unbedingt für eine anderweitige Stellung entscheiden müsste.

Ich bitte Sie, diese Mitteilungen nicht als Drohung oder als unanständigen Druck auf Ihre Entschliessungen in der Personalfrage aufzufassen. Herr Oberlt. Rihner und ich hangen persönlich nicht sehr an den Stellen, für die wir vorgeschlagen sind. Wir sind beide verheiratet und müssen danach trachten, unsere Zukunft sicherzustellen.

Ich hielt es aber für meine Pflicht, Ihnen von unserer Absicht Kenntnis zu geben, nachdem wir uns mit der Nomination als Beamte der Flugplatzdirektion einverstanden erklärt hatten und nun dieses Einverständnis nicht mehr unbedingt aufrecht erhalten können.

Geht in Copie an : Herrn Oberstlt. Mylius, Basel.

Kommando Flieger-Abteilung: sig. Isler, Major i.Gst.

Dübendorf, den 5. Februar 1919. – An den Herrn Stadtammann der Stadt St. Gallen, St. Gallen. – Flugpost.

Entsprechend Ihrem Wunsche vom 18. Jan. habe ich das Projekt eines Stützpunktes auf dem Breitfeld ausarbeiten lassen, das Ihnen nächstens zugehen wird. Das Studium des Breitfeldes hat ergeben, dass die Sache ziemlich viel Zeit in Anspruch nehmen wird. Da ein mil. Stützpunkt dort nicht vorgesehen ist, verfügen wir leider auch über keinen Kredit, um die Sache finanziell zu unterstützen. Wir müssten Sie also bitten, die Finanzierung selbst zu übernehmen.

Nun glaube ich aber, dass die Flugpost der Stadt St. Gallen in gewissem Masse nutzbar gemacht werden kann, ohne vorerst den Ausbau eines Stützpunktes in Winkeln abzuwarten.

Seit 3 Wochen funktioniert unser Probepostverkehr Dübendorf – Bern, trotz ungünstiger Wetterperiode mit 60% Frequenz, seit 3 Tagen findet dieser Verkehr zwischen Dübendorf & Lausanne statt.

Damit wäre schon eine wesentliche Erleichterung des Postverkehrs der Ostschweiz mit der Westschweiz zu erzielen.

Der gegenwärtige durchgehende Fahrplan St. Gallen – Genf ist ...

Ein Brief St. Gallen – Genf braucht somit incl. Vertragen in Genf ca. 24. Stunden.

Es sollte daher angestrebt werden, wenigstens eine Verbindung zu haben, die in pressanten Fällen gleichen Tages noch in Genf ausgetragen wird, die wie folgt bewerkstelligt werden könnte:

St. Gallen ab per Bahn 7 h M., Wallisellen an 9.28 M., Dübendorf an per Rad 9.45 M., Dübendorf ab per Flugzeug 10 h M., Bern an per Flugzeug 11.30 M., Bern ab 12 h. Mitt., Lausanne an 1.15 A., Lausanne ab per Bahn 2.45 A., Genf an 4.45 A.

Im Falle, dass laut Wetterbericht nicht geflogen werden könnte, würde die Post in Wallisellen nicht übernommen, sondern auf dem Bahnweg ohne Zeitverlust weiterspediert. Eventl. könnte, wenn das Wetter sich nachher bessert, die Post in Bern übernommen werden: ...

Andererseits könnte bei nachträglich festgestelltem schlechten Wetter in der Westschweiz die Flugpost in Bern wieder der Bahn übergeben werden: ...

Indem ich besonders noch auf die Wichtigkeit des rapiden Zeitungsdienstes hinweise, bitte ich Sie, die Sache einer Prüfung zu unterziehen und ev. bei der Postverwaltung Antrag zu stellen. Wir werden uns auch unsererseits nächstens an die schweiz. Oberpostdirektion wenden.

Zu weiterer Auskunft, ev. auch für persönliche Aussprache stehe ich gerne zu Diensten.

Da wir in absehbarer Zeit schnellere Flugzeuge erhalten und andererseits der Bahn-Fahrplan etwas reicher werden dürfte, würden sich auch die Kombinationen günstiger gestalten.

In Copie an: Herrn Oberstlt. Mylius – Schweiz. Oberpostdirektion.

Kommando Flieger-Abteilung (ad int. Isler, Major i GSt)

Dübendorf, den 8. Februar 1919. – An die Schweiz. Oberpostdirektion, Bern. – Luftpost. – No. 881 J/L

Unter Bezugnahme auf die Ihnen bereits zugestellten Akten (Bulletin No.1 betr. Probepostflüge der Fliegertruppe & mein Schreiben an den Stadtammann der Stadt St. Gallen vom 5. Februar) erlaube ich mir, Ihnen für die Einführung des Luftpostverkehrs folgende Vorschläge zu machen:

A.) Allgemeines.

- 1.) In Anbetracht, dass die Nachbarstaaten den Luftverkehr über die Grenze vorläufig nicht gestatten, kann es sich für den Moment nur um den inländischen Verkehr handeln.
- 2.) Da mit Rücksicht auf die bevorstehende internationale Regelung des Luftverkehrs, auf die Schmuggelgefahr und mil. Interessen an kompetenter Stelle die Tendenz vorherrscht, Privatfliegerunternehmungen vorläufig den Luftverkehr im Inland noch nicht freizugeben, ist der schweiz. Fliegertruppe bis auf weiteres die Durchführung der Flugpost zu übertragen.
- 3.) Da die Flugpost im gegenwärtigen Moment dem Lande grosse Dienste leisten könnte, speziell im Presse- & Finanzverkehr, ist derselbe sofort zu organisieren.
- 4.) Die Postverwaltung übernimmt die Kosten der effektiven Postflüge, die mit Mil. Personal- & Material ausgeführt werden. Städte, die über keine geeigneten Landungsplätze verfügen, und Luftpostverbindung wünschen, haben auf eigene Kosten für Landungsgelegenheit zu sorgen, entsprechend den Anforderungen der Fliegertruppe.
Die Spesen für den Posttransport von und zu den Landungsplätzen und das auf Aussenstationen, (d.h. nicht in Dübendorf) notwendige Flugplatzpersonal fallen zu Lasten der Postverwaltung.
- 5.) Die Postverwaltung übernimmt die Haftpflicht für die spedierte Post, die Fliegertruppe für das Flugmaterial, die Mil. Versicherung für die Piloten, da diese Postflüge mit. Mil. Übungen verbunden sind.

B.) Flugpostbetrieb.

- 1.) Vorläufig ist nur die Linie Dübendorf – Bern – Lausanne zu betreiben, im Anschluss an die Bahnverbindungen aus der Ostschweiz bis Zürich, von Bern nach Neuenburg & Thun und von Lausanne nach Genf.
- 2.) Vorläufig ist nur täglich ein Postflug in jeder Richtung vorgesehen.

3.) Fahrplan:

Dübendorf – Lausanne. Dübendorf ab 10 h M. (Anschluss aus Ostschweiz 9.28 in Wallisellen; Post von Zürich per Side-car)

Bern an 11.30 h M. spätestens 12 h Mittags (Anschluss nach Neuenburg 1.02 A.; nach Thun 12.05 ev. 12.13 A.)

Bern ab 12 h Mittags; Lausanne an 1.15 A. spät. 2.15 A. (Anschluss nach Genf 2.45 A.)

Lausanne – Dübendorf. Lausanne ab 3 h A. (Anschluss von Genf 2.18 A.); Bern an 4.30 A.

Dübendorf an 6 h A. spät. 6.30 A. (Anschluss nach Ostschweiz, Effretikon 6.49 A.)

Der Fahrplan wird auch sonntags ausgeführt für die Post Zürich, Bern, Lausanne.

4.) Traglast Max. 150 Kg. Post

C.) Kosten.

- 1.) Die Postverwaltung zahlt der Fliegertruppe zu Händen ihres Betriebskredites für jeden effektiv bis zum nächsten Bestimmungsort ausgeführten Postflug Frs. 200.-. (also Dübendorf – Bern Frs. 200.-, Bern – Lausanne Frs. 200.- und analog für Rückflug); Tageskosten bei vollständig ausgeführtem Fahrplan somit Frs. 800.-.
- 2.) Die Postverwaltung zahlt der Fliegertruppe für jeden Post-Transport per Side-car oder Auto (Zürich-Wallisellen-Dübendorf, Dübendorf-Effretikon & Dübendorf-Zürich) Frs. 5.-, Telefonspesen für Betriebsregelung inbegriffen, Tageskosten Frs. 15.-. Sie besorgt den Posttransport zu und von den Landungsplätzen Bern & Lausanne auf eigene Kosten.

3.) Die Postverwaltung zahlt der Fliegertruppe das Monatssalär für je einen Mechaniker auf Station Bern & einen auf Station Lausanne, (à Frs. 450.-); Monatskosten Frs. 900.-.

4.) Rekapitulation der Flugkosten.

Flugpost pro Flugtag Frs. 800.-; Andere Transportspesen (Bern & Lausanne nicht gerechnet) Frs. 15.-;
Stationspersonal Bern & Lausanne (per Monat Frs. 900.- zu 20 Flugtagen) Frs. 45.-; Total Flugtagkosten Frs. 860.-
= 1900 tägl. Sendungen zur Expresstaxe von Frs. 0.45.

Durch Vermittlung des Zeitungsverkehrs mit der Luftpost (mit erhöhter Taxe) sollte die Zahl der nötigen Expressbriefe bedeutend vermindert werden können.

5.) Für die Flugpost im ersten Flugmonat (30 Kalender Tage nach Beginn) hat die Postverwaltung nur den effektiven Brutto-Ertrag aus den Flugpostsendungen an die Fliegertruppe abzuliefern, soweit dieser Betrag obigen Tarif nicht übersteigt. Auf Grund der effektiven Frequenz werden von Monat zu Monat die Bedingungen für den Flugpostverkehr neu geregelt.

D.) Sicherstellung des Betriebes.

1.) Das Flugwetter wird eine Stunde vor Abflug telephonisch festgestellt und dementsprechend die Post in Zürich, Wallisellen, Bern oder Lausanne übernommen, oder auf dem Bahnweg weitergeleitet.

2.) Bei Pannen auf der Strecke wird auf Kosten der Fliegertruppe die Post raschmöglichst per Bahn spedit oder durch ein zweites Flugzeug weitergeleitet.

3.) Die Postverwaltung gestattet jedem Absender eines Flugpostbriefes gleichzeitig ein Doppel ohne Frankatur (Stempel P.P.) per Bahnpost zu spedieren.

Kommando Flieger-Abteilung (ad int. Isler, Major i Gst)

In Copie an: Gst.Abt. (2 Ex.) – Herrn Oberstlt. Mylius – Herrn Prof. Haffter Beilage: Graphischer Fahrplan.

Bern, den 7. März 1919. – An das Kommando der Fliegerabteilung in Dübendorf. – Flugpost. – Zu No.881 J/h.

Ihre geschätzte Zuschrift vom 8. Februar abhin und gleichzeitige Anfragen von Privatunternehmungen haben uns veranlasst, das schweiz. Militärdepartement um sein Gutachten zu ersuchen, ob allenfalls auch private Flugverkehrsunternehmen konzessioniert werden sollen. Das Gutachten ist noch ausstehend. Um aber gleichwohl die Frage der Flugpost abzuklären und eine rasche Einführung vorzubereiten, senden wir Ihnen beigeschlossen den Entwurf zu einem Flugpostvertrag zur gefl. Prüfung.

Der Entwurf stützt sich auf Ihre Ausführungen vom 8. Februar abhin. Zur Entschädigungsfrage bemerken wir was folgt:

1. Wir sind grundsätzlich damit einverstanden, dass die Post ganz für die Kosten der Postbeförderung zwischen den Flugplätzen und den entsprechenden Flugpostsammelstellen aufkommen soll.

2. Dagegen können wir Ihnen zur Deckung der Kosten des ganzen Flugdienstes, einschliesslich Mechaniker, nur Taxanteile in Aussicht stellen. Wir gehen hierbei von der Ansicht aus, die auch im Schreiben des Postdepartements an das Militärdepartement vom 19. Februar abhin niedergelegt ist, dass die Fliegertruppe auch ohne Postbeförderung Übungsflüge auszuführen hätte und dass es in erster Linie eine Forderung der Landesverteidigung ist, ein stets geübtes und trainiertes Fliegerpersonal zu besitzen, wähen die Fliegerpost, wenigstens für den intern-schweiz. Verkehr, mehr nur ein willkommenes Mittel zu diesem Zweck bildet. Die Mitnahme von Postsäcken wird die Flugkosten kaum beeinflussen, so dass die Einnahmen aus der Postbeförderung als eine unvorhergesehene Entlastung des Ausgabenbudgets der Militärverwaltung z betrachten sind.

3. Wir müssen zum Voraus jeder Flugposttaxe einen Anteil als Entgelt für die ausserordentlichen Kosten, die aus der Postbeförderung zwischen den Flugplätzen und den Flugpostsammelstellen erwachsen, beanspruchen. Wir setzen diesen Taxanteil vorläufig und spätere Nachkalkulation vorbehalten auf 15 Rp. für den Brief fest.

Zur näheren Besprechung des Vertragsentwurfes wird sich unser Inspektor Hr. Oftinger in Begleitung eines Vertreters der Kreispostdirektion Zürich im Laufe der nächsten Woche bei Ihnen einfinden.

Der Oberpostdirektor: (Furrer)

Bern, den 25. März 1919. – An die schweiz. Flugplatzdirektion in Dübendorf. – Flugpost.

Gestützt auf den Bericht unseres Vertreters, der am 17. Dies mit Ihnen über die Einrichtung einer Flugpost verhandelt hat, übersenden wir Ihnen beigeschlossen den bereinigten Entwurf zu einem Übereinkommen für Einrichtung eines Flugpostdienstes.

Wir begleiten den Entwurf mit folgenden Bemerkungen:

1. Als Grundlage dient ein Flugplan Dübendorf ab 10³⁰; Bern an 12⁰⁰, ab 12¹⁰; Lausanne an 1³⁵, ab 3⁰⁰; Bern an 3⁵⁰, ab 4⁰⁰; Dübendorf an 5²⁰

2. Unser Beamter hat am 18. ds. auch bei der Verwaltung der Neuen Zürcher Zeitung vorgesprochen, um zu vernehmen, ob sie allenfalls beabsichtige, die Flugpost zur Beförderung ihrer Zeitung für Bern und weiter zu benützen. Sie steht der Neuerung mit grösstem Interesse gegenüber, könnte aber damit einen finanziellen Vorteil nicht erzielen, da eine Erhöhung des Verkaufspreises einzig wegen der Beförderung mit der Flugpost ausgeschlossen sei.

Wir überlassen es Ihnen, mit der Neuen Zürcher Zeitung wie auch mit andern Zürcher-, Berner-, Lausanner- und Genfer-Zeitungen direkt zu verhandeln. Die Postverwaltung hätte grundsätzlich gegen die Zeitungsbeförderung mit der Flugpost nichts einzuwenden. Nur könnte sie die Beförderung der Zeitungen zwischen den Flugpostsammelstellen in Bern und Lausanne und den dortigen Flugplätzen ohne besonderes Entgelt nicht übernehmen, da sich die schweren Zeitungssäcke nicht wie die Briefsäcke durch Radfahrer vermitteln liessen.

3. Um Beschwerden über Verspätungen zuvorkommen, müssen wir daran festhalten, dass bei Nichtausführung eines Fluges die vorliegenden Flugpostsendungen mit der Bahnpost befördert werden. Ihr Vorschlag, bei unsicherem Wetter den planmässigen Abflug von Dübendorf allenfalls bis 1½ Stunde hinausschieben zu dürfen, wird dadurch zwecklos, da die vorliegenden Flugpostsendungen mit dem 10 Uhr Zug von Zürich abgesandt werden müssen.

4. Es ist vorgesehen, die Flugpostzuschlagtaxe von Anfang an durch die bestehende 50 Rappenbriefmarke mit einem besonderen Aufdruck decken zu lassen. Von der Erstellung einer neuen Flugpostmarke wird vorläufig abgesehen.

5. Sie erhalten in den nächsten Tagen einen Musterbriefsack, der für die Flugpost Verwendung finden soll, um Sie instand zu setzen, an den Flugzeugen zweckmässige Vorrichtungen zum Befestigen der Säcke anbringen zu können.

6. Wir sind also bereit, das Übereinkommen mit den im beigeschlossenen Entwurf festgelegten Bedingungen der Oberbehörde zur Genehmigung zu unterbreiten. Bevor wir aber die Flugpost in der Öffentlichkeit ankündigen, möchten wir die Gewissheit erlangen, dass sich der vorgesehene Flugplan und die für Zürich-Dübendorf, Bern und Lausanne geplante Postumleitung wirklich durchführen lässt und dass sich dieser Dienst reibungslos abspielt. Wir ersuchen Sie deshalb, dies vorher durch Probepostflüge während einer Woche nach dem vereinbarten Flugplan festzustellen und uns die Flugtage möglichst bald mitzuteilen, damit den Flugpostsammelstellen Zürich, Bern und Lausanne rechtzeitig die nötigen Weisungen zur versuchsweisen Mitgabe von Briefpostsäcken erteilt werden können. – Wir gewärtigen gerne Ihre gefl. Rückäusserung.

Der Oberpostdirektor: (Furrer)

25. März 1919 – Entwurf.

Übereinkommen zwischen der schweiz. Postverwaltung und der Fliegerabteilung der eidg. Armee betreffend Errichtung einer schweizerischen Flugpost.

Art.1. – Die Postverwaltung überträgt der Fliegerabteilung die Beförderung von Postsendungen zwischen Zürich (Dübendorf) – Lausanne und zurück, mit Zwischenlandungen in Bern. Vorläufig soll werktäglich in jeder Richtung 1 Flug ausgeführt werden.

Art.2. – Die Postverwaltung errichtet Flugpostsammelstellen in Zürich, St. Gallen, Bern und Lausanne.

Art.3. – Die Fliegerabteilung bezeichnet auf den Flugplätzen in Dübendorf, Bern und Lausanne die Stellen, wo die Flugpostsendungen übernommen und übergeben werden sollen.

Art.4. – In Bern und Lausanne sorgt die Postverwaltung für die Beförderung der Postsendungen zwischen dem Flugplatz und der Flugpostsammelstelle. – Die Fliegerabteilung besorgt dagegen die Beförderung der Postsendungen zwischen der Sammelstelle in Zürich und dem Flugplatz in Dübendorf mit Motorwagen oder Motorrad. Auf der Fahrt nach Dübendorf übernimmt sie auch in Wallisellen die Flugpostsendungen aus den Anschlusszügen, insbesondere den Postsack der Sammelstelle St. Gallen.

Art.5. – Für die Postübergabe auf den Flugplätzen in Bern und Lausanne sowie in Zürich und Wallisellen erstellt die Postverwaltung Ladvokaten in doppelter Ausfertigung. Ein Exemplar bleibt in Händen der Postverwaltung und wird vom übernehmenden Flieger quittiert. Das 2. Exemplar wird vom übernehmenden Postorgan quittiert und bleibt in Händen des Fliegers.

Art.6. – Die Postsendungen werden von der Postverwaltung in verschlossenen Säcken übergeben. Ausnahmsweise können einzelne Sendungen, die kurz vor dem Abflug zur Aufgabe kommen, auch ausser Sack übergeben werden. – Das Gesamtgewicht der Postsendungen darf 150 Kg nicht übersteigen.

Art.7. – Es ist dem Fliegerpersonal untersagt, auf eigene Rechnung oder aus Gefälligkeit irgendwelche Briefpostsendungen und Pakete mit der Flugpost zu befördern.

Art.8. – Das Fliegerpersonal ist verpflichtet, das Postgeheimnis zu wahren. Das Postgeheimnis bedeutet das unbedingte Verbot, Postsendungen zu öffnen, ihrem Inhalt auf irgend eine Weise nachzuforschen, über den Postverkehr der einzelnen Personen irgendwelche Mitteilungen an Dritte zu machen oder irgendjemand Gelegenheit zu geben, solche Handlungen vorzunehmen.

