

Schweizerische Fliegerabteilung – Flugplatz Wintermatt/Oberlindach

Transkription Korrespondenz, Presseberichte etc. 1919 – 1923

Dübendorf, 5. Januar 1919.

Herrn Kav.-Oberstlt. Mylius, Vertreter für das Flugwesen.

Habe Ihnen die Mitteilung zu machen, dass Lt. Häberli heute Mittag mit Apparat 530 bei Kirchlindach 600m südlich der Kirche infolge starken Schneetreibens landete. Der Pilot hielt infolge Unsichtigkeit das Saatfeld für Wiesland und capotierte im weichen Boden. Schaden gering, Propeller defekt. Apparat wird per Bahn nach Dübendorf verbracht.

Kommando Flieger-Abteilung (Isler)

Bern, 7. Februar 1919

Herrn Dr. H. Walder, Rechtsanwalt, Rennweg 35, Zürich.

FLUGPOST

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

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

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

Wir sehen Ihren beförderlichen Nachrichten entgegen und zeichnen – Hochachtungsvoll,

(Oberpostdirektion) – Dir (Furrer)

Dübendorf, 8. Februar 1919.

An die Schweiz. Oberpostdirektion, Bern.

Luftpost.

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

A.) Allgemeines.

1.) In Anbetracht, dass die Nachbarstaaten den Luftverkehr über die Grenze vorläufig nicht gestatten, kann es sich für den Moment nur um den inländischen Verkehr handeln.

2.) Da mit Rücksicht auf die bevorstehende internationale Regelung des Luftverkehrs, auf die Schmuggelgefahr und mil. Interessen an kompetenter Stelle die Tendenz vorherrscht, Privatfliegerunternehmungen vorläufig den Luftverkehr im Inland noch nicht freizugeben, ist der schweiz. Fliegertruppe bis auf weiteres die Durchführung der Flugpost zu übertragen.

3.) Da die Flugpost im gegenwärtigen Moment dem Lande grosse Dienste leisten könnte, speziell im Presse- & Finanzverkehr, ist derselbe sofort zu organisieren.

4.) Die Postverwaltung übernimmt die Kosten der effektiven Postflüge, die mit Mil. Personal- & Material ausgeführt werden. Städte, die über keine geeigneten Landungsplätze verfügen, und Luftpostverbindung wünschen, haben auf eigene Kosten für Landungsgelegenheit zu sorgen, entsprechend den Anforderungen der Fliegertruppe. – Die Spesen für den Posttransport von und zu den Landungsplätzen und das auf Aussenstationen, (d.h. nicht in Dübendorf) notwendige Flugplatzpersonalfallen zu Lasten der Postverwaltung.

5.) Die Postverwaltung übernimmt die Haftpflicht für die spedierte Post, die Fliegertruppe für das Flugmaterial, die Mil. Versicherung für die Piloten, da diese Postflüge mit mil. Übungen verbunden sind.

B.) Flugpostbetrieb.

1.) Vorläufig ist nur die Linie Dübendorf–Bern–Lausanne zu betreiben, im Anschluss an die Bahnverbindungen aus der Ostschweiz bis Zürich, von Bern nach Neuenburg & Thun und von Lausanne nach Genf.

2.) Vorläufig ist nur täglich ein Postflug in jeder Richtung vorgesehen.

3.) Fahrplan:

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

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

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

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

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

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

4.) Traglast Max. 150 Kg. Post.

C.) Kosten.

1.) Die Postverwaltung zahlt der Fliegertruppe zu Handen ihres Betriebskredites für jeden effektiv bis zum nächsten Bestimmungsort ausgeführten Postflug Frs. 200.-. (also Dübendorf-Bern Frs. 200.-, Bern-Lausanne Frs. 200.- und analog für Rückflug); Tageskosten bei vollständig ausgeführtem Flugplan somit Frs. 800.-.

2.) Die Postverwaltung zahlt der Fliegertruppe für jeden Post-Transport per Side-car oder Auto (Zürich-Wallisellen-Dübendorf, Dübendorf-Effretikon, & Dübendorf-Zürich) Frs. 5.-, Telefonspesen für Betriebsregelung inbegriffen, Tageskosten Frs. 15.-. Sie besorgt den Posttransport zu und von den Landungsplätzen Bern & Lausanne auf eigene Kosten.

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

4.) Rekapitulation der Flugkosten.

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

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

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

D.) Sicherstellung des Betriebes.

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

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

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

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

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

**Bern, 7. März 1919.
Flugpost.**

An das Kommando der Fliegerabteilung in Dübendorf.

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

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

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

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

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

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

Der Oberpostdirektor: (Furrer)

**Dübendorf, 18. März 1919.
Flugplatz Bern.**

An den Stadtrat der Stadt Bern, Bern.

Wie Ihnen bekannt sein dürfte, werden mit Personal und Material der schweiz. Flugplatzdirektion, resp. Fliegertruppe, Passagierflüge ausgeführt. Ein Probepostdienst Dübendorf-Bern-Lausanne funktioniert seit mehr als 2 Monaten und wir befinden uns gegenwärtig in Verhandlungen mit der schweiz. Oberpostdirektion betr. Abschluss eines Flugpostvertrages.

Bei dieser Gelegenheit möchten wir darauf aufmerksam machen, dass der Landungsplatz auf dem Beundenfeld voraussichtlich aufgehoben werden muss. Die Nähe der Stadt, die umliegenden Bahnlinien, Alleen & Drahtleitungen machen den Start bei starkem Wind sehr gefährlich. Sobald es sich um öffentlichen Luftverkehr handelt, können wir die Verantwortlichkeit für den Start von diesem Platze aus nicht mehr übernehmen. Auch wird gegenwärtig eine eidg. Verordnung ausgearbeitet, die verbietet, eine grössere Stadt niedrig zu überfliegen. Bei starkem West(wind) muss aber gegen die Stadt gestartet werden.

Dazu kommt noch, dass die Ballonhalle uns nur ausnahmsweise zur Verfügung steht und dass angesichts des Volksandranges auf dem Beundenfeld sehr oft Gefahr für Unglücksfälle eintritt.

Die Stadt Bern sieht sich also vor die Wahl gestellt, entweder sofort an die Erstellung eines geeigneten, entwicklungsfähigen Flugplatzes zu gehen, oder darauf zu verzichten, am kommenden Luftverkehr teilzunehmen. Die Verhältnisse sind in dieser Beziehung bereits sehr schwierig in der Umgebung Berns; je länger zugewartet wird, umso grösser werden die Kosten sein.

Das Mil. Budget kann sich angesichts der starken Reduktion an der Organisation des neuen Flugplatzes nicht beteiligen. Für mil. Zwecke genügen auch die vorhandenen Landungsplätze.

Die Rekognoszierung eines neuen Zivil-Flugplatzes um Bern hat letzten Sonntag (16. März) Vormittag begonnen und wird noch fortgesetzt. Sofern Sie sich entschliessen, in dieser Sache etwas zu tun, steht Ihnen unser Personal zur fachtechnischen Beratung jederzeit zur Verfügung.

Der regelmässige Luftpostverkehr wird voraussichtlich Mitte April aufgenommen werden.

Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler)

(In Copie an: Gst Abt, Oberpostdirektion, Oberstlt Mylius, Cheffluglehrer, Techn. Abt., Kaufm. Abt)

**Bern, 25. März 1919.
Flugpost.**

An die schweiz. Flugplatzdirektion in Dübendorf

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

Wir begleiten den Entwurf mit folgenden Bemerkungen:

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

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

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

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

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

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

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

Der Oberpostdirektor: (Furrer)

25. März 1919 Entwurf.

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

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

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

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

Art.4. – In Bern und Lausanne sorgt die Postverwaltung für die Beförderung der Postsendungen zwischen dem Flugplatz und der Flugpostsammelstelle.

Die Fliegerabteilung besorgt dagegen die Beförderung der Postsendungen zwischen der Sammelstelle in Zürich und dem Flugplatz in Dübendorf mit Motorwagen oder Motorrad. Auf der Fahrt nach Dübendorf übernimmt sie auch in Wallisellen die Flugpostsendungen aus den Anschlusszügen, insbesondere den Postsack der Sammelstelle St. Gallen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art.13. – Die Fliegerabteilung trägt alle Kosten für das Fliegerpersonal, für die Flugzeuge, für die in Bern und Lausanne zu stationierenden Flugzeugmechaniker, sowie für die Beförderung der Postsendungen zwischen dem Flugplatz in Dübendorf und der Flugpostsammelstelle Zürich.

Sie trägt auch die Haftpflicht für alle Personen. Und Sachbeschädigungen, die aus dem Flugpostbetrieb entstehen können; ausgeschlossen ist aber für sie jede Entschädigungspflicht für die Flugpostsendungen und die Postsäcke selber.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dübendorf, den ... 1919. – Die Fliegerabteilung: Bern, den ... 1919. – Die Oberpostdirektion:

Dübendorf, 26. März 1919.

Herrn Hptm Sorg, Abteilung für Genie, S.M.D., Bern.

Unter Bezugnahme auf unsere Besprechung von gestern bestätigen wir Ihnen unsere abgegebenen Erklärungen:

1.) Der Landungsplatz Beundenfeld ist zu gefährlich, als dass wir dort dauernd eine Fliegerstation beibehalten könnten. Wir bemühen uns, so rasch wie möglich mit Hilfe der Stadt Bern einen günstigeren und entwicklungsfähigeren Flugplatz bei Kirchlin-dach zu sichern.

2.) Wir sehen unter diesen Umständen davon ab bei der Ballonhalle noch besondere Anlagen für das Flugwesen zu schaffen.

3.) Die Absolvierung von Ballonfahrten ist für Flieger und Beobachter nicht mehr vorgeschrieben. Wir können keinerlei Zusicherung darüber machen, ob dies später wieder der Fall sein wird.

Schweiz Flugplatzdirektion (Isler)

(In Copie z.K. an: Gst Abt, Oberstlt Mylius)

**Dübendorf, 1. April 1919.
Flugpost.**

Schweiz. Oberpostdirektion, Bern.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler)

An die Monatsflieger !

Zurückkommend auf unsere Verfügung vom 19. pto. betr. Zuschläge für Passagierflieger erklären wir, dass bis auf weiteres sämtliche Monatsflieger, mit Ausnahme des ständigen Personals der Flugplatzdirektion, für Passagierflüge einen Stundenzuschlag von Frs. 20.- erhalten, soweit es sich um vollbezahlte Passagierflüge und um obligatorische Monatsstunden handelt.

Alle Monatsflieger können dagegen anlässlich ihrer oblig. Monatsstunden zur Führung von Passagieren zu reduzierter Taxe, zu Gratisflügen und zu Postflügen, ohne Zuschlag angehalten werden.

Für die Postflüge werden zwar in der Regel ein ständiger Flieger mit besonderem Engagement und das Personal der Flugplatzdirektion Verwendung finden. Doch werden zwecks Eintrainierung auf die auch militärisch wichtige Verbindungsstrecke Dübendorf – Bern – Lausanne gelegentlich auch andere Flieger dazu kommandiert.

Der erwähnte ständige Flieger ist engagiert. Die diesbezügl. Anmeldungen sind damit erledigt.

Dübendorf, den 1. April 1919.

Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler)

z.K. an Kfm. Abt., Start. Inf. Bureau

Dübendorf, 4. April 1919.

Vorschriften für die Wartung der Postflugzeuge & Motoren.

I. Reinigung und Instandhaltung.

- 1) Apparat immer auf Hebeböcke aufbocken, Laufräder frei drehbar, Rumpf horizontal.
- 2) Benzin & Öl auffüllen, mit Hirschleder & reinem Trichter; Fallbenzintank vollpumpen, Benzinhahnen schliessen. Öltank nur bis 1 cm unter Stutzenniveau füllen. Verschlussdeckel mässig anziehen.
- 3) Bei handwarmem Zustand des Motors Petrol in Zischhahnen spritzen und Motor ca. 10 mal durchdrehen. Zischhahnen schliessen.
- 4) Bei Frost Kühlwasser ablassen, sonst nur Wasserstand kontrollieren. Nur ganz reines Wasser . am besten Regenwasser – aus reinen Gefässen einfüllen. Luft aus Kühler ablassen. Propeller während dem Einfüllen durchdrehen. Kühler & Hahnen auf Dichtigkeit kontrollieren.
- 5) Gründliche Reinigung des Motors, mit peinlich genauer Kontrolle der Motorteile, des Einbaues, sämtlicher Leitungen, Zündkabel & Anschlüsse.
- 6) Auswechseln und kontrollieren sämtlicher Zündkerzen, auf Elektrodendistanz, richtiges Funktionieren und Sauberkeit. In Genf, Lausanne und Kirchlindach sind die Zündkerzen nur auf besondere Meldungen des Piloten auszuwechseln und zu kontrollieren.
- 7) Bei offenem Ölniveauhahn, Ölpumpenhahn öffnen und Öl ablassen, bis Niveau stimmt, dann beide Hahnen schliessen.
- 8) Nach 12 bis 15 Betriebsstunden alles Öl aus dem Kurbelgehäuse ablassen, Ölpumpe in Benzin legen und Siebe und Ölleitungen reinigen und kontrollieren. Vor dem Einmontieren Benzin aus Ölpumpe gründlich entfernen.
- 9) Kontrolle der Magnete, des Anlassers und Umschalters in Lausanne und Kirchlindach, nur bei Meldungen des Piloten. Alle 14 Tage in jedes Schmierloch einen Tropfen Knochenöl.
- 10) Reinigung der Flügel, des Rumpfes inclusive Pilotensitz, des Fahrgestells mit genauer Kontrolle der Räder, Kabel, Steuerorgane und Steuerzüge; eventl. Schmierer der Führungen und Scharniere.
- 11) Sämtliche Arbeiten am Flugzeuge sind mit grösster Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit auszuführen. Angefangene und aus irgendeinem Grunde unterbrochene Arbeiten deutlich kennzeichnen.
- 12) Jede Maschine soll vor dem Abflug mit einer komplett ausgerüsteten Bordtasche versehen sein.

