

Badische Luftverkehrsgesellschaft (Balug) – (Transkription Dokumente 1919 – 1921)

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

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

Dübendorf-Bern-Lausanne-Genf & Dübendorf-Base

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

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

Vorgesehen wäre eine zweimalige Verbindung pro Tag. – Je eine Maschine würde am Morgen bei Tagesanbruch von D'dorf, Genf und Basel 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 Bürogehilfe / Piloten (6) / Mechaniker: Genf (3), Lausanne (1), Bern (1), D'dorf (3), Basel (3) = 11

für den administrativen Betrieb könnten jeweils die 2 Reservepiloten verwendet werden.

BETRIEBSKOSTENRECHNUNG.-

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

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

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

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

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

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

21. Juni 1919 Im Flug rund um die Schweiz

Abbildung: Oberleutnant Bider (1) mit seinem Passagier Dr. Gubler (2) nach der Rückkehr vom Rundfluge unmittelbar nach der Landung auf der St. Jakobs wiese in Basel. Die Fahrt ging von Basel aus nach Genf, Lausanne, Bellinzona, Engadin, Ems, St. Gallen. Winterthur und Basel. Distanz zirka 850 Kilometer.

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-Komite: - (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

Lörrach, den 8. Juli 1919

Beschluss

Die Anlage eines Flugplatzes in Lörrach

T.J. Nr. 2327 betr.

- Herrn Hauptmann Hantelmann, Führer des Flugplatzes der Deutschen Luftreederei Berlin, Weimar, Flugplatz
Der Gemeinderat hat beschlossen, alle erforderlichen Schritte zur Einrichtung einer Flugstation auf hiesiger Gemarkung zu unternehmen. Unter Bezugnahme auf die Besprechung des Technikers, Herrn Kern vom hiesigen Stadtbauamt, am 7. Juni ds. Js. in Weimar fragen wir Sie hiermit ergebenst an, ob Sie bzw. ein Vertreter von Ihnen auf Kosten der Gemeinde bereit wären, zum Zwecke einer Besprechung an Ort und Stelle hierher zu kommen. Bejahendenfalls sehen wir dem Vorschlage des Zeitpunktes gerne entgegen.

- W.V. 14 Tage.

Bürg.-Amt. Lörrach, gez. Gugelmeier

Basel, den 30. Juli 1919

Herrn Oberst Mylius-Passavant, President des Vereins für Schweizer Aviatik, Basel

Wir beziehen uns auf die im Hotel Univers abgehaltene Versammlung von Initianten behufs Anschluss von Basel an die schweizerischen aviatischen Bestrebungen, und beehren uns, Ihnen mitzuteilen, dass es uns gelungen ist, die Generalvertretung der englischen Flugesellschaft Handley-Page für die Schweiz zu erhalten.

Wir sind bereit, uns Ihrem Unternehmen anzuschliessen und uns zur Verfügung zu stellen, um im Verein mit der englischen Gesellschaft, die nötigen Schritte zu ergreifen für die Errichtung eines kontinentalen und innerschweizerischen Flugdienstes. Wir gewärtigen gerne Ihre Rückäusserung und zeichnen

mit vorzüglicher Hochachtung ppa. **Act. Ges. Zwilchenbart** (Albert Stohler?)

Bern, den 6. August 1919

Herrn Karl Bea, Automobile, Basel, Pelikanweg 9,

Mit Schreiben vom 30. Juli 1919 erneuern Sie Ihr Gesuch vom 1. Mai 1919 u Erteilung der Einfuhrbewilligung für vier deutsche Flugzeuge, welches Ihnen unterm 10. Mai erstmals abschlägig beantwortet worden ist. Die fraglichen Flugzeuge stehen nach Ihren Angaben in der amtlichen Niederlage der Badischen Staatsbahnen in Basel B.B.

Hiermit erteilen wir Ihnen die nachgesuchte Einfuhrbewilligung mit dem ausdrücklichen Vorbehalt jedoch, dass damit die Bewilligung zum Fliegen der Apparate in der Schweiz nicht verbunden ist, und wir betonen ausdrücklich, dass diese letztere Bewilligung vielmehr besonders eingeholt werden muss. **Eidgenössisches Militärdepartement:** sig. Camille Decoppet.

Zürich, den 25. August 1919

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

Sehr geehrter Herr Oberst:

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

Wir möchten gerne bei Gelegenheit einen Flugtag in Basel veranstalten, zwar einerseits Schauflüge unseres Chefs-Piloten Herrn Alfred Comte auf seinem Parasol-Jagd-Flugzeug, ferner und im Anschluss an die Schauflüge Passagierflüge mit unseren grossen Zwei-Passagier-Maschinen und ebenfalls durch unseren Herrn Comte. Wir beabsichtigen ferner in aller nächster Zeit eine Anzahl schöner Fliegeraufnahmen von Basel und Umgebung zu machen. Wegen diesem letzteren Punkt hat uns Herr Ras auf Ihre Rückkunft verwiesen. Wir benötigen zu allen diesen Veranstaltungen einen guten Landungsplatz und Benützungsrecht für ein zu erstellendes Hangar in Basel. Wir sind dann unsererseits recht gerne bereit, all unser Mögliches zu machen, um Basel in unseren sportlichen Veranstaltungen speziell zu berücksichtigen.

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

AERO Luftbildverlagsanstalt von Comte, Mittelholzer & Cie.

Der Direktor: A. Hug

Zürich, den 28. August 1919

An den Hohen Regierungsrat von Basel-Stadt

Dem Umstande Rechnung tragend, dass der Platz Basel in Bezug des schweizerischen Flugwesens vernachlässigt worden ist, hat unser Komitee für die Errichtung einer schweizerischen. Flugverkehrs Gesellschaft beschlossen, als Hauptsitz den Platz Basel zu wählen.

Im Auftrage dieses Komitees, welchem verschiedene Flieger-Offiziere angehören, gelange ich nun mit der Bitte an den Hohen Regierungsrat der Stadt Basel, uns in unserem Unternehmen bestmöglichst zu unterstützen.

Ich stelle dieserhalb das Ersuchen, uns einen geeigneten Platz für Start und Landung unserer Flugzeuge zur Verfügung zu stellen. Als in Betracht kommend erwähne ich die St. Jakobs-Matte. Ausser dieser dürften vielleicht noch andere Plätze in Erwägung gezogen werden.

In Anbetracht unseres rein schweizerischen Unternehmens zur Förderung des Flugverkehrs und des schweiz. Zivillugwesens, stellen wir weiter das Ersuchen, uns einen Platz vorerst möglichst ohne Berechnung überlassen zu wollen zur Verhinderung der anfänglich sehr hohen Unkosten.

Es würde uns freuen, wenn wir von Seiten der Regierung auf diese Art unterstützt würden. Zur näheren persönlichen Rücksprache stehen wir jederzeit gerne zu Diensten.

Indem wir mit Interesse einer gefl. Nachricht entgegensehen, zeichne ich

mit vorzüglicher Hochachtung

E. Harder (Flugzeug-Ingenieur, Pflanzschulstrasse 58, Zürich)

Basel, den 3. September 1919.

Herrn Kav. Oberstleut. Mylius, Kapellenstr., Basel.

Bei der hiesigen Regierung ist das anbei in Abschrift folgende Schreiben vom 28. August 1919 des No.58 Pflanzschulstrasse, Zürich, wohnenden Herrn E. Harder, Flugzeugingenieur, eingegangen, das wir uns gestatten, Ihnen zuzustellen, mit der ergebene Anfrage, ob Ihnen über die schweiz. Flugverkehrsgesellschaft etwas näheres bekannt ist und ob Sie über deren Eigenschaften und die leitenden Persönlichkeiten unterrichtet sind. Besonders läge es uns daran zu wissen, ob diese Gesellschaft mit dem eidgenössischen Flugwesen in irgendwelcher Beziehung steht.

Beilage: 1 Abschrift

Mit vorzüglicher Hochachtung

Der Militär-Direktor Basel-Stadt: (?)

Basel, den 4. September 1919

Herrn Oberst Mylius, i. F. J. R. Geigy A.-G., Basel.

Herr Oberst,

Wir beehren uns, Ihnen als den Präsidenten der in Basel für die Förderung der Aviatik bestellten Kommission eine Zuschrift vorzulegen, die für Sie vielleicht Interesse bietet. Die Handelskammer ist nicht in der Lage, auf derartige Anregungen einzutreten.

Mit ausgezeichnete Hochachtung

BASLER HANDELSKAMMER, Der Sekretär: (?)

1 Beilage.

Zürich, 20. September 1919.

P R O S P E K T 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 gedrungen 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.

Basel 21, 3. Oktober 1919. Herr Armbruster, Öffentliches Verkehrsbureau, Basel

Sehr geehrter Herr Armbruster,

Nachdem ich von den neuesten Ausführungen von Herrn Meyer Kenntnis genommen habe, retourniere ich Ihnen mitfolgend das diesbezügl. Schreiben. Sobald Herr Ras von seiner Auslandsreise zurück sein wird, werde ich eine Sitzung einladen, da auch, wie Sie wissen, die Hapag an einem Landungsplatz in Basel für ihre 2 Luftschiff-Linien ev. Interesse hat.

Für heute möchte ich nicht unterlassen, Sie darüber zu orientieren, dass eine ausländische Flugesellschaft weder eine Flugbewilligung noch eine Konzession, sich in der Schweiz niederzulassen erhält und zwar mit völligem Recht, da sonst die schweiz. Civilaviatik zu Grunde gehen würde, noch bevor sie Wurzel gefasst hat. Das Projekt von Herrn Meyer ist aber nichts anderes, als wie dasjenige von franz. Gesellschaften, über den Weg der Flugposten in der Schweiz Fuss zu fassen und zwar wenn nötig unter Gründung einer schweiz. Gesellschaft. Hochachtungsvoll (Mylius? J. R. GEIGY A-G. Basel)

Bern, den 9. Oktober 1919. Herr Oberstlt. Mylius, Basel.

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

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

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

Beilagen.

Basel, den 10. Oktober 1919. An die Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern. No. 5712.

Obwohl es sich in vorliegendem Fall um reine Spekulation handelt, indem der Handel mit Flugzeugen nicht gerade in das Arbeitsfeld eines Spezereiwarenhändlers gehört, so halte ich die Abweisung der Eingabe doch nicht für angezeigt, da es unmöglich ist, gewisse Einfuhren zu erlauben, andere dagegen abzulehnen, ohne dass Ungerechtigkeiten vorkommen.

Da wir keine inländische Flugzeugindustrie haben und in absehbarer Zeit nicht haben werden, so kann ein Einfuhrverbot mit Begründung des Schutzes der Inlandfabrikation nicht empfohlen werden.

Die Hauptsache ist, dass solche eingeführten Flugzeuge nicht ohne weiteres geflogen werden dürfen und dass die bestehenden Bestimmungen scharf genug sind, um sicher zu sein, dass nur gute Apparate mit geeigneten Piloten die nötigen Bewilligungen erhalten. Einlagen retour. Oberstlt Mylius

Bern, den 15. Oktober 1919. Herrn Th. Scherer, Handlung, Riehen. b/Basel.

Mit Schreiben vom 8. Oktober 1919 suchen Sie um die Einfuhrbewilligung nach für 11 von der Central-Garage Augsburg gekaufte Flugzeuge: 3 Albatros-Schulmaschinen neu, 5 Albatros B II Maschinen wenig gebraucht, 1 Albatros-Überlandmaschine mit 110, 120 und 160 PS Mercedes Motoren, 2 Sport-Einsitzer Flugzeuge (Loopin-Maschinen), mit Zubehörenden.

Die nachgesuchte Einfuhrbewilligung wird hiermit erteilt unter dem ausdrücklichen Vorbehalt jedoch, dass die Einfuhrbewilligung wird hiermit erteilt unter dem ausdrücklichen Vorbehalt jedoch, dass die Einfuhrbewilligung die Verkehrsbewilligung nicht in sich schliesst, sondern dass diese letztere erst nach stattgefundenener Kontrolle und gemäss den bestehenden Vorschriften speziell einzuholen ist.

Eidg. Militärdepartement: sig. Camille Decoppet.

Bern, den 17. Oktober 1919.

An die Flugplatzdirektion Dübendorf/Herrn Oberstlt. Mylius, Basel) zur gefl. Kenntnisnahme: (Hold, Hptm i Gst)

Dübendorf, den 16. Oktober 1919.

Herrn Oberstlieut. Mylius, Kapellenstrasse 32, Basel.

Betr. Austrittsverhältnisse und Indiskretionen.

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

...

2. Die Untersuchung über die Indiskretion hat folgendes ergeben: ...

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

...

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

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

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

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

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

An die Generalstabsabteilung / Operationssektion. Bern.

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

Basel, den 17. Oktober 1919

(Oberstlt. Mylius.)

(Handnotiz: an Herrn Oberstlieut. Mylius

Wir teilen Ihre Ansicht und betrachten die Angelegenheit als erledigt. **20.X.19 Op. Sektion, de Loriol, Oberst)**

30. Oktober 1919.

Gründung der Badischen Luftverkehrsgesellschaft m. b. H.

Hans Schuster und Ingenieur Wilhelm Hartmayer gründen die Badische Luftverkehrsgesellschaft m. b. H. mit Sitz in Oos.

Berlin W 66, 30.8.20

An die Schweizerische Oberpostdirektion in Bern.

Die Badische Luftverkehrsgesellschaft m. b. H. in Oos beabsichtigt, in nächster Zeit eine Flugverbindung zwischen Frankfurt (Main) und Basel herzustellen, sobald die Genehmigung zum Einflug in Schweizer Gebiet erteilt ist. Dem Vernehmen nach ist auf diese Genehmigung in Kürze zu rechnen. Es wäre mir erwünscht, wenn diese Flugverbindung zur Postbeförderung zwischen der Schweiz und Deutschland benutzt werden könnte. Unter Bezugnahme auf meine Schreiben vom 8. Oktober 1919 I.A. 2789 und 8. Dezember 1919 I.A. 3735 erlaube ich mir, hierzu folgende Vorschläge zu machen:

Zuzulassen sind gewöhnliche Expresse und eingeschriebene Postkarten, Briefe und Drucksachen sowie Zeitungen, Freinachzwang für alle Gebühren. Verwendung von gewöhnlichen Postwertzeichen und besonderen Flugpostmarken zu 10 und 40 Pf., wie ich sie s. Zt. in 5 Mustern dorthin gesandt habe. Ausser der Weltpostgebühr würden folgende Flugzuschläge zu erheben sein: Für Postkarten 40 Pf. / Für Briefe 40 Pf. für je 20 gr. / Für Drucksachen 1 Mk für je 50 gr. & / Für Zeitungen für 1 kg des Jahresgewichts 5 Mk 40.