Art.9. – Die Postsäcke, sowie die Sendungen ausser Sack sind im Flugzeug (zwischen Zürich und Dübendorf im Fahrzeug) derart zu versorgen, dass sie gegen jegliche Beschädigung, sowie gegen Hinausfallen geschützt sind.

Art.10. – Der Fahrplan ist derart einzurichten, dass in Zürich, Wallisellen, Bern und Lausanne günstige Anschlüsse mit Bahnpostzügen hergestellt werden.

Art.11. – Das Flugwetter wird von der Fliegerabteilung 1 Stunde vor der fahrplanmässigen Abflugzeit festgestellt. Hierauf werden die Flugpostsammelstellen in Zürich, Bern und Lausanne, sowie das Postbüro Wallisellen sofort von der Fliegerabteilung auf ihre Kosten telephonisch benachrichtigt, ob der Flug stattfindet oder nicht. Wird der Flug nicht ausgeführt, so sorgt die Postverwaltung für die Weiterbeförderung mit der Bahnpost oder mit der nächsten Flugpost, je nach dem auf der Sendung vorgemerkten Begehren des Aufgebers.

Art.12. – Bei Pannen auf der Strecke hat die Fliegerabteilung auf eigene Kosten dafür zu sorgen, dass die Postsendungen so rasch als möglich der Poststelle der nächsten Bahnstation zur Weiterbeförderung mit dem nächsten Postzug übergeben werden, sofern die Weiterbeförderung nicht mit einem andern Flugzeug geschehen kann.

Art.13. – Die Fliegerabteilung trägt alle Kosten für das Fliegerpersonal, für die Flugzeuge, für die in Bern und Lausanne zu stationierenden Flugzeugmechaniker, sowie für die Beförderung der Postsendungen zwischen dem Flugplatz in Dübendorf und der Flugpostsammelstelle Zürich. – Sie trägt auch die Haftpflicht für alle Personen. Und Sachbeschädigungen, die aus dem Flugpostbetrieb entstehen können; ausgeschlossen ist aber für sie jede Entschädigungspflicht für die Flugpostsendungen und die Postsäcke selber.

Art.14. – Die Postverwaltung bezahlt der Fliegerabteilung für diese Leistungen folgende Entschädigungen:

a) Für jeden Postflugtag Fr.15 für 2, zwischen dem Flugplatz Dübendorf und der Sammelstelle Zürich ausgeführte Postfahrten mit Motorwagen oder Motorrad.

b) Im ersten Flugmonat (30 Kalendertage nach Beginn) für jede Flugpostsendung einen Taxanteil von 35 Ct. Der Gesamtbeitrag dieser Entschädigung darf die Mehrkosten, die sich für die Fliegerabteilung aus dem Flugpostbetrieb gegenüber den ordentlichen Militärflügen ergeben, nicht übersteigen.

c) Vom zweiten Flugmonat an für jede Flugpostsendung einen Taxanteil von 35 Ct. bis zur Deckung der Mehrkosten gemäss lit.b; und im weiteren einen Taxanteil von 17½ Ct. für jede Flugpostsendung bis zur Deckung der Hälfte der ordentlichen Flugkosten gemäss lit.b.

Art.15. – Die Mehrkosten und die ordentlichen Kosten werden berechnet auf Fr. ... und Fr. ... für einen ganzen Flug Dübendorf-Lausanne und zurück, oder auf Fr. ... und Fr. ... für jeden, zwischen Dübendorf-Bern, Bern-Lausanne, Lausanne-Bern und Bern-Dübendorf ganz oder teilweise ausgeführten Flug.

– Die Abrechnung erfolgt auf Ende jedes Kalendermonats. Die Fliegerabteilung stellt Rechnung.

Art.16. – Dieses Übereinkommen tritt am Tage der Betriebseröffnung in Kraft und hat eine feste Dauer von ... Nach Ablauf von ... kann es jederzeit auf 8 Tage gekündigt werden.

Art.17. – Die erforderliche Genehmigung der Oberbehörden bleibt beidseitig vorbehalten.

Dübendorf, den ... 1919.

– Die Fliegerabteilung:

Bern, den ... 1919.

– Die Oberpostdirektion

Dübendorf, 1. April 1919. – Schweiz. Oberpostdirektion, Bern. – Flugpost.

Unter Bestätigung des Empfangs Ihrer uns gütigst zugestellten Entwürfe für Übereinkommen und Verfügung betr. Flugpost, beehren wir uns, Ihnen unsere grundsätzliche Zustimmung anzuzeigen, erlauben uns aber auf einige Detailpunkte noch zurückzukommen.

1.) Das Beundenfeld hat sich für den Start bei Westwind als derart gefährlich herausgestellt, dass wir für einen regelmässigen Verkehr einen anderen Platz benötigen. Wir werden daher nächster Tage bei Kirchlindach eine Station errichten, auf der das Postflugzeug landen wird. (Korrektur Art. 7 Ihrer Verfügung).

2.) Wäre es nicht möglich, dass die Zeitungen in Bern & Lausanne auch von Ihnen, ohne besondere Entschädigung übernommen würden, da Sie für diese Zeitungen ja ausser der uns direkt zu vergütenden Flugtaxe auch die Posttaxe beziehen? – Eventuell, was müssten wir für diese Übernahme entrichten?

3.) Wir beantragen, die Verfügung in dem Sinne zu ergänzen, dass die effektiv durch die Flugpost beförderten Postsachen nach dem Transport mit einem besonderen Stempel „Flugpost“ abgestempelt werden, damit der Empfänger konstatieren kann, auf welchem Wege die Sendung gegangen ist.

Wir riskieren sonst, dass die mangels Flugwetter per Bahn gesandten Sendungen gelegentlich als per Flug gesandt betrachtet werden und dass die längere Transportdauer die Leistung der Flugpost derart diskreditiert. Da das Wetter in der Ost- und Westschweiz oft sehr verschieden ist, kann sich der Empfänger ohne besonderes Merkmal darüber nicht orientieren, ob die Sendung per Flug oder per Bahn gegangen ist.

Das Übereinkommen wird von diesen Bemerkungen nicht berührt und bitten wir, dasselbe unverzüglich Ihrer Oberbehörde zur Genehmigung zu unterbreiten.

Im Übrigen bemerken wir zu Ihrer Zuschrift vom 25. III:

ad 1.) Mit dem Fahrplan sind wir einverstanden. Natürlich können nur die Abfahrtszeiten Zürich, Bern & Lausanne genau eingehalten werden. Die Flugzeit ist reichlich bemessen.

ad 2.) Mit der Neuen Zürcher Zeitung sind wir in Unterhandlung. Wir erwarten diesbezüglich noch Ihren Bescheid betr. Transport vom und zum Flugplatz in Bern und Lausanne.

ad 3.) Wir sind damit einverstanden, die ganze Flugpost grundsätzlich zu übernehmen wenn wir fliegen, oder per Bahn sofort weitergehen zu lassen, wenn nicht geflogen wird.

ad 4.) Wir bitten Sie, die Herstellung einer besonderen Flugpostmarke gleichwohl möglichst bald an die Hand zu nehmen. Wir werden Ihnen nächstens weitere Vorschläge machen.

ad 5.) Die Einrichtungen für die Befestigung der Flugpostsäcke werden an 5 für den Postdienst reservierten Flugzeugen mit Motor 150 P.S. montiert. Der Mustersack ist in unserem Besitz.

ad 6.) Sobald ein entschiedener Wetterumschlag eintritt, werden wir die gewünschte Probewoche durchführen und Sie hievon rechtzeitig in Kenntnis setzen.

Notiz. Die bisherigen Probepostflüge wurden am 28. März wegen des beim gegenwärtigen Wetter gefährlichen Startes auf dem Beundenfeld eingestellt.

Ihren weiteren Nachrichten sehen wir gerne entgegen. Die baldmöglichste Eröffnung des Flugpostdienstes wäre uns angenehm.

Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler)

Samstag, 5. April 1919 – Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des schweizerischen Bundesrates – Flugposteinrichtung Postdepartement – Antrag vom 28. März 1919.

Die Fliegerabteilung der eidg. Armee in Dübendorf hat der Oberpostdirektion ein Angebot unterbreitet betreffend die Beförderung von Postsendungen auf dem Luftweg, von Zürich nach Bern, Lausanne und zurück auf demselben Weg. – In Erwägung,

1. dass bei dem gegenwärtigen stark beschränkten Zugverkehr eine rasche Flugpostverbindung weiten Kreisen nennenswerte Vorteile bieten dürfte;

2. dass es sich empfiehlt, unser schweiz. Flugwesen nach Möglichkeit zu unterstützen, damit es später im Fall der Einrichtung internationaler Flugposten gegenüber dem Auslande leistungs- und konkurrenzfähig bleibe, wird antragsgemäss beschlossen:

Das Postdepartement wird ermächtigt:

a) mit der genannten Fliegerabteilung im Sinn eines Versuchs eine einstweilen kurzfristige Vereinbarung zu treffen über die Beförderung mit Luftfahrzeugen von eingeschriebenen (rekommandierten) und uneingeschriebenen Briefpostgegenständen;

b) zur Bestreitung der besonderen, mit der Luftbeförderung verbundenen Kosten eine Zuschlagstaxe von 50 Rp. Für jede Luftpostsendung (über die ordentlichen Posttaxen hinaus) erheben zu lassen;

c) das genannte Departement wird eingeladen, dem Bundesrat nach Ablauf einer Versuchszeit von 6 Monaten Bericht und Antrag auf Beibehaltung oder Aufhebung dieser oder anderer Flugposteinrichtungen zu unterbreiten. Im Fall der Beibehaltung werden gleichzeitig die die nötigen Anträge auf Änderung der einschlägigen Bestimmungen des Bundesgesetzes betreffend des schweiz. Postwesens, vom 5. April 1910 (A.S.n.F.XXVI, 1015 und ff.) und der zudienenden Postordnung zu unterbreiten.

Protokollauszug an das Postdepartement zum Vollzug und ans Finanzdepartement sowie an das Militärdepartement zur Kenntnis. – Für getreuen Auszug, **Der Protokollführer**: (Coulet?)

– An den Armeestab zur Kenntnis und gefl. Rücksendung. 8.IV.19

Bern, den 8. April 1919. – An die Schweizerische Flugplatzdirektion, Dübendorf. (Zürich)

Wir beziehen uns auf die Unterhandlungen über die Einrichtung einer Flugpost zwischen Zürich und Lausanne. Die Regierung des Kantons Genf hat von diesen Bestrebungen Kenntnis erhalten und legt nun beim Bundesrat Protest ein gegen den Plan, die Flugpost nur bis Lausanne auszudehnen. Sie hält es aus patriotischen Gründen für unerlässlich, den Kanton Genf von Anfang an, in das schweizerische Flugpostnetz einzubeziehen und den Platz Genf als Endpunkt einer Flugpostlinie Ostschweiz-Westschweiz zu bezeichnen.

Der Herr Vorsteher des Postdepartements hält dafür, dass die Einsprache der Regierung ernstliche Prüfung verdient, namentlich deshalb, weil gerade von Genf aus für eine schweizerische Flugpost die lebhafteste Propaganda gemacht werde.

Wir ersuchen Sie nun, uns so bald als möglich mitzuteilen, aus welchen Gründen eigentlich die geplante Flugpost nicht bis Genf ausgedehnt wird und welche Änderung der vereinbarte Flugplan erleiden würde, wenn sich die Ausdehnung bis Genf doch noch ermöglichen liesse. – Für eingehende Angaben wären wir Ihnen dankbar.

Der Oberpostdirektor: (Furrer)

Dübendorf, 11. April 1919 – An die schweizerische Oberpostdirektion, Bern. – Flugpost.

Die Flugpost wurde nach unserm Projekt nicht von Anfang an bis nach Genf ausgedehnt, weil

a.) Genf noch in der für schweiz. Militärflieger gesperrten Grenzzone liegt,

b.) Genf noch keinen passenden Landungsplatz mit Hangars besitzt,

c.) wir für Dübendorf-Genf retour 2 Piloten brauchen statt nur einen. Die 1 ½ Stunden Aufenthalt in Lausanne reichen knapp für seine Erholung.

d.) eine Station mehr eingerichtet und mit Personal versehen werden muss.

e.) wir kaum auf grössere Einnahmen rechnen können, wenn das Postflugzeug nach Genf fliegt und die Höhe der Einnahmen überhaupt sehr zweifelhaft ist.

f.) der Anschluss an die Frühzüge aus der Ostschweiz und abends an die Spätzüge nach der Ostschweiz nicht gut erreichbar ist, wenn das Postflugzeug bis Genf geht.

Hauptgrund ist, dass wir auf sehr bescheidene Kredite angewiesen sind und bei noch unbekannter Rendite anfangs nur die absolut nötigsten Ausgaben machen wollen.

Die andern Hinderungsgründe spielen keine so grosse Rolle. Wir haben übrigens indessen die Öffnung des Grenzraumes von Genf beantragt und sind mit dem Kanton Genf und Terrainbesitzern in Unterhandlung betr. Errichtung eines Stützpunktes.

Nachdem man von unserm ursprünglichen Kreditbegehren von ca. frs. 1'800'000.- runde frs. 500'000.- abgestrichen hat, kann man nun nicht verlangen, dass wir alle Wünsche von Anfang an befriedigen. Wenn wir auf der Poststrecke Dübendorf-Lausanne keine wesentliche Einbusse erleiden, werden wir so rasch als möglich die Flugpost bis Genf ausdehnen, im andern Fall müssen wir mangels Mittel verzichten.

Bei dieser Gelegenheit melden wir Ihnen, dass die neue Fliegerstation Oberlindach anfangs nächster Woche bezogen sein wird.

Sofern jedoch Lausanne noch von ausländischen Geschwadern belegt ist, verzichten wir darauf, schon nächste Woche die Probewoche abzuhalten.

Schweiz. Flugplatzdirektion: (sig. Isler)

Bern, 17. April 1919. – An die eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf.

Ihr Vertreter, Herr Ryhner, hat uns gestern mitgeteilt, dass vom Motorwagendienst der Armee für die Postbeförderung zwischen Bern und dem Landungsplatz in Oberlindach bis Ende April ein Motorrad mit Seitenwagen zur Verfügung gestellt werde. Wir haben nun die Übernahme des Motorrades angeordnet, ebenso die Beförderung der Neuen Zürcher Zeitung bei der Mittagsfahrt. Der Benzinverbrauch, sowie allfällige andere Kosten, die sich aus dem Gebrauch des Motorrades ergeben, fallen zu Lasten des Flugdienstes. Der Begleiter wird von der Postverwaltung gestellt und besoldet.

Gestützt auf die Erklärungen Ihres Herrn Ryhner sind wir damit einverstanden, dass die Probepostflüge am Karfreitag, Ostermontag und Ostermontag nicht stattfinden und im Übrigen bis Ende nächster Woche fortgesetzt werden. Wenn bis dann keine unvorhergesehenen Störungen eintreten, kann der öffentliche Flugpostdienst am 28. April in Kraft treten.

Der Oberpostdirektor (Furrer)

25. Mai 1919 – Berner Intelligenzblatt – Schweizerische Gesellschaft für Luft-Tourismus.

ag. Eine Gruppe bekannter Persönlichkeiten des schweizerischen Flugwesens, darunter Bider und Ingenieur Wild, beabsichtigen, eine schweizerische Gesellschaft für Luft-Tourismus zu gründen, deren Zweck wäre, alle grossen schweizerischen Kurorte mit einem den modernen Anforderungen genügenden Flugdienst zu versehen, indem in den hauptsächlichsten Städten Flugstationen organisiert werden, die dem Publikum Gelegenheit bieten, unter den günstigsten Bedingungen und mit einem Maximum von Sicherheit Flüge auszuführen. Die neue Gesellschaft verfolgt daneben ein patriotisches Ziel, den Ausbau des schweizerischen Militärflugwesens, dessen Entwicklung infolge des beschränkten Budgets gehindert ist. Die Gesellschaft wäre ausschliesslich schweizerisch, sowohl Kapital wie Personal. Die besten Schweizer Piloten würden sich daran beteiligen und die technische Leitung würde einem hervorragenden Schweizer Erbauer übertragen, der vor und während dem Kriege Direktor einer bedeutenden ausländischen Fabrik war und der während des Krieges die ersten Apparate der schweizerischen Armee gebaut hat, die heute noch im Dienste stehen. Die Gesellschaft hat als Haupttyp einen Hydroplan gewählt, da die hauptsächlichsten in Aussicht genommenen Stationen an Seen liegen und da dieser Typ mehr Sicherheit bietet, als das Landflugzeug. Einige Landflugzeuge würden für längere Flüge bestimmt. Für den Beginn sieht die Gesellschaft den Betrieb folgender sechs Stationen vor: Genf, Lausanne, Luzern, Lugano, Thun oder Interlaken und Zürich.

June 5, 1919 – Flight – Aerial Touring in Switzerland

A COMPANY is now being formed in Zurich for organising trips round the lakes by waterplane. Ist first stations will be at Lausanne, Lucerne, Lugano, Geneva, Thoune-Interlaken and Zurich. Later it is proposed to arrange stations at Locarno, Saint Moritz, Montreux, etc. The company will have a capital of 1,500,000 francs, and the intention ist o keep it exclusively Swiss as regards capital, personnel and material.

Dübendorf, den 10. Juni 1919 – Herrn Oberstlt. Mylius, Bern. – z.H. des Chefs des Generalstabes der Armee.

Sie überwiesen uns die Akten betr. Gesuch der Società Anonima Nieuport Macchi Varese um Einfuhrbewilligung durch die Luft nach Lugano für Wasserflugzeuge zwecks Vorführung derselben. Da es sich offenbar darum handelt, sich bei dieser Gelegenheit in der Schweiz festzusetzen und Lugano für Passagierflüge auszubeuten, da ferner Interessenten in der Schweiz sehr wohl nach Italien reisen können, um sich Wasserflugzeuge vorführen zu lassen, betrachten wir die Sache nicht als dringlich.

Die gegenwärtig in Bildung begriffene Schweiz. Aviatikgesellschaft des Oberlt. Wild hat vorgesehen, ebenfalls in Lugano sich zu etablieren und haben wir daher kein Interesse, einer ausländischen Firma den Vorsprung zu lassen. Zudem sollte grundsätzlich das Überfliegen der Grenze vor Regelung der internationalen Luftschiffahrt möglichst beschränkt werden.

Antrag: Die Einfuhrbewilligung ist vorläufig nicht zu erteilen mit der Begründung, dass vorerst der internationale Flugverkehr geregelt werden müsse.

Die Akten behalten wir für technische Studien noch zurück und lassen sie baldmöglichst folgen. – **Flieger-Abteilung** (Isler).

Subscriptions-Liste des Initiativ-Komite's für eine schweiz. Gesellschaft für Lufttourismus. (handschriftlich)

Die auf der Rückseite Unterzeichneten erklären, der Gesellschaft für Lufttourismus einen Beitrag à fond perdu, zahlbar wenn irgend möglich bis Ende Juli 1919, leisten zu wollen. Die Gesellschaft verpflichtet sich ihrerseits, nachdem sie ihren Betrieb eröffnet hat und in der Lage sein wird, über die zukünftigen Ergebnisse sich ein klares Bild zu machen, die Zeichner von Beiträgen à fond perdu, auf deren Wunsch an der Gesellschaft zu beteiligen, in derjenigen Form, welche nach der endgültigen finanziellen Organisation tunlich erscheint.

Für das Initiativ-Komit : - (Bider Oblt. – Oblt Fr. Rihner)

Dübendorf, im Juli 1919.

Name & Vorname	Adresse	Wohnort	Summe in Franken	Rechtsgültige Unterschrift.
Initiativ-Komitee der Gesellschaft für Lufttourismus			40'000.-	i. V. Bider Oblt
D. Jenny-Dinner		Mollis	20'000.-	D. Jenny-Dinner
E. Schwarzenbach	Rüschlikon		20'000.-	E. Schwarzenbach
A. Simonius		Basel	5'000.-	A. Simonius
A. Mylius		Basel	5'000.-	A. Mylius

Dübendorf, den 15. Juli 1919 – Herrn Oberstlt. Mylius, Basel. – z. H. des Chefs des Generalstabes der Armee.