II. Bereitstellung der Maschine zum Start.

- 1) Vor dem Abbocken der Maschine, Wasser-, Öl- und Fallbenzinniveau kontrollieren. Nochmalige Kontrolle der Räder, Pneu, Sicherungen und Steuerorgane. Kühlerschalusionen öffnen.
- 2) Motor in horizontaler Lage mit vorgelegten Radschuhen und beschwerter Schwanzkufe langsam warmlaufen lassen, 400 – 600 Touren/Min. Langsam Vollgas geben. Die Funktion beider Magnete einzeln prüfen. Zusatzluft geschlossen. Nur kurze Zeit auf Vollgas laufen lassen, Höhensteuer anziehen.
- 3) Kühler und Ölreservoir auf richtige Temperatur prüfen, Maschine abbocken und flugbereit melden.

Samstag, 5. April 1919
Flugposteinrichtung

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des schweizerischen Bundesrates
Postdepartement – Antrag vom 28. März 1919.

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

In Erwägung,

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

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

Das Postdepartement wird ermächtigt:

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

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

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

Protokollauszug an das Postdepartement zum Vollzug und ans Finanzdepartement sowie an das Militärdepartement zur Kenntnis.

Für getreuen Auszug, Der Protokollführer: (Coulet?)

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

Pacht-Vertrag, abgeschlossen zwischen der Schweiz. Flugplatzdirektion, als Pächterin, und Herrn Fritz Schnell, Wintermatt, als Verpächter.

Art.1 Herr Fritz Schnell verpflichtet sich, der Schweiz. Flugplatzdirektion Dübendorf sein auf dem Gebiete der Gemeinde Kirchlindach gelegenes Grundstück, Parzelle No.142 (Grossmatt) im Inhalt von ca. 4 Jucharten als Flugfeld, vorläufig auf die Dauer von 6 Monaten mit Beginn am 15. April 1919, zu verpachten.

Art. 2 Die als Flugfeld zu benützende Fläche ist in beiliegendem Plane, welcher als integrierender Bestandteil des Pachtvertrages zu betrachten ist, rot eingezeichnet.

Art. 3 Der Pachtzins pro Jahr und Are beträgt Fr.17.- (siebzehn) in der Meinung, dass dem Verpächter der Grasraub überlassen wird.

Art. 4 Sollte das Flugfeld innert der Pachtfrist vergrössert werden, so soll der übrige Teil der Grossmatte in erster Linie in Betracht fallen. Genügt dieses Grundstück noch nicht und wird für neu hinzugemietetes Areal ein höherer oder niedriger Pachtzins entrichtet, so ist auch für das von Fritz Schnell gepachtete Land dieser Pachtzins massgebend.

Art. 5 Der Verpächter verpflichtet sich dafür zu sorgen, dass die Höhe des Grases 20 cm nicht übersteigt.

Art. 6 Das Pachtobjekt wird von der Flugplatzdirektion Dübendorf abgesteckt und durch weisse Holztafeln von 1 qm Grösse entsprechend markiert.

Art. 7 Das als Flugfeld benützte Land ist von der Pächterin in nicht schlechterem Zustande zurückzugeben, als sie es angetreten hat.

Art. 8 Sollten sich die beiden Interessenten nach Ablauf der Pacht auf eine eventuelle Entschädigung für Minderwert am Pachtobjekt nicht einigen können, so ist ein Gutachten des Schweiz. Bauernsekretariates auf Kosten des Pächters einzuholen. Diese Expertise wird von beiden Parteien als Grundlage für die endgültige Regelung aller Ansprüche anerkannt.

Art. 9 Das Pachtobjekt darf während der Pachtzeit von Drittpersonen nur nach ausdrücklicher Bewilligung der Flugplatzdirektion Dübendorf, eines anwesenden Beamten oder Offiziers der letzteren betreten werden. Das Abgrasen soll auf eine Zeit verlegt werden, in welcher eine Landung ausser Betracht fällt. Der Eigentümer hat sich diesserhalb mit der Flugplatzdirektion zu verständigen.

Art. 10 Der Pachtzins wird sechsmonatlich ausbezahlt.

Dübendorf, den 8. April 1919 Die Pächterin: Schweiz. Flugplatzdirektion (Rihner) Der Verpächter (Fritz Schnell)

Zusatz zum Pachtvertrag vom 8. April 1919 zwischen der Schweiz. Flugplatzdirektion und Herrn Fritz Schnell, Wintermatt

Art. 11 Herr Schnell erklärt sich einverstanden, dass auf seinem Grundstück ein Hangar (Holzkonstruktion auf Betonfundamenten) von 15 x 20 m. aufgestellt werde.

Oberlindach, den 11. Juli 1919

(Handschrift): Der Pachtvertrag wird bis 15. April 1920 verlängert, zu den gleichen Bedingungen.

Oberlindach, den 28. X. 19

Bern, den 8. April 1919.

An die Schweizerische Flugplatzdirektion, Dübendorf. (Zürich)

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

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

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

Für eingehende Angaben wären wir Ihnen dankbar.

Der Oberpostdirektor: (Furrer)

Dübendorf, 11. April 1919
Flugpost.

An die schweizerische Oberpostdirektion, Bern.

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

- Genf noch in der für schweiz. Militärflieger gesperrten Grenzzone liegt,
- Genf noch keinen passenden Landungsplatz mit Hangars besitzt,
- wir für Dübendorf-Genf retour 2 Piloten brauchen statt nur einen. Die 1 ½ Stunden Aufenthalt in Lausanne reichen knapp für seine Erholung.
- eine Station mehr eingerichtet und mit Personal versehen werden muss.
- wir kaum auf grössere Einnahmen rechnen können, wenn das Postflugzeug nach Genf fliegt und die Höhe der Einnahmen überhaupt sehr zweifelhaft ist.

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

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

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

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

Bei dieser Gelegenheit melden wir Ihnen, dass die neue Fliegerstation Oberlindach anfangs nächster Woche bezogen sein wird. Sofern jedoch Lausanne noch von ausländischen Geschwadern belegt ist, verzichten wir darauf, schon nächste Woche die Probewoche abzuhalten.

Schweiz. Flugplatzdirektion: (sig. Isler)

Bern den 14. April 1919.
Flugpost.

An die Oberpostdirektion, Bern

Ihrer mündlichen Mitteilung zufolge beginnen die vorgesehenen Probeflüge mit heute, dem 14. April. Wir teilen Ihnen mit, dass die nötigen Vorbereitungen zur Vermittlung der Kartenschlüsse zwischen Bern und dem Flugplatz Kirchlindach getroffen sind. Bureaudiener Uhlmann vom Briefversandbureau, der im Besitze eines Motorrades ist, wird sie vorläufig besorgen. Die Abgangszeiten des Boten in Bern sind vorderhand festgesetzt auf 11.10 und 3.00 Uhr, früh genug, dass er rechtzeitig auf dem Startplatz eintreffen kann. Bern Briefversand fertigt bereits von heute an die vorgesehenen Kartenschlüsse nach Lausanne 11 und Zürich 3, vorläufig nur mit der Dienstkorrespondenz; letztere soll spätestens bis 11.00 und 2.50 Uhr beim Briefversandbureau aufgeliefert werden.

Die Kreispostdirektion Bern. : (Ruch ?)

Bern, 16. April 1919.
Flugpost

An die Oberpostdirektion, Bern.

Gemäss Weisung Ihres Postkurs-Inspektorates wurden am 14. dies die Vermittlungen der Kartenschlüsse zwischen Bern und dem Flugplatz Kirchlindach (Oberlindach) mit einem unserer im Eilbestelldienst verwendeten Kraftwagen vorgenommen. Derselbe verkehrte wie folgt:

Bern ab / Kirchlindach an : 11.00 / 11.23 ; 3.30 / 3.50 . Kirchlindach ab / Bern an : 12.10 / 12.50 ; 4.08 / 4.30.

Das Flugzeug landete um 11.56 und 3.40 und startete um 12.05 und 3.48.

Die Übergabe und Übernahme der Postsäcke vollzog sich auf Grund der vorgeschriebenen Ladkarten in aller Ordnung. Die Säcke enthielten in beiden Richtungen sowohl im Empfang als im Versand einige wenige Dienstkorrespondenzen, derjenige von Zürich 3 ausserdem 2 Bunde Neue Zürcher Zeitung für die Bahnhofbuchhandlung in Bern, letztere unfrankiert.

Vom 15. April an wird die Vermittlung der Sendungen nach und ab Kirchlindach Flugplatz bis auf weitere Weisung Ihrerseits durch einen Bureaudiener des Briefmarkenversandbureaus mittels Motorrades besorgt. Wie uns mitgeteilt wird, sollen die Kosten für diese Fahrten vom Flugdienst getragen werden. Wir werden Ihnen noch mitteilen, wie hoch sich dieselben pro Tag belaufen.

Am 15. April konnte der Flugdienst nur unvollständig ausgeführt werden. Der Flieger musste auf der Reise Dübendorf-Bern wegen des vor Mittag einsetzenden Sturmes in Oberösch eine Notlandung vornehmen, wobei das Flugzeug derart beschädigt wurde, dass eine Weiterreise ausgeschlossen war. U. a. wurde einer der Flügel ganz abgedreht. Auf Ersuchen des Flugdienstes sandten wir am Abend unsern Martiniwagen nach Oberösch, um das beschädigte Flugzeug nach der Station Kirchberg zu verbringen, wo es mit Bestimmung Dübendorf der Bahn übergeben wurde.

Die drei Sendungssäcke von Zürich 3 und der Bahnpost im Zug 476 für Bern Briefversand und Lausanne 11, welche das Flugzeug zur Vermittlung übernommen hatte, gelangten mit Zug 164 nach Solothurn; ab hier erfolgte die Weiterleitung der zwei Säcke für Bern mit Zügen 218/134, desjenigen für Lausanne mit Zug 2368.

Der Flug Bern-Lausanne-Zürich mit dem in Kirchlindach stationierten Reserveflugzeug unterblieb wegen schlechter Witterung. Heute konnten die Flüge aus dem nämlichen Grunde ebenfalls nicht stattfinden.

Die Kreispostdirektion: (Ruch ?)

Bern, 17. April 1919.

An die eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf.

Ihr Vertreter, Herr Ryhner, hat uns gestern mitgeteilt, dass vom Motorwagendienst der Armee für die Postbeförderung zwischen Bern und dem Landungsplatz in Oberlindach bis Ende April ein Motorrad mit Seitenwagen zur Verfügung gestellt werde.

Wir haben nun die Übernahme des Motorrades angeordnet, ebenso die Beförderung der Neuen Zürcher Zeitung bei der Mittagsfahrt. Der Benzinverbrauch, sowie allfällige andere Kosten, die sich aus dem Gebrauch des Motorrades ergeben, fallen zu Lasten des Flugdienstes. Der Begleiter wird von der Postverwaltung gestellt und besoldet.

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

Der Oberpostdirektor (Furrer)

20. April 1919. – Intelligenzblatt

Verunglückte Flugpost

Der schweizerische Fliegerleutnant Muhr mit der Fliegerpost Dübendorf–Lausanne unterwegs musste am 15. April wegen des orkanartigen Windes in Oberösch eine Notlandung vornehmen. Beim Landen überschlug sich der Apparat. Der Flieger geriet unter denselben, wurde aber nur leicht verletzt. Der Apparat ist stark beschädigt.

23. April 1919.

Schweizerische Postverwaltung – Verfügung. N° 44.

Akten Nr. 939. 2. 61 – Flugpost.

1) Mit der schweiz. Flugplatzdirektion in Dübendorf ist eine einstweilen probeweise Vereinbarung getroffen worden betreffend die Beförderung von Briefpostgegenständen durch Flugzeuge von Zürich nach Lausanne und zurück mit jedesmaliger Zwischenlandung in Bern.

2) Als Flugpostsendungen sind vorerst nur zugelassen eingeschriebene und uneingeschriebene Briefpostsendungen aller Art, bis zum Höchstgewicht von 250 g die einzelne Sendung, nach der Schweiz und nach dem Ausland. Die Sendungen nach dem Ausland sind von der Endflugpostsammelstelle mit der Bahn in gewohnter Weise weiter zu leiten. Die Nach- oder Rücksendung von Flugpostsendungen erfolgt auf dem gewöhnlichen Beförderungsweg und zu denselben Bedingungen wie bei anderen Sendungen.