Jede Verwaltung behält die von ihr erhobenen Gebühren. Die Bezahlung der Flugbeförderungsgesellschaft geschieht durch die deutsche Postverwaltung.

Ich wäre bereit, die in der Schweiz aufgelieferten Sendungen gegen eine an meine Verwaltung zu entrichtende Vergütung von 20 M für 1 kg Briefsendungen und von 5 M 40 Pf. für 1 kg Zeitungen zur Flugbeförderung zu übernehmen. In gleicher Weise ist auch der Flugpostverkehr zwischen Deutschland und Schweden geregelt. Wie im Verkehr mit diesem Lande und im Innern Deutschlands der Flugpostverkehr stattfindet, bitte ich aus den beifolgenden Nachrichtenblättern (Verfügungen No. 412 und 545) zu ersehen.

Die Frage, welcher Fahrplan zweckmässig dieser Flugverbindung zu geben sein würde, wird hier bereits geprüft; ich werde darüber demnächst weitere Nachricht folgen lassen,

Es sollte mich freuen, wenn die Schweizerische Ober-Postdirektion meinem Vorschlage zustimmen und mir bald darüber sowie über etwaige Flugplanwünsche Mitteilung machen könnte.

Der Reichspostminister I.A. gez. Boniger ?

An die Kreispostdirektion Basel – zur Kenntnis.

Der Flugplatz soll, wie uns das eidg. Luftamt mitteilt, auf dem Birsfeld eingerichtet werden, etwa 10 Min. von der Strassenbahn entfernt.

Welche Kosten täglich würde eine Postverbindung zwischen Basel 2 und diesem Flugplatz verursachen?

Welchen Flugplan schlagen sie vor?

Bern, 6. September 1920.

Der Postkursinspektor: gez. Vaucher.

Basel, den 7. September 1920.
Flugpost Frankfurt M. – Basel.

An die Oberpostdirektion Bern zurückgeleitet.

Der Flugplatz auf dem Birsfeld befindet sich in einer Entfernung von ca. 3700 m vom Postbureau Basel 2 Briefversand. Bei Verwendung eines Kraftwagens unseres Unternehmers käme eine Fahrt auf Fr. 8.80 zu stehen. Je nach dem Verkehr können die Briefbeutel aber auch mit der Strassenbahn vermittelt werden. Verspätungen des Flugzeuges würden bei Verwendung der regelmässigen Kraftwagen die Ausführung des Kraftwagenfahrplans in Frage stellen.

Was den Fahrplan anbelangt, so ist zu bemerken, dass eine Fahrt Frankfurt M.–Basel die Verbindung zwischen den Zügen D 2 von Berlin, D 54 von Köln, von Zug D 202 von Leipzig und Zug 64, Basel–Chiasso, herstellen muss, wenn dieselbe für die Briefpostbeförderung von Vorteil sein soll. Diese Verbindung würde es ermöglichen, dass die betr. Korrespondenzen in Basel, Zürich, Bern und Luzern noch gleichen Tags zugestellt würden; auch Korrespondenzen für Lausanne und Genf erreichen den Bestimmungsort noch gleichen Tags (Auslieferung durch Postfach oder Bestellung per Eilboten).

Vermutlich würde diese Flugverbindung auch für Briefschaften nach Italien benützt.

Die Bahnstrecke Frankfurt–Basel misst 338 km, und die Luftstrecke ca. 300 km. Das Flugzeug müsste in Basel um 10 Uhr, spätestens um 10.15 Uhr eintreffen, ab Frankfurt ca. 8.00 Uhr; Umschlagszeit auf Zug 64, ab Basel 11.00 Uhr, 45 Minuten.

Frankfurt und eventl. die anschliessenden Bahnposten hätten Kartenschlüsse auf Basel 2 und Basel–Chiasso, Zug 64, zu fertigen.

In umgekehrter Richtung dient eine Postflugfahrt nur, wenn sie im Anschluss an Zug 301, Genf–Basel, an Basel 7.23 Uhr, ausgeführt werden kann. Der Abgang ab Basel müsste auf ca. 8.30 Uhr angesetzt werden.

Steht nun für die Hin- und Rückfahrt nur ein Flugzeug zur Verfügung, so müsste die Rückfahrt auf den Nachmittag verlegt werden, d.h. im Anschluss an Zug 307, an Basel 12.45 Uhr ausgeführt werden. Die Abfahrt ab Basel könnte dann um ca. 1.45 Uhr erfolgen; ob in Frankfurt noch Zustellung der Briefschaften gleichen Tags erfolgt, ist uns nicht bekannt.

In finanzieller Hinsicht ist folgendes zu sagen:

Der Luftpostverkehr von Deutschland nach der Schweiz wird jedenfalls bedeutender sein als in umgekehrter Richtung. (Die Frankfurter-Zeitung beabsichtigt eine teilweise Beförderung mit Flugpost). Die schweiz. Postverwaltung wird aus der Verbindung nur Nutzen ziehen, wenn ein ordentlicher Verkehr aus der Schweiz einsetzt.

Die Deutschland zu vergütenden Gebühren (20 Mk. pro kg. Briefe) sind namentlich beim derzeitigen Kursstand sehr gering. Werden in der Schweiz für einen Brief 50 Rp. Fluggebühr bezogen, so ergibt sich pro kg. Briefe eine Einnahme von 50 Fr. (100 einfache Briefe wiegen durchschnittlich ein kg.)

Wir sind der Meinung, dass auf das Angebot des deutschen Dienstes eingetreten werden darf.

(O.P.D. 956.1.23)

Die Kreispostdirektion Basel: (Lichtensteiger)

12. September 1920.

Der grosse Flugtag in Basel

Schweizer Illustrierte Zeitung, No.38, Seite 608

(Spezial... für die „Schweizer Illustrierte“ von Th. Hoffmann, Basel)

Der Flugtag der „Ad-Astra-Aero“ auf dem Sternenfeld Birsfelden gestaltete sich unter Mitwirkung der schweizerischen Flugplatzdirektion Dübendorf zu einem vollen Erfolge. Eine riesige Zuschauermenge folgte den interessanten Geschwader- Jagd-, Akrobatik- und Passagier-Flügen. Der Flugtag fand zu Gunsten eines Basler Flugplatzes statt. Schon in allernächster Zeit soll ein ständiger Passagierverkehr Basel – Frankfurt einsetzen.

Abbildungen:

- Vorbereitung zum Fluge: Lt. Zobrist, Beobachtungsoffizier (links) und Flieger-Oberlt. Burkhart (rechts).
- Das Initiativ-Komitee des Basler Flugtages. Von links nach rechts: Bundesrat Haab; Oberst Mylius, Präsident des Initiativ-Komitees; A. Sarasin, Präsident der Basler Handelskammer und M. Ras, Organisator des Flugtages.
- Oberlt. Rihner, Direktor der Ad-Astra-Aero (1) und Lt. Zobrist, Beobachter-Offizier (2).
- Die Zuschauermenge auf dem Flugfelde. Gegen 40'000 Personen wohnten dem grossen Schaufliegen bei.
- Bundesrat Haab im Gespräche mit Hauptmann Müller, Direktor des eidgen. Flugplatzes Dübendorf.
- Start der Apparate

Basel, 13. September 1920

Basler Nachrichten, Ausgabe 390

„**Flugplatz Lörrach–Frankfurt.** Lörrach, 10. September. Am letzten Donnerstag fand der bereits angekündigte Probeflug des künftigen Flugpostverkehrs Lörrach–Frankfurt statt, nahezu unbeachtet von der Lörracher Bevölkerung. Das Flugzeug nahm seinen Aufstieg in Baden-Baden und flog ohne Zwischenlandung bis Lörrach, überflog das Stadtgebiet in mehreren Kreisflügen und schlug dann wieder, ohne in Lörrach niederzugehen, nördliche Richtung ein, um in Karlsruhe eine Zwischenlandung vorzunehmen. Beim Überfliegen von Karlsruhe wurden vom Flugzeug eine grosse Anzahl Flugblätter abgeworfen, die den Zweck des neuen Unternehmens erläuterten. Von Karlsruhe nahm das Flugzeug seinen Weg über Heidelberg nach Frankfurt, um nach kurzem Aufenthalt wieder nach Baden-Baden als seinem Ausgangspunkt zurückzukehren. Bis jetzt sind von den badischen Städten dem Luftverkehr für Briefbeförderung angeschlossen: Freiburg, Baden-Baden, Karlsruhe. Neuerdings hat die Handelskammer von Mannheim an die dortige Postverwaltung das Begehren gerichtet, an den Postverkehr Lörrach–Frankfurt angeschlossen zu werden. Ferner verlangt die Handelskammer, dass Mannheim mit allen wichtigen in- und ausländischen Wirtschaftsgebieten zugelassen wird, ganz besonders auch zu dem neu geplanten Luftpostverkehr Frankfurt–Basel.

Wie von zuständiger Seite mitgeteilt wird, wird am nächsten Montag mit der Erstellung des Lörracher Flugplatzes begonnen. Derselbe kommt in unmittelbare Nähe der Wiesenbrücke von Lörrach nach Thumringen auf das linke Wiesenufer. Die Herstellung des Landungsplatzes wird nur wenige Tage in Anspruch nehmen, so dass aller Voraussicht nach bereits Ende der nächsten Woche der definitive Flugverkehr aufgenommen werden kann. Das Unternehmen ist keineswegs als Konkurrenzunternehmen des Luftpostverkehrs Frankfurt–Basel gedacht, über welchen gegenwärtig zwischen deutschen und schweizerischen Behörden Verhandlungen gepflogen werden.“

Lörrach, den 16. September 1920.

Oberbadisches Volksblatt

„Basler Flugplatz. Der Basler Flugtag, der am letzten Sonntag stattfand, ist gut verlaufen und hat gewiss in der Stadt Basel den Eindruck verstärkt, dass das Flugwesen ein wichtiges Verkehrsinstrument der Zukunft sein wird. Auch wir Lörracher begrünnen dies mit Freuden. Dass Basel als zentraler Verkehrsort am Oberrhein wie keine andere Stadt geeignet ist, Mittelpunkt eines internationalen Flugverkehrs zu werden, ist jedem, der die Landkarte anzusehen versteht, ohne weiteres klar. Wie wir uns als Nachbarstadt über jede günstige Entwicklung der Stadt Basel freuen, so auch über die Aufnahme des Flugdienstes in Basel. Wie wir hören, soll auch eine Flugpost Basel–Frankfurt eingerichtet werden. Dies wäre ebenfalls ein bedeutender Schritt nach vorwärts. Wenn deutsche Flieger in Basel landen und dort unmittelbar in das Inland die Post befördern, so ist jetzt wenigstens einmal für die tausenderlei Erschwerungen des Grenzverkehrs eine Bresche geschlagen. Wir in Lörrach können dies nur lebhaft begrünnen und

hoffen, dass die allmählich unerträglich gewordene Grenzkontrolle zwischen den beiden Nachbarstädten auch fällt und der Friedenszustand auch nach dieser Seite wieder hergestellt wird. Die Regulierung des Verkehrs besorgt die Valuta leider nur zu sehr. Der von Lörrach geplante Flugplatz, der naturgemäss nicht die Ausmasse und Ausdehnungen haben kann wie der Basler, wird neben dem von Basel ausgehenden Luftverkehr ebenfalls notwendig. Für lange Zeit noch werden die Zollschranken zwischen den Staaten eine Mauer aufrichten, auch wenn die Pass-Schwierigkeiten, wie wir hoffen, immer mehr wegfallen. Für den Passagierverkehr vom Innern Deutschlands und aus dem Ausland ist deshalb in vielen Fällen der Auf- und Abstieg an der deutschen Grenze als günstig geboten. Diesem Verkehr will der Lörracher Flugplatz in erster Linie entgegenkommen. Auch für die Flugpost Grenze-Frankfurt ist der Lörracher Landeplatz notwendig. In wohlverstandener eigener Interesse und aus freundschaftlichen Gefühlen heraus rufen wir Lörracher daher zur Eröffnung des Flugplatzes in Basel unseren Nachbarn ein herzliches „Glückauf“ zu!“

Bern, den 21. September 1920. An das Reichspostministerium Berlin.

Dem Reichspostministerium beehren wir uns auf das geschätzte Schreiben vom 30. August zu erwidern, dass wir grundsätzlich damit einverstanden sind, die geplante Flugverbindung zwischen Frankfurt (Main) und Basel zur Briefpostbeförderung zwischen der Schweiz und Deutschland zu benützen.

Zugelassen würden in der Schweiz eingeschriebene und uneingeschriebene frankierte Postkarten, Briefe und Drucksachen, inbegriffen solche, für welche die Eilbestellung an Bestimmung verlangt wird. Da in der Schweiz die Zeitungen nicht dem Postzwang unterstellt sind, würde es allenfalls den schweiz. Zeitungsverlegern überlassen, die Flugpostbeförderung mit der Unternehmung zu vereinbaren.

Ausser den Weltpostgebühren würde für jede einzelne Sendung (Postkarte, Brief oder Drucksache) ohne Rücksicht auf das Gewicht, eine einheitliche Zuschlagstaxe von 50 Rappen erhoben. Zur Deckung dieses Zuschlages würde eine besondere Flugpostmarke, von der 3 Muster beiliegen, verwendet.

Wir erklären uns auch damit einverstanden, dass jede Verwaltung die von ihr erhobenen Gebühren behält, und dass die Unternehmung durch die deutsche Postverwaltung bezahlt wird.

Mit der vorgeschlagenen Vergütung von 20 Mark für 1 Kg Briefsendungen (Postkarten, Briefe & Drucksachen) an die deutsche Verwaltung sind wir ebenfalls einverstanden. Dabei hätte es aber die Meinung, dass Bruchteile eines Kg mit 2 Pfg. für jedes Gramm zu entschädigen wären.

Einsichtlich des Flugplanes würden wir es für vorteilhaft halten, wenn die Ankunft in Basel um 10 Uhr stattfinden könnte. Wir setzen dabei voraus, dass das Flugzeug in Frankfurt (Main) die Post aus den Nachtzügen D 2 von Berlin, D 54 von Köln und D 2020 von Leipzig aufnehmen könnte.

In Basel würde der Anschluss an den Schnellzug 64 hergestellt ab Basel S.B.B. 11.00, an Zürich 13.12; St. Gallen 17.35; Bern 13.35; Lausanne 16.20; Genf 18.00; Luzern 12.54; Lugano 17.33; Mailand 21.25.