Am 11. VII. übermittelten wir Ihnen wir Ihnen ein Urlaubsgesuch für Oberlt. Bider. Leider sind die erwähnten Pläne nicht zur Ausführung gekommen. – Wir schrieben damals:

Es ist ausser aller Zweifel, dass die praktische Erprobung von Wasserflugzeugen auch für die Schweiz, die über so wenige Landungsplätze verfügt, von hohem militärischem Wert ist. Die Person des Unternehmers, (Oberlt. Wild) und diejenige des Fliegers (Oberlt. Bider, nunmehr Lt. Pillichody) garantieren für eine fachmännische Erprobung von praktischer Bedeutung. Das Unternehmen ist natürlich als lukrativ gedacht (Lufttouristenverkehr auf und zwischen unseren Seen). Herr Lt. Pillichody beabsichtigt jedoch nur, sich soweit zu beteiligen, als für seine Studienzwecke und für die Einführung des Wasserflugbetriebes auf den schweiz. Gewässern nötig ist um nachher wieder an seine Stelle zurück zu kehren.“

Dasselbe gilt auch heute noch zum beiliegenden Gesuch des Lt. Pillichody, der an Stelle unseres verstorbenen Chefpiloten Oscar Bider treten soll. Als Hinderungsgründe kämen ev. in Betracht:

- 1.) Die Zivillfliegerschule. Bis jetzt hatten wir zu wenig passende Anmeldungen. Möglicherweise lässt sich eine Schule mit kleiner Schülerzahl auf Anfang August eröffnen. Da die Militärfliegerschule ihrem Ende entgegen geht und Lt. Pillichody nach Beendigung derselben seinen Posten übernehmen will, kann Lt. Zimmermann, unterstützt durch ältere Flieger, die dem Personal der F.P.D. angehören, diese Zivillfliegerschule allein übernehmen.
- 2.) Vorarbeiten für die Organisation der Flugstrassen. Hierfür lässt sich aus dem übrigen Personal Ersatz stellen.

Unserer Ansicht nach ist die gründliche Einführung unseres Chefpiloten in das Wasserflugwesen aber von so grosser Bedeutung, dass die Nachteile in den Hintergrund treten.

Antrag: Herr Lt. Pillichody ist nach Beendigung der Fliegerschule für 3 Monate als Instruktionsoffizier der Fliegertruppe zu beurlauben. Der Petent bezieht während dieser Zeit keinerlei Besoldung, er wird während dieser Zeit zu den Reservefliegern versetzt.

Schweiz. Flugplatzdirektion (i/V Rihner)

Dübendorf, 7. August 1919. – An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern. – Rapport zum Brief Comte

- 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 Initiativ-Komitee für die Gründung der Gesellschaft für Lufttourismus 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 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 Initiativ-Komitee 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 Herr 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 Flugbewilligungsgesuch ist von Seiten des Initiativ-Komitees für Lufttourismus aber noch nicht gestellt. Sie hat noch keine Maschinen im Land.
Eine Kündigungsfrist wird aber bei einem ev. Übertritt obgenannter Komitemitglieder 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 Aviatik nützen oder schaden.

Brief Comte vom 2. VIII. zurück.

Schweiz. Flugplatzdirektion: (Isler)

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 constituée: 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 sont passés à la réserve comme aviateur, ou event. licenciés comme fonctionnaires 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: (de Liori)

Flugsport 1919 – No. 17, 20. August; im Jahrg. II. – Schweizer Luftverkehrspläne.

In der Schweiz rührt sich jetzt ebenfalls die private Initiative, um durch Aufnahme von nationalen Luftverkehrslinien möglichst den Gründungen englischer und französischer Gesellschaften zuvorzukommen. Es ist in erster Linie die „Schweizer Luftverkehrsgesellschaft“, die mit einem Aktienkapital von 10 Millionen Fr. den Luftpassagier- und Postverkehr auf breiterer Basis zu organisieren beabsichtigt. Als geplante Luftlinien werden einstweilen genannt die Strecken Zürich–Stuttgart, Zürich–München, Zürich–Wien, Zürich–Lugano–Mailand und Zürich–Paris. Außer diesen internationalen Linien will die in der Gründung begriffene Gesellschaft eine nationale Hauptlinie St. Gallen–Zürich–Bern–Lausanne einrichten. An diese Hauptlinie sollen später Nebenlinien angeschlossen werden. Je nach dem Typ der Flugzeuge soll die Taxe 125–150 Fr. pro Flugstunde betragen. Für einstündige Flüge sollen 125 Fr., für 2–3-stündige Flüge 250 Fr. pro Flugstunde berechnet werden. Die Reise Zürich–Paris wird mit 650 Fr. veranschlagt. Ob die Gesellschaft in Zürich, Genf oder Basel ihren Sitz erhält, steht noch nicht fest.

Dübendorf, den 9. Sept. 1919. – Herrn Lieut. Pillichody, Lugano, Hotel Lugano

Durch Verfügung des E.M.D. vom 8.IX. erhält Lt. Kramer die Erlaubnis nach Zürich, Lausanne oder Genf weiterzufliegen. Er hat die F.P.D. zu benachrichtigen, wo er zu landen beabsichtigt. Die F.P.D. hat eine Kontrolle der Maschine vorzunehmen und kann je nach dem Resultat und nach Erfüllung der gesetzlichen Formalitäten die Verkehrsbewilligung ausstellen.

Vorher sind jegliche Passagier- oder sonstige Flüge mit Ausnahme des eingangs erwähnten ausdrücklich verboten.

Schw. Flugplatzdirektion (VJ ?)

Bern, den 17. September 1919. – An die Generalstabsabteilung.

Mit Eingabe vom 10. September 1919 ersucht Fliegerlt. E. Frick um die Einfuhrbewilligung auf dem Luftwege nach für ein Dornier-Verkehrsflugboot des Zeppelinwerkes Lindau.

Diese Bewilligung wird hiermit erteilt mit dem Vorbehalt jedoch, dass mit derselben die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden ist, sondern dass diese gemäss den bestehenden Vorschriften besonders eingeholt werden müssen.

Mit Rücksicht darauf, dass das Flugzeug auf dem Luftwege in die Schweiz gelangen wird, wollen Sie das Nötige für dessen Zollbehandlung anordnen.

Die von der Flugplatzdirektion zu Händen des Gesuchstellers zurückverlangte Baubeschreibung mit drei Photographien retournieren wir Ihnen beiliegend.

Eidg. Militärdepartement: sig. Camille Decoppet.

1 Beilage. An die Flugplatzdirektion Dübendorf zur gefl. Kenntnisnahme und Vollzug. Generalstabsabteilung Operationssektion:

PROSPEKT ÜBER DIE GRÜNDUNG DER „A D A S T R A“

SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHRS A.-G., ZÜRICH (AVIATION SUISSE S.A.) – (AKTIENKAPITAL FR. 300,000.--)

(BUCHDRUCKEREI NEUE ZÜRCHER ZEITUNG, ZÜRICH – 1919)

Die unterzeichneten schweizerischen Piloten und Flugzeugkonstrukteure haben sich vereinigt, um eine *schweizerische Luftverkehrsgesellschaft* ins Leben zu rufen.

1. Ziele.

Die schweizerische Aviatik hat während des Krieges in Flugzeugen und Fliegerausbildung ganz ausserordentliche Fortschritte erzielt, die heute der *Geschäftswelt* und dem *Fremdenverkehr* dienstbar gemacht werden sollen. Durch Errichtung von *Flugstationen an den wichtigsten Verkehrszentren* soll dem Publikum ermöglicht werden, jederzeit zu Geschäfts- und Vergnügungszwecken unter denkbar günstigsten Bedingungen Flüge auszuführen.

Dabei wird die Gesellschaft eine *vaterländische Aufgabe* erfüllen. Sie wird es ermöglichen, die vom Staate mit grossen Opfern ausgebildeten *Militärpiloten* und *Mechaniker* ständig in Übung zu halten und dem Staate einen stets verfügbaren *Flugzeugpark* zu schaffen.

Die Gefahr, dass sich *ausländische Gesellschaften* des Flugverkehrs in der Schweiz bemächtigen, ist sehr gross. Ihr gilt es zu begegnen. *Noch nie war der Moment zur Bildung eines schweizerischen Unternehmens so günstig wie jetzt*, da die Freude am Fliegen bereits in weite Kreise gedungen ist, da ferner aus der Liquidation der grossen Kriegsreserven erstklassige Flugzeuge zu nur 50% ihres wirklichen Wertes erworben werden können und überdies die Valuta bedeutende Vorteile bietet.

2. Material.

Da die meisten unserer Verkehrs- und Fremdenzentren sich an den Ufern von Seen befinden, sind *Hydro-Flugzeuge* vorzuziehen. Sie erlauben, Start und Landung beinahe ins Herz dieser Städte zu verlegen, vermeiden die hohen Kosten der Miete und Herrichtung von Landungsplätzen und können praktischer und komfortabler eingerichtet werden als Landflugzeuge. Die Gefahr von Notlandungen ist ausgeschlossen, da unsere vielen Schweizerseen und grösseren Flüsse Landungsplätze von riesiger Ausdehnung und bester Qualität darstellen. Beinahe die ganze Schweiz kann in Hydroflugzeugen überflogen werden, sogar Strecken wie Genf-Zürich und Luzern-Lugano.

Es sind Flugboote, Typ Savoia, Motor 180 bis 200 PS, für 2 Passagiere vorgesehen.

Für ausgesprochene Überlandflüge, event. Übernahme von Postflügen und für den Anschluss an Bern, Basel und St. Gallen nimmt die Gesellschaft die Anschaffung einiger Landflugzeuge in Aussicht.

3. Organisation.

Obschon uns viele Offerten, sowohl betreffs Kapital als Personal aus dem Auslande zugegangen sind, bestehen wir darauf, dass die zu gründende Gesellschaft eine absolut *schweizerische* sei. Unsere Militärpiloten – während der langen Kriegszeit trainiert, unser Land auch aus der Vogelperspektive durch und durch kennend, mit den klimatischen Verhältnissen, wie mit den Landungsmöglichkeiten vertraut – werden sich für diese Aufgabe besser eignen, als ausländische Piloten, die im Ausland und für den Krieg ausgebildet wurden. Die fachtechnische Ausbildung und Leitung des Betriebes wird einem hervorragenden Schweizerkonstrukteur übertragen, der vor und während des Krieges als Chef einer ausländischen Flugzeugfabrik tätig war und auch die ersten Apparate, die unsere Armee besitzt (1914/15) und die heute noch im Gebrauch sind, konstruiert hat.

Wir sehen vor, nach und nach, je nach Erfolg und Bedarf, *Stationen* in Zürich, Basel, Genf, Bern, Lausanne, sowie in Biel, Interlaken, Locarno, Lugano, Luzern, Montreux, St. Moritz, Neuchâtel, Romanshorn oder Rorschach und Thun zu errichten. Der Betrieb ist so gedacht, dass an sämtlichen obengenannten Orten 1–2 Maschinen stationiert werden, die hauptsächlich dem internen Verkehr dienen und Vergnügungsrundflüge unternehmen sollen.

Der Betrieb dieser Stationen wird je einem Piloten übertragen, der der Direktion mit Sitz in Zürich verantwortlich ist. Billetverkauf etc. könnte den verschiedenen Verkehrsvereinen übertragen werden.

Im Weiteren sind bereits Unterhandlungen im Gange für den Betrieb einer grossen *durchgehenden Linie* Genf, Neuenburg, Interlaken, Luzern, Zürich, Friedrichshafen, mit Anschluss an den Luftschiffverkehr der Delag Friedrichshafen-Berlin. Diese Linie sollte in der nächsten Saison in Betrieb genommen werden. Es sind dafür Flugboote Typ Friedrichshafen für 6 Passagiere mit Gepäck (1200 kg Nutzlast) mit zwei Motoren à 250 PS vorgesehen. Wir sind der Überzeugung, dass diese Linie für den internationalen Verkehr von grosser Bedeutung werden wird und dass auch der Anschluss an andere ausländische Linien nur eine Frage der Zeit ist.

4. Provisorische Organisation für 1919/1920

Um den Betrieb mit einem verhältnismässig kleinen Aktienkapital diesen Herbst noch aufnehmen zu können, ist vorläufig die Errichtung der Stationen *Zürich* und *Lugano* geplant. Ein Hangar für die Station Zürich ist bereits am Zürichhorn erstellt worden. Die Stadt Zürich hat hierfür in verdankenswerter Weise den Platz zur Verfügung gestellt. Zwei Maschinen, Typ Savoia, werden demnächst hier eintreffen, so dass mit Propagandaflügen innert kürzester Zeit begonnen werden kann. Ferner wird anfangs Oktober ein Versuchsboot, Typ Friedrichshafen, für 6 Passagiere hier ankommen, das für die Dauer von 1–1½ Monaten gratis zur Verfügung gestellt wurde und auf sämtlichen Schweizerseen vorgeführt werden wird.

5. Grundlagen,

nach denen der voraussichtliche Erfolg des Unternehmens beurteilt wird.

Das *Aktienkapital* soll Fr. 300,000.— betragen.

Jahresbudget 1919/20.

A. Erste Anschaffungen und Gründungskosten:

Drei Flugboote, Typ Savoya, für 2 Passagiere, à ca. Fr. 20,000.— (Ankauf von Italien)	ca. Fr. 60,000.—
Instrumente und Werkzeuge ca. Fr. 5,000.— ; Ersatzteile für Maschinen und Motoren	ca. Fr. 10,000.—
Fliegereffekten ca. Fr. 4,000.— ; Flugzeughangar im Zürichhorn	ca. Fr. 19,000.—
Installation eines Photographenateliers ca. Fr. 5,000.— ; Bureau-Inventar ca. Fr. 5,000.—	
Drucksachen und Propaganda ca. Fr. 7,000.— ; Aktienstempelgebühr und Diverses	ca. Fr. 10'000.—
Total	<u>ca. Fr. 125,000.—</u>

Aktienkapital Fr. 300,000.— ; erste Anschaffungen und Gründungskosten ca. Fr. 125,000.— ;

Bleibt Betriebskapital ca. Fr. 175,000.—.

Da uns jedoch durch die hochherzige Spende einiger Gönner ein *Kapital von Fr. 40,000.— à fonds perdu* zur Verfügung gestellt worden ist, wird das Betriebskapital in Wirklichkeit ca. *FR. 215,000.—* betragen.

B. Betriebseinnahmen:

Drei Flugboote für zwei Passagiere, 100 Flugtage zu je 2 Flugstunden, 600 Flugstunden zu Fr. 400.— ;	ca. Fr. 240,000.—
1 Flugboot für 6 Passagiere bei 100 Flugtagen zu 1½ Flugstunden mit nur 3 Passagieren durchschnittlich = 150 Flugstunden zu Fr. 600.—	ca. Fr. 90,000.—
Einnahmen des Photographendienstes ca. Fr. 24,000.—	
Total	<u>ca. Fr. 354,000.—</u>

C. Betriebsausgaben:

600 Flugstunden à 60 l Benzin zu Fr. 1.— ca. Fr. 36,000.— ; 150 Flugstunden à 160 l Benzin zu Fr. 1.— ca. Fr. 24,000.— ;
750 Flugstunden, 5 kg Öl zu Fr. 4.— ca. Fr. 15,000.— ; Ersatzteile für Maschinen und Motoren ca. Fr. 12,000.— ;
Fixbesoldung von 4 Piloten à Fr. 500.— per Monat ca. Fr. 24,000.— ; Fixbesoldung von 4 Mechanikern à Fr. 450.— per Monat
ca. Fr. 21,600.— ; Fixbesoldung von 4 Handlangern und 1 Bureaugehilfe à Fr. 300.— per Monat ca. Fr. 18,000.— ; Fixbesoldung
eines Direktors ca. Fr. 10,000.— , eines Geschäftsführers ca. Fr. 7,200.— , eines Photographen ca. Fr. 5,400.— ;
15% Fluggeld von Fr. 330,000.— Passagiereinnahmen zu Gunsten des gesamten Personals ca. Fr. 44,500.— ; Bureaumiete
ca. Fr. 5,000.— ; Bureauaterial ca. Fr. 3,000.— ; Photographenmaterial ca. Fr. 10,000.— ; Reklame per Monat Fr.
1,500.— , Reisespesen ca. Fr. 6,000.— ; Steuern ca. Fr. 6,000.— ; Versicherungen ca. Fr. 20,000.— ; Unvorhergesehenes ca.
Fr. 5,300.—

Total **ca. Fr. 291,000.—**

D. Abschreibungen:

Amortisation der Maschinen ca. 40% ihres Wertes ca. Fr. 24,000.— ; Übrige Abschreibungen	ca. Fr. 3,000.—
Total	<u>ca. Fr. 27,000.—</u>

Rekapitulation:

Mutmassliche Einnahmen p. 1919/20 ca. Fr. 354,000.— ; Mutmassliche Ausgaben p. 1919/20	ca. Fr. 291,000.—
Abschreibungen ca. Fr. 27,000.— ; ca. Fr. 318,000.— ; Mutmasslicher Gewinn	ca. Fr. 36,000.—

Gleich 12 % des Aktienkapitals von Fr. 300,000.—

6. Allgemeine orientierende Mitteilungen.

Folgende Zusammenstellung soll darlegen, dass die *Witterungsverhältnisse* für regelmässigen Luftverkehr in der Schweiz *sehr günstig* sind. Laut Statistik der Schweizerischen Flugplatzdirektion Dübendorf wurde im Jahre 1918 geflogen im

Januar an 22 Tagen, Februar an 23 Tagen, März an 29 Tagen, April an 30 Tagen, Mai an 31 Tagen, Juni an 23 Tagen, Juli an 27 Tagen, August an 29 Tagen, September an 21 Tagen, Oktober an 26 Tagen, November an 25 Tagen, Dezember an 29 Tagen.

Im Jahre 1919, seit der Betriebseröffnung der Flugpost, hat sich das Verhältnis noch bedeutend verbessert, indem *pro Monat durchschnittlich 28 bis 29 Flugtage* zu verzeichnen sind. (Infolge Verwendung von stärkeren Motoren.) Trotzdem legen wir unserem Budget die äusserst niedrige Annahme von nur 100 Flugtagen zugrunde und nehmen pro Flugtag und Maschine nur 2 (resp. 1½) Stunden Flugzeit an.

Die Einnahmen sind also für den allgünstigsten Fall berechnet, während die Ausgaben verhältnismässig hoch, teilweise sogar sehr hoch angenommen sind.

Auch die vorgesehene Amortisation von 40% des Wertes der Flugzeuge ist sehr hoch; existieren doch bei der Flugplatzdirektion in Dübendorf Maschinen, die schon seit 1914 in Betrieb sind und mehrere Tausend Flugstunden zu verzeichnen haben.

7. Die **Aktiengesellschaft** mit einem Kapital von Fr. 300,000.— wird gebildet auf Grund der beiliegenden *Statuten*, die einen integrierenden Bestandteil dieses Prospektes bilden.

Die *Zeichnungen* sind *verbindlich bis 30. November 1919*, bzw. bis zur konstituierenden Generalversammlung, falls diese vor dem erwähnten Termin stattfinden sollte.

Die *Zeichnungsscheine* sind an den Geschäftsführer des Initiativkomitees, Herrn *Walter Altherr, Ceresstr. 271, Zürich*, einzusenden.

Die Aktien werden *al pari* ausgegeben. Sie sind bis zur konstituierenden Generalversammlung mit *50 Prozent* einzuzahlen. Die *Einzahlung* hat bei der *Eidgenössischen Bank A.-G.* oder auf *Postscheckkonto VIII 6823* in Zürich zu erfolgen.

Wir bitten Sie höflich, den vorstehenden Ausführungen Ihre freundliche Aufmerksamkeit zu schenken, und wir würden uns freuen, wenn Sie sich für unsere Pläne, die der *nationalen Aviatik* dienen sollen, interessierten.

Die beiliegende Schilderung eines Alpenfluges möge unsere Bestrebungen unterstützen.

Dübendorf, den 20. September 1919.