3) Jede Flugpostsendung unterliegt neben der ordentlichen Frankatur einer besonderen Flugpostzuschlagstaxe von 50 Rp. und zwar ohne Rücksicht auf die längere oder kürzere Strecke der Luftbeförderung. Diese Taxe bleibt auch dann verfallen, wenn der Flug aus irgendeinem Grund nicht oder nur teilweise ausgeführt werden kann.

4) Die Flugpostzuschlagstaxe von 50 Rp. ist vom Aufgeber auf der Sendung mit der besonderen Flugpostfrankomarkte zu decken, die von der Aufgabepoststelle wie die übrigen Marken entwertet werden soll. Diese Flugpostfrankomarkte ist eine gewöhnliche 50. Rp.-Marke, die einen Aufdruck (militärisches Fliegerabzeichen) in roter Farbe trägt.

5) Solche Flugpostmarkten können an allen Schaltern der Postbureaux gekauft werden, dürfen jedoch zur Frankatur anderer als Flugpostsendungen nicht verwendet werden. Geschieht dies dennoch, so sind diese Marken als ungültig zu betrachten. Die Postablagen beziehen sie bei Bedarf vom nächstgelegenen Postbureau. Die erstmalige Lieferung geht den Postbureaux durch das Kreiswertzeichenbureau in gewohnter, aber getrennter Belastung, ohne Bestellung zu. Weiterer Bedarf ist in üblicher Weise nachzubestellen. In den monatlichen Wertzeichenausweisen der Poststellen sind die Flugpostmarkten ebenfalls gesondert aufzuführen.

6) Die Flugpostfrankomarkte auf einer Sendung gilt als Auftrag zur Beförderung mit der Flugpost. Wird aber ein Flug nicht ausgeführt, so sind die vorliegenden Sendungen ohne weiteres mit der Bahnpost zu befördern.

7) Die Aufgabepoststellen leiten die Flugpostsendungen, in sinngemässer Anwendung der Vorschriften der B.A., § 36 (Eilsendungen) auf dem raschesten ordentlichen Beförderungsweg, je nach der Bestimmung, an eine der Flugpostsammelstellen

St. Gallen, Briefversandbureau; Zürich Fil. 3, Bahnhof; Bern, Briefversandbureau; Lausanne Fil. 11, Bahnhof, Briefversandbureau; Genf, Briefversandbureau, zur Übermittlung an die Flugpost, gemäss Sonderanweisung.

8) Die Postflüge finden vom 28. April 1919 an werktags vorläufig nach folgendem Flugplan statt: ab Dübendorf 1030, Bern-Kirchlindach an 1200, ab 1215, Lausanne-Blécherette an 135, ab 300; Bern an 350, ab 415; Dübendorf an 520.

In Dübendorf nimmt der Postflug die gleichen Postanschlüsse auf wie der Zug 510 nach Bern; am Abend erreicht er den Anschluss auf die Abendzüge nach St. Gallen, Romanshorn, Schaffhausen, Glarus usw.

In Bern werden die Briefausgänge um 145 und 440 erreicht, sodann durch Vermittlung des Zuges 4228 die Abendvertragung in Freiburg. In Lausanne erreicht der Postflug den Anschluss an die Postzüge der 2 Uhr-Gruppe, insbesondere an den Zug 508 nach Genf und daselbst den Anschluss an die Abendvertragung und für überseeische Postabgänge an den Zug 200 nach Culoz.

Für den Rückweg nimmt der Postflug den Anschluss auf vom Zug 1221 von Genf.

9) Vorstehende Neuerung gilt als Versuch. Je nach den Erfahrungen erfolgt später die endgültige Regelung und allenfalls Abänderung der einschlägigen gesetzlichen und dienstlichen Vorschriften. –

Mitgeteilt an die Presse

Schweizerische Flugpost.

Am 28. April beginnt, infolge Vereinbarung zwischen der schweiz. Postverwaltung und der schweiz. Flugplatzdirektion in Dübendorf ein Flugpostdienst, werktags Dübendorf ab 1030 vorm., Bern-Kirchlindach an 1200, Lausanne Blécherette an 130, ab 300, Bern an 350, Dübendorf an 520. Die Verbindung zwischen den Fluglandungsplätzen und den Postanstalten in den Bahnhöfen Zürich, Bern und Lausanne werden durch Motorradfahrer hergestellt.

In Dübendorf nimmt der Postflug die gleichen Postanschlüsse auf wie Zug 510 nach Bern, ab Zürich 1000. Am Abend erreicht er daselbst den Anschluss an die Abendzüge nach St. Gallen, Romanshorn, Schaffhausen, Glarus, Chur usw. In Bern werden die Briefträgerausgänge um 145 und 440 erreicht, sodann durch Vermittlung des Zuges 4228 die Abendpostvertragung in Freiburg, an 345. In Lausanne erreicht der Postflug den Anschluss an die Postzüge der 2 Uhr Gruppe, insbesondere an den Zug 508 nach Genf (an 445) und daselbst an die letzte Postvertragung und am Dienstag an den Postabgang nach New York mit Postdampfern der franz. Cie. Gén. Transatl. Für den Rückweg nimmt er in Lausanne den Anschluss auf vom Zug 1221, ab Genf 12.10.

Als Flugpostsendungen sind zugelassen eingeschriebene und uneingeschriebene Briefpostsendungen aller Art bis zum Einzelgewicht von 250 gr. Jede Flugpostsendung unterliegt neben der ordentlichen Frankatur einer besonderen Flugposttaxe von 50 Rp., die auf der Sendung durch die Flugpostmarke zu decken ist und zwar durch die gewöhnliche 50 Rp. Marke, mit Aufdruck des schweizerischen militärischen Fliegerabzeichens in roter Farbe; diese ist vom 28. April an bei jedem Postbureau käuflich.

Die Flugposttaxe bleibt auch dann ganz verfallen, wenn der Postflug aus irgendwelchen Gründen gar nicht oder nur teilweise hat ausgeführt werden können. Wird ein Postflug nicht ausgeführt oder muss unterwegs eine Notlandung stattfinden, so werden die Flugpostsendungen mit dem nächsten Postzug weitergeleitet.

In St. Gallen-Hauptpost, Zürich-Bahnhof, Bern-Hauptpost, Lausanne-Bahnhof und Genf-Hauptpost bestehen Flugpost-Sammelstellen, denen die Flugpostsendungen von überall her auf dem schnellsten Wege zugeleitet werden. Diese Sammelstellen versehen die wirklich mit der Flugpost beförderten Sendungen bei der Ankunft mit dem Abdruck eines besonderen Flugpost-Datumstempels.

Der neue Flugpostdienst kann auch zur Zeitungsbeförderung benutzt werden. Da aber die Zeitungen dem Postregal nicht unterstellt sind, ist sie besonderen Vereinbarungen zwischen der Flugplatzdirektion und den Zeitungsverlegern anheimgestellt.

Bern, den 25. April 1919.

Die Oberpostdirektion.

Dübendorf, 3. Mai 1919.
Stützpunkt Worb.

Herrn Oberstlt. Mylius, Basel. – z. H. der Generalstabsabteilung.

Nach der November-Mobilmachung wurde als Fliegerstützpunkt bei Bern für den Fall von Unruhen Worb bezeichnet. Zwei Zelte und das Corpmaterial eines Zuges waren dort untergebracht. Das Corpmaterial wurde nun seither in Lyss (Geschwader 2) eingelagert & das eine Zelt in Oberlindach aufgestellt. (Flugpoststation). Wir beantragen Ihnen, nun Oberlindach als Stützpunkt für den Verbindungsdienst im Falle von Unruhen zu bezeichnen, weil:

- 1.) dort ständig ein Zelt oder Schuppen und ein Mechaniker bereit stehen wird,
- 2.) unsere Flieger diesen Platz besser kennen und dort sicher landen können.

Der Verbindungsdienst mit Bern könnte also jeden Moment aufgenommen werden. **Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler)**

An die Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern. – Nach weiterer mündlicher Orientierung durch die Flugplatzdirektion beantrage ich den Antrag zur Genehmigung.

Basel, den 5. Mai 1919. – sig. Oberstlt. Mylius.

Der Chef des Generalstabes der Armee hat Ihren Antrag genehmigt. – An Herrn Oberstlt. Mylius.

Bern, den 7. Mai 1919.

Generalstabsabteilung, Operationssektion sig. Hptm. V. Fischer.

8. Juni 1919. – Intelligenzblatt

Schweizerische Flugpost.

(Mitg.) Der erste Postflug konnte am 30. April ausgeführt werden, am 28. und 29. April und 3. Mai wurde des schlechten Wetters gar nicht, am 1. und 2. Mai nur streckenweise geflogen. Seit dem 5. Mai dagegen sind die Postflüge regelmässig ausgeführt worden. Die Flugzeiten liessen sich dermassen kürzen, dass nun in Lausanne die Postvertragung um 1.30 nachm. und in Zürich die Vertragung um 5.30 erreicht wird. – Die Flugzeiten betragen durchschnittlich 51 Minuten Dübendorf-Flugplatz Bern, 43 Minuten Bern-Flugplatz Lausanne, 40 Minuten Lausanne-Bern, 56 Minuten Bern-Dübendorf. – Die Abfahrten nach den Flugplätzen mit den Flugpostsendungen finden statt: von Zürich-Postbureau Bahnhof um 10.00 vorm., von Bern-Hauptpost um 10.50 vorm. und 2.50 nachm., von Lausanne-Postbureau Bahnhof um 2.30 nachm. ...

(Dübendorf, Juni 1919)

Vorschriften für den Postflieger betr. Passagierflüge mit dem Postflugzeug:

- 1.) Auf Zusehen hin werden mit dem Postflugzeuge Passagiere mitgenommen. Die Taxe für eine der 4 Teilstrecken des Flugpostkurses beträgt je Frs. 100.-; für den Flug Dübendorf-Lausanne retour Frs. 300.-
- 2.) Bei Passagierflügen ab Flugplatz Dübendorf zieht das Startbüro die Taxen ein. Auf den andern Startplätzen erfolgt Einzug durch den Postflieger. Zu diesem Zwecke wird ihm ein Quittungsbuch (Quartformat) mitgegeben. Für vereinnahmte Taxen ist sofort Rechnung zu stellen.
- 3.) Alle Passagiere haben vor Antritt der Fahrt einen Verzichtsschein zu unterschreiben. (Diese Scheine liegen bei den Stationsmechanikern in Oberlindach und Lausanne auf).
- 4.) Jeden Abend gibt der Postflieger die vereinnahmten Beträge, das Quittungsbuch & die unterschriebenen Verzichtsscheine auf dem Startbüro ab.
- 5.) Bei jeder leeren Fahrt soll sich im Passagiersitze des Postflugzeuges eine komplette Passagierausrüstung befinden. Vor dem Start hat sich der Postflieger zu überzeugen, dass wirklich eine solche vorhanden ist.
- 6.) Der Postflieger ist befugt Passagiere zurückzuweisen in folgenden Fällen:
 - a.) falls bei schwierigen Witterungsverhältnissen das Mitnehmen eines Passagiers nicht ratsam ist;
 - b.) falls aussergewöhnlich grosse Postsendungen zu befördern sind.
- 7.) Über spezielle Vorkommnisse und Beobachtungen bei diesen Flügen ist dem technischen Chef angelegentlichst zu rapportieren.

Schweiz. Flugplatzdirektion – Der Techn. Chef : (Rihner)

(Juni 1919.)

SCHWEIZ. FLUGPLATZDIREKTION DUEBENDORF

Prospekt C – DIE FLUGPOST.

1.) Flugplan: Die Flugpost Zürich (Dübendorf) – Bern (Oberlindach) – Lausanne (La Blécherette) wird werktäglich mit nachfolgendem Flugplan ausgeführt:

Dübendorf ab 1030, Oberlindach ab 1135, Lausanne an 1225; Lausanne ab 1450, Oberlindach ab 1540, Dübendorf an 1645

2.) Frankatur: Die bei jedem Postbureau käufliche Flugpostmarke im Taxwerte von 50 Cts. dient neben der gewöhnlichen Frankatur als Auftrag zur Beförderung mit der Flugpost, die Korrespondenzen, die auf diese Weise befördert werden, erhalten bei Ankunft auf einer der Sammelstellen Zürich, Bern, Lausanne, St. Gallen oder Genf einen Abdruck mit einem besonderen Flugpoststempel. – Korrespondenzen bis zu 250 Gramm = 50 Cts.; Kleine Pakete bis 750 Gramm zulässig 50 Cts. pro 250 Gramm.

3. Beförderungsgarantien: Kann ein Flug einmal aus irgendwelchen Gründen nicht ausgeführt werden, so erleidet die Post keine Verzögerung, indem die Sammelstelle Zürich so frühzeitig avisiert wird, dass die Post mit dem fahrplanmässigen Zug 10 h ab Zürich befördert werden kann. Muss ein Flug unterwegs unterbrochen werden, so sind Vorkehrungen getroffen, dass die Post stets den vorerwähnten Zug ebenfalls wieder erreicht. Eine Verspätung gegenüber der sonst üblichen Beförderung ist also ausgeschlossen.