Die dt. Briefkartenschlüsse müssten an die Bahnpost Basel-Chiasso, Zug 64, und an das Postbüro Basel 2 gerichtet werden. Die Beförderungsdauer zwischen dem Flugplatz Basel und dem Bahnhof Basel S.B.B. ist auf 45 Minuten zu veranschlagen.

Der Flugplan in der Richtung Basel-Frankfurt (Main) wird davon abhängen, ob Her- und Rückfahrt vom gleichen Flugzeug ausgeführt werden muss. In diesem Fall wäre es zweckmässig, die Abfahrt ab Basel-Flugplatz auf 13.45 festzusetzen, mit Aufnahme der Post aus dem Schnellzug 307, an Basel 12.45, ab Zürich 9.30; Bern 10.35; Genf 6.50.

Vorteilhafter wäre die Abfahrt ab Basel-Flugplatz etwa um 8.30, mit der Post aus dem Nachtzug von Genf, an Basel S.B.B. 7.23, oder aber Basel-Flugplatz ab etwa um 10.15, mit der Post aus diesem Genfernachtzug und aus dem Nachtzug von Mailand, Basel S.B.B. an 9.22, Mailand ab 21.40; zudem mit Anschlüssen von Bern, ab 7.03, und von Zürich, ab 7.13.

Wir ersuchen Sie um Ihre gef. Weitem Mitteilungen, mit dem Beifügen, dass ein provisorisches Übereinkommen über den Luftverkehr zwischen der Schweiz und dem Deutschen Reich, mit Wirkung ab 20. September, nun abgeschlossen worden ist.

Es wäre für uns auch erwünscht zu vernehmen, ob die Flugpostsendungen aus der Schweiz auf deutschem Gebiet eine besonders rasche Zensurbehandlung erfahren würden, um gegenüber der Bahnpostbeförderung einen grösseren Zeitgewinn zu erzielen.

Der Oberpostdirektor: gez. Furrer

29.09.1920 Flugsport Nr. 20 Flugverkehr.

Die Frankfurter Flugplatzanlagen am Rebstock sind leider durch die deutschen Militärbehörden während des Krieges zerstört worden. Da der Flugplatz am Rebstock für militärische Flugzwecke, insbesondere infolge seiner Lage, ungeeignet erschien, wurde dieser 1916 kurzerhand zu einem Güterbahnhof umgewandelt.

Es ist sehr betrübend, dass die bereits lange vor dem Kriege von den in Frankfurt fliegerisch tätigen Vereinen geleistete Arbeit und finanzielle Aufwendung zur Ausgestaltung des Platzes durch unsere eigenen Militärbehörden vernichtet wurde. Es hat jetzt grosser finanzieller Aufwendungen bedurft, um den Flugplatz wieder in den Vorkriegszustand zu versetzen.

Während in anderen Ländern der Luftverkehr inzwischen zur höchsten Entfaltung gelangte, ist in Deutschland noch verhältnismässig wenig zu spüren. Hauptsächlich im westlichen Deutschland hat man Luftverkehrslinien vermisst. –

Mit Beginn der Frankfurter Messe am 3. Oktober wird nun endlich ein regelmässiger Luftpostdienst auf den Strecken Berlin-Frankfurt, München-Frankfurt, Bremen-Gelsenkirchen-Frankfurt und Basel-Baden-Baden-Frankfurt aufgenommen.

Bern, den 30. September 1920 An das Reichspostministerium, Berlin.

Flugpostverbindung Frankfurt – Basel.

Im Nachgang zu unserem Schreiben No 956.1.25 vom 21. Dies, beehren wir uns Ihnen mitzuteilen, dass wir uns nach neuen Erwägungen entschlossen haben, die einheitliche Zuschlagstaxe für Flugpostsendungen nach Deutschland auf 30 statt, wie anfänglich vorgesehen, auf 50 Rappen festzusetzen.

Die Oberpostdirektion: i.V. gez. Meng.

**Lörrach, den 30. September 1920. Oberbadisches Volksblatt Pressebericht
Bürgerausschusssitzung vom 30. September 1920**

„Vorlage 2: Anlage eines Flugplatzes betr. Der Bürgerausschuss genehmigte zur Förderung der Flugentwicklung einstimmig den mit der Gemeinde Tumringen abgeschlossenen Vertrag, wonach die Gemeinde zwischen dem Schutzdamm der Wiese östlich der Tumringer Wiesenbrücke auf der linken Flussseite an die Stadt Lörrach zur Erstellung eines Flugplatzes gegen einen Pachtzins von 3000 Mark pro Jahr auf 25 Jahre verpachtet. Desgleichen wurde ein Kredit von 10000 Mark zur Herrichtung des Platzes bewilligt und der Gemeinderat mit den zur Beschaffung einer Flugzeughalle erforderlichen Schritten betraut. Der Flugplatz wird den Namen „Flugplatz Lörrach in Tumringen“ erhalten und wird von der Stadt Lörrach verwaltet werden. Ob der Flugplatz wirklich entstehen wird, hängt natürlich von der Flugentwicklung ab, doch wäre es für die Zukunfts- und Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt sehr zu begrüssen.“

Telegramm berlin 66 5/10 4/30 oberpostdirektion bern

zum schreiben vom 21.9. 956.1.26 mit ihren vorschlaegen einverstanden . flugpostdienst frankfurtmain–basel beginnt Freitag, 8. Oktober . flugplan nach dortigem wunsch taeglich ab frankfurt 7.15 ab mannheim 8.5 ab karlsruhe 8.45 an basel 10.0 . zurueck ab basel 10.15 an karlsruhe 11.30 an mannheim 12.10 an frankfurt 1.0 . bitten flugpostkartenschluesse auf karlsruhe und frankfurt fertigen und drahten welche schweizerischen dienststellen solche kartenschluesse absenden. Karlsruhe und frankfurt fertigen kartenschluesse auf basel2 und bz basel–chiasso zug 64. zensurdienst wird so beschleunigt dass schweizerische flugpost-sendungen moeglichst am tage des eingangs ausgehaendigt werden koennen. Bitten auf kartenschluessen nach deutschland rohgewicht vermerken – **reichspostministerium** .

6.10.1920 Telegramm-Copie Reichspostministerium Berlin.

Zum Telegramm vom 5. 9. (5.10. ?)

Eidgen. Luftamt macht aufmerksam, dass Flugplatz Basel noch keinerlei Einrichtungen aufweist und Badische Luftverkehrsgesellschaft noch keine Konzession für Verkehr auf Schweizergebiet besitzt. Eidgen. Luftamt wäre zu provisorischer Konzessionserteilung an Gesellschaft bereit, unter Vorbehalt späterer Regelung der Einzelheiten.

Erbitten Drahtbericht, ob unter solchen Umständen Verkehr am 8. Oktober gleichwohl beginnen kann.

Basel 2 und Bahnpost Chiasso – Basel, Zug 451, würden Kartenschlüsse nach Karlsruhe und Frankfurt abfertigen.

An die Kreispostdirektion Basel.

Oberpostdirektion i.V. gez. Meng.

Telegramm 7.10.1920 postdirektion basel

= postflugzeug anfliegt basel morgen vormittag zehn uhr abfliegt 10.15 erbitten post nach sternfeld = **balug baden–oos.** +

7. Oktober 1920

An die Oberpostdirektion Bern.

Flugpost Frankfurt – Basel.

Wir erhielten heute ein Telegramm aus Oos-Baden, wonach am 8. Oktober das Postflugzeug erstmals in Basel bezw. auf dem Flugplatz bei Birsfelden um 10.00 Uhr landen werde, Rückfahrt um 10.15 Uhr.

Die Postsendungen werden zwischen Basel Verladeplatz und dem Flugplatz durch Kraftwagen vermittelt, welche nach folgendem Plane verkehren: Basel 2 Verladeplatz ab 9.40 ; Flugplatz an 10.00 ; ab 10.15 ; Basel 2 Verladeplatz an 10.30

(Sendungen wurden einstweilen von hier aus nicht gefertigt)

Die Kreispostdirektion Basel: (Lichtensteiger)

Telegramm bern 2128 ad 7/10 18/20 kreispostdirektion basel

Reichspost berlin telegraphiert . dass flugpost frankfurt–basel vorlaeufig nicht eroeffnet wird : im auftrag : vaucher +

8. Oktober 1920

Basler Nachrichten N°.431

Flugwesen.

Flugpostverbindung Basel – Frankfurt. (Mitg. Von der Kreispostdirektion Basel.)

Die zwischen Frankfurt a. M. und Basel in Aussicht genommene Flugpostverbindung wird auf den 8. Oktober provisorisch in Betrieb gesetzt.

Das Postflugzeug, welches in Mannheim und Karlsruhe Zwischenlandungen vornimmt, verlässt Frankfurt a. M. um 7.15 und trifft um 10.00 in Basel (Flugplatz bei Birsfelden) ein, Die Rückfahrt findet ab Flugplatz bei Birsfelden um 10.15 statt; Ankunft in Frankfurt a. M. um 1.00 mit Zwischenlandungen in Karlsruhe und Mannheim.

Zur Beförderung mit der Flugpost werden zugelassen uneingeschriebene frankierte Postkarten, Briefe und Drucksachen, inbegriffen solche, für welche die Eilbestellung an Bestimmung verlangt wird. Ausser den gewöhnlichen Postgebühren gelangt für jede einzelne Sendung (Postkarte, Brief oder Drucksache) ohne Rücksicht auf das Gewicht eine einheitliche Zuschlagstaxe von 30 Rp. zur Erhebung.

Hinsichtlich des Flugplanes ist zu bemerken, dass das Flugzeug in Frankfurt a. M. die Post aus den Nachtzügen D 2 von Berlin, D 54 von Köln und D 2020 von Leipzig aufnehmen wird; in Basel wird der Anschluss an den Schnellzug 64 nach Olten hergestellt: ab Basel 11.00, an Zürich 13.12, St. Gallen 17.35, Bern 13.35, Lausanne 16.20, Genf 18.00, Luzern 12.54, Lugano 17.33, Mailand 21.35.

In umgekehrter Richtung nimmt das Flugzeug den Anschluss vom Nachtzug aus Genf, an Basel 7.23, und denjenigen von Mailand, an Basel 9.22, Mailand ab 21.40, auf; zudem bestehen noch Anschlüsse von Bern, ab 7.03, und von Zürich, ab 7.13.

Aus Deutschland (Frankfurt a. M., Karlsruhe usw.) werden Briefkartenschlüsse für Basel 2, Briefversand, und die Bahnpost Basel–Chiasso, Zug 64, eintreffen, während in der Richtung Schweiz–Deutschland von Basel 2, Briefversand, und der Bahnpost Chiasso–Basel, Zug 451, Kartenschlüsse nach Karlsruhe und Frankfurt gefertigt werden.

Sammelstelle für Basel ist Basel 2, Briefversand. Letzte Aufgabezeit bei Basel 2, Briefversand, 9.20 und bei Basel 1, Briefaufgabe, 8.55 Uhr.

* * *

Wie die Kreispostdirektion Basel mitteilt, kann nach einer Mitteilung des Reichspostministeriums in Berlin vom Freitag die Flugpostverbindung Frankfurt a. M. – Basel heute noch nicht aufgenommen werden, da die Vorverhandlungen noch nicht zu Ende geführt sind. Die Verbindung wird demnächst aufgenommen werden.

Frankfurt a/M. 8. Okt. 1920

Titl. Postamt I, Zeitungsstelle, Hier.

Wir beabsichtigen, mit der Flug-Post Frankfurt-Basel eine entsprechende Anzahl zum Einzelverkauf bestimmter Nummern zu versenden. In den bisherigen Veröffentlichungen im Amtsblatt und in der Tagespresse ist leider nicht angegeben, welche Kosten den Zeitungen daraus entstehen. Von vornherein kommt eine Beteiligung für uns nicht in Frage, wenn die in Betracht kommenden Zeitungen postamtlich in der Schweiz abonniert werden müssen. Das gleiche gilt auch dann, wenn die Taxe für Drucksachen zuzüglich Fluggebühr berechnet werden sollte.

Wir denken uns die Sache so, dass wir die in Aussicht genommene Anzahl Exemplare entweder nach Leopoldshöhe oder an eine Adresse nach Basel, Badischer Bahnhof, überweisen. Die Schweizer. Verwalter würde bei diesem Versand dann nur die übliche Gebühr, 70 Cts. pro Exemplar und Monat, also genau so viel wie für die postamtlich abonnierten Exemplare berechnen können. Wie wir hören, soll übrigens der erste Flug, der heute erfolgen sollte, nicht stattgefunden haben. Das Postamt 9, wo wir heute früh Erkundigungen eingezogen haben, konnte über Einzelheiten keine Aufklärung geben.

Hochachtungsvoll,

Frankfurter-Zeitung, Expedition, gez. Nassauer.

Gegen gefl. Rückgabe Basel

zur gefl. Kenntnisnahme. Die Frankfurter Zeitung beabsichtigt, mit der Flugpost an ihren dortigen Agenten täglich ein Zeitungspaket zu versenden. Hier würde ausser der Zeitungsgebühr noch der Flugzuschlag erhoben werden.

Würden für diese Zeitungsstücke dort Gebühren erhoben werden und in welcher Höhe? Gleichzeitig wird um gefl. Mitteilung gebeten, ob das fragl. Zeitungspaket unmittelbar an den Agenten oder zwecks Sicherstellung der dortigen Gebühren an das dortige Postamt zu adressieren wäre.

Es wird gebeten, die Versendung des Zeitungspaketes genehmigen zu wollen.
Frankfurt, Okt. 1920 **i.A. gez. Kauke.**

Bern, den 8. Oktober 1920.
Luftverkehr Basel–Frankfurt.

An die Badische Luftverkehrsgesellschaft, Baden. Oos.

Im Nachgang zu unserem Schreiben vom 27. September a.c. beehren wir uns Ihnen zu bestätigen, dass für die Installationen des Sternenfeldes Basel erst Vorbereitungen getroffen werden. Das Landen auf dem Sternenfelde ist allerdings bereits heute technisch möglich. Es hat dort auch ein grösseres Meeting stattgefunden. Über Details, welche die Benützung der provisorischen Landungsstelle Basel-Sternenfeld betreffen, wollen Sie sich mit dem Initiativkomitee Basel, (Herrn Ras, Basler Nachrichten) ins Einvernehmen setzen.

Die notwendigsten postalischen Vereinbarungen sind, wie wir vernehmen, zwischen den Postverwaltungen der beiden Länder abgeschlossen worden.