Mit vorzüglicher Hochachtung

**Oblt. Wild Robert, Flugzeuging.; Oblt. Rihner Fritz, Mil.-Flieger; Lt. Pillichody Henri, Mil.-Flieger;
Lt. Zimmermann Balth., Mil.-Flieger; Lt. Frick Ernst, Mil.-Flieger; Lt. Cramer Henri, Mil.-Flieger.**

STATUTEN DER „AD ASTRA“ SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHRS A.-G., ZÜRICH (AVIATION SUISSE S.A.)
(BUCHDRUCKEREI NEUE ZÜRCHER ZEITUNG, ZÜRICH – 1919)

I. Allgemeines.

§ 1. Unter der Firma „Ad Astra“ Schweizerische Luftverkehrs A.-G. (Aviation suisse S.A.) bildet sich eine Aktiengesellschaft mit Sitz in Zürich. Die Dauer der Gesellschaft ist unbeschränkt.

§ 2. *Zweck der Gesellschaft ist:* Förderung der schweizerischen Aviatik, des schweizerischen Verkehrs und der schweizerischen Fremdenindustrie durch Einrichtung von Flugstationen in der Schweiz und Ausführung von Personen- und Warentransporten per Flugzeug durch schweizerische Flieger.

Die Gesellschaft kann sich an ähnlichen Unternehmungen direkt oder indirekt beteiligen.

§ 3. Das Grundkapital beträgt Fr. 300,000.— eingeteilt in 600 auf den Namen lautende Aktien à Fr. 500.—, die bei der Konstituierung mit 50% einbezahlt sind. Weitere Einzahlungen werden durch den Verwaltungsrat angeordnet.

§ 4. Der Verwaltungsrat ist berechtigt, das Aktienkapital durch Ausgabe neuer Aktien bis auf den Betrag von Fr. 1,000,000.— zu erhöhen und die Emissionsbedingungen festzustellen.

Bei jeder Erhöhung des Aktienkapitals geniessen die bisherigen Aktionäre im Verhältnis ihres Aktienbesitzes das Vorrecht zur Zeichnung neuer Aktien.

§ 5. Lediglich Schweizer können Aktionäre sein. Kommen Aktien durch Erbgang oder auf andere Weise in den Besitz von Ausländern, so bleiben sämtliche Rechte aus diesen Aktien für so lange sistiert, bis die betreffenden Aktien wieder in den Besitz eines Schweizers übergegangen sind.

§ 6. Namen und Adressen der Aktionäre sind in das Aktienbuch der Gesellschaft einzutragen. Übertragungen von Aktien sind nur gültig, wenn sie im Aktienbuch vorgemerkt sind.

§ 7. Die Generalversammlung kann bestimmen, dass für die Aktien, solange sie auf den Namen lauten, lediglich Certifikate ohne Couponbogen ausgegeben werden.

§ 8. Die Mitteilungen an die Aktionäre erfolgen durch eingeschriebene Briefe und, soweit statutarisch oder gesetzlich erforderlich, durch Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt.

Die Verwaltung kann nach Gutfinden weitere Publikationsorgane bestimmen.

II. Organe der Gesellschaft.

a) Generalversammlung.

§ 9. Die ordentliche Generalversammlung wird alljährlich innerhalb von vier Monaten nach Ablauf des Geschäftsjahres von der Verwaltung einberufen.

Ausserordentliche Generalversammlungen werden von der Verwaltung event. der Kontrollstelle einberufen, wenn das Bedürfnis es erfordert oder die Einberufung durch Aktionäre gemäss ihren gesetzlichen Rechten gefordert wird.

§ 10. Die Einladung zu den Generalversammlungen ist den Aktionären unter Angabe der Traktanden in der Regel 10 Tage vor der Versammlung durch eingeschriebene Briefe zuzustellen.

Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, sowie der Revisorenbericht sind 8 Tage vor der ordentlichen Generalversammlung zur Einsicht der Aktionäre aufzulegen.

Die Auflage der Bilanz etc. ist den Aktionären mit der Einladung zur ordentlichen Generalversammlung durch Chargé-Brief mitzuteilen.

§ 11. Jede Aktie berechtigt zu einer Stimme. Es darf aber unter keinen Umständen ein Aktionär für mehr als den fünften Teil der sämtlichen vertretenen Aktien das Stimmrecht ausüben. Jeder Aktionär kann sich an der Generalversammlung durch einen andern Aktionär, der sich durch schriftliche Vollmacht ausweist, vertreten lassen.

§ 12. Den Vorsitz in der Generalversammlung führt ein Mitglied der Verwaltung. Das Protokoll führt der Protokollführer, der nicht Aktionär zu sein braucht.

§ 13. In die ausschliessliche Kompetenz der Generalversammlung fallen:

1. Statutenänderungen.
2. Abnahme des Berichtes der Verwaltung und der Bilanz über das verflossene Geschäftsjahr nach vorangegangener Berichterstattung der Kontrollstelle.
3. Beschlussfassung über die Verwendung des Reingewinns.
4. Wahl der Mitglieder der Verwaltung und der Revisoren.
5. Beschlussfassung über Anträge der Verwaltung und der Revisoren, sowie der Aktionäre im Sinne von § 9, Abs. 2 der Statuten.
6. Beschlussfassung über Liquidation und Fusion der Gesellschaft.

§ 14. Wahlen und Beschlüsse werden, soweit nicht das Statut oder Gesetz in zwingender Form etwas anderes bestimmen, mit absoluter Mehrheit der vertretenen und gemäss § 11 berechtigten Aktienstimmen gefasst.

Die Wahl der Mitglieder der Verwaltung muss auf Verlangen eines Aktionärs in geheimer Abstimmung erfolgen. Im Übrigen entscheidet die Versammlung über den Abstimmungsmodus.

Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

Zur Beschlussfassung über a) Statutenänderungen b) Auflösung und Fusion ist eine annehmende Majorität von 2/3 aller in der Generalversammlung stimmberechtigten Aktien erforderlich.

b) Verwaltung und Geschäftsführung.

§ 15. Der Verwaltungsrat besteht aus 3—9 Mitgliedern. Die Amtsdauer beträgt drei Jahre. Wiederwahl ist unbeschränkt zulässig. Wenn während des Geschäftsjahres aus irgendwelchen Gründen mehr als zwei Mitglieder des Verwaltungsrates ausscheiden, so ist sofort eine ausserordentliche Generalversammlung zur Vornahme der Ersatzwahlen anzuordnen. Bei Ersatzwahlen erhalten die Gewählten die Amtsdauer des Vorgängers.

§ 16. Jedes Mitglied des Verwaltungsrates muss für die Zeit seiner Amtsdauer fünf Aktien bei der Gesellschaft deponieren.

§ 17. Der Verwaltungsrat wählt jährlich aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vize-Präsidenten.

Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Einladung des Präsidenten so oft die Geschäfte dies erfordern, eventuell auf Verlangen von zwei Mitgliedern.

Zur Beschlussfähigkeit ist die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern erforderlich. Das Stimmenmehr entscheidet. Bei Stimmgleichheit zählt die Stimme des Präsidenten doppelt. Beschlüsse können auch auf dem Zirkularweg (eventuell telegraphisch) gefasst werden.

§ 18. Der Verwaltungsrat führt Sitzungsprotokolle, die vom Präsidenten und Protokollführer zu unterzeichnen sind.

§ 19. Der Verwaltungsrat bestimmt die Personen, welche für die Gesellschaft zeichnen, sowie die Art der Zeichnung (Einzel- oder Kollektiv-Unterschrift).

§ 20. Der Verwaltungsrat kann die Besorgung der laufenden Geschäfte einem Ausschuss übertragen, dessen Befugnisse und Entschädigungen durch ein vom Verwaltungsrat zu erlassendes Regulativ geordnet werden.

§ 21. Der Verwaltungsrat ist ermächtigt, aus seiner Mitte Delegierte zu bestimmen, welche einzelne Zweige der Geschäftsführung besorgen. Er kann auch dritte Personen, die nicht Mitglieder der Gesellschaft zu sein brauchen, mit der Geschäftsführung betrauen (Direktoren, Prokuristen, Handlungsbevollmächtigte).

Es ist Sache des Verwaltungsrates, die Rechte und Pflichten der vorgenannten Personen vertraglich festzustellen und ihre Saläre und Kautionen zu bestimmen.

§ 22. Die Mitglieder des Verwaltungsrates beziehen ausser der in § 25 festgesetzten Tantième ein Sitzungsgeld, dessen Höhe vom Verwaltungsrat festgesetzt wird, und Ersatz der Reiseauslagen.

c) **Kontrollstelle.**

§ 23. Die Generalversammlung bestimmt die Zusammensetzung der Kontrollstelle und deren Amtsdauer.

Der Kontrollstelle liegt die Prüfung der Gesellschaftsrechnung für das betreffende Geschäftsjahr ob. Sie hat dem Verwaltungsrat zu Händen der ordentlichen Generalversammlung hierüber schriftlich Bericht zu erstatten.

III. Rechnungswesen

§ 24. Das Geschäftsjahr endigt mit dem 31. Dezember eines Jahres, erstmals mit dem 31. Dezember 1920.

§ 25. Der aus der gesetzmässig aufgestellten Bilanz sich ergebende Reingewinn wird wie folgt verteilt:

- a) 5 % werden in einen Reservefonds gelegt, bis dieser den Betrag von 20 % des jeweiligen Grundkapitals erreicht hat.
- b) Vom verbleibenden Gewinn erhalten die Aktionäre eine ordentliche Dividende von 7 % des Aktienkapitals.
- c) Vom Überschuss fallen 20 % als Tantième an den Verwaltungsrat.
- d) Über den Rest verfügt die Generalversammlung nach freiem Ermessen.

Zürich, den 20. September 1919.

Dübendorf, 20. September 1919. – Herrn Lt. Frick, Postflieger, Dübendorf.

Ihr Gesuch um Einflugbewilligung für ein Verkehrsflugboot der Zeppelinwerke auf dem Luftweg ist vom E.M.D. bewilligt worden.

Damit ist jedoch die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden.

Zwecks Zollrevision wird verfügt:

- 1.) Das Flugboot hat auf dem Zürichsee in der Nähe der Stadt Zürich (so, dass in keiner Weise der Bootverkehr gefährdet wird) zu landen.
- 2.) Der ungefähre Zeitpunkt der Landung ist der F.P.D. rechtzeitig mitzuteilen, worauf diese das Zollamt Zürich benachrichtigt.
- 3.) Bis zur Vornahme der Zollrevision darf
 - a) kein Passagier das Flugzeug verlassen,
 - b) kein Gut (Handgepäck, Waren etc.) aus dem Flugzeug entfernt werden.

Beilage : 1 Prospekt, 3 Photos

Schweiz. Flugplatzdirektion : i/V.

zur Kenntnis an : Generalstabs-Abteilung, Op.-Sekt.

Dübendorf, 20. September 1919. – An die Oberzolldirektion, Bern.

Wir gestatten uns, Ihnen mitzuteilen, dass in einiger Zeit ein Flugboot zu Versuchszwecken auf dem Luftweg von Friedrichshafen nach Zürich überführt wird. Das Flugboot wird auf dem Zürichsee in der Nähe der Stadt Zürich landen.

Wir werden das Zollamt Zürich rechtzeitig von der Landung in Kenntnis setzen, und haben verfügt, dass bis zur Vornahme der Zollrevision:

- a) kein Passagier das Flugzeug verlassen darf
- b) keinerlei Waren aus dem Flugzeug entfernt werden dürfen.

in Copie an : Schweiz. Hauptzollamt Zürich (Eilgut)

Schweiz. Flugplatzdirektion : (i.V. M.)

Bern, den 22. September 1919. – An die Generalstabsabteilung, Operationssektion.

Dem Lieutenant Frick wird gemäss seinem Ansuchen vom 13. dies die Bewilligung zur Einfuhr von 2 italienischen Flugbooten auf dem Luftweg bewilligt, unter den gleichen Bedingungen wie die Einfuhr des deutschen Flugzeuges, die ihm am 17. dies bewilligt wurde. Zudem haben die beiden Flugboote in Lugano zu landen, damit vor dem Weiterflug eine Kontrolle vorgenommen werden kann.

Die Anordnungen für die Zollbehandlung und dergleichen sind von Ihnen zu treffen.

Eidgenössisches Militärdepartement (Camille Decoppet)

Dübendorf, den 24. September 1919 – An die Schweizerische Fremdenpolizei, Bern.

Das schweiz. Militärdepartement hat unserm Militärflieger Lieutn. Frick die Erlaubnis zur Einfuhr eines Wasserflugzeuges erteilt. Die Einfuhr per Flug von Konstanz nach Zürich könnte nunmehr stattfinden, wenn die Vertreter der Zeppelinwerke, die Herren:

Schulte – Frohlinde und Marquardt, die zwecks Übergabe und Ausprobieren auf dem Zürichsee anwesend sein sollten, Ihre Einreisebewilligung, die sie sub. 10/12. ds. Mts. bei unserm Konsulat in Stuttgart nachgesucht haben, besitzen würden.

Herr Lt. Frick bittet uns heute, diesbezüglich das eventuell Mögliche zur Beschleunigung zu tun, mit Rücksicht auf die für die Versuche bald zu erwartenden ungünstigen Witterungsverhältnisse.

Wir gestatten uns, Ihnen seinen Wunsch zur gefl. weiteren Veranlassung mit Empfehlung weiterzuleiten event. zu gefl. Händen des Herrn Konsul in Stuttgart.

Schweizerische Flugplatzdirektion, i.V : (M)

Zürich, den 26. September 1919. – Anmeldung einer Kollektivgesellschaft in das Handelsregister des Kantons Zürich.

Ernst Frick	von (Bürgerort)	Zürich 7	in (Wohnort)	Zürich 7, Zeltweg 44/II.	
und Henri Kramer	von (Bürgerort)	Auvernier, Neuchâtel	in (Wohnort)	Lugano	
haben unter der Firma Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra – Frick & Cie. Société d'Aviation Ad Astra					
in (polit. Gemeinde)					Zürich 8
eine Kollektivgesellschaft eingegangen					
welche am 20. September 1919 ihren Anfang nahm.					
Natur des Geschäftes: Förderung der Aviatik. Geschäftslokal: Dufourstrasse 179.					
Die Firma erteilt Prokura an Walter Altherr von Trogen (Appenzell) in Zürich 9, Ceresstr. 27.					
(Güterrecht) alle ledig.					

Zürich, den September 1919.

Zürich, den 29. September 1919 – An das Eidg. Post- & Eisenbahn-Departement, Zürich

Gesuch um die Flugbewilligung auf dem Zürichsee mit Wasserflugzeugen.

Die Zürcherische kantonale Automobil- & Dampfschiffs-Controlle, wie der Polizeivorstand der Stadt Zürich haben uns erlaubt, unter Vorbehalt Ihrer Einwilligung, auf dem Zürichsee bei der Stadt Zürich mit Wasserflugzeugen zu starten und zu landen, sofern der Schiffsverkehr dadurch nicht gefährdet werde.

Wir gestatten uns deshalb, hiermit das Gesuch um diese Concession an Sie zu richten, möchten Sie jedoch von vornherein darauf aufmerksam machen, dass unserer Ansicht nach der Schiffsverkehr nicht gestört werden kann, indem wir nur einen verhältnismässig sehr kurzen Raum zum Starten und Landen benötigen. Die Flugbewilligung ist uns vom eidg. Militärdepartement bereits zuerkannt worden und wird in den nächsten Tagen das erste Flugboot von Friedrichshafen hier eintreffen.

In Anbetracht dessen möchten wir dieses Gesuch einer raschen & wohlwollenden Erledigung empfehlen.

Hochachtungsvoll –

ppa **Frick & Co, Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra:** (W. Altherr) ./

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. (Kopie an die Operationssektion.) **(Oberstlt. Mylius)**

Basel, den 1. Oktober 1919 – An die Flugplatzdirektion. Dübendorf.

Nachdem Sie mich gestern über die Gründung einer Privatgesellschaft orientiert haben, in der verschiedene der Angestellten von Dübendorf als Civilflieger Anstellung finden sollen, zur Zeit aber noch in Dübendorf in ungekündigter Stellung tätig sind, so ist schon heute Vorsorge zu treffen, dass bei ihrem Austritt gegenüber früheren Entlassungen keine Ungerechtigkeiten entstehen. Wie Sie mir gestern sagten, sind die Herren darüber verständigt, dass sie bei Aufnahme der Tätigkeit als Civilflieger zu den Reservefliegern versetzt werden. Selbstverständlich können die Entschädigungen als Monatsflieger höchstens noch für den laufenden Monat, in welchem sie in den Civilbetrieb übertreten entrichtet werden. Ich nehme an, dass auch diese Frage geregelt ist, immerhin ersuche ich Sie um Bestätigung. – Kopie an die Generalstabsabteilung. (Operationssektion) **(Oberstlt. Mylius)**

Dübendorf, 1. Oktober 1919. – Herrn Oberstlt. Mylius, Kapellenstrasse 32, Basel. – Express.

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

S.H.A.B. Nr.235 vom 1. Oktober 1919

26. September. Ernst Frick, von Zürich, in Zürich 7, und Henri Kramer, von Auvernier (Neuchâtel), in Lugano, haben unter der Firma **Frick & Co, Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra (Frick & Cie., Sociétté d'Aviation Ad Astra)**, in Zürich 8, eine Kollektivgesellschaft eingegangen, welche am 20. September 1919 ihren Anfang nahm. Die Firma erteilt Prokura an Walter Altherr, von Trogen (Appenzell), in Zürich 8. Förderung der Aviatik. Dufourstrasse Nr.179.

Dübendorf, 3. Oktober 1919. – Herrn Oberstlt. Mylius, Kapellenstrasse 32, Basel.

Wir bestätigen Ihnen unsere anlässlich Ihres Besuches in Dübendorf gemachten Mitteilungen, wonach einige Piloten beabsichtigen sich zu einer Privatunternehmung zusammenzuschliessen. Die Entwicklung ist heute nach den erhaltenen und eingezogenen Orientierungen soweit, dass die Gesellschaft sich am vergangenen 27. September gebildet hat unter dem Namen Frick & Co.. Die praktische Tätigkeit soll Ende Oktober aufgenommen werden. Bis dahin werden die Geschäfte, die rein vorbereitenden und Propagandacharakter haben, durch einen Anfang September aus der Flugplatzdirektion ausgetretenen Angestellten geführt. Lt. Frick hat als Postflieger am 1. Oktober seine Entlassung auf Ende Oktober eingegeben, und wird zu den Reservefliegern versetzt.

In gleicher Weise wird sich die Sache mit andern in Zukunft einem Privatunternehmen sich aktiv anschliessenden Piloten gestalten. **Schweiz. Flugplatzdirektion : i/V. (Messmer Hptm)**

Dübendorf, 8. Oktober 1919. – Herrn Lt. Pillichody, „Hotel Ancora“, Mailand.

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 4. Okt. teilen wir Ihnen mit, dass, mit der erteilten Einflugbewilligung sowohl Sie als Herr Lt. Kramer das bewilligte Flugzeug einfliegen dürfen. Im Übrigen verweisen wir Sie auf unser Schreiben vom 26. September.

Schweiz. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr (M)

Zürich, den 8. Oktober 1919 – Herrn Sekretär des Eisenbahndepartementes, Bern. – Betrifft: 1013/I.

In höfl. Beantwortung Ihrer werthen Zeilen vom 7. dies beeilen wir uns, Ihnen mitzuteilen, dass es sich bei uns nicht um einen regelmässigen, periodischen Flugdienst handelt, sondern unsere Flüge richten sich nach den Wünschen der Passagiere. Es würde also eigentlich nur geflogen, wenn Passagiere vorhanden sind.

Der Start würde in der Regel von unserem mit Bewilligung des Tiefbauamtes beim Zürichhorn erstellten Flugzeugschuppens resp. von einem beim Zürichhorn, ca. 200 Meter vom Ufer entfernten (in der Einbucht bei Tiefenbrunnen) verankerten Floss aus geschehen. Die Landung dagegen hätte nach Willkür da zu geschehen, wo der Schiffsverkehr durch die Landung unserer Flugboote nicht gefährdet erscheinen würde. Wir betonen noch, dass Start und Landung unserer ganz modernen Wasserflugzeuge einen verhältnismässig sehr kleinen Platz benötigen, da sich das Boot beinahe in dem Moment, wo der Propeller anläuft, aus dem Wasser erhebt.