Bei der Überlastung der Telegraphenlinien ersetzt die Flugpost in vielen Fällen den Telegraphen & bietet über-dies den Vorteil, dass Mitteilungen von grösserem Umfange zu sehr bescheidenen Taxen und verschlossen spediert werden können.

4.) Beförderung von Zeitungen. Für die Beförderung einer kleinen Anzahl Zeitungen gelten obige Bestimmungen. Für den Transport ganzer Auflagen zu bestimmten Zeiten ist die F.P.D. jederzeit zu einem Spezialabkommen bereit.

5.) Benützung der Flugpost für Passagiere:

a) Tarif: Bis auf weiteres werden Passagiere zu folgenden bedeutend reduzierten Reklamepreisen mitgenommen: Zürich–Bern oder umgekehrt – frs. 100.-; Bern–Lausanne oder umgekehrt – frs. 100.-; Zürich–Lausanne & retour (1 Tag gültig) – frs. 300.-; Lausanne–Zürich & retour (2 Tage gültig) – frs. 300.-.

b) Anmeldung: Auf dem Startbureau Dübendorf (Telephon Zürich-Selnau 47 oder Dübendorf 56). Es können auch ausnahmsweise Anmeldungen in Bern und Lausanne auf dem Startplatz berücksichtigt werden, sofern der Flug noch nicht belegt ist.

c) Versicherung: Für diejenigen Passagiere, die sich versichern lassen wollen, liegen Versicherungspolice zur Auswahl auf. Eine Haftpflicht der F.P.D. besteht nicht für Unfälle, die durch Zufall oder durch höhere Gewalt eintreten.

d) Ausrüstung: Die für den Flug notwendige Ausrüstung wird den Passagieren zur Verfügung gestellt.

12. Juli 1919. – Intelligenzblatt

Schweizer Flugpost. – Soll man sie aufgeben?

Der Gemeinderat der Stadt St. Gallen behandelte eine Interpellation über den Anschluss des Platzes At. Gallen an die eidgenössische Flugpost. Aus Mitteilungen des Stadtrates ging hervor, dass sich dieser bereits intensiv mit der Sache beschäftigt hat und die Einrichtung eines Flugplatzes auf dem Breitfeld bei St. Gallen plant.

Die „Thurgauer Zeitung“ schrieb dieser Tage zu den nun auch im St. Galler Gemeinderat besprochenen Bestrebungen: „Man scheint in St. Gallen nicht ganz auf dem Laufenden zu sein, welche Erfahrungen man mit dem Postdienst Dübendorf-Bern-Lausanne macht. Diese Erfahrungen sind nämlich derart, dass man bereits von einer baldigen Einstellung dieses Luftverkehrs spricht.“

Die Postflüge sind mit so grossen Kosten verbunden, und die Geschäftswelt von Zürich, Bern und Lausanne benützt die Einrichtung so wenig, dass Dübendorf grosse Defizite erwachsen; mehr als zweihundert Briefe im Tag, zu 35 Rappen frankiert, waren bisher nicht aufzubringen; das macht eine Einnahme von 70 Franken. Das deckt die Kosten bei weitem nicht. Die Flugpost beförderte seit dem 30. April 10.318 Sendungen, darunter zwölf ganze Pakete. Mit den besseren Zugverbindungen, die in Aussicht stehen, wird das Interesse der Geschäftswelt an der Postbeförderung durch die Luft noch geringer werden. Dazu kommt der Umstand, dass die Flugstrecken zu kurz sind; die Verbringung der Post von den städtischen Postbureaux auf die Startplätze ist umständlich und verlangt mehr Zeit, als die Flüge selbst. In Fachkreisen ist man denn auch bereits der Meinung, dass ein inländischer Flugpostdienst keine Zukunft hat; dafür ist die Schweiz zu klein. Die Luftpost muss ihre Zukunft auf grossen Strecken und in internationalen Verbindungen suchen.“

Schade, dass Bider die Antwort nicht mehr geben kann. Wo wäre unser ganzes Flugwesen, wo unsere ganze Technik hin, wenn der elende Krämergeist, der aus den Betrachtungen, die oben abgedruckt sind, richtunggebend gewesen wäre?! Es wird noch ziemlich lange eine „Rendite“ und eine postalische Sicherheit dem Luftpostverkehr fehlen. Trotzdem muss weiter gearbeitet werden. Alles Grosse im Menschenleben beginnt mit „trotzdem“!

Dübendorf, 25. Juli 1919.

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Hangars.

Zu Ihrer Orientierung melden wir Ihnen die in der Schweiz. (ausser Dübendorf) zurzeit existierenden Flugzeughangars: ...
In Konstruktion befinden sich: Bern-Oberlindach : 1 Hangar ...

Schweiz. Flugplatzdirektion (Isler)

Dübendorf, 14. August 1919.

An die Generalstabsabt. Operationssektion, Bern.

Praktische Propaganda für National-Aviatik. Herbstprogramm.

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

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

1.) Alpenroute „Oscar Bider. Passagierflugroute Zürich–Bellinzona (nur bei schönem Wetter & wenn Passagiere vorhanden.)
Flieger: Oblt. Ackermann – Stellvertreter: Lt. Frick. (betr. eventueller Postführung in besonderen Fällen werden wir mit der Oberpostdirektion verkehren.).

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

3.) Ständige Passagierflugstation Bern = Oberlindach. Stations-Chef: Lt. Cartier (zugleich Reserve für Post.)
Zugeteilt: Wm. Koepke. – 1 Zelt, 1 Mechaniker & 1 Auto. (Agentur: Propaganda A.G., Bern.). – Lt. Cartier steht für Dienstflüge der Gst.Abt zur Verfügung. Die dienstlichen Benützer haben einen Bon der Operations-Sektion vorzuweisen.

4.) Provisorische Passagierfluglinie Zürich–Engadin. (Bis zur Ablösung durch Aero-Luftbilderverlag.). Flieger: Lt. Frick.
Es bleiben ferner in Betrieb :

1.) Flugpost Zürich–Lausanne. Ausdehnung nächstens bis Genf.
Flieger : 1. Lieut. Frick.; 2. Lieut. Weber (Genf.) (im Wechsel.) ; Ersatz : Oblt. Ackermann. ; Lieut. Cartier.

2.) Agentur & Pasagierflugstation Lausanne.
Flieger : Oblt. André. (Der zweite Flieger fällt weg – Aspirantenschule.)

3.) Passagierflugstation Thun. – Flieger : Wm. Progin. (Zugleich Konstruktionskontrolleur Thun.).

4.) Passagierflugstation Dübendorf.
(mit erhöhtem Minimalbedarf laut Spezialmeldung,). Flieger : ständige Beamte & übrige Monatsflieger.
Die Errichtung einer Station Basel bleibt nach Bereinigung der Platzfrage vorbehalten.
Neue Spezialtarife.
Passagierflüge ab Bellinzona : a.) 12-Km.-Rayon Frs. 50.-, b.) weiterer Rayon Frs. 125.- per Viertelstunde.
(Passagierflüge ab Bern, Thun, etc. : Normaltarif, Minimum Frs. 50.- pro Viertelstunde.)
Passagiere aus Bern werden ab Oberlindach gratis per Auto abgeholt, Begleiter zahlen Frs. 10.- einfach, Frs. 15.- retour.

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

Schweizerische Flugplatzdirektion: (Isler)

**Dübendorf, 19. August 1919.
Betr. Flugpost.**

An die Schweiz. Oberpostdirektion, BERN.

Seit 19. August a. c. haben wir eine ganze Reihe ständiger Fliegerstationen (Lausanne, Bern-Oberlindach, Thun, Bellinzona.), von denen aus Gelegenheitsflüge gemacht werden. Auch von Dübendorf aus finden zahlreiche Fernflüge statt, ins Engadin und ins Tessin.

Wir erlauben uns, Sie hiermit anzufragen, ob unsere Flieger das Recht haben, bei irgend einem Überlandflug Briefe, die mit der Flugpostmarke frankiert sind und Ihnen direkt übergeben werden, mitzunehmen und am Bestimmungsort der Post zu übergeben, z.B. Dübendorf-Bellinzona & Dübendorf-St. Moritz etc.

Hochachtend,

Schweiz. Flugplatzdirektion : (Isler)

20. August 1919. – Intelligenzblatt

Ständige Fluganlage in Oberlindach.

ag. Montag wurde in Oberlindach bei Bern eine ständige Fluganlage eröffnet. Zu dem bereits erstellten provisorischen Schuppen wird ein neuer Hangar errichtet. Lieutenant Cartier (Olten) wird als Chef der Fliegerstation vorstehen. Als weiterer Flieger wird Wachtmeister Köpke in Bern stationiert.

26. August 1919. – Intelligenzblatt

Schweizerische Leichtathletik-Meisterschaften

Im Verlaufe der Veranstaltung überflogen die Flieger Lt. Cartier und Wachtm. Köpke (ein Mitglied des Fussballclub Bern) den Sportplatz. Die Propaganda A.G. teilt uns dazu mit, dass die beiden Flieger in Bern-Oberlindach stationiert sind, wo die Flugplatzdirektion Dübendorf einen Filialflugplatz eröffneten. ... Anmeldungen für Passagierflüge nimmt die Propaganda A.-G. (Schwanengasse 2) entgegen.

Bern, 28. August 1919.

An die eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf. Zch.

Mit Ihrem Schreiben Nr. 782 vom 26. ds., das uns erst heute zugekommen ist, teilen Sie uns mit, dass vom 1. September an die Flugpost Dübendorf-Lausanne bis nach Genf ausgedehnt wird, und dass der Flug Ost-West zwischen 1000 und 1245, West-Ost zwischen 200 und 430 stattfinden soll.

Wir halten diese Flugzeiten für die Postbeförderung für unzweckmässig. Seit dem 7. Juli, d.h. seit der Fahrplanänderung der schweizerischen Bahnen findet in Bern, Lausanne, Genf und Zürich am Nachmittag nur noch eine Briefvertragung statt und zwar in Bern und Zürich um 400, in Lausanne um 415, in Genf um 330. Der Flug Ost-West sollte deshalb zwischen 1200 und 300 stattfinden. Die Post aus Zürich, die bis 1130 aufkommt, könnte auf diese Weise in Bern, Lausanne und Genf am gleichen Tag vertragen werden, während dies beim vorgesehenen Abgang ab Dübendorf um 1000 nur für Bern der Fall wäre. Einem in Zürich häufig geäußerten Wunsch wäre damit entsprochen.

In der Richtung West-Ost liessen sich die Abendvertragungen gleichen Tages nur erreichen, wenn schon um 1200 von Genf abgeflogen würde. Es scheint uns aber, dass mit einem möglichst späten Abflug von Genf, zum Anschluss in Zürich an die Züge nach St. Gallen und Romanshorn (ab 855), nach Schaffhausen (ab 850), nach dem Tessin und Luzern (ab 905) und an die Postfrühzüge aller andern Routen am folgenden Tage, grössere Interessen befriedigt werden könnten, Wir schlagen deshalb vor, den Postflug West-Ost zwischen 430 und 700 festzusetzen.

Mit Rücksicht auf die Dringlichkeit der Angelegenheit ersuchen wir Sie um telephonische Rückäusserung und um gleichzeitige genaue Ortsangabe des Genfer Landungsplatzes. Telephon Nr. 5210.

Die Oberpostdirektion : (i. V. Meng)

Bern, 1. September 1919.

An die eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf (Zürich)

Der Chef Ihres Informationsdienstes hat heute wegen des neuen Flugplans Dübendorf-Genf bei uns vorgesprochen. Nach seinen Aufklärungen ginge es nicht an, den Flug West-Ost zwischen 4.00 und 7.00 zu legen, wie wir es in unserm Schreiben Nr. 939. 2. 211 vom 28 August vorgeschlagen haben. Die herbstlichen Abendnebel und die Beleuchtungsschwierigkeiten auf den Landungsplätzen wären diesen Plänen hinderlich. Unter diesen Umständen schlagen wir vor, die Abflugzeit ab Genf auf 12.30 und die Ankunftszeit in Dübendorf auf 3.00 festzusetzen. Auf diese Weise liessen sich die Postvertragungen um 4.00 in Bern und ebenfalls um 4.00 in Zürich noch erreichen, ebenso an beiden Orten die Zugsabgänge der 5 Uhr Gruppe.

Für den Flug Ost-West wiederholen wir den Vorschlag vom 28. August, Abgang von Dübendorf spätestens um 12.00, an Genf um 2.45, zum Anschluss an den Briefträgerausgang um 3.30.

Wir ersuchen Sie um raschen Entscheid, um unverzüglich die Poststellen und die Presse von der Neuerung in Kenntnis setzen zu können.

Im Namen der Oberpostdirektion, der Postkursinspektor: (Vaucher)

2. September 1919. – Intelligenzblatt Luftverkehr Dübendorf–Genf.

ag. Der Luftverkehr Dübendorf–Genf wurde am Montag eröffnet. Das von Bern weg durch Fliegerleutnant Max Cartier gesteuerte Flugzeug landete um 12 Uhr 25 mittags in St. Georges. Der Flieger startete um 2 Uhr wieder.

Dübendorf, 2. September 1919. Rapport über Konferenz mit der Oberpostdirektion betr. neuem Flugplan

(Herrn Oberlieut. Rihner – Vertreter der O.P.D. = Herr Oberstlieut. Oftinger, Feldpostdir.)