Nach den schweizerischen Vorschriften bedürfen Sie als den Betrieb führende Unternehmung aber noch einer Konzession des schweizerischen Eisenbahndepartements für erwerbsmässigen Luftverkehr nach der Schweiz. Die für die Erteilung einer solchen Konzession üblichen Bedingungen und ein Anmeldeformular finden Sie in der Anlage. Wir sind gerne bereit, diese Bedingungen den besonderen Verhältnissen anzupassen und bitten Sie, sich baldmöglichst dazu zu äussern, sowie uns das erwähnte Formular ausgefüllt und unterschrieben zuzustellen.

Wegen des Fehlens der Konzession wollen wir aber der vorläufigen Eröffnung des Verkehrs nicht hindern in den Weg treten. Wir erteilen Ihnen daher eine provisorische Bewilligung für erwerbsmässigen Verkehr nach der Schweiz unter folgenden Vorbehalten:

1. Es werden nur Flüge aus Deutschland direkt nach dem Sternenfeld-Basel gestattet, die nach Überschreitung der Grenze auf dem kürzesten Wege und ohne Basel oder eine andere schweizerische Ortschaft zu überfliegen, nach dem genannten Landungsplatz (der übrigens zunächst am Rhein liegt) gehen.

2. Die Bad. Luftverkehrsgesellschaft hat innert Monatsfrist die Bedingungen des Luftamtes (die auf Gegenantrag hin eventuell noch abgeändert werden können) zu erfüllen, ansonst der Betrieb wieder aufgehoben wird.

3. Es ist Sache der Luftverkehrsgesellschaft, sich mit dem Initiativkomitee für Anschluss Basels an die Aviatik zu verständigen über das Landungsrecht auf dem Sternenfeld Basel.

4. Vorbehalten bleiben weitere Bedingungen der eidg. Oberzolldirektion, die von uns um Bewilligung des Verkehrs über die Grenze ab Sternenfeld ersucht worden ist.

Im Interesse der Aviatik möchten wir Sie einladen, den Betrieb nicht vor Beendigung einer gründlichen Organisation zu eröffnen. Wir waren sehr erstaunt zu vernehmen, dass das Reichspostministerium die Eröffnung der Flugpost Basel–Frankfurt auf den 8. Oktober festsetzte, in einem Moment, wo ausser der Vereinbarung über rein postalische Geschäfte in Bezug auf die Benützung der Landungsstelle Basel gar nichts vorbereitet war.

Beiliegend übermachen wir Ihnen die eidg. Vorschriften über Luftverkehr zur gefälligen Durchsicht.

Wir betonen, dass darin vor allem die Eintragung ins Schweizerische Handelsregister und der Abschluss einer Haftpflichtversicherung (Betrag mindestens Fr. 15'000.-) zur Deckung von allfälligem Schaden auf Schweizergebiet vorgesehen sind. Die Haftpflichtversicherung für die Flugstrecke und Landungsstelle auf Schweizerboden muss bei einer in der Schweiz konzessionierten Versicherungsgesellschaft erfolgen.

Ihren weiteren Eröffnungen sehen wir mit Interesse entgegen.
Kopie An die Oberpostdirektion, Bern.

Eidgenössisches Luftamt, Isler

10.10.1920

S. M. P. (?) Pressebericht

Zur schweizerischen Luftpost.

Die Kreispostdirektion Basel erliess am letzten Donnerstag eine Bekanntmachung über die Aufnahme des Flugpostverkehrs Basel – Frankfurt a. M. Sie enthält den genauen Fahrplan und Bestimmungen über zugelassene Sendungen und Gebühren.

Die S. M. P. hat sich an den zuständigen Stellen über den Sachverhalt erkundigt und ist in der Lage, folgendes festzustellen:

Der Luftverkehr wird vorläufig noch nicht aufgenommen, weil die ganze Frage technisch und juristisch noch gar nicht genügend abgeklärt ist. Die Verfügung zur Aufnahme des Verkehrs am 8. Oktober kam telegraphisch von der deutschen Reichspost und es wird Sache der Behörden sein, festzustellen, wie die Kreispostdirektion Basel zu ihrer voreiligen, die vorgesetzten Stellen umgehenden Massnahme kam.

Postalisch steht der Verkehrsaufnahme nichts im Wege. Die badische Luftverkehrs A. G. hat sich aber noch gar nicht um die Konzession beworben und besitzt auf Schweizerboden kein Landungsrecht. Das Vertragsverhältnis zwischen dem Initiativkomitee und den Besitzern des Platzes (Stadt Basel und v. Roll) ist noch nicht geregelt. Das Grundstück Sternenfeld ist weder für eine ungefährliche Landung noch für die Unterkunft der Fahrzeuge und des Materials hergerichtet. Im Weiteren bleibt noch die Frage der Haftpflicht abzuklären.

Im Interesse der Aviatik hat denn auch die schweizerische Oberpostdirektion in Übereinstimmung mit dem eidgen. Luftamt angesichts dieser Situation die Verkehrsaufnahme sofort verhindert. Die badische Gesellschaft wird sich zuerst den bei uns geltenden Vorschriften fügen und sich Konzession und Landerecht sichern müssen.

In Basel hat man sich recht hoch in die Lüfte verirrt! Der Flugverkehr in der Schweiz wird einstweilen noch von Bern aus und nicht vom deutschen Reichspostministerium eingesetzt.

Bern, den 11. Oktober 1920
Gegenstand: Flugpost.

An die Kreispostdirektion Basel.

Mit unserer Überweisung Not 956.1.21 vom 6. September abhin erhielten Sie Kenntnis von einem Vorschlag des deutschen Reichspostministeriums, eine Flugpost Frankfurt – Basel einzurichten. Mit Schreiben No 266.30.2, vom 7. September übermittelten Sie uns Ihre Anregungen zum Flugfahrplan.

Obschon über die ganze Frage und besonders über den Fahrplan noch gar nichts entschieden war, erschien kurz darauf in der Basler Presse eine Notiz mit allen Fahrplan-Einzelheiten. In der Folge wurde die Oberpostdirektion von verschiedenen Seiten angefragt, was an der Sache sei. Man musste den Bescheid geben, es handle sich um voreilige Mitteilungen; es sei gar noch nichts entschieden.

Am 6. Oktober erhielten Sie Abschrift von u. Telegramm an das Reichspostministerium, worin darauf aufmerksam gemacht wurde, dass die technischen und gesetzlichen Bedingungen zur Aufnahme des Flugpostbetriebes noch gar nicht erfüllt seien.

Dessen ungeachtet, auf ein blosses Telegramm der Badischen Luftverkehrsgesellschaft hin, und ohne die Weisungen der Oberpostdirektion abzuwarten, erliess Ihre Direktion am 7. Oktober an die Basler Presse ein Mitgeteilt, wonach der Flugpostbetrieb am 8. Oktober beginne. Da diese Nachricht falsch war, mussten Sie das Mitgeteilt widerrufen. Dabei wurde erwähnt, der Flugpostbetrieb werde demnächst aufgenommen werden. Dies war wieder voreilig, da über den Zeitpunkt des Flugpostbeginns noch gar nichts bekannt ist.

Wir ersuchen Sie, künftig derartige verfrühte Mitteilungen an die Presse, die schliesslich das Publikum irreführen, zu unterlassen. Solche Bekanntmachungen von allgemeinem Interesse werden immer von hier aus zur richtigen Zeit der Presse zugeteilt.

Die Oberpostdirektion: i.V. (Meng)

Basel, den 13. Oktober 1920.

An die Oberpostdirektion Bern.

Flugpost – ad No.956.1.47 vom 11. Okt. 1920.

Wir bedauern ungemein, Ihnen durch verfrühte Publikation der Massnahmen betr. Flugpost Ungelegenheiten bereitet zu haben. Wir können Ihnen jedoch versichern, dass alles in guten Treuen geschah und wir einzig der Sache haben dienen wollen.

Am 2. September abhin sprach ein Vertreter der baselstädtischen Regierung vor und erkundigte sich über die Flugpost zu Händen des eidgen. Luftamtes.

Ihre Mitteilungen vom 21. und 30. September liessen darauf schliessen, dass die Verhandlungen ziemlich weit gediehen seien, dazu kam noch Ihre Mitteilung vom 6. Oktober, welche besagt, dass das eidgen. Luftamt zu provisorischer Konzessionserteilung an die Gesellschaft unter Vorbehalt späterer Regelung der Einzelheiten bereit sei.

Gleichzeitig sprach im Auftrag der O.P.D. Konstanz Herr Postdirektor Fischer aus Lörrach vor. Er gab bestimmte Angaben über Beginn der Flugpost am 8. Oktober, Flugzeiten etc. und wünschte eine Verbindung auf und ab Flugpost von und nach Lörrach herzustellen.

Überdies kam nach 4 Uhr nachmittags vom 7.X.20 das bestimmt lautende Telegramm der „Balug“ in Baden-Oos, das die erste Ankunft des Flugzeuges auf 8. Oktober 1920 10 Uhr morgens ansagte und abgehende Post auf Sternenfeld erbat.

Wir setzten uns mit Ihrer Kursinspektion telephonisch in Verbindung und wurden von dieser Seite ermächtigt abzunehmen, was ankomme und mitzugeben, was aufkomme, Kartenschlüsse jedoch einstweilen nicht abzufertigen.

Es stand alles unter dem Eindrucke morgen geht's los und wir glaubten durch eine Publikation der Sache zu dienen.

Der 8. Oktober brachte dann den „Reinfall“ und als Opfer den Unterzeichneten. Wir werden uns die Sache merken.

Die Notiz in den Basler Zeitungen von Mitte September wurde nicht von uns veranlasst, sondern von einem Presseemann, mit dem der Unterzeichnete bei Anlass des Flugtages in Basel über die Sache sprach.

Die Notiz im Widerruf, der Flugpostbetrieb werde demnächst aufgenommen, stammt nicht von hier. Unsere Notiz (Rundschreiben) lautete einfach:

Die Flugpost Frankfurt–Basel wird vorläufig nicht eröffnet.

Die Kreispostdirektion Basel: (Lichtensteiger)

Basel, den 14. Oktober 1920.

An die Oberpostdirektion Bern.

Flugpost Frankfurt – Basel.

Die Frankfurter-Zeitung beabsichtigt, mit der Flugpost eine Anzahl zum Einzelverkauf bestimmter Zeitungen zu versenden. Der betr. Versand käme aber nur zu Stande, wenn die in Betracht kommenden Zeitungen in der Schweiz nicht postamtlich abonniert werden müssen; ebensowenig könnte für diese Sendungen die Drucksachentaxe in Frage kommen.

Das Postamt 1 in Frankfurt M. erkundigt sich nun, welche Gebühren für derartige Sendungen erhoben würden. Deutscherseits würde für das betr. Zeitungspaket die Zeitungsgebühr und der Flugzuschlag in Anrechnung gebracht.

In Anbetracht, dass sich der schweiz. Dienst mit der betr. Zeitungssendung nur insoweit zu befassen hätte, als die Übergabe an den Agenten der Frankfurter Zeitung in Basel und die Feststellung der Anzahl der beförderten Zeitungsexemplare in Frage kommt, sind wir der Ansicht, dass schweizerischerseits ebenfalls die interne Zeitungstransporttaxe in Anwendung gelangen sollte.

Wir ersuchen um Ihre gefl. Wegleitung.

Die Kreispostdirektion Basel: (Lichtensteiger)

Bern, den 14. Oktober 1920.

An die Kreispostdirektion Basel.

Flugpost Basel–Frankfurt a.M.

In der Voraussetzung, die Flugverbindung Basel–Frankfurt a.M. werde doch noch zu Stande kommen, erteilen wir Ihnen hier-nach einige vorbereitende Weisungen.

Das Briefbureau Basel 2 sowie die Bahnposten Basel–Chiasso, Zug 64, und Chiasso–Basel, Zug 451, haben bis auf weiteres täglich nach beigeschlossenem Muster eine Meldekarte an das Postkursinspektorat zu richten.

Auf Verlangen der deutschen Verwaltung soll auf den Briefkarten zu den Flugpostkartenschlüssen auch das Bruttogewicht eingetragen werden. Es empfiehlt sich, die Briefkarten mit einem farbigen Stempelaufdruck nach beiliegendem Muster zu versehen.

Auf Grund diese Eintragungen hat das Bahnpostbureau Basel allmonatlich eine Gewichtsliste zu erstellen und am 3. des folgenden Monats an das Postkursinspektorat zu senden. Diese Liste dient zur Abrechnung mit dem Reichspostministerium.

Wir fügen bei, dass ein allgemein Mitgeteilt an die Presse, sowie eine allg. Verfügung an die Poststellen vorbereitet sind. Ebenso ist der Aufdruck des schweiz. Militärischen Fliegerabzeichens auf die Briefmarken zu 30 Rappen vorbereitet. Die Flugpost-Zuschlagstaxe kann auch mit gewöhnlichen Briefmarken gedeckt werden.

Die Verbindung zwischen dem Bundesbahnhof in Basel und dem Flugplatz in Birsfelden ist so billig als möglich einzurichten. Der Verkehr wird namentlich im Anfang so gering sein, dass die Trambenutzung genügen dürfte.

Die Oberpostdirektion: i.V. Meng

19. Oktober 1920

An das Postkursinspektorat

Zeitungsdienst

Da postamtliche Abonnemente für die in Rede stehenden Frankfurter Zeitungen nicht in Frage kommen, sind die mit der Flugpost eingeführten Zeitungsexemplare, gemäss Art. 98. Der P.O., bei ihrem Eintritt auf schweizerisches Gebiet der Post auszuliefern und können den Empfängern nur gegen Entrichtung der Schweiz. Drucksachentaxe (3 Rp. für das Exemp., das bis zum Gewicht von 50 gr.) übergeben werden. In Anbetracht dieser niedrigen Taxe, sowie aus grundsätzlichen Erwägungen sind wir der Meinung, dass an der genannten Bestimmung festgehalten werden sollte. Wir stellen in diesem Sinne Antrag.

Oberpostdirektion (...)

Bern, den 21. Oktober 1920. K.P.D. Basel

Wir verfügen, dass für ausländische Zeitungen, die ausser Postabonnement mit der Flugpost eingehen, die inländische Drucksachentaxe erhoben werde.

Die Oberpostdirektion (Meng)

Eingesehen Basel den 25. Ok. 1920 **Die Kreispostdirektion (Lichtensteiger)**

... Oktober 1920 (Entwurf – à traduire – Eilt)

Verfügung No. ... vom

Flugpost Basel – Frankfurt a/M

Am wird eine Flugpostverbindung Frankfurt a/M–Basel–Frankfurt, ausgeführt von der Badischen Luftverkehrsgesellschaft in Oos bei Baden-Baden, in Betrieb gesetzt. Ab Frankfurt 7.15; ab Mannheim 8.05, ab Karlsruhe 8.45, an Basel (Flugplatz bei Birsfelden) 10.00. Ab Basel 10.15; an Karlsruhe 11.30, an Mannheim 12.10, an Frankfurt 13.00.