Da das erste Boot voraussichtlich anfangs nächster Woche in Zürich eintreffen wird, möchten wir unser Gesuch um die Flugbewilligung auf dem Zürichsee hiermit nochmals einer raschen & wohlwollenden Erledigung empfehlen. – Hochachtungsvoll
N.B. Über Pläne verfügen wir leider nicht. ppa **FRICK & Co., Luftverkehrsgesellschaft AD ASTRA** (W. Altherr)

Bern, den 13. Oktober 1919 – An das Eidgenössische Militärdepartement – Betr. Flugzeuge Leutnant Frick.

Unter Datum vom 17. September hat das E.M.D. dem Fliegerleutnant Frick die Einfuhrbewilligung auf dem Luftwege für ein Verkehrsflugboot des Zeppelinwerkes Lindau erteilt. Diese Bewilligung wurde erteilt mit dem Vorbehalt, dass mit der Einfuhrbewilligung die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden sei, sondern dass diese gemäss den bestehenden Vorschriften besonders eingeholt werden müsse.

Unter Datum vom 22. September wurde dem Leutnant Frick die Bewilligung zur Einfuhr von 2 ital. Flugbooten auf dem Luftweg erteilt, unter den gleichen Bedingungen wie die Einfuhr des deutschen Flugzeuges, die ihm am 17. September bewilligt wurde. Die Flugplatzdirektion Dübendorf hat dem Leut. Frick die Einflugbewilligung mitgeteilt, mit der ausdrücklichen Bemerkung, dass damit die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden sei.

Die Flugbewilligung ist bei uns bis jetzt nicht nachgesucht worden. **Generalstabsabteilung Operationssektion:** (Hold)
2 Beilagen.

Bern, den 15. Oktober 1919. – An das eidg. Post- und Eisenbahndepartement, Bern

In Beantwortung Ihrer Anfrage vom 9. ds. betreffend Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra in Zürich beehren wir uns, Ihnen Folgendes mitzuteilen:

Unter Datum vom 17. September hat das eidg. Militärdepartement dem Fliegerlieutenant Frick die Einfuhrbewilligung auf dem Luftwege für ein Verkehrsflugboot des Zeppelinwerkes Lindau erteilt. Diese Bewilligung wurde erteilt mit dem Vorbehalt, dass mit der Einfuhrbewilligung die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden sei, sondern dass diese gemäss den bestehenden Vorschriften besonders eingeholt werden müsse.

Unter Datum vom 22. September wurde dem Lieutenant Frick die Bewilligung zur Einfuhr von 2 ital. Flugbooten auf dem Luftweg erteilt unter den gleichen Bedingungen wie die Einfuhr des deutschen Flugzeuges, die ihm am 17. September bewilligt wurde. Die Flugplatzdirektion Dübendorf hat dem Lieutenant Frick die Einflugbewilligung mitgeteilt mit der ausdrücklichen Bemerkung, dass damit die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden sei.

Die Flugbewilligung ist bei uns bis jetzt nicht nachgesucht worden.

Wir bitten, die Gesellschaft hierauf aufmerksam zu machen und ihr zu sagen, dass, solange sie die Flugbewilligung von unserem Departement nicht erhalten hat, von der Ausführung von Flügen keine Rede sein könne.

Eidgenössisches Militärdepartement: (Cam. Decoppet)

Bern, den 15. Oktober 1919. – An die Flugplatzdirektion Dübendorf.

Bezugnehmend auf Ihre tf. Anfrage betr. Verkehrsbewilligung des Leut. Frick, ersuchen wir Sie, uns vorerst über die derzeitige Stellung des Leut. Frick informieren zu wollen. Wir sollten über folgende Punkte im Klaren sein:

Ist Lt. Frick noch bei der Flugplatzdirektion Dübendorf oder ist er entlassen und bei der Schweiz. Luftverkehrs A.G. „ad astra“ eingetreten.

Wenn er bei der „ad astra“ in ein festes Anstellungsverhältnis getreten ist, muss er in Dübendorf entlassen und zu den Reservefliegern eingeteilt werden.

Wir gewärtigen Ihren diesbez. Bericht.

Generalstabsabteilung, Operationssektion: (Hold)

Dübendorf, 16. Oktober 1919. – Herrn Lt. Frick, Dufourstrasse 179, Zürich. 8.

Sie haben das Gesuch gestellt, über Ihren erhaltenen Urlaub vom 12.-17. Oktober 19, hinaus bis Ende des Monats dispensiert zu werden, da Sie schon vom 16. Oktober an den Betrieb Ihres Flugbootes übernehmen wollen.

Ihr Gesuch ist bewilligt.

Sie sind mit 15. Oktober als Postflieger entlassen und treten in die Reserve über. Für den Monat Oktober erhalten Sie Ihr halbes Monatsgehalt mit den noch fälligen Kompetenzen.

Schweiz Flugplatzdirektion: i/A. (Hptm i/Gst. Müller)

Zur Kenntnis an: Herr Oberstlt. Mylius, Basel.

In Copie an: Technischen Chef. / Kaufmännischen Chef.

Dübendorf, den 16. Oktober 1919. – Herrn Oberstlt. 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 & und auf diesen Zeitpunkt entlassen wird, da er seit 12.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: ...

Schweiz. Flugplatzdirektion – i.V. (Hptm. i./Gst. A. Müller)

Dübendorf, 20. Oktober 1919. – An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern. – Demission Oberlt. Rihner.

Herr Oberlt. Rihner, techn. Chef der Flugplatzdirektion hat heute vorläufig telephonisch von Chaux-de-Fonds aus, um sofortige Entlassung als Beamter der Flugplatzdirektion ersucht, um die Stelle eines Direktors der Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra zu übernehmen. Wie es scheint, kann diese Gesellschaft nicht bestimmt auf Herrn Oberlt. Wild zählen, der noch mit seiner Fabrikliquidation in Italien zu tun hat. Wir anerkennen, dass Herr Oberlt. Rihner sich allerdings gut für die Leitung dieses Unternehmens eignen würde und sind überzeugt, dass er unserer Aviatik im Allgemeinen auch in seiner neuen Stellung grosse Dienste leisten könnte.

Andererseits ist es bedauerlich, wenn die Flugplatzdirektion einen so tüchtigen Mann verlieren soll. Herr Oberlt. Rihner war nicht nur als Flieger sondern auch als techn. Leiter des Flugplatzes eine tüchtige Kraft, die zu ersetzen nicht so leicht sein wird.

Angesichts des Abbaus unseres Zivilbetriebes kann er für den Rest dieses Jahres allerdings eher entbehrt werden. Da das technische Zivilpersonal des Platzes nun gut eingearbeitet ist, glauben wir auch für das nächste Jahr einen Ersatz zu finden, der für die neuen einfacheren Verhältnisse der reinen Militäraviatik genügen dürfte. Auch darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass durch das Ausscheiden von Herrn Oberlt. Rihner der als früherer Leiter des Organisationskomités für die Gründung einer schweiz. Luftverkehrsgesellschaft natürlich nähere Beziehungen zur Ad Astra hat, nun eine reinliche Scheidung eintritt, die den Verdacht einer Begünstigung dieser Gesellschaft seitens unseres Dienstes ausschliesst.

Wir betonen noch besonders, dass es sich um die Stelle eines Direktors handelt und nicht eines Zivilfliegers; Herr Oberlt. Rihner fliegt in seinem neuen Berufe nicht und muss daher als Monatsflieger beibehalten werden. Es handelt sich also nicht um denselben Fall wie bei den Herren Comte, Pillichody, Frick, die in ihrem Zivilberufe selbst fliegen und daher durch die Zivilaviatik honoriert werden.

Antrag:

- 1.) Herr Oberlt. Rihner wird auf 31. Oktober a.c. unter Verdankung der geleisteten Dienste als techn. Chef der Flugplatzdirektion entlassen.
- 2.) Er wird als Monatsflieger beibehalten bis zum Zeitpunkt wo er selbst Zivilflieger wird.
Wir beabsichtigen, Herrn Oberlt. Stamm, Mil. Flieger, Adjunkt der Flugplatzdirektion und Stellvertreter des techn. Chefs für den Rest des Jahres provisorisch mit den Geschäften des techn. Chefs zu betreuen. Eine Neuwahl hat dieses Jahr nicht stattzufinden. Herr Oberlt. Stamm hat seit mehreren Monaten als Stellvertreter des techn. Chefs funktioniert und dürfte der Stelle gewachsen sein. Sein Gehalt war (als Adjunkt) 4500.- frs. (Oberlt. Rihner frs. 8500.-). Wir betrachten es als angemessen, dass ihm nun wenigstens für den Rest des Jahres, wo ihm die gesamte schwere Verantwortlichkeit für die Leitung des Flug- & Technischendienstes obliegen wird, eine angemessene Zulage zugesprochen werde und ersuchen Sie uns zu ermächtigen, Herrn Oberlt. Stamm auf Conto der nicht zur Auszahlung gelangenden budgetierten Gehälter (Oberlt. Bider, Oberlt. Rihner, Lt. Pillichody) pro Nov. und Dez. je eine Monatszulage von frs. 500.— auszus zahlen.

In Copie an : Herrn Oberstlt. Mylius

Schweiz. Flugplatzdirektion : (i.V. Hptm i/Gst. Müller)

Dübendorf, 20. Oktober 1919. – Rapport über das Flugboot der schweiz. Luftverkehrs A.-G. E. Frick & Co. Ad Astra, Zürich. Dornier Verkehrsflugboot (CH-8)

Erbauer : Zeppelinbau Friedrichshafen

Bauart : G – Flugzeug, Tandem Eindecker, 21 m. Spannweite, 15 m. Länge, 80 m². Fläche. Mit Ausnahme der Trag- und Steuerflächen Bespannung ganz aus Metall (Duraluminium) gebaut.
Pilotensitz vorn, Pedale für Seitensteuer, Kabine für Fluggäste, Raum für 1 Mechaniker.
Leergewicht 3000 kg., Nutzlast 1200 kg.

Die Konstruktion ist sehr solid. Die Tragfläche ist nur durch 4 kräftige Streben gegen das Boot abgestützt. Die Streben besitzen eine Kreuzverspannung. Der Bootskörper ist durch abgedichtete Räume geschottet.

Motoren : 2 270 PS Maybach-Motoren, 6 Cylinder überkomprimiert, hintereinander angeordnet mit Zug- und Druckschraube. Die Motoren liegen auf der Höhe des Tragdecks und sind durch Stahlrohrverstreben gegen das Boot abgestützt. No. Der Motoren: 2109, 2105.

Benzinzufuhr : 4 unabhängige Tanks à 280 l. Von einem dieser Haupttanks wird das Benzin durch Propellerräderpumpe in einen kleinen Hülftank in der Nähe der Motoren gepumpt, von da durch die Benzinkolbenpumpe der Motoren in die Vergaser. Der Hülftank sowie die Vergaser besitzen Überläufe für zuviel geliefertes Benzin. Handpumpe vorhanden für den Fall, dass die Propellerräderpumpe defekt wird. 2 unabhängige Öltanks.

Steuerorgane : Doppelseitensteuer in Schwanzzelle, oben Höhensteuer. 2 grosse Verwindungsklappen mit kleinen Ausgleichsflächen. Kabelführungssektoren. Steuerzüge nach Möglichkeit gerade, Steuerung leichtgängig.

Instrumente : Elektrische Fernzeige-Instrumente für Tourenzahl und Temperatur. Morell Geschwindigkeitsmesser. Höhenmesser. Gashebel mit Zündungshebel gekuppelt.

Flugeigenschaften : Auf Grund von Versuchsflug mit neun Personen von Zürich nach Luzern am 18. Oktober. Geschwindigkeit 170-180 km. in der Stunde, horizontal. Steigfähigkeit: 1000 m in ca. 8 – 9 Minuten. Im Voll- und Gleitflug sehr wendig, im Wasser leicht zu manövrieren. Der Start in Luzern (gegen Bürgenstock) zeigte dass das Flugboot sehr gut auf den Seen der Innerschweiz Landen und Starten kann, ohne Gefahr zu laufen nicht hoch zu kommen. In den Böen ist die Maschine sehr stabil. Bei Defekt eines Motors kann die Maschine noch im Verhältnis 1 : 20 gleiten.

Dübendorf, 20. Oktober 1919.

Der Direktions-Ingenieur : (F. Brunner)

Bern, den 21. Oktober 1919. – An die Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra, Frick & Cie., Zürich. Dufourstrasse 179. – Kopie.

Wir beehren uns, Ihnen den Empfang Ihrer Zuschrift vom 8. ds. Mts. zu bestätigen. Unter Bezugnahme auf Ihre Zeilen vom 29. September 1919, wo es heisst, dass Ihnen die Flugbewilligung vom eidg. Militärdepartement bereits zuerkannt worden sei, müssen wir Ihnen mitteilen, dass es sich bei der Ihnen erteilten Bewilligung lediglich um eine solche zur Einfuhr eines Apparates auf dem Luftwege gehandelt hat, nicht aber um eine Flugbewilligung. Das Militärdepartement schreibt uns nämlich folgendes:

„Unter Datum vom 17. September hat das eidg. Militärdepartement dem Fliegerleutnant Frick die Einfuhrbewilligung auf dem Luftwege für ein Verkehrsflugboot des Zeppelinwerkes Lindau erteilt. Diese Bewilligung wurde erteilt mit dem Vorbehalt, dass mit der Einfuhrbewilligung die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden sei, sondern dass diese gemäss den bestehenden Vorschriften besonders eingeholt werden müsse.

„Unter Datum vom 22. September wurde dem Lieutenant Frick die Bewilligung zur Einfuhr von 2 ital. Flugbooten auf dem Luftwege erteilt unter den gleichen Bedingungen wie die Einfuhr des deutschen Flugzeuges, die ihm am 17. September bewilligt wurde. Die Flugplatzdirektion Dübendorf hat dem Lieut. Frick die Einfuhrbewilligung mitgeteilt, mit der ausdrücklichen Bemerkung, dass damit die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden sei.

„Die Flugbewilligung ist bei uns bis jetzt nicht nachgesucht worden.“

Wir gestatten uns daher, Sie in erster Linie darauf aufmerksam zu machen, dass, solange Sie die Flugbewilligung vom Militärdepartement nicht erhalten haben, von der Ausführung von Flügen keine Rede sein kann. Sobald Sie einmal im Besitze der Flugbewilligung sein werden, so haben wir für die Dauer dieser Bewilligung nichts dagegen einzuwenden, dass Sie auf dem Zürichsee mit Wasserflugzeugen starten oder landen, sofern dadurch der Schiffsverkehr nicht gefährdet wird. Dabei betonen wir, dass wir diese Einwilligung nur vom Standpunkte der Sicherheit des Schiffsverkehrs auf dem Zürichsee aus erteilen, und mit dem Vorbehalt des Rechtes, sie zu jeder Zeit ohne Entschädigung zurückziehen zu können. Diese Bewilligung soll auch nicht den Charakter einer Konzessionserteilung für die periodische und regelmässige Beförderung von Personen und Sendungen im Sinne des Bundesgesetzes betreffend das schweizer. Postwesen vom 5. April 1910, haben, da die Voraussetzungen hierfür noch nicht vorliegen. Für Passagierflüge, die nicht den Charakter regelmässiger Personenbeförderungen tragen, ist eine Konzession des Post- & Eisenbahndepartementes nicht erforderlich.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Das Post- & Eisenbahndepartement, sig, Dr. Haab.

Abschrift an das eidg. Militärdepartement zur gefl. Kenntnisnahme.

Bern, den 21. Oktober 1919.

i.A. Post- & Eisb. Departement. Der Sekretär i.V. sig. Dr. Leimgrüber

An die Gst. Abt. zur Kenntnis und Rücksendung. Die Flugbewilligung ist nunmehr erteilt.

Bern, den 22. Okt. 1919.

Eidg. Militärdepartement: sig i.A. Kissling.

Bern, den 22. Oktober 1919.

Die Firma Frick & Cie., Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra, Dufourstrasse 179 in Zürich, stellt mit Eingaben vom 15. Oktober die Gesuche:

1. Um Erteilung der Verkehrsbewilligung für ein G-Flugboot, Typ „Friedrichshafen“ mit zwei Maybacher-Motoren zu je 250 PS.
2. Um Erteilung der Führerbewilligung für Lieutenant Ernst Frick, Militärflieger.

Gestützt auf den Bericht der Generalstabsabteilung vom 20. 10. 1919 werden diese Bewilligungen hiermit erteilt.

An die Generalstabsabteilung zum Vollzug.

An das Eisenbahndepartement zur Kenntnis.

Eidgenössisches Militärdepartement: Sig: Camille Decoppet.

An das Eisenbahndepartement. – Bern, den 22. Oktober 1919. – Eidg. Militärdepartement: Der Departementssekretär: (Trüeb)

An die Generalstabsabteilung.

An die Flugplatzdirektion, Dübendorf zur gefl. Kenntnisnahme, und mit dem Ersuchen, der Luftverkehrsgesellschaft ad astra Mitteilung machen zu wollen. 1 Beilage. **Generalstabsabteilung. Operationssektion:** (Hold, Hptm i. Gst.)

Zürich, 27. Oktober 1919 – An den h. h. Bundesrat Herrn Dr. Haab, Bern.

Initiativ-Komitee für AD ASTRA schweiz. Luftverkehrs A.-G.

Hochgeehrter Herr Bundesrat,

Unter höflicher Bezugnahme auf eine Mitteilung von Herrn Dr. Bircher, Präsident des Automobil-Club Zürich, haben wir mit Vergnügen ersehen, dass Sie sich sehr für unsere Sache interessieren. Es würde uns daher sehr freuen, wenn unser Herr Lieutenant Frick Sie persönlich einmal besuchen dürfte um Sie etwas über unsere Ziele zu orientieren und einige wichtige Punkte mit Ihnen zu besprechen. Es handelt sich vor allem darum, ob es möglich ist, dass unsere Gesellschaft die alleinige Konzession für den Betrieb einer täglichen durchgehenden Linie Genf-Friedrichshafen mit Zwischenlandungen in Lausanne, Neuenburg-Interlaken, Luzern, Zürich und eventuell Romanshorn erhalten könnte.

Wir dürften Sie deshalb vielleicht bitten, uns in nächster Zeit einmal einen Tag zu bestimmen, an dem Sie für uns etwas Zeit hätten.

Wir sehen Ihren gefl. Rückäusserungen gerne entgegen und zeichnen mit vorzüglicher Hochachtung – **Flieg. Lieut. Frick.**
(Freitag 31.X. 2½ h – empfangen)

RENTABILITAETSBERECHNUNG DER „AD ASTRA“ Schweizerische Luftverkehrs A.-G., Zürich (Aviation Suisse S.A.)

Zürich 1919 – Buchdruckerei Neue Zürcher Zeitung

Auf Grund der ersten Vorführungsflüge des Dornier-Verkehrsflugbootes in Zürich, haben wir eine Rentabilitätsrechnung aufgestellt für einen Betrieb mit 6 von diesen Flugbooten. Die Annahmen sind auf Grund der Erfahrungen der Bauwerft sowie der Delag auf der Luftschifflinie Friedrichshafen-Berlin sehr vorsichtig gewählt.

In folgender Aufstellung ist ein Durchgangsverkehr zwischen Zürich und Genf, mit Verbindung von Friedrichshafen nach Zürich, angenommen, der den Anschluss an die Luftschifflinie Friedrichshafen-Berlin durchführt. Ferner sollen kleinere Flüge von Zürich und Genf aus nach Luzern, Interlaken, Neuenburg und Lausanne unternommen werden, soweit ein Bedürfnis danach vorhanden ist.