Die Überprüfung des neuen Flugplanes & der Vergleich mit der Postkurs-Anschlusskarte haben ergeben, dass der neue Flugplan nicht den postalischen Bedürfnissen entspricht. Die Flugpost muss als Ergänzung der normalen Postkurse aufgefasst werden & daher den Interessenten wesentliche Vorteile bieten können. Dieses Moment darf nicht ausser Acht gelassen werden, ansonst die jetzige Frequenz noch weiter zurückgehen würde. Nach dem neuen Flugplane erreichen F.P.-Korrespondenzen noch die Westschweiz am gleichen Tage, was bei den Städten Lausanne & Genf bei Bahnspedition nicht mehr der Fall wäre. Die O.P.D. weist speziell darauf hin, dass sowohl in Dübendorf als auch in Genf bei Beibehaltung des jetzigen Flugsystemes die Startzeiten geändert werden müssten um wesentliche Vorteile zu bringen für die Postbeförderung. In D. müsste die Post frühestens um 11.30 m. starten & in Genf erst um 4 h. – Allerdings wäre diese Lösung kaum befriedigend, da im Rückfluge alle Nachmittagsbestellturen verfehlt werden. Diese sind seit 7. Juli in der ganzen Schweiz auf Nachm. 4 Uhr angesetzt. Eine zweite Tour findet am Nachmittage nicht mehr statt. Andererseits habe ich auch darauf verwiesen, dass die F.P.D. sich mit diesem Starte in Genf (4 h. A.) nicht einverstanden erklären könne. (Gründe: Abendnebel, Maschinenrisiko bei Nachtlandungen, Beleuchtungskosten etc.). Herr Oftinger begriff dieses Argument ohne weiteres, wies aber nochmals darauf hin, dass nach dem neuen Flugplane Zürich abends keinen Vorteil von der F.P. habe & sich derselben auch kaum bedienen werde.

Die beste Lösung der Flugpostfrage kann aber durch den sogenannten „Kreuzflug“ gezeitigt werden.

Start in Dübendorf 11.30 m. – Bei diesem Modus hat die Ostschweiz, speziell Zürich, genügend Zeit, die am Morgen eingehende Korrespondenz zu erledigen & postwendend am gleichen Tage den ersten Aufgebern Antwort per F.P. zukommen zu lassen. Dies wäre bei der Bahn nicht mehr der Fall. Auf sämtlichen Zwischenstationen würde die Abendvertragung noch erreicht. Postalisch wäre dies die beste Lösung. Start in Genf 12.30.

Hier gelten die gleichen Argumente wie für den Hinflug.

Ich habe betr. diesem Projekte gestern Abend noch mit Herrn Direktor Isler gesprochen, welcher demselben im Prinzip nicht abgeneigt ist.

Die nähere Begründung des „Kreuzfluges“ wird Herr Oftinger heute noch schriftlich einbringen. Ich repetiere: diese Lösung ist die einzige, welche postalisch wirklich nennenswerter Natur ist & welche eine Weiterführung der F.P. dem Publikum gegenüber rechtfertigt.

Jetziger Flugplan : Übereinkunft, dass derselbe vorläufig durchgeführt wird, unter Zusicherung der F.P.D., dass raschmöglichst die Abänderung vorgenommen wird.

Der Beauftragte : (Haegin)

Dübendorf, 2. September 1919. An die Schweiz. Oberpostdirektion, Bern.

Gestützt auf die am 1.IX. stattgehabte Unterredung unseres Hrn. Haegin mit Herrn Dir. Oftinger und Ihrem Brief vom 1.IX., gestatten wir uns, Ihnen folgenden Flugplan vorzulegen:

Dübendorf ab 11.30, Bern an ca. 12.20, Bern ab 12.30, Lausanne an 13.15, Lausanne ab 13.20, Genf an ca. 13.50.

Genf ab 12.30, Lausanne an ca. 13.00, Lausanne ab 13.05, Bern an 13.50, Bern ab 14.00, Dübendorf an 14.50.

Sofern Sie mit unserem Vorschlag einig gehen, würden wir diesen Flugplan ab 10. September in Funktion setzen und ersuchen Sie, alle Instanzen dementsprechend instruieren zu wollen. Die Post in Zürich würden wir also um 11 h abholen lassen, auf den andern Plätzen wäre es ja Ihre Sache.

Wollen Sie uns ihre Zustimmung bitte telegraphisch oder telefonisch kundgeben, damit wir auch unsererseits die nötigen Vorbereitungen treffen können.

Schweiz. Flugplatzdirektion (Rihner)

In Copie an : Inf. Bureau, Techn. & kaufm. Abteilung, Start

FLUGPOSTORDNUNG

1. Flugplan. Ab 10. September tritt folgender Flugplan in Kraft:

Dübendorf ab 11.30, Bern an ca. 12.20, Bern ab 12.30, Lausanne an ca. 13.15, Lausanne ab 13.20, Genf an ca. 13.50

Genf ab 12.30, Lausanne an ca. 13.00, Lausanne ab 13.05, Bern an ca. 13.50, Bern ab 14.00, Dübendorf an ca. 14.50

Die Abflugzeiten sollen möglichst genau innegehalten werden.

2. Piloten. Oberlt. Ackermann, Lt. Frick, Lt. Weber, später Lt. Wüest.

3. Landungsplätze.

a. Oberlindach: Der Stationschef ist dafür verantwortlich, dass bei Ankunft des Postflugzeuges stets ein Pilot mit einer Maschine flugbereit zur Verfügung steht. Er hat bei irgendwelcher Störung die Postorgane und die andern Stationen zu avisieren. Im Übrigen gelten die bisherigen Vorschriften.

b. Lausanne & Genf: Verantwortlicher Leiter: Oblt. André, zugeteilt für den technischen und Bureaudienst Lt. Wüest, in Lausanne Mechaniker Meier, in Genf „Rubin. – Die Reservemaschine bleibt in Genf; wird in Lausanne eine Reservemaschine notwendig, so steht diejenige von Oberlt. André zur Verfügung. Als Reservepilot hat sich für Lausanne und Genf vorläufig Oberlt. André bereit zu halten. Sobald das Training von Lt. Wüest genügend fortgeschritten, wird er als Reservepilot eintreten können

4. Arbeitsteilung der Piloten:

10. Sept. West – Ost: Lt. Weber 1 ; Ost – West: Lt. Frick 2 ; Reserve Dübendorf: Oberlt. Ackermann 3.

11. Sept. West – Ost: Lt. Frick 2 ; Ost – West: Oberlt. Ackermann 3 ; Reserve Dübendorf: Lt. Weber 1.

12. Sept. West – Ost: Oberlt. Ackermann 3 ; Ost – West: Lt. Weber 1 ; Reserve Dübendorf: Lt. Frick 2.

u.s.w. in zyklischer Vertauschung.

5. Verantwortlicher Chef: für die Flugpost ist Oberlt. Stamm.

Schweiz. Flugplatzdirektion (i/V Rihner)

Geht in Copie an: Schweiz. Oberpostdirektion, Bern; Stationschef Oberlindach 2 Exp.; „ Lausanne 4 Exp.; Kaufm. & Techn. Abteilung; Betriebschef 2 Expl.; Start 2 Exp.; Piloten Ackermann, Frick & Weber

**Bern, 8. September 1919.
Schweiz. Flugpost.**

Mitgeteilt an die Presse.

Seit dem 1. September ist der Flugpostdienst Dübendorf-Lausanne mit einem provisorischen Flugplan bis nach Genf ausgedehnt worden. Vom 10. September an werden die Postflüge nach folgendem verbesserten Flugplan ausgeführt:
11.30 ab Dübendorf, 12.20 an Bern Oberlindach, 12.30 ab, 1.15 an Lausanne-Blécherette, 1.20 ab, 1.50 an Genève-St. Georges.
12.30 ab Genève-St. Georges, 1.00 an Lausanne-Blécherette, ab 1.05, 1.50 an Bern Oberlindach, ab 2.00, 2.50 an Dübendorf.

Der Postabgang findet statt: von Zürich-Bahnhof 35 Minuten, Bern Hauptpost 45', Lausanne-Bahnhof 30', Genf Hauptpost 35' vor dem Abflug des Flugzeuges.

In der Richtung Ost–West vermittelt das Postflugzeug den Anschluss an die Postvertragungen in Bern 4.00, Thun 4.45, Biel 6.00, Neuenburg 4.30, Freiburg 5.15, Lausanne 4.15, Vevey 3.45, Montreux 4.45, Genf 3.30.

In der Richtung West–Ost werden die gleichen Postvertragungen erreicht in Lausanne, Vevey, Montreux, Bern und ferner in Zürich die Abendvertragungen um 4.00. Sendungen über Zürich hinaus werden sofort umgeleitet, gelangen gleichen Tags um 5.46 nach Winterthur, 9.12 St. Gallen, 7.56 Schaffhausen, 6.27 Frauenfeld, 7.14 Luzern usw. und kommen daselbst, sofern die Flugpostsendungen auch mit der Eilgebühr frankiert sind, ebenfalls noch am gleichen Tag zur Vertragung.

Die Flugpost bietet somit gegenüber der Bahnpost grosse Vorteile.

Vom 30. April bis 30. August sind mit der Flugpost 15'694 Briefe und Postkarten, sowie 23 Pakete befördert worden. Zur Beförderung mit der Flugpost sind zugelassen: eingeschriebene und uneingeschriebene Briefsendungen aller Art bis zu 250 gr. und Pakete bis zu 750 gr. Die Flugposttaxe beträgt 50 Rp. für je 250 gr. zu der ordentlichen Brief- oder Pakettaxe.

Bern, den 8. September 1919.

Die Oberpostdirektion.

**Bern, 9. September 1919.
Flugpost**

An die Eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf. (Zürich)

Wir übermitteln Ihnen beigeschlossen je eine Abschrift unseres Schreibens an die Kreispostdirektionen und des „Mitgeteilt an die Presse“, betreffend den neuen, am 10. dies in Kraft tretenden Flugpostplan.

Die Presse erhält von Zeit zu Zeit solche Mitteilungen, von der Postverwaltung über den Postverkehr, von der Flugplatzdirektion über den Reisendenverkehr. Die geringe Benutzung der Flugpost und gelegentliche Anfragen, ob die Flugpost überhaupt noch in Betrieb sei, legen aber die Vermutung nahe, dass die ganze Einrichtung beim Publikum zu wenig bekannt ist, und dass Notizen in der Presse rasch wieder vergessen werden. Es wäre deshalb zweckmässig, wenn in den Hauptblättern von Zürich, Bern, Lausanne und Genf regelmässig, d.h. ein oder mehrmals wöchentlich der Flugplan mit den Post- und Reisenden-taxen erscheinen würde. – Wir unterbreiten Ihnen diese Anregung zur gefl. Prüfung.

Gleichzeitig erinnern wir Sie an unser Schreiben N°. 939.2.147, vom 21. Juni abhin, betreffend die Beförderung mit dem Postflugzeug des Hrn. Nat. Rat de Cérenville. Seither ist es vorgekommen, dass eine Dame, mit dem Postflugzeug von Zürich anlangend, in Oberlindach durchaus auf das Postmotorrad aufsitzen wollte, da ihr der Weg nach der Stadt Bern ganz unbekannt sei. Da nach unserer Auffassung die Beibehaltung der Flugpost von der Entwicklung der Reisendenbeförderung abhängig ist, erlauben wir uns, Sie auf die Notwendigkeit, den Verkehr zwischen Stadt und Landungsplatz gut einzurichten, von neuem aufmerksam zu machen.

Der Oberpostdirektor: (Furrer)

**Dübendorf, 9. September 1919.
Winterprogramm.**

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Wie wir bereits vor einigen Monaten andeuteten, war es unsere Absicht, auf den 1. Oktober 1919 unsere praktische Propaganda für die Nationalaviatik einzustellen, in der Meinung, dass bis dann einige leistungsfähige Privatbetriebe im Gange seien. Unsere Hoffnung hat sich bisher nicht ganz erfüllt.

Der Avion Tourisme Genève und die Aerogesellschaft (Luftbildverlagsanstalt) Schwamendingen verfügen nur über geringe Mittel. Die Aeroschule Lausanne hat unseres Wissens noch keinen Piloten und keine modernen Maschinen. Die schweiz. Gesellschaft für Lufttouristik fängt in nächster Zeit, vorläufig auch in bescheidenem Rahmen, in Zürich und Lugano an. Die Flugpost rentiert nicht, sodass deren Übergang an eine Privatgesellschaft Schwierigkeiten bietet.

Wir sind aber dennoch der Ansicht, dass auf 1. Okt. 1919 in der Hauptsache zur reinen Militärlaviatik zurückgekehrt werden solle,

1.) um uns besser dem mil. Zwecke widmen zu können.

2.) um den vorhandenen Anfängen der Zivilgesellschaften keine Konkurrenz zu machen.

3.) um die schiefe Stellung der F.P.D als Kontrollstelle der Zivilaviatik und als gleichzeitige Konkurrentin verschwinden zu lassen.