Ab Frankfurt vermittelt das Flugzeug den Anschluss aus den Nachtzügen von Berlin, Köln & Leipzig; in Basel wird der Anschluss erreicht an den Schnellzug 64, ab Basel 11.00, an Olten 11.47. Zürich 13.12, St. Gallen 17.35, Bern 13.35, Lausanne 16.20, Genf 18.00, Luzern 12.54, Lugano 17.33, Mailand 20.35.

In der Richtung Basel – Frankfurt vermittelt das Flugzeug den Anschluss aus den Nachtzügen von Genf & Mailand, an Basel 7.25 und 9.22; sowie ferner von Bern, ab Bern 7.05 und von Zürich, ab 7.13. Der deutsche Zensurdienst wird für die Schweiz. Flugpostsendungen so beschleunigt, dass sie, wenn immer möglich, am Tage des Eingangs ausgehändigt werden können. Die Flugpostverbindung bietet Vorteile auch für Flugpostsendungen nach Holland, Dänemark, Schweden & Norwegen.

Auswechslungsstellen für die Flugpostsendungen sind das Briefversandbureau Basel 2 sowie die Bahnposten Basel–Chiasso, Zug 64, und Chiasso–Basel, Zug 451.

Als Flugpostsendungen werden in der Schweiz zugelassen eingeschriebene & uneingeschriebene frankierte Postkarten, Briefe und Drucksachen, inbegriffen solche, für welche die Eilvertragung an Bestimmung verlangt wird.

Ausser den ordentlichen Postgebühren wird in der Schweiz für jede einzelne Sendung, ohne Rücksicht auf das Gewicht, eine Flugposttaxe von 30 Rp. erhoben, die auf der Sendung durch gewöhnliche Briefmarken oder durch die besondere Flugpostmarke zu decken ist. Die Verwendung der Flugpostmarke empfiehlt sich, um die Sendungen vor andern kenntlich zu machen. Die Flugpostsendungen müssen den deutlichen Vermerk „Durch Flugpost“ tragen.

Als Flugpostmarke wird die gewöhnliche 30 Rp. Marke, mit Aufdruck des schweizerischen militärischen Fliegerabzeichens in roter Farbe, verwendet. Sie ist vom an bei den Postbureaux 1. & 2. Klasse käuflich. Die andern Poststellen beziehen sie bei Bedarf vom nächstgelegenen Bureau,

Die erstmalige Lieferung geht den Postbureaux 1. & 2. Klasse durch das Kreiswertzeichenbureau in gewohnter, aber getrennter Belastung, ohne Bestellung, zu. In den monatlichen Wertzeichenausweisen der Poststellen sind die Flugpostmarken ebenfalls gesondert aufzuführen.

Dir. i.V.

Lörrach, den 2. November 1920

Die Errichtung eines Flugplatzes in Lörrach betr.

1.) An die Badische Luftverkehrsgesellschaft m. b. H., Baden – Oos.

Wir bestätigen Ihr Telegramm vom 1. ds. Mts. folgenden Inhaltes:

„Postflug Lörrach – Frankfurt soll 7. November aufgenommen werden. Ist Platz benützbar. Bitte genaue Skizze, Balug.“ und unsere Antwort, folgenden Inhaltes:

„Balug Baden. Platz wird benützbar gemacht. Skizze unterwegs. Ersuchen um sofortige Zeltzusendung. Bürgermeisteramt.“

Wir haben hiernach die Herstellung des Flugplatzes in Angriff genommen und hoffen, dass derselbe rechtzeitig benützbar wird. Am 6. ds. Mts. werden wir Ihnen noch ein Telegramm senden. Wir nehmen an, dass die Flugpost von Lörrach aus bleibt und nicht nach wenigen Wochen nach Basel übergeleitet wird, oder im letzteren Falle dennoch die Weiterbenützung unseres Platzes für die Flugpost ermöglicht wird.

2.) Abschrift hiervon erhält das Bürgermeisteramt Tumringen

Zur gefl. Kenntnisnahme und mit dem Ersuchen, alles vorzukehren, damit der Platz bis 7. November d.J. benützbar ist. Wir haben das Bauamt beauftragt, mit Ihnen in Verbindung zu treten.

Bürgermeisteramt Lörrach (?)

(Tumringen, den 5. XI. 20

Mitteilung an das Bauamt Lörrach, dass die Genehmigung zur Herstellung des Flugplatzes getroffen wurde. 15–20 Mann und 3–4 Fuhrwerke stehen zur Verfügung.)

8. November 1920. Telegramm Berlin 66 . 423566 75/73 8/11 3.25 sr oberpostdirektion bern =

am 11. November beginnt flugpostdienst frankfurt – loerrach abflug taeglich frankfurt 7.45 an loerrach 10.30 anschlussverbindung zwischen loerrach und basel mit strassenbahn . rueckflug ab loerrach im anschluss an zug 451 aus chiasso 11.0 an frankfurt 1.45 zwischenlandungen in mannheim und karlsruhe . uebernehmen flugpostbefoerderung schweizer post nach vorschlaegen ihres schreibens vom 21. – september nr 956.1.26. erbitten drahtantwort ob benutzung flugpost beabsichtigt . verabredung kartenschlusswechsels mit o p d konstanz erbeten . zensurdienst erheblich eingeschränkt – **reichspostministerium** .

9. November 1920. Telegramm sss bern konstanz 1213 100 9/11 4.-25 = oberpostdirektion bern =

am Donnerstag 11 november beginnt taeglicher flugpostdienst frankfurt – loerrach ab frankfurt 7.45 an mannheim 8.25 ab 8.40 an karlsruhe 9.10 ab 9.25 an loerrach 10.30 . zurueck ab loerrach 11.0 an karlsruhe 12.5 ab 12.20 an mannheim 12.50 ab 1,5 an frankfurt 1.45 . vorgeschlagen werden kartenschlusse von frankfurt 9 (mit briefen von d 2. d 54. d 202) mannheim 2, karlsruhe 2 nach basel 2 und von basel 2 nach karlsruhe 2. mannheim 2 und frankfurt 9. briefposten waeren mit strassenbahn zwischen basel 2 und loerrach haltestelle bahnhof zu befoerdern . bitten um anweisung dortiger dienststellen & drahtbescheid = **kipphan** +

Bern, den 9. November 1920. Telegramm-Kopie. Reichspostministerium Berlin.

Bestätige grundsätzliches Einverständnis mit Benützung Flugpostdienst Frankfurt-Lörrach-Frankfurt zur Kartenschlussbeförderung. Auf Grund des gemeldeten Flugplans wäre Anschluss an Zug 64 nach Mailand nicht erreichbar. Ersuche um telegraphischen Bericht, ob Früherlegung Fluges Frankfurt-Lörrach um eine Stunde angängig.

Schweiz. Oberpostdirektion, gez. Meng

An die Kreispostdirektion Basel.

(Würde der angeregten Früherlegung entsprochen, so könnte die Uebergabe der Posten für beide Richtungen an der Grenze gleichzeitig erfolgen.

Briefversand, 12. XI. 20 - Herzog)

Basel, den 10. November 1920. 266.30.20 Rundschreiben.

Am 11. Dies beginnt der tägliche Flugpostdienst Frankfurt (Main) – Lörrach – Frankfurt (Main) nach folgendem Fahrplan:

7.45 ab Frankfurt (Main) – 8.25 an Mannheim ab 8.40 – 9.10 an Karlsruhe ab 9.25 – an Lörrach

11.00 ab Lörrach – 12.05 an Karlsruhe ab 12.20 – 12.50 an Mannheim ab 1.05 – 1.45 an Frankfurt (Main)

Es sollen vorläufig nach u von der Schweiz folgende B° Kartenschlüsse zur Beförderung mit dieser Flugpost abgefertigt werden:

von: Frankfurt (Main) 9, Mannheim 2, Karlsruhe 2 → für Basel 2 Briefversand

von: Basel 2 Briefversand für: Karlsruhe 2, Mannheim 2, Frankfurt (Main) 9.

Zur Beförderung mit der Flugpost gelangen nur Briefpostsendungen (auch eingeschriebene ohne Wertangabe) mit dem bezügl. Vormerk, für welche die Zuschlagstaxe von 30 Rp. entrichtet worden ist.

Die Vermittlung dieser Kartenschlüsse zwischen Lörrach und Basel erfolgt mit der Strassenbahn; die Übergabe der Posten hat an der Landesgrenze zu erfolgen und zwar: Schweiz-Deutschland um 10.00 und Deutschland-Schweiz um 11.30. Begleitet durch einen Angestellten des Bureau Basel 2 Briefversand.

Die Kreispostdirektion Basel: (Lichtensteiger)

Bern, den 10. November 1920. No.394/30 An das Eidg. Luftamt, Bern.

In Beantwortung Ihrer Anfrage No.1610.IV.B. vom 6. Oktober betr. Errichtung eines Zollflugplatzes im Sternfeld bei Basel teilen wir Ihnen folgendes mit:

Wie uns mitgeteilt wird, handelt es sich bei der Organisation der Flugpost Frankfurt–Basel um den Transport der Briefpost, d.h. von Briefen, Zeitungen, Drucksachen etc. Nun unterliegt der Briefpostverkehr der Zollpflicht. Es kann daher die Einrichtung der Flugpost Frankfurt–Basel nur unter der Bedingung bewilligt werden, dass die eingehenden Flugpostsendungen in gleicher Weise wie die übrige Post zur Zollbehandlung herangezogen werden. Dies kann dadurch geschehen, dass die in Postsäcken einlangende Flugpost dem Postdienst zur ordnungsgemässen Behandlung übergeben wird.

Aber auch die Ausfuhr per Briefpost unterliegt der Zollkontrolle, nachdem noch eine grössere Zahl von Waren zur Ausfuhr verboten ist. Die Aufgabe der zur Ausfuhr bestimmten Sendungen der Flugpost hat daher in ordentlicher Weise bei einer Poststelle zu erfolgen, damit die Sendung zur Ausfuhr abgefertigt wird.

Wir werden die Zolldirektion Basel beauftragen, das Nötige mit der Postverwaltung vorzukehren, damit der Verkehr in dieser Weise geordnet wird. Bevor dies geschehen ist, kann der Beginn des Flugverkehrs nicht bewilligt werden.

Sollten später mit der Flugpost allenfalls auch Personen und Waren befördert werden, so müsste dann allerdings die notwendigen Einrichtungen für die Zollabfertigung (Bureau nebst Wiegeeinrichtung) verlangt werden.

Der Oberzolldirektor: sig. Gassmann.

Bern, 10. Nov. 1920. Telegramm (Staatsdienst) Kreispostdirektion Basel.

Flugpostdienst zwischen Frankfurt und Lörrach wird 11. dies eröffnet. Nähere Ausführungen sind Telegrammabschriften an Reichspostministerium Berlin vom 9. Und Oberpostdirektion Konstanz vom 10. Zu entnehmen. **P.K.J. (V.)**

Bern, den 11. November 1920 An die Oberpostdirektion, Bern.
Flugpost Basel–Frankfurt.

Zu Ihrer Orientierung beehren wir uns, Ihnen die Antwort der eidg. Oberzolldirektion auf unser Gesuch betreffend Zollflugplatz Basel in Kopie zuzustellen. **Eidgenössisches Luftamt (Isler)**

Lörrach, den 11. November 1920. Oberbadisches Volksblatt

„Der Flugpostdienst zwischen Frankfurt und Lörrach mit Zwischenlandungen in Karlsruhe und Mannheim soll am 11. November beginnen. Sendungen bis ½ 10 Uhr aufliefen.“

Bern, den 11. November 1920 Mitteilung an die Presse.

F l u g p o s t L ö r r a c h – F r a n k f u r t a . M .

Vom 11. November an wird eine Flugpostverbindung Frankfurt a.M.–Lörrach–Frankfurt, ausgeführt von der Badischen Luftverkehrsgesellschaft in Oos bei Baden-Baden, in Betrieb gesetzt. Ab Frankfurt 7.45 ; ab Mannheim 8.40 ; ab Karlsruhe 9.25 ; an Lörrach 10.30. Ab Lörrach 11.00 ; an Karlsruhe 12,05 ; an Mannheim 12.50 ; an Frankfurt 13.45.

Ab Frankfurt vermittelt das Flugzeug den Anschluss aus den Nachtzügen von Berlin, Köln und Leipzig und in der Richtung Lörrach – Frankfurt aus den Nachtzügen von Genf und Mailand, an Basel 7.23 und 9.22; ferner von Bern, ab 7.03 und von Zürich, ab 7.13. Zwischen Basel und Lörrach erfolgt die Beförderung der Flugpostsendungen durch Vermittlung der Strassenbahn. Der deutsche Zensurdienst, der auf eingeschriebene Briefe beschränkt ist, wird für Flugpostsendungen aus der Schweiz so beschleunigt, dass sie, soweit möglich, am Tage des Eingangs ausgehändigt werden können. Die Flugpostverbindung bietet Vorteile auch für Sendungen nach Holland, Dänemark, Schweden und Norwegen.

Als Flugpostsendungen werden in der Schweiz zugelassen: eingeschriebene und uneingeschriebene frankierte Briefe, Postkarten und Drucksachen, inbegriffen solche mit Eilvertragung an Bestimmung. Ausser den ordentlichen Postgebühren wird in der Schweiz für jede einzelne Sendung, ohne Rücksicht auf das Gewicht, eine Flugposttaxe von 30 Rp. erhoben, die auf der Sendung mit gewöhnlichen Briefmarken oder mit einer besonderen Flugpostmarke zu decken ist. Deren Verwendung empfiehlt sich, um die Sendungen vor andern kenntlich zu machen. Die Flugpostsendungen müssen den deutlichen Vermerk „Durch Flugpost“ tragen.

Als Flugpostmarke wird die gewöhnliche 30 Rp. Marke, mit dem Aufdruck des schweizerischen militärischen Fliegerabzeichens in roter Farbe, verwendet. Sie ist bei den Postbureaux I. und II. Klasse käuflich.

Bern, den 11. November 1920.

Die Oberpostdirektion.