1. Beschreibung der Flugboote.

Die zur Ausführung des Verkehrs bestimmten Flugzeuge sind Dornier-Flugboote von 500 PS mit zwei Maybach-Motoren in Tandemanordnung. Im Vorderteil des Bootes sind die Reisenden in einer geschlossenen Kabine mit bequemem Eingang untergebracht. Der Raum ist für längere Flüge mit 6, für kürzere Rundflüge mit 7 behaglichen Sitzen ausgestattet, ausserdem ist noch ein Klappsitz vorhanden. Die Kajüte ist vornehm eingerichtet, die grossen und klaren Triplex-Glasscheiben geben eine vollständig freie Aussicht nach vorn und nach den beiden Seiten. Die Motoren sind hinten angebracht, sodass Russ und Öl die Reisenden nicht belästigen können. Die Platzanordnung und Ausstattung des Raumes entspricht der eines modernen Kraftwagens.

2. Leistungen der Flugboote.

Grösste Geschwindigkeit 180 km pro Std. Reisegeschwindigkeit 140 km pro Std. Geschwindigkeit mit einem Motor 120 km pro Std. Steighöhe mit Vollast 5000 m.

Eine wesentliche Eigenschaft des Flugbootes ist die Fähigkeit, noch mit einem Motor fliegen zu können, wodurch die Flugsicherheit so gross ist, dass auf den geplanten Strecken bei Versagen eines Motors ein Wasserlandeplatz mit Sicherheit erreicht werden kann.

3. Durchführung des Verkehrs.

Der Anschlussverkehr an die Luftschiffe soll durch ein Flugboot zwischen Zürich und Friedrichshafen vermittelt werden. Das Boot fliegt täglich 2 mal die 85 km lange Strecke (Flugzeit 35 Min. = 0,6 Stunden), also zusammen 170 km und kann 8 Reisende mit Gepäck befördern. Während des Aufenthaltes in Friedrichshafen zwischen Abfahrt und Ankunft der Luftschiffe können bei Bedarf Rundflüge ausgeführt werden. Das Boot kann während der Wartezeit im Wasser bleiben. Zwei Boote verkehren zwischen Genf und Zürich. Dieser Kurs ist 270 km lang, wird also in knapp zwei Stunden zurückgelegt. Sechs Reisende mit Gepäck können befördert werden.

In Zürich und in Genf sei noch je ein Boot stationiert für gelegentliche Rundflüge und kürzere Flüge nach Neuenburg, Interlaken, Luzern usw. Diese Boote dienen gleichzeitig als Reserve für die ständig durchgeführten Flüge Zürich-Genf. Ein sechstes Boot sei noch als weitere Reserve vorhanden.

4. Hallen-Anlagen.

In Zürich sind zum Unterbringen von 4 Flugbooten 2 Wasserhallen von 20 m Spannweite und 36 m Tiefe nötig, sowie eine Aufschleppanlage zur Instandsetzung der Boote. Diese Aufschleppanlage richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. In Genf genügt eine Wasserhalle für zwei Flugboote. Die Hallen müssen an geschützter, ruhiger Lage errichtet sein.

In der Kostenberechnung ist angenommen, dass die Plätze von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt werden. Auf jedem See, auf dem Landungen vorgesehen sind, ist noch eine Anlage zum Ein- und Aussteigen in möglichster Nähe der betreffenden Stadt zu beschaffen. Je nach den örtlichen Verhältnissen bestehen sie aus einem Floss oder einem Steg. Beide sollten mit einer Wartehalle versehen sein.

5. Flugdienst.

Es seien 300 Tage im Jahr als geeignet zur Ausführung der Flugverbindung Friedrichshafen-Zürich-Genf eingesetzt. Es sei sehr vorsichtig angenommen, dass die Boote 2 Jahre Dienst tun können, wenn sie einmal jährlich gründlich nachgesehen werden. Es sei ferner angenommen, dass an 100 Tagen im Jahr die beiden dafür bestimmten Boote Rundflüge und kurze Reiseflüge von je zwei Stunden, davon an 50 Tagen 2 solche Flüge täglich ausführen können. Das ergibt 150 Flüge zu je zwei Stunden. Auf dem Bodensee werden noch 30 Flüge von je einer Stunde ausgeführt. Dann beträgt die Gesamtjahresflugzeit der 6. Boote:
Zürich-Genf 2 mal 300 mal 2 = 1200 Std. Zürich-Friedrichshafen 2 mal 300 mal 0,6 = 360 Std.
Rundflüge: Genf 1 mal 150 mal 2 = 300 Std. Zürich 1 mal 150 mal 2 = 300 Std. Bodensee 1 mal 30 mal 1 = 30 Std.
Flugzeit aller Boote jährlich = 2190 Std.

Auf ein Flugboot kommt somit durchschnittlich eine jährliche Flugzeit von $2190 : 6 = 365$ Stunden. Das sind in 2 Jahren als Gesamtflugzeit 2 mal 365 = 730 Flugstunden oder rund 600 bis 700 Aufstiege. Diese Zahl ist ebenfalls niedrig. Die in den Dornier-Flugbooten verwendeten Maybach-Motoren kommen erfahrungsgemäss auf eine Gesamtlebensdauer von über 1000 Stunden und bedürfen erst nach 200 Flugstunden einer Instandsetzung. Das Verkehrsluftschiff „Bodensee“ hat mit diesen betriebssicheren Motoren ausgezeichnete Erfahrungen gemacht.

6. Kosten.

A. Anschaffungskosten:

6 Flugboote mit Motoren	je Fr. 100,000 = 600,000 ;	6 Ersatzmotoren	je Fr. 15,000 = 90,000 ;	690,000
3 Wasserhallen mit Wellenschutz		Gründungen und Anbauten	je Fr. 90,000 = 270,000 ;	
1 Aufschleppanlage mit Werkstätte	100,000 ;	Stege und Flosse an Landeplätzen		<u>50,000 ; 420,000</u>
				1,110,000

B. Tilgung und Verzinsung:

3 Flugboote mit Motoren	je Fr. 100,000 = 300,000 ;	3 Motoren	je Fr. 15,000 = 45,000	
6% Verzinsung von Fr. 1,110,000	= 66,000 ;	Versicherung der Flugboote	12 % = 72,000	
Versicherung der Anlagen 1/2 %	= 2,100 ;	Abschreibung der Anlagen	20 % = 84,000	569,000

C. Gehälter:

1 Technischer Leiter	15,000 ;	6 Flieger	15,000 = 90,000 ;	6 Fahrleute	9,000 = 54,000 ;	1 Meister in Zürich	8,000 ;
1 Meister in Genf	7,000 ;	12 Mann in Zürich	je 5,000 = 60,000 ;	6 Mann in Genf	je Fr. 5,000 = 30,000		264,000
Kosten für Werbetätigkeit usw. 80,000							

D. Betriebsstoffverbrauch:

Gesamtflugzeit 2190 Stunden ; Benzin stündlicher Verbrauch 100 kg = 219,000 kg ; Preis 1 kg = Fr. 1.10	240,900		
Ölverbrauch, 6 Kg = 13,140 Kg ; Preis 1 kg = Fr. 1.70	<u>22,300</u>	263,000	
Zuschlag 10% für Motorproben usw.	26,320	289,000	
Ersatzteile und Baustoffe für laufende Reparaturen und kleinere Schäden, welche nicht von der Versicherung gedeckt werden	100,000	389,520	

E. Fahrpreise:

Ausgaben (569,100; 264,000; 80,000; 389,520) Gesamtausgaben Fr. 1,302,620;
1 Flugstunde kostet $1,302,620 : 2190 = \text{ca. Fr. } 590.-$

Die Fahrpreise sollen so angesetzt werden, dass die Kosten des Betriebes bei folgende Besetzung gedeckt werden:

1. Friedrichshafen-Zürich bei einer Besetzung von 6 Personen, (Volle Besetzung 8.)
2. Zürich-Genf bei einer Besetzung von 5 Personen. (Volle Besetzung 6.)
3. Rundflüge und kurze Reiseflüge bei einer Besetzung von 6 Personen. (Volle Besetzung 8.)

Auf den ersten beiden Strecken ist mit Gepäck zu rechnen. Das Durchschnittsgewicht eines Reisenden betrage 80 kg, das Freigeäck 10 kg. Es werde angenommen, dass jeder Fahrgast noch weitere 10 kg mitnimmt, welche besonders berechnet werden, dann betragen die Fahrpreise

zwischen	Zürich und Friedrichshafen	für 1 kg (590 mal 0,6) : 600 = Fr. 0,59	
	1 Fahrkarte mit 10 kg Freigeäck	90 mal 0,59 = Fr. 53.-- ;	1 kg weiteres Gepäck Fr. -.60
zwischen	Zürich und Genf	für 1 kg (590 mal 2) : 500 = Fr. 2.36	
	1 Fahrkarte mit 10 kg Freigeäck	90 mal 2,36 = Fr. 212.--	1 kg weiteres Gepäck Fr. 2.40
	Für eine Stunde Rundflug	für 1 kg (590:480 = Fr. 1.23	
	1 Fahrkarte ohne Gepäck	80 mal 1,23 = Fr. 98.50	

7. Überschüsse.

Bei stärkerer Besetzung wachsen, soweit nicht mehr Flüge unternommen werden, die Ausgaben nicht. Es erscheint ein Überschuss. Das Luftschiff „Bodensee“, welches seit Ende August regelmässig zwischen Friedrichshafen und Berlin verkehrt, ist dauernd besetzt, sodass auch in der Schweiz mit besetzten Flugzeugen wahrscheinlich gerechnet werden kann.

Überschuss bei voller Besetzung:

Friedrichshafen-Zürich – 2 mal 300 mal (53+6) = Fr. 35,400	Zürich-Genf – 300 mal (212+24) = Fr. 70,800	
Rundflüge – 2 mal 630 mal 98,5 = 124,000		Fr. 230,200

Die Überschüsse sind in der ersten Zeit grösstenteils zur Weiterentwicklung der Gesellschaft zu verwenden, da eine grosszügige Entwicklung des Luftverkehrs wesens zu erwarten ist.

Das Initiativkomitee: **Oblt. Wild Robert, Flugzeuging.; Oblt. Rihner Fritz, Mil.-Flieger; Lt. Pillichody Henri, Mil.-Flieger; Lt. Zimmermann Balth., Mil.-Flieger; Lt. Frick Ernst, Mil.-Flieger; Lt. Kramer Henri, Mil.-Flieger.**

Zürich, Oktober 1919.

Rapport über die Prüfung des Flugbootes der „ad Astra“ Luftverkehrsgesellschaft in Locarno.

Flugzeugtyp	: Nieuport-Macchi M 3 No. 3037	Modell	: 1919.		
Erbauer	: Soc. An. Nieuport-Macchi, Varese (Italien)				
Jetziger Besitzer	: Frick & Cie. „ad Astra“, Locarno.				
Eidg. Kontrollnummer	: C H 12.				
Spannweite	: 15 m.-	Länge	: 9.20 m.	Grösste Höhe	: 4 m.
Flügelteufe	: 1.80 m.	Fläche	: 40 m 2.	Flächenbelastung:	34,8 kg. p. m2.
Leergewicht	: 920 kg.	Nutzlast	: 475 kg.	Totflughlast	: 1395 kg.

Konstruktionsmaterial : Boot solide Konstruktion aus Nussbaumholz. Tragflächen mit Leinen bespannt.
Max. Geschw. : 160 km. pro Std. Steigfähigkeit : 0 – 1000 m 6-7 Min. 0 – 3000 m 28 Min.
Gleitverhältnis : 1 : 8 1 Piloten und 1 Passagiersitz nebeneinander angeordnet.
Steuerorgane: Montierte Doppelsteuerung. Seiten- und Höhensteuer nicht ausgeglichen. Höhensteuer einteilig. Horizontal-dämpfungsfäche und Kielfläche verstrebt. Massive Konstruktion.
Zellenaufbau: Oberdeck durchlaufend. Beide Tragdecks durch vier gerade Stiele und aussen mittels 2 schiefen Streben miteinander verbunden. In den Streben-Ebenen Kreuzverspannung mittels 2,5 mm. dicken und 14 mm. breiten Stahlbändern.
Beschläge: Normale Konstruktion und fast überall verschalt.
Motor No. : 2277 Type: Isotta Fraschini Zylinderzahl: 6 Stärke: 180 P S.
Bohrung : 130 mm. Hub: 180 mm. Tourenzahl : 1400 pro Min. Motorengewicht : 250 kg.
Betriebsstoffverbrauch: Benzin: 222,5 gr. pro PS & Std. Öl: 33,5 gr. pro PS. & Std.
Betriebsstoffreservoir: 2 Benzintank unter Druck à 210 lt. 1 Ölreservoir à 45 kg. Betriebsstoff reicht für 7½ Std.
Vergaser : Ferroldi Stirnkühler.
Benzinzuführung : Kein Fallbenzin. Benzin wird unter Druck nach den Vergasern befördert. Leitungen normal.
Druckpropeller : Durchmesser 275 cm. Steigung 180 cm.
Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Höhenmesser (bis 5000 m.), 1 Benzinuhr, 1 Öl-manometer, 1 Kühlwasserthermometer, 1 Handbenzinpumpe (zwischen den beiden Sitzen)
An jedem untern Tragdeck ein Stützwimmer mit 300 lt. Vol.
Flugeigenschaften: Die Maschine ist in flugbereitem Zustande. Anlässlich eines als Passagier mitgemachten Probefluges konstatierte ich: Die Maschine ist stabil, sehr wendig und reagiert sofort auf die geringsten Steuer-ausschläge.
Bemerkungen: Um die Saison noch ausnützen zu können wäre es sehr zu begrüssen, wenn die Verkehrsbewilligung so rasch als möglich erteilt würde.
Datum (30. Oktober 1919 ?) **Schweiz. Flugplatzdirektion, Der Direktions-Ingenieur:** (i.V. C. Wuhmann)

Bern, den 7. November 1919.

Die Firma Frick & Cie., Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra, Dufourstrasse 179, Zürich, stellt mit Gesuch vom 18. & 19. Oktober 1919 die Gesuche:

- 1.) um Erteilung der Führerbewilligung für Lieut. Henri Pillichody, Militärflieger,
 - 2.) um Erteilung der Verkehrsbewilligung für zwei italienische Flugzeuge Typ M.3 mit je einem Motor von ca. 180 – 200 PS.
- Gestützt auf den Bericht der Flugplatzdirektion vom 30. Oktober und den Antrag der Generalstabsabteilung vom 5. November 1919 werden diese Bewilligungen hiermit erteilt.

An die Generalstabsabteilung zur weiteren Behandlung. – An das eidg. Eisenbahndepartement zur Kenntnis.

Eidg. Militärdepartement: sig C. Decoppet.

An das eidg. Eisenbahndepartement. Bern, den 7. November 1919. Eidg. Militärdepartement, Der Departementssekretär (Trüeb)

Dübendorf, 11. November 1919. – An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern. – Ihre Überweisung No. 6047.

Es scheint vor allem ein Missverständnis hervorgerufen worden zu sein, durch die Annahme, dass der Pilot Kramer der Gesellschaft Avion Tourisme angehöre.

Kramer hat dieser Gesellschaft nie angehört, wohl aber hat er in ihrem Auftrag am 7. September ein Flugboot eingeflogen. Mit der Gründung der „ad Astra“ in Zürich, ist Kramer dieser Gesellschaft beigetreten.

Was die Einfuhr von Flugbooten anbelangt: ...

- 3.) „Ad Astra“, Zürich, hat am 13. September ein Einflugesuch gestellt für 2 Flugboote von Italien. Das Gesuch wurde am 23. September bewilligt, und am 31. Oktober ist Kramer mit einem dieser Boote (Lt. Pillichody wird das zweite führen) bei Lugano gelandet. Dieser Apparat ist jetzt bei Locarno stationiert und trägt die Register No. CH 12.

Schweiz. Flugplatzdirektion – Kontrollstelle für den Luftverkehr – (Isler)

Beilagen : Ihre Überweisung No. 6047. ... L.V.B. No. 2160.

Rapport über die Kontrolle des Flugbootes der « ad Astra » Gesellschaft Zürich.

Flugzeugtyp : Flugboot Nieuport-Macchi No. 3038
Modell : M 3 1916 Ausführung : 1919
Eidg. Kontroll No. : CH 15. 1 Pilotensitz, 2 Passagiersitze.
Erbauer : Soc. An. Nieuport-Macchi, Varese (Italien)
Jetziger Besitzer : Frick & Cie. « ad Astra » Zürich.
Spannweite : oben : 16 m. unten : 11,0 m. Länge : 9,20 m. Grösste Höhe : 4,00 m.
Flügeltefe : 1,80 m. Flächeninhalt : 46 m². Flächenbelastung : 29,25 kg. pro m²
Leergewicht : 900 kg. Nutzlast : 450 kg. Totalfluglast : 1350 kg.
Zellenaufbau : Beide Tragdeck durch vier gerade Stiele und aussen mittels 2 schiefen Streben miteinander verbunden. In den Streben-Ebenen Kreuzverspannungen mittels Kabeln. An jedem untern Tragdeck ein Stützwimmer.
Boot : Solide Konstruktion aus Sperrholz. Im Bug eine Vorrichtung zum Anbringen von Gegengewichten (Blei) bei verschiedener Passagierzahl. Pilotensitz direkt unter Motoreinbau. Vorn zwei Passagiersitze nebeneinander (Kabinenähnlich).
Steuerorgane : Höhensteuer mit Rad für Verwindung. Seitensteuer (...). Höhen- und Seitensteuer nicht ausgeglichen. Für Seitensteuer doppelte Steuerdrähte, sonst überall Kabel. Kabelführungen normal mittelst Rollen. Überall gut kontrollierbar.
Motor : No. 2273 Type : Isotta Fraschini Zylinderzahl : 6 St. Stärke : 200 HP.
Bohrung : 130 mm. Tourenzahl : 1600 pro Min. Hub : 180 mm. Gewicht : 265 kg.
Doppelvergaser : Ferroldi Magnet (doppelt) : Marelli Kühlung : Stirnkühler
Betriebsstoffverbrauch : Benzin : 222,5 gr. / PS–Std., bzw. 44,5 kg / Std. Öl : 33,5 gr. / PS–Std., bzw. 6,7 kg. / Std.
Betriebsstoffreservoir : 1 Benzintank unter Druck 133,5 kg. – 1 Ölreservoir 20,1 kg. – Betriebsstoff reicht für 3 Stunden.
Benzinzuführung : Leitungen normal und aus Kupfer
Druckpropeller : Durchmesser : 275 cm. Steigung : 180 cm.
Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Barograph (defekt), 1 Thermometer, 1 Handbenzinpumpe, 1 Öl-manometer.

Maximale Geschwindigkeit : 145 km.

Steigfähigkeit : 0 – 1000 m = 7 Min. ; 0 - 2000 m = 15 Min. ; 0 – 3000 m = 25 Min. ; 0 – 4000 m = 40 Min. ; Gipfelhöhe : 5000 m.

Bemerkungen : Bei längerem Stehenbleiben (24 Std) des Flugbootes im Wasser dringt letzteres langsam in das Boot ein. Dieses Undichtsein kann leicht mittelst eines Lackanstriches eventuell mit Hilfe eines neuen Fournierüberzuges behoben werden. Eine Gefahr hierin besteht nicht. Zudem wird der Fehler so rasch als möglich verbessert. Sonst Maschine in flugbereitem Zustande.