Dieser Rücktritt der Fliegertruppe vom gewerbsmässigen Verkehr darf aber nicht in der Weise erfolgen, dass sie alle ihre nicht militärischen Betriebe einfach aufgibt. Diese müssen vielmehr an Privatunternehmungen übergeben werden und weiter existieren. Die Übergabe hat unter günstigen Bedingungen zu erfolgen und die Weiterführung durch die Zivilaviatik ist vom Bunde materiell zu unterstützen. Diese Unterstützung kann vorläufig durch die F.P.D. direkt erfolgen und soll später für gewisse dauernd im öffentlichen Interesse stehende Unternehmungen die Form eidg. Subventionen erhalten.

Wir ersuchen Sie daher, uns zu folgenden Vertragsabschlüssen unter Vorbehalt der Ratifikation Ihrerseits zu ermächtigen:

1.) Flugpost. Übergabe an eine schweiz. Transportgesellschaft auf 1. Oktober. Die nötigen Flugzeuge werden auf drei Monate gratis von der FPD zur Verfügung gestellt, ebenso die mil. Flugplätze und Hangars. Die Unternehmerin hat erstklassige schweiz. Mil. Piloten zu engagieren. Sie hat für die Flugpost besondere Rechnung zu führen. Ein Defizit würde durch einen entsprechenden Gratisbenzinabgabe seitens der F.P.D. gedeckt. Das Betriebsrisiko geht zu Lasten der Unternehmerin, welche die Flugapparate gegen Feuer und Bruch zu versichern hat. Technische Kontrolle durch die FPD. Der Vertrag ist zwischen der Oberpostdirektion, der FPD und der Unternehmerin abzuschliessen.

2.) Passagierflüge ab Flugplatz Dübendorf. Konzession an eine Privatgesellschaft, Vermietung von Hangars und einzelner Maschinen zu mässigen Preisen, vorläufig für 2 Monate, spätere Bedingungen nach finanziellem Resultat.

3.) Auswärtige Passagierstationen Bern, Lausanne, Bellinzona, Thun. Wie unter 2.

4.) Privatfliegerschulen. Mietweise Abgabe von Mil. Schulmaschinen, die von uns nicht benützt werden. Hiezu kämen diverse Detailbedingungen.

Als allg. Bedingung für alle Kategorien ist zu erwähnen:

- a.) Verwendung von schweiz. Mil. Piloten, die von der F.P.D. empfohlen werden.
- b.) Nachgewiesene tüchtige fachmännische und kaufm. Leitung der betr. Unternehmungen.
- c.) Kontrolle durch die F.P.D.
- d.) Aufhebung des Vertrages bei nicht zweckdienlicher Betriebsführung jederzeit entschädigungslos vorbehalten.

Der Fliegertruppe bliebe vorbehalten:

- 1.) Ausführung von Passagierflügen und Veranstaltungen, die von keiner Privatgesellschaft übernommen werden.
- 2.) Passagierflüge mit Zivilpersonen welche der Förderung wissenschaftlicher und anderer öffentlichen Zwecke dienen.
- 3.) Passagierflüge mit mil. Personen, mit Personal des mil. Flugwesens, sowie mit Angehörigen von Piloten & Beobachtern.
- 4.) Propagandaflüge in besonderen Fällen, die der Entwicklung der Nationalaviatik dienen.
- 5.) Kaufm. Verwertung von Luftbildern die von der Fliegertruppe zu Übungszwecken aufgenommen werden.

Um die Sache rasch in Fluss zu bringen, beantragen wir Ihnen, sofern Sie grundsätzlich mit unserer Idee einverstanden sind, uns vorgängig der Erledigung der näheren Bedingungen, zu folgender allg. Veröffentlichung zu ermächtigen:

„Die schweiz. Flugplatzdirektion ist vom eidg. Militärdepartement ermächtigt worden, ihre zu Propagandazwecken vorübergehend durchgeführten erwerbsmässigen Flugunternehmungen (Passagierfliegerstationen Dübendorf, Bern, Lausanne, Bellinzona, Thun) sowie die Flugpost unter günstigen Bedingungen an zuverlässige schweiz. Privatunternehmungen abzutreten. Flugtechn. Personal und Material kann zur Verfügung gestellt werden. Übernahme-Offerten sind an die schweiz. Flugplatzdirektion zu richten.“

In Copie z.K. an Herrn Oberstlt. Mylius, an eidg. Oberpostdirektion

Schweiz. Flugplatzdirektion: (Isler)

zum Vorstudium der einschl. Detailfragen an: Techn. Abt. ; Kaufm. Abt.; Start; Ing. B.; Inf. B.; L.V.B.

Bern, 17. September 1919.

An die Eidgenössische Flugplatzdirektion (Informationsbureau), Dübendorf.

Flugpost

Die Erfahrungen seit dem 30. April abhin haben einwandfrei bewiesen, dass die schweizerischen Verhältnisse zu klein sind, um einer Flugpost genügenden und regelmässigen Postverkehr zuzuführen. Trotz Verbesserungen des Flugplans und wiederholter Bekanntmachungen in der Presse ist die Zahl der Briefsendungen, die nicht nur zu Sammelzwecken sondern zur schnelleren Beförderung der Flugpost übergeben wurden, äusserst gering geblieben. Vermehrte und zweckmässige Reklame wird hieran kaum viel ändern. Wir sind deshalb nicht geneigt, uns an den Kosten für neue Reklame oder für den Flugpostbetrieb überhaupt in grösserem Masse als bisher zu beteiligen.

Wir bedauern auch, Ihrem Gesuche, auf den Poststempeln der Postbureaux Zürich, Bern, Lausanne und Genf von Zeit zu Zeit den Reklametext „Benützt die Flugpost, utilisez la poste aérienne“ erscheinen zu lassen, nicht entsprechen zu können. Wir halten darauf, diese Landesreklame nur für grosse volkswirtschaftliche Zwecke und Gesichtspunkte, nicht aber für Geschäftszwecke, weder für private noch für fiskalische, zur Verfügung zu stellen.

Die Flugpost kann tatsächlich nur wenigen Vorteile bieten. Eine Aufforderung an das ganze Land, die Flugpost zu benützen, wäre daher nicht verständlich.

Wir ersuchen Sie schliesslich, uns mitzuteilen, ob die Flugpost den Winter über weitergeführt oder, nach früheren Verfügungen des eidg. Militärdepartements, mit Ende September eingehen soll.

Die Oberpostdirektion (sig. Furrer)

Dübendorf, 19. September 1919.

Generalstabs-Abteilung, Op.-Sekt.

Weiterführung der Flugpost ab 1. Oktober 1919.

zu Händen des Eidg. Militärdepartements. Bern.

Laut Schreiben No. 34/5/33 Ki.W. (24. Juli 1919) des E.M.D. erteilten Sie uns die Zustimmung zur Weiterführung der Flugpost bis 1. Oktober 1919. (Ziffer 1. Des erw. Schreibens. – Da die Führungsfrist in 10 Tagen abgelaufen ist, so erlauben wir uns, um deren grundsätzliche Verlängerung bis Ende 1919 einzukommen.

Begründung:

1.) Da sämtliche umliegenden Staaten ihre Flugpostnetze stets weiter ausdehnen, so wäre die Betriebseinstellung auf der einzigen schweizerischen Linie sehr bedauerlich. Umso mehr. Da wir bei Anschluss an eine ausländische Linie sofort kundiges Pilotenpersonal zur Verfügung stellen können müssen.

2.) Speziell die Stadt Genf hat für Instandstellung eines Flugplatzes, sowie für Errichtung eines Hangars grössere Summen verausgabt; dies in der Meinung, dadurch Anschluss an die Flugpost zu erhalten. Da nun letztere Stadt seit 1. crt. an unsere Linie angeschlossen wurde, so wäre ein Betriebsunterbruch nach einem Monat kaum zu rechtfertigen.

3.) Genf als vorgesehener Sitz des Völkerbundes darf unter keinen Umständen z. B. durch eine französische Linie bedient werden, seitens der Schweiz aber nicht. Durch Einstellung des Betriebes unsererseits wäre dieser Zustand in absehbarer Zeit möglich. Die Presse würde nicht ermangeln, uns den Vorwurf der Inaktivität zu machen.

4.) Die Frage der Abgabe an die Zivilaviatik ist noch nicht abgeklärt. Ein jetziger Unterbruch dürfte den Interessen der nationalen Aviatik kaum dienlich sein.

Schweiz. Flugplatzdirektion: i.V. (sig. Messmer, Hptm)

Copie an: Herrn Oberstlt. Mylius, Herrn Major i/Gst. Isler, Bignasca.

Bern, 24. September 1919.

An die Flugplatzdirektion, Dübendorf.

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

Die Oberpostdirektion lehnte kategorisch die Übernahme eines unvermeidlichen Betriebsdefizites ab.

Im Einverständnis mit Herrn Oberstlt. Mylius wird deshalb verfügt:

- 1.) Die Flugpost wird von der Fl. Pl. Dir. (FPD) bis spätestens 31.X. in bisheriger Weise weitergeführt. Unterdessen soll versucht werden, mit einer Transportgesellschaft oder einer Privat-Fliegerunternehmung einen Vertrag abzuschliessen, die sobald als möglich aber spätestens auf 1. November die Flugpost auf ihr Risiko weiterführt, unter den in Ihrem Vorschlag erwähnten Bedingungen.
- Die nötigen Flugzeuge werden auf 3 Monate der Gesellschaft von der FPD zur Verfügung gestellt, Ebenso die Flugplätze und Hangars.
 - Die Gesellschaft ist verpflichtet, erstklassige schweiz. Militärpiloten zu engagieren.
 - Das Betriebsrisiko geht zu Lasten der Unternehmerin. Sie hat die Flugapparate gegen Feuer und Bruch zu versichern.
 - Die FPD übt die technische Kontrolle aus.
 - Aufhebung des Vertrages bei nicht zweckdienigen dieser Betriebsführung jederzeit entschädigungslos vorbehalten.
- 2.) Die Passagierflüge werden ab 31. Oktober bezw. bei Übernahme des Flugplatzes durch eine Privatunternehmung eingestellt. Den Civilunternehmungen ist von diesem Zeitpunkte an in jeder Beziehung entgegenzukommen, wie Benützung der Flugplätze Dübendorf, Bern, Lausanne, Bellinzona und Thun mit allem was Drum und Dran hängt. Die FPD stellt dafür einen Tarif auf.
- 3.) Betr. Privatfliegerschulen. Dieselben können auf Vorschlag der FPD in der Weise unterstützt werden, dass überzählige Wild- und überzählige Langrumpffapparate (DH.2) abgegeben werden können, zu folgenden Bedingungen:
- Nur schweiz. Militärpiloten dürfen als Fluglehrer angestellt werden.
 - Eine Kontrolle wird durch die FPD ausgeübt.
 - Die überlassenen Flugapparate müssen gegen Feuer und Bruch versichert sein.
 - Die Aufhebung des Vertrages bei nicht zweckdienlicher Betriebsführung wird jederzeit entschädigungslos vorbehalten.
- 4.) Die Verträge betr. Übergabe der Flugpostführung an eine Privatunternehmung und betr. Unterstützung der Privat-Fliegerschulen sind dem E.M.D. zur Genehmigung zu unterbreiten.

Generalstabsabteilung, Operationssektion: (Oberst Roost)

9. Oktober 1919. – Intelligenzblatt Die Gründe für die Überleitung der Flugpost in private Hände.

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

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

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

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

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

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

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

Beilagen: Tarif für Hangarbenützung & Hilfeleistungen. / Unverbindlicher Luftpostvertrags-Entwurf.

Geht an: Aero Ecole d'aviation, Lausanne. / Aero Luftbildverlag, Zürich. / Avion Tourisme, Genève.

Frick & Co., „Ad Astra“, Zürich. Natural, Le Coultre & Co., Genf. (durch eingeschriebenen Brief)

Zur Kenntnis an

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

22. Oktober 1919. – Intelligenzblatt Die schweizerische Flugpost...

stellt mit Ende dieses Monats ihren Betrieb ein. Die Flugplatzdirektion Dübendorf ist aber bereits mit einer grösseren schweizerischen Transportgesellschaft wegen der Übernahme dieses Dienstzweiges in Privat-Pacht in Unterhandlung. Die bisherige Durchführung der Flugpost stellte auf einen baldigen Anschluss an das Ausland ab. Die sich hinziehenden langen Friedensverhandlungen haben aber auf die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs einen ziemlich ungünstigen Einfluss ausgeübt. Die Schweiz ist allerdings im Begriffe, mit einzelnen Staaten provisorische Konventionen über den Luftverkehr abzuschliessen. Anregungen für rasche Organisationen eines Flugpostverkehrs über die Grenze sind auch von verschiedenen Seiten eingetroffen. Die betreffenden Verhandlungen, sowie die Vorbereitung der Übernahme der eidgenössischen Flugpost durch eine Privatfirma nehmen aber eine längere Zeit in Anspruch, während andererseits die Schwierigkeiten, mit denen die bisherige Probeflugpost zu kämpfen hatte, mit Einbruch des Winters zunehmen. Unter diesen Umständen empfiehlt es sich, in der Durchführung des Flugpostverkehrs ab Ende Oktober eine Pause eintreten zu lassen, um günstigere Verhältnisse abzuwarten. In der Zwischenzeit heisst es, (in) organisatorischer, sowie in technischer Richtung sich den neuesten Errungenschaften auf diesem Gebiete möglichst anzupassen und mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln unserm Lande die gebührende Stellung im Luftverkehr zu sichern. Sämtliche umgebenden Länder wünschen einen direkten Luftverkehr mit uns. Die nun einsetzende Pause wird zu den nötigen Vorstudien uns Anordnungen benutzt werden.