Lörrach, den 12. November 1920. Das Oberbadische Volksblatt berichtet:

„**Flugpostverkehr Frankfurt–Basel.** Das erste Flugzeug des Luftdienstes Frankfurt–Basel, das Donnerstag (11.11.) früh etwa um ½ 11 Uhr in Lörrach eintreffen sollte, fand infolge dichten Nebels den Landungsplatz nicht. Es flog flugplanmässig um 8 Uhr von Baden-Oos weg, um in Karlsruhe die Post in Empfang zu nehmen. Kurz nach 10 Uhr wurde es über Baden-Oos gesichtet und war um 10 Uhr 55 über Lörrach unterhalb der Ruine Rötteln. Da man an Lichttraketen zur Erleichterung der Landung nicht gedacht hatte, sah der Flieger den Landungsplatz nicht und musste umkehren. Der Flugpostdienst wird die Post von Basel nach Karlsruhe, Mannheim und Frankfurt umfassen, Die ersten Flugpostsäcke wurden am Donnerstagsvormittag um 10 Uhr an der Grenze bei Stetten vom schweizerischen Postbeamten seinem deutschen Kollegen übergeben.“

Basel, den 12. November 1920. An die Kreispostdirektion, Basel.

Wir übermitteln Ihnen anbei ein von der Oberzolldirektion an das eidg. Luftamt in Bern gerichtetes Schreiben betr. Organisation der Flugpost Frankfurt–Basel und nehmen an, dass Sie sich mit den an die Eröffnung geknüpften Bedingungen einverstanden erklären können. Unseres Erachtens wäre es das Richtige, die in Poststücken eintreffende Flugpost dem Bureau Basel 17 zu übergeben, welches die Flugpost wie die übrige Post zur Zollbehandlung weiterleiten würde. Die zur Ausfuhr bestimmte Flugpost muss bei einer Poststelle aufgegeben werden, damit auch diese Sendungen der Ausfuhrbehandlung unterstellt werden können.

Wir gewärtigen Ihre Rückäusserung.
1 Abschrift.

Die Zolldirektion Basel : in Vertretung : (Hänggi)

Basel, den 13. November 1920. An die Zolldirektion, Basel

Wir besitzen Ihre Zuschrift vom 12. November abhin und beehren uns Ihnen folgendes zu erwidern:

Mit der Flugpost Frankfurt (Main) – Basel – Frankfurt werden gegenseitige Briefkartenschlüsse zwischen Basel 2 Briefversand und Karlsruhe, Mannheim und Frankfurt (Main) 9 vermittelt.

Es sind dies geschlossene Briefkartenschlüsse, wie solche täglich zu Hunderten per Eisenbahn über die Grenze gehen ohne irgendwelcher Zollbehandlung unterworfen zu werden.

Wir vermögen also keinen Unterschied zwischen Kartenschlüssen die per Flugzeug und solchen, die per Eisenbahn vermittelt werden, zu erblicken.

Treffen mit den Flugpostkartenschlüssen von Frankfurt (Main), Karlsruhe oder Mannheim für Basel 2 Briefversand zollpflichtige Briefsendungen ein, so wird das Briefversandbureau 2 solche in gewohnter Weise dem Postzollamt zuführen.

Das gleiche ist der Fall mit den abgehenden Briefpostsendungen, welche vom Briefversandbureau Basel 2 den Kartenschlüssen nach Mannheim, Karlsruhe und Frankfurt/M 9 beigeschlossen werden.

Es sind demnach u. E. zollseits für diese Flugpostkartenschlüsse absolut keine besonderen Massnahmen zu treffen.

Die Kreispostdirektion Basel: gez. Lichtensteiger.

Lörrach, den 15. November 1920. Oberbadisches Volksblatt

Erster offizieller Postflug Frankfurt – Lörrach am 14. November 1920.

„Eröffnung der Flugpost Frankfurt – Karlsruhe – Lörrach. Gestern Vormittag konnte hier die erste offizielle Landung des Postflugzeuges der „Balug“ stattfinden. Das Flugzeug war 8.25 Uhr in Karlsruhe aufgestiegen und erschien gegen 10.50 Uhr vormittags über der Ruine Rötteln, von wo es in schönem Spiralfly zu tadelloser Landung auf den Flugplatz niederging. Flugzeugführer Edin und zwei andere Herren entstiegen dem Apparat und wurden von den anwesenden Herren Bürgermeister Dr. Gugelmeier und einigen Gemeinderäten, Herrn Postdirektor Fischer sowie dem Bürgermeister von Tumringen, Herrn Ohm, herzlich begrüsst. Flugzeug D 87 repräsentiert sich als modernes Flugzeug mit einem in üblichem Postgelb getönten Rumpf, unten blau, oben weiss gestrichenen Tragflächen, versehen mit Wind- und Höhenmessern, Kompass und allen technischen Neuerungen. Nach erfolgtem Postwechsel stiegen die Herren wieder ein und starteten gegen $\frac{1}{4}$ 12 Uhr wieder zum Flug nach Karlsruhe. Die freundlichen Abschiedsgrüsse der Flieger aus grosser Höhe wurden von der tausendköpfigen Menge herzlich erwidert. Nach einem Kreisfluge über die Stadt verschwand das Postflugzeug in nördlicher Richtung.“

Bern, den 16. November 1920.

Herrn Oberpostdirektor Furrer, Madrid. (Hotel Roma, Gran Via)

In Ihrer Abwesenheit sind verschiedene Projekte für Flugpostverbindungen vom Auslande nach der Schweiz aufgetaucht. Die ziemlich rapide Entwicklung von Flugpostlinien der letzten Zeit lässt es auch nicht ausgeschlossen erscheinen, dass im nächsten Frühjahr vielleicht eine Flugpostlinie durch die Schweiz, im Transit durch (andere?) Länder angebahnt werden soll. Damit ist für unsere nationale Zivlaviatik die Frage aufgetaucht, auf welche Weise sie an diesem Transit (mit 1 - 2 Landungen in der Schweiz) teilnehmen könnte.

Unsere bedeutendste Zivlfluggesellschaft, die Ad Astra-Aero, hat auch ein Subventionsgesuch an das Eisenbahndepartement eingereicht, mit der Erklärung, dass es für sie eine Existenzfrage sei, mit Hilfe des Staates am kommenden internationalen Luftpostverkehr mitzuwirken.

Das Resultat einer Konferenz beim Chef des Eisenbahndepartementes war etwa folgendes:

1. Wenn eine wirklich grosszügige Luftpostlinie, z.B. München–Zürich–Genf mit Anschluss im Osten nach Wien, Prag–Warschau und Berlin, und im Westen ans Meer und nach Spanien – Nordafrika zustande käme, so wäre dies gewiss von Interesse für die Schweiz und es wäre speziell auch im Interesse unseres Landes, dass unsere nationale Aviatik daran praktisch beteiligt sei.

2. Die bescheidenen militärischen Subventionen (Fr. 200.- pro Flieger und Monat) reichen nicht aus, um das damit verbundene Risiko zu übernehmen.

3. Besondere Subventionen sind bei der jetzigen Finanzlage nicht denkbar.

4. Die einzige Möglichkeit wäre offenbar die, dass die Postverwaltung einer Schweizerunternehmung die Flugpostführung durch die Schweiz gegen fixe Entschädigung übertragen würde und dafür Zuschlagstaxen erhöhe. Die Entschädigung würde aber nur einen gewissen noch festzusetzenden Prozentsatz der Betriebskosten ausmachen. Der Rest wäre von der Gesellschaft aus dem gleichzeitigen Personenverkehr zu decken.

5. Das Militärdepartement hat d. Ad Astra erklärt, dass es die Sache aus militärischen Gründen moralisch unterstützen wolle.

6. Herr Bundesrat Haab erklärte, dass ihm der Gedanke nicht unsympathisch sei, dass er aber keinerlei Zusicherungen machen könne, bevor er Ihre Meinung kenne und die Frage dem Bundesrat vorgelegt habe.

Da die Gesellschaft Ad Astra sich in allernächster Zeit über die zukünftige Existenz ein Bild machen sollte – weil eine grössere Kapitalerhöhung oder eventuell die Liquidation in Frage ist – beauftragte mich Herr Bundesrat Haab, sogleich nach Ihrer Rückkehr Ihnen den Fall vorzutragen. In der Meinung, dass es Ihnen vielleicht gerade noch in Madrid möglich wäre, im Verkehr mit den Delegierten anderer Länder diese Frage einem Vorstudium zu unterbreiten, beehre ich mich, Sie durch Gegenwärtiges kurz zu orientieren.

Eidgenössisches Luftamt (Isler)

Lörrach, den 17. November 1920. Oberbadisches Volksblatt

„Als ein Zeichen siegreicher Technik, die uns näher und näher in Berührung mit dem grossen Verkehrsstrom vom Norden nach Süden bringt, ist die glückliche Landung eines Postflugzeuges der soeben eröffneten Flugpostlinie Frankfurt–Karlsruhe–Lörrach zu werten. Die Eröffnung dieser Linie wurde in der Presse des In- und Auslandes als ein Markstein in der Geschichte des Flugwesens bezeichnet. Was sie uns in der Zukunft bringen wird, lässt sich heute nur ahnen. Zweifellos bildet sie für uns alle ein grosses Ereignis, das für die Zukunft unserer Stadt von weittragendster Bedeutung sein kann; schliesst sie uns doch direkt an die grossen Linien des Nordens an, von wo aus wiederum ein weitverzweigtes Netz von Flugpostlinien nach allen Richtungen ausströmt. Nur eine Frage der Zeit wird es noch sein, bis auch von Süden her die Fäden über die Schweiz hinweg bis Basel gezogen sein werden

und eine internationale Luftverbindung den westeuropäischen Kontinent überzieht, in dessen Mittel-punkt wir uns befinden werden. Rein verkehrstechnisch genommen allein schon bildet das Ereignis ein grosses Erlebnis für uns, das in den Annalen der Stadt verzeichnet werden wird. In flugtechnischer Hinsicht kann man die Höhe, welche heute die Aeronautik erklommen hat, als einen Triumph des menschlichen Geistes bezeichnen, wie er kaum ein zweites Seitenstück in der Erfindungskunst der Menschheit findet, an dem wir uns erbauen und uns miterheben. So lange es denkende Menschen gibt, wird auch die Zeitepoche, die eine der grössten Errungenschaften der Kultur gefördert und der Vollendung entgegenführte, gefeiert werden. Seien wir der historischen Stunde würdig.“

19. November 1920

Verein Aviatik beider Basel

Gründung und Feststellung der Statuten.

Unter dem Namen **Aviatik beider Basel** gründet sich mit Sitz in Birsfelden (Baselland) ein Verein, welcher die Förderung der schweizerischen Aviatik zum Zweck hat und in Birsfelden zu diesem Zweck einen Flugplatz gründet. Die Statuten sind am 19. November 1920 festgestellt worden. Die Mitgliedschaft wird erworben auf einstimmigen Antrag des Vorstandes durch Beschluss der Vereinsversammlung mit vier Fünftel Majorität. Als Mitglieder können nur aufgenommen werden gutbeleumdete Schweizerbürger oder –Bürgerinnen oder schweizerische juristische Personen. Der Mitgliederbeitrag wird jeweilen durch die Vereinsversammlung festgesetzt; er beträgt für Einzelpersonen mindestens Fr. 5, für juristische Personen mindestens Fr. 20 pro Jahr. Der Austritt kann erfolgen auf Ende eines Kalenderjahres nach vorangegangener halbjährlicher Kündigungsfrist an den Vorstand; ferner durch Tod oder durch Ausschliessung durch den Vorstand; gegen dessen Beschluss kann innert Monatsfrist an die Vereinsversammlung rekuriert werden. Die Organe des Vereins sind: die Versammlung der Mitglieder und ein aus 8 bis 10, zurzeit aus 9 Mitgliedern bestehender Vorstand. Der Vorstand vertritt den Verein nach aussen und innen. Namens des Vereins führen kollektiv zu zweien die rechtsverbindliche Unterschrift: Oberstlt. Albert Mylius-Passavant, Dr. phil., Chemiker, von und in Basel, als Präsident; Dr. Karl Tanner, Regierungsrat, von Hölstein, in Liestal, als Vizepräsident; Dr. Alfred Veit-Gysin, Advokat, von Basel, in Liestal, als Sekretär; Max Adolf Ras, Redakteur der „Basler Nachrichten“, von Stein (Aargau), in Neue Welt bei Basel (Gemeinde Münchenstein), als Kassier und Geschäftsführer; Dr. Rudolf Miescher, Regierungsrat, von und in Basel, als Beisitzer.

(Text **Handelsregistereintrag vom 21. Februar 1921, publiziert am 24. 2. 1921** im Schweizerischen Handelsamtsblatt)

19. November 1920.

Acher- und Bühler Boten, November 1920

„Vom Postflugzeug Frankfurt–Lörrach. Wie berichtet wird, musste am 19. ds. Mts. das Postflugzeug, das von Lörrach kam, wegen dichten Nebels und infolge Benzinmangels hier gegen 1 Uhr mittags eine Notlandung vornehmen. Noch mit viel Glück ging die Landung bei Achern am Oberweierer Weg, nicht weit vom Bahnkörper, vor sich, und zwar in den dort befindlichen Graben hinein. Um wenige Zentimeter wäre das Flugzeug in den Bäumen zerschellt. Unter den Führern befand sich auch ein hiesiger Bürgerssohn namens Sackmann.“

Lörrach, 23. November 1920.

Oberbadisches Volksblatt

„Flugtag in Lörrach. In nächster Zeit, vermutlich am kommenden Sonntag (28. November), wird in Lörrach ein Flugtag veranstaltet werden. Es finden Schauflüge, Passagierflüge, Fallschirmsprungflüge usw. statt. Zum Sprung aus dem Flugzeug haben sich vier junge Lörracher gemeldet. Näheres wird noch bekannt gegeben.“

Basel, 25. November 1920.

Basler Nachrichten Nr. 505

Flugwesen

Flugpost Frankfurt–Lörrach

„Über die Erfahrungen mit dem Flugpostbetrieb Frankfurt–Lörrach orientiert folgende Korrespondenz: Die Flugpost Frankfurt–Lörrach hat noch mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, der Verkehr geht noch nicht so glatt vor sich, wie man das glaubte, denn seit der offiziellen Eröffnung des Flugverkehrs am 14. November sind erst sechs Flugzeuge angekommen; das erste kam am Sonntag, den 14. November, ziemlich planmässig an und wurde von den Vertretern der staatlichen und städtischen Behörden feierlich empfangen. Mit einiger Verspätung ist das Flugzeug dann an den beiden folgenden Tagen – 15. und 16. November – eingetroffen. Dann stockte der Flugpostbetrieb wieder plötzlich, denn am 17. und 18. November ist das Flugzeug ausgeblieben. Dichter Nebel in der Rheinebene hat dem Flugzeug jede Orientierung unmöglich gemacht. Mit ziemlicher Verspätung ist dann am 19. November wieder ein Postflugzeug eingetroffen. Am 20. und 21. November ist das Flugzeug wieder ausgeblieben, und erst am 22. November zeigte es sich wieder, allerdings mit einjiger Verspätung. Jeder Flugzeugführer hat bis jetzt darüber Klage geführt, dass er gegen starke Nebel kämpfen musste, die sich bald auf der Strecke Karlsruhe–Lörrach, bald in der Rheinebene Mannheim–Karlsruhe und dann wieder zwischen Frankfurt und Mannheim zeigten.“

Die Arrangeure des Flugdienstes haben erkannt, dass ein solcher Flugdienst mit unsicherer Ankunft und ebenso unsicherem Abgang keinen dauernden Bestand haben kann, und haben sich entschlossen, vom 1. Dezember an auch in Lörrach ständig ein Flugzeug zu stationieren, um so dafür zu sorgen, dass wenigstens die von Lörrach abzusendende Post mit dem Flugzeug regelmässig befördert werden kann, wenn das ankommende Flugzeug ausbleiben sollte. Zu dem Zweck wurde auf dem Flugplatz ein Schuppen errichtet.