Lugano, den 16. XI. 1919

Schweiz. Flugplatzdirektion, Der Direktions-Ingenieur : (C. Wuhmann)

Dübendorf, 17. Nov. 19. – VERKEHRSBEWILLIGUNG für schweizerische Luftfahrzeuge

Der Halter nachverzeichneten Luftfahrzeuges, Herr **Schweiz. Luftverkehr A.G. Ad Astra, Zürich, Uraniastrasse 22, T. 3594** wird, nach erfolgter Vorlage der vorgeschriebenen Ausweise : ... Bescheinigung über Eintragung im schweizerischen Register der staatlich kontrollierten Luftfahrzeuge unter Nr. **15** vom **7. November 1919**

Ausweis über die Eintragung im Handelsregister vom **20. September 1919**

Quittung für die Registriergebühr im Betrage von Fr. **100.--** Nr. **2905** vom **14. November 1919**

Ausweis über Versicherung für Haftpflicht gegenüber Drittpersonen im Betrag von Fr. **15'000.--** laut Police der

„**Schw. Unfallvers. A.G. Winterthur**“ Nr. **71687** vom **28. Oktober 1919**

Verpflichtungsschein betreffend Haftpflicht vom **13. Oktober 1919**

ermächtigt, auf Zusehen hin, unter der Bedingung genauer Beachtung der den Luftverkehr regelnden eidgenössischen Vorschriften und unter persönlicher Führung von schweizerischen Piloten, die im Besitze einer Führerbewilligung für Luftfahrzeugführer des eidg. Militärdepartements sind, im schweizerischen Luftraum **für Erwerbszwecke** verkehren zu lassen:

Luftfahrzeug vom Typ: Flugboot – Besondere Merkmale: **Nieuport Macchi M3 1916/1919** **Motor: Isotta Fraschini 200 P.S.**

Abzeichen: **CH** Nr. **15**

aus Auftrag: Eidgenössisches Militärdepartement – Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr (Isler)
Dübendorf, 17. Nov. 19

NOTES prises au cours de la séance convoquée dans les Bureaux de MM. A. Natural, Le Coultre & Co. S.A. sur l'initiative de ces derniers, pour l'échange de vues au sujet de la question des Transports aériens à GENEVE, le 19 Novembre 1919

Assistaient à la Séance : Monsieur le Major ISLER, Chef de l'Aviation Militaire Suisse.

Monsieur RIHNER, de la Société „AD ASTRA“ à Zurich. Messieurs DUVAL et GALLAY, de l'AVION TOURISME.

Monsieur Albert NATURAL, Monsieur John F. MICHEL, de la Maison A. Natural, Le Coultre & Co. S.A.

Monsieur MICHEL explique brièvement les motifs qui ont amené la maison A. Natural, Le Coultre & Co. S.A. à convoquer l'assemblée de ce jour.

A la suite de pourparlers antérieurs avec le Major ISLER et de notes de la Direction de l'Aviation Militaire du 20 Octobre 1919, la Maison A. N.L.C. qui avait été sollicitée de reprendre l'exploitation de la poste aérienne y a renoncé étant donné le déficit journalier de cette exploitation.

Par contre, MM A.N.L.C. seraient tout disposés à s'intéresser à la question de l'aviation civile, et de collaborer effectivement à une entreprise qui prendrait la chose en mains.

Le point de vue de MM. A.N.L.C. a déjà été exposé par lettre au Major ISLER et à l'Avion Tourisme, et indirectement à l'Ad Astra. La Soc. A.N.L.C. pense qu'il conviendrait que les entreprises suisses d'aviation s'unissent, et si un accord venait à se faire, elle serait disposée à collaborer à l'exploitation en prenant à sa charge les frais commerciaux et d'Administration ainsi, peut-être, qu'une part des frais de réclame.

Il faudrait, par contre, que les frais d'exploitation technique puissent être couverts par la partie technique de l'entreprise. Monsieur DUVAL rappelle les pourparlers qui ont eu lieu entre l'AVION TOURISME et l'AD ASTRA. Il signale à ce sujet, que la fabrique d'avions „SAVOIA“ aurait accepté le paiement de ses fournitures d'appareils en actions de la Société à former.

Plus tard, les pourparlers entre les deux sociétés AVION TOURISME et AD ASTRA se sont rompus par suite de divergences de vues, ainsi que pour une question de réception d'appareils sur laquelle il n'y a pas lieu de revenir.

Monsieur DUVAL est, en tout cas, persuadé que s'il y a en Suisse plusieurs sociétés, elles se feront concurrence, et qu'elles ne pourront arriver à rien, et qu'il faut, par conséquent, chercher un terrain d'entente.

Monsieur le Major ISLER envisage la constitution d'un cartel pour lequel la Maison A. Natural. Le Coultre & Co. s'occuperait de la partie administrative et la propagande. Pour le moment ce cartel serait à organiser en vue de tourisme et de meetings, mais en laissant de côté la poste aérienne, l'organisation de celle-ci étant moins urgente à l'heure actuelle. Monsieur ISLER insisterait pour que dès maintenant, même avant qu'une entente ait pu intervenir entre les deux groupes AD ASTRA et AVION TOURISME, on puisse déjà examiner quelle serait la collaboration de la Maison A.N.L.C.

Monsieur DUVAL entrevoit deux solutions : soit une fusion complète, soit une entente pour la répartition du trafic entre les deux sociétés, dont l'une s'occuperait de la Suisse Allemande, et l'autre de la Suisse Romande.

Monsieur RIHNER regrette, tout d'abord le tirage et les divergences de vues qui ont existé entre l'AD ASTRA et l'AVION TOURISME. Il est également d'accord pour chercher un terrain d'entente, car deux sociétés concurrentes ne feraient que se manger. A son avis, une entreprise puissante pourrait obtenir des facilités de la part des Autorités pour les lieux d'atterrissage, subventions pour trafic régulier, tandis que s'il y a plusieurs entreprises concurrentes, les autorités ne voudront rien faire, et attendre de voir celle qui surnage. A l'heure actuelle, il déclare qu'il y a plus de fra. 300,000 souscrit pour le capital de l'AD ASTRA et que cette dernière société pourrait envisager une fusion avec l'Avion Tourisme à condition qu'il soit tenu compte des points suivants :

- 1.) Le Conseil d'Administration, la Direction et le personnel devraient être suisses
- 2.) Le capital devrait, pour la plus grande partie, être suisse.
- 3.) Le nom „Ad Astra“ serait conservé à la société fusionnée, et à ce sujet, Monsieur RIHNER ajoute que la société tient à se constituer d'abord pour elle-même, et qu'elle pourrait ensuite accepter le concours de l'Avion Tourisme sous la forme de fusion, les deux entreprises mettant en commun leurs capitaux et payant ainsi en espèces les avions de fabrication italienne au lieu de les considérer comme apport.
- 4.) Le siège principal de la société devrait rester à Zurich.
- 5.) Le Conseil d'Administration devrait être composé d'un grand nombre de personnes, de façon à pouvoir réserver une place à des intéressés d'un peu toutes les régions, et pour la Direction effective de la Société, un comité directeur serait (...) dans le conseil.

Monsieur DUVAL se propose de convoquer immédiatement une réunion du conseil de l'Avion Tourisme pour examiner les propositions de l'Ad Astra, et ensuite, il pourra examiner comment il faut également englober les autres petites entreprises d'aviation qui existent actuellement en Suisse.

Monsieur le Major ISLER est d'avis qu'une fois que le cartel serait formé, il serait indispensable qu'au point de vue commercial, l'entreprise ait le concours d'une Maison de transports pour tout ce qui est des affaires commerciales et administratives.

Monsieur NATURAL rappelle quelle serait la collaboration de sa Maison, qui s'occuperait de tout ce qui est des questions commerciales et administratives, de la correspondance, de l'organisation. De la publicité, des contrats avec les passagers, de l'organisation de meetings, ce qui en somme, déchargerait les sociétés de tout ce qui n'est pas l'exploitation purement technique.

Monsieur NATURAL estime qu'en outre de cela, la société serait disposée à participer dans une certaine proportion aux frais de réclame et que d'autre part, il ne serait pas exclu qu'elle prenne quelques actions de l'entreprise.

Il ne faudrait pas perdre de vue que la Confédération aurait à soutenir la nouvelle entreprise surtout au début, puisque cela permettrait à l'aviation militaire de conserver ses plotes en Suisse, et de maintenir leur entraînement.

Quant à la question de la poste aérienne, elle serait à revoir plus tard. Monsieur NATURAL rappelle encore les services que pourraient rendre les succursales de sa Maison à PARIS, LONDRES, ANVERS et MARSEILLE, ce qui pourrait être fort intéressant lorsque des relations internationales aériennes seraient établies.

M. le Major ISLER insiste pour que dès maintenant, on cherche à élaborer un projet d'organisation de travail, la question de fusion entre l'AD ASTRA et l'AVION TOURISME restant réservée.

Monsieur DUVAL rappelle que l'AVION TOURISME, sans n'avoir encore pris aucun engagement formel, a déjà été en rapport avec la Maison VERON, GRAUER & Co. pour l'organisation d'un trafic entre LAUSANNE et GENEVE. Il désirerait que ce service puisse commencer au plus tôt, quitte à renoncer aux services de Véron Grauer, si une fusion intervient, mais il estime avoir une sorte d'engagement moral vis-à-vis de cette Maison.

Monsieur GALLAY est d'avis qu'un plan de travail peut être élaboré spécialement au point de vue de la collaboration A.N.L.C., ceci pendant que les pourparlers entre les deux sociétés se poursuivent. Il estime que vis-à-vis de Véron Grauer, si une fusion intervient, l'Avion Tourisme n'aura aucune obligation.

Monsieur RIHNER donne quelques renseignements sur l'organisation de début prévue par sa société, qui créera d'abord des stations locales et ensuite verra à les relier pour créer une ligne de Genève à Friedrichshafen qui, plus tard, pourrait se souder avec une ligne MARSEILLE – GENEVE et ensuite de FRIEDRICHSHAFEN à STOCKHOLM avec l'entreprise des Zeppelins. Si cette ligne se crée pour des passagers, forcément elle pourra prendre la poste en même temps.

Monsieur GALLAY demande si les autorités militaires soutiendraient les entreprises suisses pour éviter la concurrence étrangère. Monsieur ISLER explique que l'Aviation commerciale interne en Suisse serait, en tout cas, réservée à des entreprises suisses.

Par contre, des entreprises étrangères pourraient avoir leurs têtes de ligne en Suisse ceci pour pouvoir satisfaire aux exigences d'un trafic internationale. On entrevoit, dans les milieux officiels, d'accorder des concessions pour le trafic aérien comme cela se fait dans d'autres domaines, et on prévoit la création d'un office civil aéronautique qui sera adjoint au Département des chemins de fer, et aura à appliquer des principes analogues à ceux qui régissent déjà des questions, en matière de chemin de fer, pour sauvegarder à la fois les intérêts nationaux, et ceux du public.

Monsieur ISLER ajoute, à titre de simple indication, qu'il est à prévoir que des subventions seraient accordées en faveur de l'aviation civile.

- a) Une subvention par aviateur militaire engagé dans une entreprise civile
- b) Une subvention par appareil en cas de mobilisation
- c) Une subvention pour l'entretien et l'aménagement de places publiques d'atterrissage.

Il a été proposé, par exemple, d'accord pour l'année 1920 une subvention de frs. 200. -- par mois par aviateur volant au moins 12 heures par mois, mais on ne sait pas encore si ratification sera donné à cette partie du budget.

La formation de pilotes civils sera à examiner, mais il n'a encore été rien fixé à ce sujet.

Monsieur ISLER voudrait encore que A.N.L.C. reprenne l'agence existant à Lausanne de l'aviation militaire, qui, au bout de quelques semaines, pourrait être transféré à GENEVE.

Comme une conférence doit avoir lieu le jeudi 20 à BERNE entre des délégués français et des délégués suisses, pour régler les questions de trafic international, Monsieur ISLER ne croit pas qu'au point de vue international, une concession puisse être refusée à un groupe français, et à son avis, il conviendrait donc que l'Avion Tourisme qui avait aussi envisagé un service depuis Evian, se mette rapidement sur les rangs.

La séance est ensuite levée, et un entretien ultérieur pourra avoir lieu plus tard pour discuter le projet de travail en commun qui doit être élaboré à la suite de la réunion de ce jour.

GENEVE, le 20 novembre 1919.- (John F. Michel)

GENEVE, le 29 Novembre 1919 – Messieurs FRICK & Co., Entreprise d'Aviation „AD ASTRA“, 79, Dufourstrasse, ZURICH.-

Messieurs,

Comme suite à l'entretien que nous avons eu dans nos bureaux mercredi 19 Novembre, avec Monsieur RIHNER de votre Société, en présence de Monsieur le Major ISLER et d'un délégué de l'Avion Tourisme, ainsi qu'aux échanges de vues que nous avons eus avec vous lors de votre récent séjour à Genève (24 novembre) à l'occasion des vols de votre Avion géant, nous avons l'avantage de vous indiquer ci-après dans les grandes lignes, de quelle façon nous concevons la collaboration de notre Maison à votre entreprise si vous arrivez à réaliser votre programme pour toutes les questions de transports et locomotion aérienne.

Vous trouverez énumérés ci-après les points principaux pour lesquels nous pensons que nous pourrions utilement collaborer au but que nous envisageons tous, c.à.d. assurer à notre pays des moyens de locomotion aérienne et de développer ceux-ci au point de vue international.

1.) ORGANISATION COMMERCIALE.-

Nous nous chargerions de tout ce qui concerne l'organisation commerciale sur la place de Genève, notamment la préparation des horaires, la vente des billets et la retenue des places, soit au départ à GENEVE, soit au départ de ZURICH ou d'autres stations que vous installeriez en Suisse. En même temps, nous ferions surveiller les départs et les arrivées des avions, et nous pourrions notamment nous occuper des services de bagages, au besoin faire prendre à domicile ou faire attendre à l'arrivée les voyageurs par des taxis.

Nous mettrions à votre disposition dans nos bureaux tout d'abord le personnel, voulu pour s'occuper de la correspondance, de la vente des billets, répondre au public, en un mot, faire tout ce qui peut concerner la partie administrative.

Cette mise à disposition d'un personnel comprendrait aussi l'utilisation de nos autres services ainsi notamment que les conseils et l'appui de notre Administration et Direction pour tout ce qui pourrait contribuer à la bonne marche de l'entreprise.

Vous auriez ainsi à votre disposition des locaux répondant parfaitement à toutes les exigences bien installés, et desservie par un personnel parlant plusieurs langues.

Nous mettrions également à disposition de l'entreprise une vitrine sur le Grand Quai et une sur la Rue du Rhône, réservée spécialement aux réclames et photographies que vous pourriez désirer exposer. Nos services de tourisme et voyages seraient instruits d'avoir à user de leur influence auprès de la clientèle qui fréquente nos bureaux pour l'engager à se servir des services d'aviation non seulement pour les relations entre villes, mais aussi pour ce qui est de simples promenades.

De ce côté-là, nous pourrions certainement vous apporter une aide très efficace, car nous attendons, à partir de l'année prochaine, une très forte affluence de voyageurs étrangers, et surtout américains. Nous avons été pressentis dernièrement par des organisations de voyages américaines pour les représenter en Suisse et aussi en France, et de ce fait-là, nous aurons certainement une très grosse clientèle qui sera appelée à passer dans nos bureaux, à nous demander nos conseils, et à suivre un peu les suggestions que nous pourrions avoir à leur faire.

Nous ajouterons aussi que nous sommes les agents généraux de la Holland America Line, qui a toujours été très en faveur auprès des touristes et des voyageurs américains, et de ce côté-là, nous avons aussi la perspective d'un courant de voyageurs très intense.

Il y a là un ensemble de relations dont nous serions heureux de pouvoir faire bénéficier l'entreprise de transports aériens à laquelle nous prêterions notre collaboration.

2.) RELATIONS AVEC LES AUTORITES.-

Nous nous chargerions de conduire toutes les relations d'ordre administratif qu'il serait nécessaire d'entretenir avec les autorités, tout d'abord pour obtenir leur collaboration pour les emplacements de départ et d'arrivée, pour obtenir leur appui en cas de manifestation spéciale, et veiller dans les milieux gouvernementaux un intérêt très réel pour les affaires d'aviation.

De ce côté-là, nos relations nous permettraient certainement de suivre cette question particulière d'une façon toute spéciale, et nous avons l'impression qu'il faut surtout provoquer non pas seulement un intérêt occasionnel, mais au contraire, maintenir d'une manière permanente l'intérêt que peuvent faire naître les circonstances spéciales.

Dans ce domaine, nous entrevoyons de vous prêter également tout notre appui, car là, il ne suffira pas d'agir d'un seul côté, mais il faudra aussi que vous y portiez toute votre attention pour que les autorités fédérales se décident, en même temps qu'elles accorderont la concession de service aériens, à doter ces derniers de subventions régulières, tout d'abord pour encourager l'aviation elle-même, et surtout parce que l'entreprise civile permettra d'utiliser les services des pilotes militaires et de les maintenir en entraînement constant, ce qui est d'une importance capitale pour les autorités militaires si elles ne sont plus à même d'occuper leurs pilotes pour les buts exclusivement militaires.

3.) RELATIONS AVEC L'ETRANGER.-

Ainsi que nous y avons fait allusion plus haut, sous la rubrique «Organisation commerciale», nous userons de toute notre influence pour amener à l'entreprise de la clientèle étrangère, mais nous sommes prêts à faire travailler dans ce but nos agences dans les grandes villes de l'étranger, telles que Paris, Bordeaux, Marseille, Anvers, où nous sommes installés sous notre propre nom, et à Londres où nous avons une maison alliée avec laquelle nous entretenons des relations très étroites. Vous auriez donc d'emblée à l'étranger des agences pouvant remplir dans ces villes le même rôle que celui que nous assumerons à Genève, et qui pourraient s'occuper notamment de créer à l'entreprise suisse d'aviation des rapports avec les entreprises étrangères, de façon à arriver à combiner les services existants ou à les améliorer, et à créer, en somme, un véritable réseau aérien.

4.) PROPAGANDE et PUBLICITE.-

Nous nous chargerions aussi de toute l'organisation de la propagande et de la publicité par les différents moyens qui paraîtront le plus propices, soit par affichage, soit par annonces dans les journaux, soit par l'organisation de meetings et de séances de propagande.

Pour la publicité, ainsi que nous vous l'avons déjà indiqué, nous serions disposés à prendre à notre charge une partie des frais de celle-ci, et tant qu'il s'agirait de propagande par les journaux, ou par affichage discutée d'un commun accord avec vous, nous serions prêts à prendre à notre charge la moitié des frais d'affichage, annonces, etc. que votre société déciderait pour Genève, après ratification par nous des projets que vous auriez à nous présenter lorsqu'il s'agirait de cas spéciaux.

5.) SURVEILLANCE et CONTROLE de L'EXPLOITATION.-

Indépendamment des questions d'organisation commerciale traitées plus haut sous chiffre I, nous serions prêts à nous charger également de la surveillance et du contrôle de l'exploitation, abstraction faite de ce qui pourrait concerner uniquement la partie technique et mécanique d'un appareil.

Nous entendons par exemple que nous pourrions nous charger du contrôle et de la surveillance des achats, de la consommation et des dépenses faites dans ce but. Nous pourrions nous charger de l'organisation de la comptabilité pour ce qui est de Genève même, et au besoin aussi nous charger de révisions que vous pourriez avoir à faire ailleurs, de façon à ce que vous soyez complètement dispensés d'avoir à engager du personnel commercial ou comptable.

Nous prendrions, pour ce qui est de GENEVE, ces frais de surveillance à notre charge, et s'il s'agissait de les exercer ailleurs, nous pourrions le faire à des conditions prévoyant simplement le remboursement des frais proprement dits.

6.) BUREAU de LAUSANNE.-

Vous savez que Monsieur le Major ISLER lors de la conférence que nous avons eue chez nous, a beaucoup insisté pour que le bureau de Lausanne créé par la Direction de la place d'Aviation de Dübendorf pour la propagande dans la Suisse Romande et en même temps pour le service de la poste aérienne soit maintenu provisoirement et repris par nous. Dans le désir d'être agréables au Major Isler, et pour tâcher d'arriver à concilier les intérêts divers qui surgissent dans ces questions d'aviation, nous serions prêts à faire le sacrifice d'assumer la charge de ce bureau à Lausanne, étant entendu que nous nous réserverions de le faire transférer à Genève d'ici 4 ou 6 semaines, et de continuer à occuper dans nos bureaux de Genève l'aviateur qui était détaché à Lausanne, ceci afin d'avoir quelqu'un au courant de la partie. Pour cela, nous prendrions à notre charge l'indemnité de frs. 300 qui était payée à l'aviateur stationné à Lausanne, étant entendu que ce serait une chose à voir entre les autorités militaires et l'entreprise de savoir si le subside de frs. 400.- (indépendant de celui de 300 ci-dessus) serait payé par l'autorité militaire comme elle l'a fait jusqu'à maintenant. Il n'y aurait pas lieu pour nous de reprendre alors les frais de l'employé qui s'occupe de la partie administrative puisqu'ici à Genève, dans nos bureaux, nous aurions des éléments pour faire exécuter ce travail.