Dübendorf, 25. Oktober 1919

Organisations-Befehl No. 7.

1.) Die Periode der praktischen Propaganda der Militäraviatik zur Förderung des Zivilflugwesens wird mit dem 31. Oktober beendet. Von diesem Zeitpunkte an ist die Entwicklung der schweiz. Privatflugunternehmungen zu unterstützen durch Erleichterungen in der Benützung militärischer Flugplätze & Stützpunkte, der Durchführung von Fliegerschulen, der Unterlassung jeglicher Konkurrenzierung durch bezahlte Passagierflüge. Es können auf Wunsch der privaten Gesellschaften Militärflieger an Meetings zur Ausführung von Akrobatik kommandiert werden.

Der Fliegertruppe bleiben vorbehalten:

a) Passagierflüge mit Militärpersonen, mit Personal des militärischen Flugwesens, mit Angehörigen von Militärpiloten.

b) Propagandaflüge in besonderen Fällen, die der Entwicklung der Nationalaviatik oder wissenschaftlichen oder öffentlichen Zwecken dienen.

2.) Die Flugpost wird auf 31. Oktober 1919 provisorisch eingestellt und zu einem Zeitpunkt, wo sie im Rahmen des internationalen Verkehrs zum Bedürfnis wird, durch eine private Transportgesellschaft mit Unterstützung des Bundes wiederum eröffnet. Die diesbezüglichen Verhandlungen werden vom Direktionsbureau geführt.

3.) Die auswärtigen Passagier- und Flugpoststationen sind auf Ende Oktober aufzuheben. Personal und Material werden nach Dübendorf zurück disloziert.

Die Zelte in Oberlindach und Bellinzona sind von der Materialverwaltung der kaufm. Abteilung an Ort und Stelle zu magazinierten. Der techn. Chef sorgt für die nötigen Befehle.

4.) Die Agentur Lausanne bleibt bestehen. Sie wird als Kontrollstelle für den Luftverkehr in der Westschweiz nach besonderen Weisungen organisiert und vorläufig besetzt mit 1 Flieger, 1 Mechaniker, 1 Flugzeug.

Der Materialkontrollposten in Thun bleibt ebenfalls bestehen.

5.) Die Organisation des Flugplatzes Dübendorf wird neu geordnet wie folgt:

a.) Der Flugplatzdirektor behandelt ganz speziell die stark anwachsenden Aufgaben des eidg. Luftamtes. Er behält das Kommando der Fliegerabteilung.

Seinem Bureau bleiben angegliedert: Das Bureau des Direktions-Ingenieurs, Das Luftverkehrsbureau, Das Informationsbureau. Zur Orientierung wird vorübergehend Oberlt. André auf das Bureau des L.A. kommandiert.

b.) Als Stellvertreter der Flugplatzdirektion funktioniert bis auf weiteres Hptm. i/Gst. Müller. Ihm ist der Betrieb des Mil.-Flugwesens unterstellt.

c.) Der techn. Chef, Oberlt. Rihner, wird auf sein Ansuchen am 31. Oktober entlassen. An seine Stelle tritt interimistisch sein bish. Adjunkt, Oberlt. Stamm. – Lt. Cartier übernimmt wieder sein Amt als techn. Adjunkt.

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

Lt. Zobrist wird der kaufm. Abteilung als Statistiker zugeteilt.

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

30. Oktober 1919. – Intelligenzblatt

Die Flugpost eingestellt.

Die Oberpostdirektion teilt mit, dass der Betrieb der auf der Strecke Zürich–Bern–Lausanne–Genf verkehrenden Flugpost auf den 1. November eingestellt wird.

11. November 1919. – Intelligenzblatt

Aviatik.

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

Bern, den 24. Dezember 1919.

Herrn Dr. Hans Balmer, Balmweg 22, Bern

In Beantwortung Ihrer Schreiben vom 3., 11. Und 16. Dezember 1919 betreffend die Einfuhr eines deutschen Flugzeuges etc. teilen wir Ihnen folgendes mit:

1. Die Einfuhrbewilligung in die Schweiz für ein deutsches Flugzeug wird erteilt, jedoch ausdrücklich unter folgenden Bedingungen. ...

3. Die Einstellung des Flugzeuges in Oberlindach wird Ihnen auf Ihre eigene Verantwortung gegen eine monatliche Miete von Fr.150.- gestattet. ...

Eidgenössisches Militärdepartement, sig. Camille Decoppet.

Dübendorf, 1. März 1920.

An die Eidg. Oberpostdirektion, Bern.

Wie aus dem Voranschlag Ihrer Verwaltung pro 1920 ersichtlich ist, planen Sie die Erstellung von 13 Benzin-Tankanlagen für Garagen neuer Regie-Postlinien im Voranschlagspreise von fr. 5.000.- pro Anlage.

Unser Budget pro 1920 sieht ebenfalls die Anlage einiger solcher Tanks vor und es würde uns im höchsten Grade interessieren, wenn Sie uns mitteilen könnten, welche Firmen Ihnen die Erstellung dieser Anlagen für den genannten Preis in Aussicht stellen kann. Wir verdanken Ihnen die gewünschte Auskunft zum Voraus bestens und stehen für Gegenleistungen gerne zu Diensten.

Eidg. Flugplatzdirektion, der Chef der Kaufm. Abteilung (Volkert)

15. März 1920 – Intelligenzblatt

Aviatik.

-- Grosser Flugtag in Bern. Die Bundesstadt, die bisher im Flugwesen eine recht bescheidene Rolle gespielt hat, wird nun aus ihrer Reserve herausgerüttet werden. Die „Suisse Aérienne“, die seit vorigem Jahr erscheinende schweizerische Zeitschrift für Luftschiffahrt (Redaktion Her R. W. d'Everstag), hat für Ostersonntag, Ostermontag und Ostermontag ein grosses Flugmeeting in Bern (Flugplatz Oberlindach) projektiert. Der erste und der letzte Flugtag sind für Passagierflüge in Aussicht genommen, ausgeführt durch Piloten der „Ad Astra“, der schweizerischen Luftverkehrs A.-G. Am Ostersonntag wird ein Militär-Fliegergeschwader von Dübendorf nach Bern kommen und mit Geschwaderflügen, Luftkämpfen und Akrobatik aufwarten.

Der Flugtag steht unter dem Protektorat der Herren Bundesrat Haab als Ehrenpräsident, Generalstabschef Oberstdiv. Sonderegger und Oberstlt. F. Haller-Bion, Präsident des schweiz. Aeroklubs. Präsident des Organisationskomitees ist Herr Major i.G. Isler. Direktor des schweiz. Luftamtes.

Das Flugmeeting ist gedacht als Auftakt zur Eröffnung des schweiz. Luftamtes.

18. März 1920. – Intelligenzblatt

Aviatik.

-- Für die Berner Flugtage, die am 3., 4. und 5. April auf dem Flugplatz Oberlindach abgehalten werden, sind folgende Piloten angemeldet: – Militärfieger: Oblt. Ackermann und Lt. Zimmermann für Akrobatik. Ferner Oblt. Rihner, Oberlt. Burkhardt, Lt. Häberli, Lt. Leuenberger, Lt. Schär, Adj.-Unteroffiz. Schädler, Wachtm. Köpke, Wachtm. Progin. Die Flugplatzdirektion Dübendorf behält sich Änderungen dieser Liste vor. – Die Ad Astra-Aero Luftverkehrs-A.-G. entsendet zu dem Berner Meeting ihre bekannten Flieger Oblt. Comte und Lt. Cartier.

Dübendorf, 31. März 1920

An die Generalstabsabteilung, z.Hd. Eidg. Militärdepartement, Bern.

Im April 1919 hat die Eidg. Flugplatzdirektion von Herrn Schnell, Landwirt in Oberlindach eine Grundfläche von 4 Jucharten gemietet als Landungsplatz für Militärflugzeuge. Der Platz war als milit. Fliegerstützpunkt gedacht und dementsprechend im Sommer 1919 ein Thurnherr-Schuppen der Serie von 11 Stück mit Bewilligung des Eigentümers dort erstellt.

Um die Angelegenheit auf rechtliche Grundlage zu stellen erhielt das Notariatsbüro von Dach in Bern den Auftrag zur Ausführung eines Baurechtsvertrags welcher nun heute samt Beilagen vorliegt. Das Grundbuch Bern verlangt die Genehmigung durch das Eidg. Militärdepartement.

Wir überweisen Ihnen daher fraglichen Baurechtsvertrag mit dem Ersuchen demselben die Genehmigung zu erteilen. Akten erbitten wir retour an Flugplatzdirektion. / Beilage: Akten. – Eidg. Flugplatzdirektion (i.V. Hptm i/Gst. Müller)
An das Eidg. Milit. Departement, zur gefl. Genehmigung unterbreitet.

Generalstabs-Abteilung, 2. Sekt., 6.IV.20. (de Loriol Oberst)

9. April 1920. – Intelligenzblatt

Stadt Bern – Berner Flugtage.

In aller Mund lag schon das für die Ostertage geplante Fliegermeeting, manches Ausflugsprojekt war schon fallen gelassen worden zugunsten des grossen Bernerfestes, – da gebot plötzlich das Schreckensgespenst der Maul- und Klauenseuche eine Verschiebung der Veranstaltung um acht Tage. ...

Wer inzwischen Gelegenheit hatte, in die Vorbereitung der Flugtage eingeweiht zu werden, der konnte sich überzeugen, dass uns eine Veranstaltung bevorsteht, wie sie noch keine Stadt der Schweiz in der Art gesehen hat. Soeben ist das offizielle Programm erschienen in reicher Ausstattung und sorgfältig durchgearbeitet. War jemand noch nicht entschlossen, dem Feste in Oberlindach beizuwohnen, so nehme er das Büchlein zur Hand, das ihn der letzten Zweifel entheben und ihn sicherlich veranlassen wird, unsere Flieger in Oberlindach aufzusuchen. Das Programm ist zum Preise von 50 Rappen bei den Vorverkaufsstellen (Offizielles Verkehrsbureau, Tourist Office im Bahnhofgebäude, Zigarrenhandlungen Spring an der Marktgasse und Berthoud am Hirschengraben) erhältlich. Alle Programme sind fortlaufend nummeriert; drei davon werden ausgelost und berechtigen zu einem Gratisflug. Die teilnehmenden Flieger sind im Programm einzeln in Photographie wiedergegeben.

Wir möchten nur wünschen, dass ein guter Stern über der Veranstaltung vom nächsten Sonntag walte.

16. April 1920 – Intelligenzblatt**Stadt Bern – Berner Flugtage und Seuche.**

Man bittet uns um Aufnahme folgender Zeilen: Mit Rücksicht auf erneute Fälle von Maul- und Klauenseuche in der Umgebung Berns hat der Regierungsrat in seiner Sitzung vom 13. April die Abhaltung der Flugtage in Oberlindach für die nächsten Wochen untersagt. Für Bern heisst dies nicht nur eine Aufschiebung des Anlasses, welchem alle Kreise mit grosser Spannung entgegen-gesehen hatten – hiermit könnte man sich noch abfinden – sondern die eventuell folgenschwere Bedeutung liegt darin, dass andere Schweizerstädte im Turnus der Flugmeetings vorangehen. Bei dem zwischen diesen Städten sich entspinrenden Wettstreit um die Erreichung einer Vorzugsstellung im nationalen und internationalen Flugverkehr liegt die Gefahr nahe, dass Bern nicht diejenige Stellung wird erringen können, die man ihm hierzulande gerne gesichert hätte.

Man begreift es, dass das Schreckensgespenst der Viehseuche dem Regierungsrat für den genannten Beschluss nahelegte, vor allem das Interesse unserer Landwirtschaft zu vertreten. Was aber nur schwer zu verstehen ist, das ist die Tatsache, dass das kaum einen halben Tag dauernde Meeting aufgeschoben werden musste, nachdem das Organisationskomitee alle Vorbereitungen in grosszügiger Weise uns mit grossen Kosten zu Ende geführt und auch die Anwendung aller wirksamen Mittel für eine Verhinderung der Verschleppung aufgeboten hatte, dass aber die Berner Messe, ein Zopf aus alter Zeit, die volle 14 Tage dauert und vor allem von der Landbevölkerung besucht wird, ohne Bedenken und ohne seuchenpolizeiliche Vorschriften gestattet wurde.