Grossen Umfang hat die mit dem Flugzeug beförderte Post noch nicht angenommen, es sind vorwiegend Briefe und kleine Pakete; Wertpakete sind der Flugbeförderung bis jetzt noch nicht anvertraut worden, dagegen sehr häufig eingeschriebene Sendungen. Vorwiegend waren es Sendungen nach und von der Schweiz, für welche die Flugbeförderung gewählt wurde. Die Lörracher wie die Wiesentäler und auch die oberbadische Geschäftswelt hat von dieser Einrichtung erst spärlichen Gebrauch gemacht. Man hofft, dass mit der Stationierung eines Flugzeuges in Lörrach und der bestimmten Aussicht auf zuverlässige und regelmässige Beförderung die oberbadische und Wiesentäler Geschäftswelt sich mit dem neuen Verkehrsmittel vertraut macht, namentlich, wenn man die Gewähr hat, dass die Postsendung von Lörrach nach Frankfurt gegenüber der schnellsten Bahnbeförderung einen Vorsprung von mindestens drei Stunden hat, ein Vorteil, der erst anerkannt wird, wenn er sich einmal eingelebt hat. Die deutsche Postverwaltung hofft, dass wenn der Postflugverkehr die allen Unternehmungen anhaftende Kinderkrankheit einmal überstanden hat, er in aller Bälde zum allgemein gebräuchlichen Verkehrsmittel wird.“

Lörrach, November 1920

Oberbadisches Volksblatt

„Eine Bürgerausschusssitzung, die auf heute Abend 6 Uhr einberufen ist, wird sich mit einer kurzen Tagesordnung mit nur zwei Punkten zu befassen haben. Zum ersten wird die Zustimmung des Bürgerausschusses für die Errichtung einer Flughalle auf dem Flugplatz gefordert. Die Kosten mit etwa 30'000 Mark sollen, sofern sie nicht aus den Einnahmen eines Flugtages gedeckt werden können, in drei gleichen Jahresraten getilgt werden. Auch für die Vorbereitung des Flugtages wird ein Kredit verlangt, sofern der Flugtag infolge unvorhergesehener Umstände nicht abgehalten werden könnte.“

Berne, le 6 décembre 1920.

A la Direction générale des Postes, Inspection des Courses, Berne.

Nous vous remettons en annexe, une coupure de la „Neue Zürcher Zeitung“ concernant la ligne postale aérienne de Francfort à Lörrach et vous prions de croire à notre parfaite considération.

Office aérien fédéral, p.o. Gsell

1 annexe.

Z.K. Wir warten immer noch auf die täglichen Meldungen. Bern, den 7. Dez. 20.

Postinspektorat O.P.D. (Oftringer)

Basel, den 9. Dezember 1920.

An die Oberpostdirektion, Bern.

Flugpost Basel – Frankfurt.

Wenn bis heute keine Meldekarten über Ankunft des Flugzeuges Frankfurt M.–Lörrach erstellt worden sind, so geschah dies aus dem Grunde, weil unser Briefversandbureau Basel 2 in keiner Weise über die Ankunft des Flugzeuges unterrichtet wird.

Die Flugpostsendungen kommen hin- und wieder mit Zug 1713 nach Basel, meistens aber mit Zug D 2 oder nachträglich unter Umschlag.

Vom 11.–30. November sind die Flüge nur am 14, 15, 16, 19, 22, 23, 24, 26.–29. ausgeführt worden.

Unser Bote, welcher um ca. 12.00 Uhr die Flugpostsendungen an der Landesgrenze bei Riehen in Empfang nehmen muss, macht seine Gänge gewöhnlich vergebens, da nur ausnahmsweise die betr. Sendungen einmal vorliegen. Unter diesen Umständen war es nicht wohl möglich Meldekarten auszufertigen.

Wie wir vernehmen, soll vom 10. Dies an ein zweites Flugzeug in Betrieb gesetzt werden, sodass die Hin- und Rückflüge nicht mehr voneinander abhängig sind.

Gleichzeitig übermitteln wir Ihnen Verzeichnisse der Gebühren für die mit der Flugpost Toulouse–Casablanca und Strassburg–Prag beförderten Briefschaften.

Sodann legen wir eine Zusammenstellung des Brutto- und Nettogewichtes der Kartenschlüsse von Basel 2 nach Karlsruhe 2, Mannheim 2 und Frankfurt M. 9 bei, sowie ein Verzeichnis der versandten Briefschaften.

Die Doppel zu den Sendungsbelegen erbitten wir nach Einsichtnahme zurück.

Der Empfang aus Deutschland ist bedeutend geringer; die Kartenschlüsse von Mannheim 2 und Karlsruhe 2 waren stets leer; von Frankfurt 9 sind im gesamten 3 gewöhnliche und 6 Einschreibbriefe eingegangen.

(O.P.D. 956.1.94)

Die Kreispostdirektion Basel: (Lichtensteiger)

Basel, den 27. Dezember 1920.

An die Oberpostdirektion, Bern.

Flugpost – Lörrach – Frankfurt.

Das Flugzeug soll in Lörrach Flugplatz um 11.00 Uhr eintreffen und die Abfahrt desselben ist auf 11.30 Uhr angesetzt.

Die Flugsendungen von Basel 2 für Frankfurt M, Karlsruhe und Mannheim werden durch einen Boten von Basel 2 Briefversand an die Landesgrenze gebracht; ab Basel 10.26, an Landesgrenze 10.54.

Die Kartenschlüsse aus Deutschland wären an der Grenze, wenn geflogen wird und das Flugzeug rechtzeitig eintrifft, um ca. 12.30 Uhr greifbar.

Es geht nun nicht an, unsern Boten an der Grenze so lange warten zu lassen; andererseits rechtfertigt sich die Einrichtung eines weitem (zweiten) Botenganges nach der Landesgrenze des ganz minimalen Flugpostverkehrs wegen ebenfalls nicht.

Im Einverständnis mit dem Postamt Lörrach werden daher vom 22. Dezember 1920 an die Flugpost-Kartenschlüsse aus Frankfurt M.9, Karlsruhe und Mannheim für Basel 2 Briefversand von Lörrach nach Basel B.B. mit Zug 1713 befördert und in Basel 16 von einem Radfahrer abgeholt.

Der Bote, der um 10.54 Uhr an der Landesgrenze eintrifft, kehrt sofort wieder zurück, ab Landesgrenze 11.00, an Basel 2 11.40 Uhr.

Wir erlauben uns Ihnen hiervon Kenntnis zu geben.

Die Kreispostdirektion Basel: (Lichtensteiger)

Basel, den 30. Dezember 1920.

An das Briefversandbureau Basel.

In Erledigung Ihres Gesuches vom 23. November a. c. können wir Ihnen die Mitteilung machen, dass für Ihre Gespräche mit dem Postamt Lörrach in betreff der Flugpost Lörrach – Frankfurt die Taxfreiheit bewilligt worden ist.

Schweizerische Telegraphen- und Telefonverwaltung, Telephonbureau Basel. J. Rickel

Lörrach, den 7. Januar 1921.

Oberbadisches Volksblatt

Vom Flugplatz (Auszug)

„Seit einigen Tagen bieten uns die auf dem Flugplatz stationierten Flieger mit ihren Maschinen fast alltäglich den herrlichen Anblick ihrer akrobatischen Flugkünste über der Stadt, die uns an oft gesehene Bilder an der Front erinnern. Alle möglichen Variationen werden dabei ausgeführt, und manchmal überschlagen sich die Flieger zwei- bis dreimal hintereinander. Dass es dabei an aufregenden Momenten nicht fehlt, ist selbstverständlich, besonders unsere Frauen und Kinder, die solche Schauspiele noch nie gesehen haben, werden nicht müde, die Flieger zu verfolgen. Kein Wunder, dass Strassen und Plätze bei solchen Anlässen von Zuschauern überfüllt sind, um den Meistern der Lüfte ihren stillen Beifall zu zollen, wenn sie flink und behende wie die Möwe sich in dem Reich der Lüfte bewegen. Das Wetter ist aber zur Zeit auch günstig. Es will uns scheinen, dass unsere Flieger mit ihrer Akrobatik die beste Garantie für das gute Gelingen eines späteren Flugtages bieten.“

Berlin, den 8. Januar 1921.

Oberpostdirektion Bern

Ich beehre mich, Ihnen mitzuteilen, dass der Flugpostdienst Frankfurt/M – Lörrach wegen unerwartet eingetretener Schwierigkeiten aufgehoben worden ist. Hierbei gebe ich der Hoffnung Ausdruck, bei Wiedereröffnung des Flugdienstes mit Ihrem Lande in unmittelbarem Flugpostverkehr treten zu können.

Der Reichspostminister

Lörrach, den 1. März 1921.

Oberbadisches Volksblatt

„Flugpost Lörrach–Frankfurt. Wie wir erfahren, hat sich eine Interessengemeinschaft gebildet unter Umgründung der Badischen Luftverkehrsgesellschaft (Balug). Der Sitz dieser Gesellschaft wird von Baden-Oos nach Lörrach verlegt. Anfangs April wird diese Gesellschaft den regelmässigen Luftverkehr Lörrach–Frankfurt mit den Zwischenstationen Karlsruhe und Mannheim aufnehmen. Später soll eine weitere Luftlinie Lörrach–Konstanz–München und eventuell auch Lörrach – Zürich ausgebaut werden. Zur Leitung des Unternehmens ist der bekannte Flieger Frommherz in Aussicht genommen, der den Bewohnern von Lörrach und Umgebung durch seine Flugkünste, die er seit Wochen über uns ausführt, bestens bekannt ist. Wir hoffen, in kürzester Zeit Näheres über das Projekt mitteilen zu können.“

Lörrach, den 3. März 1921. Oberbadisches Volksblatt

„Flugpost Lörrach – Frankfurt. Mancher, der die wagemutigen Kurven und Gleitflüge des bekannten Fliegers Frommherz gesehen hat, wird mit Interesse begrüßen, dass sich in Lörrach ein Komitee gebildet hat, mit der Absicht, die Umgründung der Badischen Luftverkehrsgesellschaft G.m.b.H. „Balug“ in Baden-Oos in eine Aktiengesellschaft vorzunehmen und ihren Sitz nach Lörrach zu verlegen. Weitesten Kreise der Bevölkerung nahmen grossen Anteil an dieser Neugründung und haben auch, wie wir gehört haben, bereits Aktien gezeichnet. Die Gründer beabsichtigen, am Freitag (4. März) Abend eine Versammlung von Interessenten in den kleinen Hirschensaal einzuberufen, wo alles Nähere besprochen werden soll und auch jede Auskunft erteilt werden wird. Wie wir weiter hören, ist diese Gesellschaft die einzige, die für Baden von der Entente für Post- und Passagierflüge genehmigt worden ist.“

Lörrach, den 8. März 1921. Oberbadisches Volksblatt

„Balug. Um jedermann Gelegenheit zu geben, sich an der Garantiesumme für die neue Luftverkehrsgesellschaft mit Beiträgen in jeder Höhe beteiligen zu können, werden bei allen hiesigen Banken Zeichnungslisten aufliegen.“

Lörrach, den 29. März 1921. Oberbadisches Volksblatt

„Die Umgründung der Balug... In einer auf Mittwochabend in den kleinen Hirschensaal einberufenen Interessenten-Versammlung zur Umgründung der Badischen Luftverkehrsgesellschaft wurde Mitteilung davon gemacht, dass die Herren Schwenger und Frommherz die Leitung der Gesellschaft übernommen haben und dass der Sitz der Unternehmung in Kürze von Baden-Baden nach Lörrach verlegt werden wird. Zur Förderung der Umgründungsarbeiten wurde ein achtgliedriger Arbeitsausschuss bestellt, der sich, vorbehaltlich der Zustimmung einzelner Mitglieder des Ausschusses zur Wahl, aus folgenden Herren zusammensetzt: Eduard Blank, Frommherz, Fritz Kern jr., Otto Schenz, Rechtsanwalt Schmitt, E.H. Schwenger, Fritz Sturm-Gutermann, Heinrich Walz. ...“

18. Mai 1921. Oberbadisches Volksblatt Stadt und Land (Auszug)

„Mit zwei Flugzeugen wurde bereits am Samstagnachmittag (14.5.) der Flugverkehr mit vier grösseren und kleineren Passagierflügen über dem Wiesental eröffnet. Der erste Passagier war Bürgermeister Dr. Gugelmeier aus Lörrach, der seine Stadt einmal von oben betrachten wollte. In Scharen wanderte am Sonntagmittag das Publikum zu dem an der Wiese gelegenen Flugplatz hinaus, und unter den Besuchern waren es wiederum zahlreiche Basler, die die Absicht hatten, einen kleinen Flug über den Schwarzwald mitzumachen. Insgesamt wurden am Sonntag zehn Flüge mit Passagieren durchgeführt, die meisten Fluginsassen waren Basler, die sich über den Flug ganz begeistert ausgesprochen haben. Der einzelne Flug nahm in der Regel eine halbe Stunde in Anspruch. Das Flugzeug nahm seine Richtung gegen den Feldberg, traversierte das Belchen- und Blauengebiet und flog über das Rheintal, um wieder an seinen Ausgangspunkt zurückzukehren. Für die Zuschauer führte einer der Flieger zahlreiche Sturzflüge aus, die allgemein bewundert wurden. Noch zahlreicher wie am Sonntag war die Besucherzahl am Pfingstmontag, wo ebenfalls wieder etwa zehn Passagierflüge zur Ausführung gekommen sind, und wiederum waren die meisten dieser Passagiere aus Basel. Für die zahlreichen Zuschauer fanden ebenfalls wieder Sturzflüge statt.