Nous remettrons cette participation de notre part jusqu'au moment auquel votre entreprise serait organisée pour une exploitation normale et au plus tard jusqu'au 30 avril 1920, car nous estimons qu'à partir de cette date, vous pourrez marcher régulièrement et assumer l'obligation qu'il aurait d'avoir un professionnel stationné à Genève.

Nous voudrions par cette concession de notre part sur ce point, faire ressortir l'importance que nous attachons à ce qu'une entente intervienne pour que le transfert de l'exploitation militaire provisoire à une entreprise civile se fasse en facilitant chacun.

7.) BUREAUX à ZURICH, ST.GALL, BALE.-

Indépendamment de l'appui que pourraient vous prêter nos succursales à l'étranger, nous vous rappelons que nous sommes installés à Bâle et à St. Gall où nous pourrions assumer, le cas échéant, le même service qu'à Genève. Pour Zurich même, nous

attirons spécialement votre attention sur le fait que nous y avons un bureau d'expéditions situé à la Bahnhofstrasse, il est vrai au 1er étage, et non pas avec arcades ouvrant sur la rue. Mais là, nous avons en plus le bureau de la Holland Amérique Line à la Werdmühleplatz, qui est sous notre direction et où nous pourrions installer tout ce qu'il faut pour les services de tourisme et voyages et la locomotion aérienne. Si donc pour la place de Zurich vous n'avez pas encore de projet définitif, vous pourriez trouver là l'organisation de notre société pour collaborer à votre entreprise.

Au cas où un arrangement interviendrait avec notre Maison pour les places de Zurich, Bâle et St. Gall, nous prendrions à notre charge les mêmes prestations qu'à Genève, et en cas de réclame et publicité locale, nous y participerions également comme il est dit ci-dessus, dans une proportion de 50%.

8.) COMMISSION sur VENTE de BILLETS.-

Nous vous prions de bien vouloir nous faire connaître de votre côté quelle serait la commission que vous pensez accorder pour la vente de vos billets, de façon à ce qu'une fois l'affaire lancée, régulièrement alimentée, nous soyons au moins défrayés d'une partie de nos frais.

9.) RELATIONS AVEC ENTREPRISES ETRANGERES.-

Comme vous avez fait allusion lors de nos pourparlers aux correspondants qui pourraient s'établir entre les services suisses et les services d'autres pays, vous auriez à faire toutes les démarches pour que nous puissions être en mesure de vendre également des billets pour les parcours au-delà de la frontière suisse.

Nous avons, en effet, cru comprendre que vous étiez déjà en relation avec le service de FRIEDRICHSHAFEN – BERLIN – STOCKHOLM, et ce serait à vous qu'il incomberait de nous procurer la possibilité de vendre ces billets.

Cette clause s'étendrait aussi aux autres entreprises avec lesquelles vous entriez en relations.

Il va de soi qu'en ce qui nous concerne, nous chercherions à obtenir également la réciprocité en notre faveur si par exemple nos agences étrangères étaient désignées pour la vente des billets en France ou en Angleterre.

10.) FUSION AVEC AUTRES ENTREPRISES SUISSES D'AVIATION.-

Ainsi que nous l'avons dit lors des différents entretiens que nous avons eus avec vous, nous estimons qu'au point de vue commercial, il est absolument indispensable d'arriver à une entente entre les différentes entreprises suisses si vous voulez éviter, les uns et les autres, de marcher, si ce n'est pas à la ruine, en tout cas à un insuccès financier certain. Dès que nous avons été amenés à étudier cette question de transports aériens, nous avons acquis la conviction qu'il fallait arriver à ce qu'il y ait seulement une entreprise qui s'en occupe, et en tout cas, un cartel qui régisse la chose sous forme d'une communauté d'intérêts.

Vous pourriez, en tout cas, compter sur nous pour arriver à réaliser cette unité d'action, et comme nous avons, en somme, dans toute cette affaire, une situation vraiment indépendante et impartiale, nous croyons certainement que nous pourrions user de notre influence pour chercher de part et d'autre à faire surgir un terrain d'entente entre les intéressés.

11.) PARTICIPATION FINANCIERE.-

Au premier abord. Nous n'avons pas envisagé une participation financière à votre société ou à un groupement se formant pour englober les différentes entreprises suisses, car nous estimions faire déjà largement notre part en assumant les frais de concours commercial et de propagande que nous vous avons offert.

Néanmoins, ainsi que nous vous l'avons dit depuis, nous ne serions pas opposés à envisager une participation de notre société soit dans votre entreprise, soit dans le cartel qui pourrait se former.

Nous y mettrions toutefois comme condition d'avoir au préalable pu prendre connaissance tout d'abord de la liste des souscripteurs et des appuis qui vous ont été promis, de connaître votre projet de budget et de situation financière, et notamment de savoir ce que vous envisagez spécialement comme budget de réclame.

Nous subordonnerions également notre participation à une entente à intervenir entre les entreprises actuelles, estimant que sans cela, l'affaire ne serait, pour ainsi dire, pas viable commercialement.

Si nous prenions une participation financière à votre Société, nous demanderions, puisqu'il rentre du reste dans vos vues, de chercher à appeler un grand nombre de personnes au Conseil d'Administration, de façon à avoir des intéressés un peu partout, à ce qu'un poste d'Administrateur soit réservé à notre Maison.-

12.) CONCLUSIONS.-

Les considérations que nous vous avons exposées ci-dessus ne constituant nullement un programme absolu de notre part, mais plutôt un projet de la façon dont nous envisageons notre collaboration, et nous serons toujours prêts à examiner de concert avec vous les suggestions que vous pourriez avoir à nous faire pour améliorer ce projet.

Nous tenons, évidemment, avant tout à ce que l'affaire puisse être intéressante au point de vue général, et surtout à ce qu'elle puisse porter des fruits pour l'avenir en vue du développement des transports aériens que nous croyons appelés à rendre de réels services dans notre pays.

Si vous pensez que la chose soit nécessaire, nous serions toujours prêts à avoir à GENEVE une conférence avec vous, au besoin en présence des représentants des autres groupes avec lesquels vous cherchez une entente, en y convoquant aussi Monsieur le Major ISLER, étant donné l'intérêt qu'il porte à ce qu'une solution soit donnée pour faire la transition entre l'aviation militaire et l'aviation civile.

Veillez agréer, Messieurs, nos bien empressées salutations.-

Zürich, den 18. Dezember 1919. – An die eidg. Flugplatzdirektion und zu Handen des Informationsbureau der F.P.D.

Die Unterzeichneten haben das Vergnügen, Ihnen mitteilen zu können, dass die Konstituierung der „Schweizerischen Luftverkehrs A.-G., Zürich (Aviation suisse S.A.) mit einem Aktienkapital von 300'000.- Franken letzten Montag, den 15. Dez. zu Stande gekommen ist.

Dem Verwaltungsrate gehören an, die Herren:

Berthoud, fils, banquier, Neuchatel; Messner, Direktor, Thun; Morin Alfred, Neuenburg; Peyer, Dr. jur., Zürich, Jenny-Dinner, Fabrikant, Mollis; Schwarzenbach, Zürich; Steiner, Direktor, Biel; Wild, Flugzeugingenieur, Zürich.

Die provisorisch gebildete Firma Frick & Cie geht an die A.-G. über. Wir geben Ihnen nachfolgenden kurzen Bericht über die Arbeit der Firma Frick & Cie.:

Es wurden durch die 3 Militär-Piloten Frick, Pillichody, Kramer, vom 17. Oktober bis 13. Dezember im ganzen 104 Flüge, hauptsächlich in Locarno, Zürich, und Biel mit 251 Passagieren und 36 Std. 29 Minuten Flugzeit ausgeführt.

Das von Lt. Frick gesteuerte Grossflugboot Dornier hat in dieser Periode Propagandaflüge ausgeführt die Luzern, Zug, Neuenburg, Genf, Lausanne und Biel berührten.

Wir werden Ihnen in Zukunft über die Flüge der Ad Astra A.-G. regelmässig (14 täglich, jeweils am 3. und 18.) Bericht erstatten und sind Ihnen dankbar, wenn Sie unsere nationalen Bestrebungen bei jeder Gelegenheit unterstützen wollen.

Hochachtungsvoll: **Société d'Aviation AD ASTRA** (F. Rihner)

Zürich, den 19. Dezember 1919 – Eidgen. Flugplatzdirektion, z.H. der Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern

Die Unterzeichneten haben das Vergnügen, Ihnen mitteilen zu können, dass die Konstituierung der „Schweizerischen Luftverkehrs A.-G. Ad Astra“ am 15. Dezember zu Stande gekommen ist.

Dem Verwaltungsrat gehören an:

1. Herr Fréd. Berthoud, fils, Banquier von Fleurier, Neuchâtel,
2. Herr Dietrich Jenny-Dinner, Fabrikant, Mollis,
3. Herr Major i. G. Emil Messner, Fabrikdirektor, Thun,
4. Herr Alfred Morin von Vich (Vaud), Neuchâtel,
5. Herr Edwin Schwarzenbach, Fabrikant, Rüslikon,
6. Herr Ed. Steiner, Stadtrat, Uhrenfabrikant, Biel,
7. Herr Rob. Wild, Flugzeugingenieur v. St. Gallen, Zürich,
8. Herr Dr. L. Peyer-Reinhart, Rechtsanwalt von Schaffhausen in Küsnacht.

Präsident des Verwaltungsrates ist Herr Oberstlt. Peyer-Reinhart,

Vice-Präsident des Verwaltungsrates ist Herr Berthoud,

Delegierte des Verwaltungsrates die Herren: Alfred Morn, Schwarzenbach & Wild.

Zum Direktor der A.-G. wurde gewählt: Herr Oblt. Fritz Rihner, Militärflieger von Vilnachern (Aargau) in Dübendorf & zu Prokuristen: Herr Walter Altherr, Kaufmann von Trogen in Zürich.

Ausnahmsweise ist der Gesellschaft auf Grund ihrer nationalen Bestrebungen vom Justiz- & Polizei-Departement am 20. Oktober die Bewilligung zur Verwendung der Bezeichnung „schweizerische“ in der Firma erteilt worden.

Das Initiativ-Komitee hat in seinen Prospekten und Vorträgen, bei den Besprechungen mit Gemeinden und Interessenten, stets den nationalen Charakter seiner Bestrebungen hervorgehoben.

Das Kapital, das gezeichnet wurde, ist vollständig schweizerisch. Es sollen nur schweizerische Militärpiloten engagiert werden. Dadurch übernimmt aber die Gesellschaft z. Teil die Aufgaben des Staates:

1. Heute muss derselbe, um stets eine gewisse Anzahl trainierte d.h. im Bedarfsfall sofort verwendbare Piloten, zu besitzen, diese Flieger mit grossen Kosten trainieren lassen. Die vorgeschriebene Minimalstundenzahl verursacht heute eine Ausgabe von mindestens 1500 Fr. pro Pilot und pro Monat. Findet aber ein Militärpilot ein Engagement bei der Zivilaviatik, so bleibt er stets flugtüchtig und erspart somit dem Staate seine Auslagen.
2. Die Gesellschaft kauft Flugzeuge, die im Mobilmachungsfalle durch Einbau von Maschinengewehren z. T. ohne weiteres zu Beobachtungs- od. Kampfflugzeugen umgewandelt werden können oder aber als Transportflugzeuge hinter der Front Verwendung finden. Es ist ein solches Flugzeug einem Kavalleriepferd zu vergleichen, das der Kavallerist vom Staate gratis erhält, für dessen Unterhalt er verantwortlich ist und das im Bedarfsfalle dem Staate zur Verfügung steht.
3. Die Gesellschaft errichtet Stützpunkte, die im Bedarfsfalle ohne Weiteres militärisch verwendbar sind. Sie vermehrt also in hohem Masse die Unterkunftsmöglichkeiten in der Schweiz und erleichtert damit zum vornherein militärische Operationen.
4. Die Gesellschaft übernimmt auch die Ausbildung von Schülern, vorläufig bis zum Sportbrevet; später, wenn ihre Mittel es ihr erlauben werden, bis zum Transportbrevet. Sie hilft damit wiederum dem Staate, der damit ohne Kosten Piloten erhält, die ihm bei Bedarf sofort zur Verfügung stehen.
5. Die Gesellschaft engagiert nur schweizerisches Personal, also Mechaniker (Pioniere der Fliegerabteilung), die im Mobilmachungsfalle sofort zur Verfügung stehen und einen Stock gut trainierter Flugzeugmechaniker bilden.

In Anbetracht

1. Der obenerwähnten Gründe
2. Dass ein Bestehen der Luftverkehrsgesellschaft, die vorläufig noch nicht über genügende und sichere Einnahmen verfügt, um ohne Unterstützung diese vaterländische Aufgabe erfüllen zu können, daher in Frage gestellt ist.
3. Dass eine starke, finanzkräftige schweizerische Gesellschaft notwendig ist, um einer ausländischen Überflutung Widerstand leisten zu können

ersucht die Ad Astra, Schweiz. Luftverkehrs A.-G den hohen Generalstab, eine Subvention dieses Unternehmens, nach folgenden Gesichtspunkten in Betracht ziehen zu wollen:

1. Subvention der Gesellschaft pro Militärpilot den sie engagiert und trainiert z. B. in Höhe von 20 % desjenigen Betrages, den der Staat für das Training eines Piloten pro Monat rechnen muss, also ca. 300 Fr.
2. Subvention der Gesellschaft pro militärisch verwendbares Flugzeug das sie ankauft.
3. Subvention der Gesellschaft pro militärisch verwendbaren Stützpunkt (Platz, Hangar, Hangareinrichtungen)
4. Subvention der Gesellschaft pro Pilot (militärpflichtiger Schweizerbürger) den sie ausbildet.

Die Lebensfähigkeit der schweizerischen Nationalaviatik ist in hohem Masse von einer solchen Subvention abhängig, hauptsächlich wird die 1. Periode ihrer Entwicklung grossen Schwierigkeiten begegnen und wir bitten Sie deshalb sehr, diese Eingabe berücksichtigen zu wollen.

Wir gestatten uns, Ihnen beiliegend zu Ihrer Orientierung unsere Prospekte und Statuten zuzustellen.

Hochachtungsvoll:

**Der Präsident des Verwaltungs-Rats der Ad Astra, Dr. Peyer
AD ASTRA schweiz. Luftverkehrs A.-G., Der Direktor: (F. Rihner)**

Zürich, den 22. Dezember 1919 – Herrn Oberst i. G. de Loriol, Operationssektion, Bern.

Sehr geehrter Herr Oberst!

Sie hatten die Freundlichkeit unsern Piloten Lt. Pillichody in persönl. Audienz zu empfangen und uns Ihr Interesse für unser Unternehmen zu bekunden, was uns sehr gefreut hat.

Entschuldigen Sie, wenn wir bereits wieder mit einer Bitte an Sie gelangen. Wir senden Ihnen in Beilage eine Kopie einer Eingabe, die wir z. H. der Generalstabsabteilung der eidgen. Flugplatzdirektion zugestellt haben. Wie wir in diesem Subventionsbegehren ausführen, ist wenigstens heute noch die Existenz einer schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft ohne staatl. Unterstützung sehr in Frage gestellt. Bis die notwendigen Erfahrungen gemacht, das Zutrauen des Publikums gewonnen, wird wohl auch einiges Lehrgeld notwendig sein. Andererseits sind aber auch die Vorteile, die ein solches rein schweizerisches Unternehmen unserer nationalen Aviatik im Allgemeinen, u. dem Staate, resp. dem Militärdepartement im Besonderen bietet, so eminent, dass eine Subvention gerechtfertigt scheint.

Wir bitten Sie nun, Herr Oberst, unsere Eingabe wohlwollend unterstützen zu wollen und danken Ihnen, für das Interesse, das Sie unsern Bestrebungen entgegenbringen.

Hochachtungsvoll:

AD ASTRA – Schweiz. Luftverkehrs A.-G: Der Direktor: (ppa ... F. Rihner)

23.12.1919 – Berner Intelligenzblatt – «Ad Astra Schweiz. Luftverkehrs-A.-G.» – Zürich, 22, Dez. (Mitget.)

Die durch ein Initiativkomitee schweizerischer Militärflieger vorbereitete Konstituierung der «Ad Astra Schweiz. Luftverkehrs-A.-G.» ist nun mit einem Aktienkapital von 300,000 Franken vollzogen worden. Auf Grund ihrer nationalen Bestrebungen und ihrer rein schweizerischen Zusammensetzung hat die Gesellschaft vom eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement die Bewilligung zur Verwendung der Bezeichnung «schweizerisch» in der Firma erhalten. In den Verwaltungsrat wurden gewählt die Herren: Frederic Berthoud fils, Banquier, Neuenburg; Dietrich Jenny-Dinner, Fabrikant, Mollis; Major i. G. Emil Messner, Fabrikdirektor, Thun; Alfred Morin, Privatier, Neuenburg; Dr. L. Peyer-Reinhart, Rechtsanwalt, Zürich; Edwin Schwarzenbach, Fabrikant, Rüslikon; Ed. Steiner, Stadtrat, Uhrenfabrikant, Biel; Robert Wild, Flugzeug-Ingenieur, Zürich. Präsident des Verwaltungsrates ist Dr. Peyer-Reinhart, Vizepräsident Herr Berthoud. Zu Direktor wurde Oberleutnant Rihner, bisher Stellvertreter des Leiters der Flugplatzdirektion Dübendorf, gewählt. Das vorgesehene Aktienkapital von Fr. 300,000 ist bedeutend überzeichnet worden. Es handelt sich in erster Linie darum, die schweizerische Aviatik den Schweizern zu erhalten und unseren Militärpiloten, die während des Krieges in Dübendorf ausgebildet wurden, Gelegenheit zu verschaffen, in ihrem Beruf ihr Auskommen zu finden und beständig im Training zu bleiben. Durch private Initiative sollen so dem Staat bedeutende Pflichten abgenommen werden, und die Gesellschaft hofft daher auf Bundessubvention.

Die «Ad Astra» wird in erster Linie eine Anzahl Wasserflugzeuge erwerben und damit die Stationen Zürich, Locarno, Biel und Thun belegen. Genf, Lausanne, Lugano, Luzern, Neuenburg, Romanshorn und Rorschach sollen folgen. Für später ist die Anschaffung von Landflugzeugen vorgesehen, um auch diejenigen Städte, die nicht an Seen oder Flüssen liegen, bedienen zu können.

Die Propagandaarbeit der letzten Monate ist namentlich von den Piloten Frick, Kramer und Pillichody unter der Firma Frick u. Cie. geleistet worden. Diese Gesellschaft löst sich nach Erreichung ihres Zweckes (Gründung der Ad Astra-A.G.) auf. Ihre Mitglieder treten in den Dienst der neuen Gesellschaft.

15. Januar 1920 – Abmeldung einer Firma am Handelsregister des Kantons Zürich

Die Firma Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra – Frick & Cie, Société d'Aviation Ad Astra
In Zürich 8 (S.H.A.B. No 235 vom 1. Oktober 1919, pag. 1722) – (Branche) Förderung der Aviatik
Gesellschafter: Ernst Frick und Henri Kramer – und damit die Prokura Walter Altherr
ist infolge Auflösung dieser Kollektivgesellschaft erloschen. Die Liquidation ist durchgeführt.
Zürich, den .. Januar 1920

Persönliche Unterschriften aller bisherigen Gesellschafter: (Ernst Frick ; Henri Kramer)

Die Aechtheit der Unterschrift – ZUR BEGLAUBIGUNG – Der Registerführer: (Carl Meili)

Diese Abmeldung ist richtig unterzeichnet und beglaubigt gefl. umgehend mit Fr. 27.- Gebühr an das Handelsregisterbureau Zürich.

(S C H L U S S)

Bemerkung:

Der Beitrag „Eine schwierige Geburt – Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra“ in der Serie „100 Jahre Luftverkehr“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 3, März 2020, erschienen (Seiten 18-20).

2021.01.01. – DR