Die Passagierflüge wurden von den beiden bekannten Militärfliegern Freiherr von Althaus und Frommherz ausgeführt, denen sich jeder Passagier mit gutem Gewissen anvertrauen konnte. Infolge der starken Nachfrage nach Passagierflügen werden im Laufe dieser und der nächsten Woche noch eine Anzahl weiterer Flüge ausgeführt, als besondere Flugtage werden vorerst Mittwoch, Samstag und Sonntag bezeichnet.“

Lörrach, den 31. Mai 1921. Oberbadisches Volksblatt Flugverkehr

„Mit grosser Freude konnten wir am Sonntag (29.5.) feststellen, dass unsere Luftverkehrsgesellschaft wie versprochen ihre schöne Flugtätigkeit durchführte. Unter der werten Führung des Herrn Frommherz fanden am Sonntag bis spät in den Abend hinein Passagierflüge statt, und es war eine grosse Freude zu hören, mit welcher Begeisterung die einzelnen Fluggäste von diesem einzigartigen Erleben sprachen. Wie wir hören, sollen diese Passagierflüge nunmehr regelmässig an Samstag- und Sonntagnachmittagen stattfinden, und wir glauben, dass dieses Unternehmen unbedingt allseitige Unterstützung finden wird. Es kann nichts Schöneres geben, wie aus luftigen Höhen unsere Schwarzwaldberge zu sehen. Wenn man berechnet, was zum Gesamtbetrieb eines derartigen Unternehmens gehört, so muss der Preis als unbedingt gering für den gebotenen ausserordentlichen Genuss angesehen werden.“

Lörrach, Juni 1921 Oberbadisches Volksblatt Vereinsanzeiger

„**Flugplatz Lörrach** – Samstag, den 18, und Sonntag, den 19. Juni (1921) werden von der **Badischen Luftverkehrsgesellschaft** ab 3 Uhr nachmittags **Passagierflüge** über dem Schwarzwald u. dem Rheintal ausgeführt. **Preis pro Person 250 Mark** – **Rundflüge pro Person 150 Mark**. Anmeldungen Telephon Nr. 79 Samstag; Anmeldungen Telephon Nr. 313 Sonntag.“

Mit solchen Angeboten wurde in Tageszeitungen für die Passagierflüge geworben. Ganz besonderes Interesse zeigten aufgrund der damaligen Valuta, die schweizerischen Nachbarn, hauptsächlich die Basler Bürger, die den günstigen Kurs auch ausnützten. Kurs laut Oberländer-Bote am 30. Juni 1921: Sfr. 7.75 = Reichsmark 100.-. Das war bereits der Anfang der wachsenden Inflation, die 1923 ihren Höhepunkt erreichte.

Lörrach, den 22. Juni 1921. Oberbadisches Volksblatt

„Von der Balug. Nach dem Beschluss der Entente sollen auch die Flugzeuge der Balug zerstört werden. Die Alliierten haben die Reichshandelsgesellschaft in Karlsruhe angewiesen, in Lörrach das Erforderliche zu veranlassen. Wie uns mitgeteilt wird, ist gestern (Dienstag. 21. Juni) einer ihrer Beamten hier eingetroffen. Die Balug hat sich sofort telegraphisch an das Auswärtige Amt in Berlin gewandt, das Weisung gab, näheren Bericht abzuwarten.“

Basel, den 1. Juli 1921 Basler Nationalzeitung („Brutale Forderung der Entente“)

„Wir gaben noch gestern der Hoffnung Ausdruck, die Verhandlungen mit der Entente möchten zu einem günstigen und versöhnlichen Ende geführt werden. Leider sollte es nicht sein. Heute morgen wurden die Flugzeuge, die noch am Sonntag keck über der nördlichen Umgebung Basels ratterten, zertrümmert.“

Es ist eine barbarische Tat von seiten der Entente, wie sie nicht genug missbilligt werden kann. Man warf während des Krieges dem Feinde so oft mutwillige Zerstörungen vor. Dass heute, bald drei Jahre nach Friedensschluss, dasselbe getan wird, ist umso betrüblicher.

Gewiss ist es verständlich, wenn verlangt wird, dass die deutschen Maschinengewehre und Kanonen zerstört werden, dass alles Kriegsmaterial vernichtet wird.

Eine Zertrümmerung von Flugzeugen, die friedlichen Zwecken dienstbar gemacht worden sind, die täglich Passagiere beförderten und zur Errichtung einer internationalen Flugverkehrslinie berufen sind, das ist ein Akt blinder und nicht zu rechtfertigender Zerstörungswut, die ungemein erbittern muss, nicht allein im Lande der Geschädigten, sondern bei allen Freunden und Förderern der Aviatik.“

Lörrach, den 2. Juli 1921

Oberbadisches Volksblatt

„Frommherz und seine D 68“

„Mit dieser Maschine wurden die meisten Rundflüge durchgeführt; sie war platzmässig die geräumigste.

Kurz vor der Vernichtung der Maschinen stieg Frommherz mit noch zwei Kameraden zu seinem Abschiedsflug auf. An den Tragflächen flatterten zwei schwarze Fahnen zum Zeichen der Trauer über die Vernichtung der Flugzeuge. Nach der Landung fiel auch dieses Flugzeug der Vernichtung zum Opfer.“

Samstag, den 2. Juli 1921

Oberbadisches Volksblatt

Auszug aus dem Bericht des OV

„Über die Zerstörung der Balug-Flugzeuge geht uns von einem Augenzeugen folgende Schilderung zu: Als ich Kunde von dem Vorhaben erhielt, eilte ich auf den Flugplatz von Tumringen, um mich von der Unglaublichkeit dieser Nachricht zu überzeugen. Leider war es keine Täuschung. Neben den Zelten vor der Flugzeughalle standen zwei Flugzeuge, von denen das eine noch ganz war, das andere an Rumpf und Tragflächen demoliert war. Dumpfe Schläge aus der Halle liessen auf grausige Arbeit schliessen. Dort waren die Monteure eben damit beschäftigt, den sechszyindrigen Motor des dritten Flugzeugs auseinanderzuschlagen. Mit stählernen Meisseln und schweren Eisenhämmern wurden die feinsinnigen Maschinenteile durchlöchert. Kurbelgehäuse, Kühler, Zylinder, Auspuffrohre lagen bald durcheinander am Boden. Der vor kurzem neu angekommene Rumpf fiel der Säge zum Opfer. Am erschütterndsten wirkte das Bild der Zerstörung vor der Halle: Herausgebrochener Motor, eingeschlagener Rumpf, mit Äxten zerrissene Tragflächen. Bald mehrten sich die Zuschauer aus der Nachbarschaft, die auf die Kunde herbeigeströmt kamen. Kinder rissen die herabhängenden Fetzen ab oder schnitten sich mit dem Taschenmesser welche heraus, andere brachen Holzstücke ab und steckten sie in die Tasche. Jeder wollte eine Reliquie von den Flugzeugen mit nach Hause nehmen, die sie so oft in ihrem herrlichen Flug durch die Lüfte bewunderten. Da kommen die Monteure wieder herbei, um den Motor herauszubekommen. Der Riesenvogel stellt sich auf den Kopf, aber er fällt nicht vornüber. Es ist als wenn sich selbst der tote Körper gegen die angetane Schmach sträuben wollte. Endlich bricht der Motor heraus und krachend stürzt der Schwanz auf den Boden zurück, völlig zerbrochen.

Da ergreift offenbar den Flieger Frommherz der Wunsch, noch einmal, ein letztes Mal, mit dem noch stehenden Apparat in die Lüfte aufzusteigen und auf die Stätte aus den Regionen der Lüfte, die er unzählige Male stolz durchkreuzte, herniederzuschauen. Entschlossen steigt er mit zwei Kameraden in das dem Tode geweihte, noch startfähige Flugzeug. Ein Knattern, ein Ruck, ein ohrenbetäubendes Sausen, und noch einmal erhebt sich das herrliche Flugzeug D 68 in die Höhe. Aber an seinen Tragflächen wehen zwei schwarze Fahnen, das Zeichen der Trauer über das Ende unserer Fliegersache. Hunderte von Zuschauern rufen mit bewegten Stimmen nach, dann kreist der Aeroplan über der Stadt Lörrach, deren Einwohner die schwarzen Wimpel zu ungewohnter Stunde noch nicht zu deuten wussten. Es war der Abschiedsflug von Frommherz, in sanftem Gleitflug landete das Flugzeug direkt vor der Halle, dann fiel auch es dem unentrinnbaren Schicksal zum Opfer.

Nach 2 ½ Jahren ‚Frieden‘, aber die planmässige Vernichtung unschuldiger Kulturwerte bis zur völligen Unkenntlichkeit ist eine Freveltat, die untilgbare schmerzliche Wunden im deutschen Volke auslösen muss.

Es fehlt nicht an Stimmen, die aus solchen Vorfällen Kapital zu Gunsten reaktionärer Strömungen zu schlagen suchen.

Ihnen ist zu erwidern, dass auch damit unserem Volke nicht geholfen werden kann. Was wir brauchen und uns helfen kann, ist nicht ein neuer Krieg und neues Elend, nicht eine gewaltsame Entledigung unserer Fesseln von dem Sklavenlos, das uns auferlegt wurde, sondern Verständigung und Versöhnung mit den Völkern selbst, die heute allerdings noch von ihren Gewalthabern bevormundet werden, deren Aufstieg zur Selbsterkenntnis und wahren Höhe der Kultur aber ein Ergebnis naturnotwendiger geschichtlicher Entwicklung sein wird.“

Lörrach, 2. Juli 1921

(Inserat im Oberbadischen Volksblatt (?))

BALUG

Da auf Veranlassung der Entente gestern unsere Flugzeuge zerstört wurden, finden vorerst Flüge nicht mehr statt.

Sonntag nachmittag 4 Uhr

Besichtigung der zerstörten Flugzeuge.

Eintrittsgeld 2 Mark. Der Erlös ist für wohltätige Zwecke.

Badische Luftverkehrs-Gesellschaft.

Lörrach, 3. Juli 1921

Oberbadisches Volksblatt

Der Balug Ende (Auszug)

„Trotz aller Bemühungen der leitenden Geschäftsführer hat nun doch die Entente ihren Willen durchgedrückt und die Flugzeuge der Balug zerstört. Es traf sich umso tragischer, als das Reichspostministerium der Gesellschaft das Fliegen von Postflügen nach Konstanz mit dem Anschluss nach München zugebilligt hat. Warum die Entente einen so grossen Wert auf die Zerstörung der Flugzeuge legt, ist uns nicht recht verständlich. Die Gesellschaft, die es verstanden hatte, in der kurzen Zeit seit ihrer Umgründung das Interesse und die Achtung weitester Kreise der Bevölkerung zu erlangen, ist auf absehbare Zeit stillgelegt. Es ist sicher, dass die Auffassung, die Entente habe hier sich mehr geschadet wie genützt, nicht falsch ist. Die Flugzeuge hätten ihren Dienst als Verkehrsflugzeuge vielleicht noch einige Jahre erfüllen können und hätten der Gesellschaft und den Interessenten Nutzen gebracht.

Wie uns von der Gesellschaft mitgeteilt wurde, soll die Gesellschaft nicht zu Grabe getragen werden, denn man hofft nach Ablauf des Bauverbotes mit neuen Flugzeugen und frischem Mut das heute so jäh zerbrochene Werk wieder aufnehmen zu können. Es sei heute noch darauf hingewiesen, dass die Gesellschaft an sechs Flugtagen ca. 100 Personen befördert hat, ohne dass der geringste Unfall vorgekommen ist.“

Quelle: **Zulassung und Kennzeichnung der deutschen Zivilflugzeuge 1914-1934;**

4. Die deutsche Luftfahrzeugrolle 1920-1934 (LFR B) von Dr. Ernst Vocke † (ADL)

04.2019 überarbeitete Fassung der Erstveröffentlichung in LUFTFAHRT INTERNATIONAL Nr. 3 / 1981

4.2 Bauverbot und Begriffsbestimmungen; Versuche deutscher Gegenmaßnahmen

https://adl-luftfahrthistorik.de/dok/zulassung-kennzeichnung-teil-4_2-luftfahrzeugrolle-b-bauverbot-und-begriffsbestimmungen.pdf

„Obwohl erst freigegeben und mit LFR-B-Zulassung versehen, mussten 1921 auf Anweisung der ILÜK zerstört werden: D-39, ein Dreiecker der DLR; D-129, ein Fokker D VII des Deutschen Luft Lloyd sowie alle Maschinen der Badischen Luftverkehrsgesellschaft „Balug“ – im Februar vier DFW C V (D-67, D-68, D-87, D-96) und im September 1921 wurde noch ihr Fokker D VII D-88 in Lörrach entdeckt, beschlagnahmt und vernichtet. Die Balug ging auf Grund dieser Schläge bald darauf in Liquidation. (Die spätere Badische Luftverkehrsgesellschaft war eine Neugründung des Jahres 1924).

Als Grund für die Maßnahmen gegen die Balug gaben die Alliierten unter anderem an, die Flugzeuge hätten neutrales Gebiet und besetzte Zonen überflogen; bei einem Standort wie Lörrach war dies natürlich kaum zu vermeiden. Das Auswärtige Amt versuchte, diese Vorwürfe zu widerlegen mit dem Hinweis, das Überflugverbot sei aus dem Versailler Vertrag nicht abzuleiten – vergeblich. Die ILÜK gab in ihrem Abschlussbericht verärgert zu Protokoll, bei der Vernichtung der Flugzeuge habe eine „mock funeral ceremony“ stattgefunden, begleitet von Schmähreden gegen die Alliierten.

Abbildung: Im Februar (*korrekt: Juli*) 1921 mussten auf Anordnung der ILÜK alle DFW C V der Badischen Luftverkehrsgesellschaft „Balug“ vernichtet werden, obwohl die Maschinen im August 1920 freigegeben worden waren und eine reguläre LFR-B-Zulassung besaßen. Das leider ziemlich schlechte Foto zeigt die D-68 und D-67 während der Zerstörungsarbeit. (Slg. Frost/ADL).

(S C H L U S S)

Bemerkungen:

Die mit **Datum in roter Schrift** gekennzeichneten Texte stammen aus dem Büchlein „**Der Flugplatz Lörrach in Tumringen**“ von Altstadtrat Friedrich Schärer, Lörrach; herausgegeben im März 1988 im Hinblick auf die Einweihung des Gedenksteins im Grüt, Standort des ehemaligen Flugplatzes Lörrach in Tumringen (Verlag Kropf & Herz, Lörrach-Tumringen).

Der Beitrag „**Basler Postflüge ab Lörrach – Badische Luftverkehrsgesellschaft (Balug)**“ in der Serie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 1, Januar 2021, erschienen (Seiten 23-25).

2021.01.01. – DR