26. April 1920. – Intelligenzblatt**Flugplatz Bern-Oberlindach. – Passagierflüge**

Die Ad Astra, Schweizerische Luftverkehrs A.-G., hat die Passagierflüge in Oberlindach wieder aufgenommen. Leutnant Cartier, der uns vom letzten Jahr her in bester Erinnerung ist, und welcher den ganzen Winter hindurch in Locarno mit grossem Erfolg Passagierflüge ausgeführt hatte, ist mit einem Flugzeug mit zwei Passagiersitzen zu seinen Berner Freunden zurück-gekehrt. Das prächtige Frühlingswetter und der Ausblick auf die noch im tiefen Schnee liegenden Alpen werden sicher manchen locken, sich der zuverlässigen Führung des bekannten Piloten anzuvertrauen. Die Ad Astra führt im fernen auch Flüge nach der Basler Mustermesse aus, wofür sie Spezialpreise aufgestellt hat. Nach dem langen Unterbruch der Passagierflüge in Bern ist zu hoffen, dass nunmehr in Oberlindach ein reger Flugverkehr einsetzen wird. –

Über die näheren Konditionen erteilen Aufschluss die Propaganda A.-G., Schwanengasse 2, sowie das Tourist Office Ritzmann u. Frey im Hauptbahnhof. Anmeldungen sind ebenfalls an die genannten Stellen zu richten.

Dübendorf, 4. Mai 1920.**An die Generalstabsabteilung. Operationssektion, Bern.**

Wir beehren uns, Ihnen in der Beilage die Vertragsentwürfe betr. Benützung der Flugplätze Dübendorf & Oberlindach durch die Ad Astra-Aero A.G. je im Doppel vorzulegen & bitten Sie, dieselben dem Eidgenössischen Militärdepartement zur Genehmigung zu unterbreiten.

Die Verträge zeigen wohl weitgehende Entgegenkommen gegenüber der Zivilaviatik. In Anbetracht der Notwendigkeit einer z. Zt. durchaus nötigen Unterstützung der jungen, nationalen Flugunternehmung, wird diese Art der Beihilfe durch den Bund gerechtfertigt sein. Eine weitere Subvention als diejenige der Piloten durch monatliche Entschädigung ist in der Zivilaviatik noch nicht zugesichert. Durch das vorläufig unentgeltliche Benützungsrecht der genannten Militärflugplätze wird die Ad Astra-Aero der Sorge um die sie im gegenwärtigen Moment schwer belastende Erwerbung eigener Flugplätze für einige Zeit enthoben.

Der Bund wird durch dieses Entgegenkommen nicht belastet, da die Pachtzinse und Amortisationskosten trotzdem laufen würden. Dieselben werden im Gegenteil partiell gedeckt aus den Mietzinsen für die Hangars, die ohnehin leer stehen würden.

Die Interessen des Bundes sind in den einzelnen Paragraphen genügend gewahrt. Wir empfehlen Ihnen daher die Verträge zur Genehmigung.

Eidg. Flugplatzdirektion, Der Direktor ad int.: (Hptm i/Gst. A.Müller).

4 Verträge.

An das Eidgen. Militärdepartement mit dem Ersuchen um Genehmigung der beiliegenden Vertragsentwürfe.

Bern, den 6.5.20.

Generalstabs-Abteilung des eidg. Militärdepartements, 2. Sektion (de Loriol, Oberst)

5. Mai 1920. – Intelligenzblatt**Die Flugpost.**

Vom 30. April bis 31. Oktober wurde, wie wir dem Geschäftsbericht des Bundesrates entnehmen, zwischen Zürich und Lausanne ein Flugpostdienst eingerichtet mit Zwischenlandung in Bern, vom 1. September weiter bis Genf. Die Zahl der planmässigen Flugtage betrug 160, an 16 Tagen fielen die Flüge ganz aus, an 18 Tagen teilweise. Von den 34 Störungen waren nur 2 durch Maschinendefekte verursacht, die andern durch Witterung. Trotz der grossen Beschleunigung gegenüber der Bahn-beförderung blieb die Benützung auch hinter den bescheidensten Erwartungen zurück. Zahl der Sendungen durchschnittlich 163, am ersten Tage 1274. Die Zeitungsbeförderung bürgerte sich nicht ein. Der im Juni eingeführte Passagierverkehr wurde durch die grosse Entfernung der Landungsstellen von den Städten beeinträchtigt. Dies hob den Vorteil der Flugschnelligkeit wieder auf. Zum Schluss bemerkt der Bericht: die sechsmonatige Probezeit hat den Beweis erbracht, dass auch in der Schweiz eine Flugpost technisch wohl durchführbar ist, dagegen in unserem kleinen Gebiet mit dem direkten Bahnpostnetz ein eigentliches Bedürfnis für die Flugpost nicht besteht. Die grosse Mehrzahl der Flugpostsendungen stammte aus Sammlerkreisen. Die im Geschäftsbericht für 1918 ausgedrückte Ansicht, eine Flugpost rechtfertige sich nur für Entfernungen von mehr als 600 Kilometern hat sich bewahrheitet.

22. Mai 1920. – Intelligenzblatt**Von der Flugpost.**

-i- Die nun aufgehobene eidgen. Flugpost hat letztes Jahr 23530 Sendungen befördert. Auf den Flugplatz (Flugtag?) traf es durchschnittlich rund 163 Sendungen, Den grössten Verkehr hatte der erste Flugtag mit 1274 Sendungen. Die kleinste Tageszahl umfasste 69 Sendungen. Der Flugplan war so gestaltet, dass er gegenüber der Bahnpost möglichst viele Vorteile bieten konnte. Die Beschleunigung war gegenüber der Bahnpostbeförderung ganz erheblich, insbesondere vor der Wiedereinführung der Schnellzüge ab 7. Juli. Trotzdem und trotz wiederholter Bekanntmachung in der Presse blieb die Benutzung der Flugpost auch hinter bescheidenen Erwartungen zurück und nahm, nach vorübergehender Zunahme infolge der Ausdehnung nach Genf,

im Allgemeinen von Woche zu Woche ab. Von Anfang an war die Flugplatzdirektion bestrebt, die Flugpost auch der Zeitungsbeförderung nutzbar zu machen. Eine einzige Zeitung in Zürich benützte sie vom 5. Mai bis 1. Juni zur Beförderung der Exemplare für den Strassenverkauf in Bern. Sie liess die Sache, wohl aus wirtschaftlichen Gründen, wieder fallen. In einzelnen Fällen, bei Überlastung der Telegraphen, wurde die Flugpost auch zur Beförderung von Telegrammen benutzt (400 Stück). Die Entwicklung des Passagier- und des Flugpostverkehrs war sehr benachteiligt durch die grosse Entfernung der Flugplätze von den Städten. Mit dem Ertrag des Verkaufes von Flugpostmarken zu Sammelzwecken wurde der Ausgabenüberschuss der Postverwaltung mehr als gedeckt. Die Flugplatzdirektion kam dagegen bei weitem nicht auf ihre Kosten, trotz der beträchtlichen Einnahmen aus der Passagierbeförderung. Die sechsmonatige Probezeit hat den Beweis erbracht, dass auch in der Schweiz eine Flugpost technisch wohl durchführbar ist, dagegen in unserem kleinen Gebiet mit dem dichten Bahnpostnetze ein eigentliches Bedürfnis für eine Flugpost nicht besteht.

Bern, den 3. Juni 1920

An die Generalstabsabteilung zu Händen des Eidg. Militärdepartementes, Bern.

Die Ihnen unterm 4. Mai a.c. eingesandten Verträge zwischen der Eidg. Flugplatzdirektion und der Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra–Aero A.G. betr. Benützung der Flugplätze Oberlindach und Dübendorf haben wir bis zur Genehmigung durch Sie, provisorisch in Kraft treten lassen, da die vertragsabschliessende Gesellschaft die Plätze bereits seit 1. April 1920 benützt.

Eidg. Flugplatzdirektion, Der Direktor (a.i. Hptm i/Gst A, Müller)

28. Juni 1920. – Intelligenzblatt

Aviatik.

-- Flüge übers Emmental. Wie bereits bekannt sein dürfte, hat die Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrsgesellschaft A.-G., den Flugplatz Oberlindach (Bern) übernommen, und der durch manchen bemerkenswerten Flug in weiten Kreisen sehr geschätzte Pilot Lt Max Cartier führt täglich seine Passagierflüge aus. Neuerdings zeigt er seinen Mitreisenden in seinem Doppelsitzer die hügelreiche Landschaft des Emmentales, und solche, die letzten Sonntag dies Vergnügen erlebten, sind des Lobes voll. Die Ad Astra teilt mit, dass die Preise stark herabgesetzt worden sind (z.B. Viertelstundenflug für zwei Personen je Fr. 45). Man hofft so, den Flugsport zu popularisieren, und wir können jedem versichern, dass auch die kürzeste Luftreise einen grossen Gewinn bedeutet. Zumal Abendflüge sind voll tiefer Eindrücke, und man sollte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, sich einem Flugzeug anzuvertrauen, besonders dann, wenn Herr Max Cartier mit seiner tadellosen Führung die grösste Sicherheit bietet. M.

24. Juli 1920. – Intelligenzblatt

Ein Flughafen für Bern.

Vom Eidg. Luftamt wurde dem bernischen Gemeinderat ein Schreiben übermittelt, in welchem auf die Notwendigkeit für Bern aufmerksam gemacht wird, beizeiten an die Errichtung eines Flughafens resp. an die Sicherung eines für den späteren Ausbau zum Flughafen geeigneten Terrain zu denken, wenn die Bundesstadt mit der Entwicklung der Zeit Schritt zu halten gedenke.

Unter dem Hinweis auf die von zahlreichen grösseren Schweizerstädten unternommenen Anstrengungen auf dem Gebiete des Luftverkehrs wird gesagt, dass die Schweiz sich anschicke, die nötigen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Lage im Zentrum Europas in Bezug auf den Luftverkehr ausnützen zu können, vor allem zugunsten des Fremdenverkehrs. Als Grundsatz gilt dabei, dass es im allgemeinen Sache der Gemeinden oder der privaten Initiative ist, die Landungsplätze zu schaffen, d.h. der Bund überlässt es den Lokalinteressenten, dafür zu sorgen, dass sie Anschluss an den kommenden Luftverkehr erhalten. Bern besitzt gegenwärtig zwei Landungsmöglichkeiten: das Beundenfeld und den Flugplatz Oberlindach.

Im Schreiben des Luftamtes findet sich eine ganze Reihe von Gründen aufgezählt, welche das Beundenfeld flugtechnisch als minderwertigen Landungsplatz erscheinen lassen müssen. Start und Landung sind gefährdet infolge der ungünstigen Windverhältnisse, der mannigfachen künstlichen und natürlichen Einengungen des Flugfeldes; ausserdem ist das Beundenfeld Exerzierplatz und Sportplatz zugleich. Oberlindach kommt aus verkehrstechnischen Gründen als Zivilflugplatz nicht in Betracht.

Man muss deshalb wohl oder übel an die Schaffung neuer Landungsmöglichkeiten denken; je länger aber die Stadt zuwartet, umso schwieriger und kostspieliger wird es für sie werden, einen Flugplatz zu schaffen. Im Interesse der Stadt erlaubt sich das Luftamt daher den Vorschlag, der Gemeinderat möge ohne Verzug eine Kommission einsetzen, die dem Gemeinderat über die Beschaffung eines den Bedingungen moderner Lufttechnik angepassten Flugplatzes detaillierte Vorschläge zu machen hätte. Es wird am Schluss noch darauf hingewiesen, dass die ausgedehnten Landkomplexe der Burgergemeinde eventuell in Frage kommen könnten.

Dübendorf, den 11. August 1920 – Auf dem Dienstwege. An das eidg. Militärdepartement, Bern.

Wir bestätigen unser gestriges Memo, mit welchem wir Ihnen die Kündigung des Vertrages betr. den Flugplatz Oberlindach durch die Ad Astra Aero A.G. in Zürich anzeigten und erlauben uns, Ihnen folgendes mitzuteilen:

Das fragliche Flugfeld musste von erwähnter Gesellschaft plötzlich infolge der eingetretenen Maul- und Klauenseuche anfangs Juli geräumt und konnte nachher nicht mehr benützt werden.

Gemäss Vertrag hätte die Ad Astra-Aero den Zins für diesen Platz bis Ende September a.c. zu entrichten. Sie stellt nun am 6. August das Ansuchen, es möchte ihr der Zins schon pro Juli erlassen werden.

In Anbetracht der ausserordentlichen Umstände halten wir dafür, dass der Juli-Zins durch die Ad Astra-Aero noch zu entrichten, dagegen auf den August- und September-Zins verzichtet werden sollte. Wir bitten um Ihren Entscheid.

NB. Zinsbetreffnis ist Fr. 100.- pro Monat.

Eidg. Flugplatzdirektion, Der Chef der kaufm. Abteilung: sig. Volkart

An das eidg. Militärdepartement überwiesen. Wir sind einverstanden mit dem Antrag der F.P.D.

13.8.20. Generalstabsabteilung, 2. Sektion. (sig. de Loriol, Oberst.)

Einverstanden. **13.8.20. Eidg. Militärdepartement:** (sig. Scheurer)

An das Oberkriegskommissariat zur Kenntnis, 17. Aug. 1920

Dübendorf, 1. Oktober 1920

An die Generalstabs-Abteilung, 2. Sektion, Bern

In der Angelegenheit betr. Stützpunkt Oberlindach beehren wir uns zu äussern wie folgt:

1.) Herrn Oberst Kern hat im Frühjahr sich geäußert, dass das Eidg. Militärdepartement selber die Sache an die Hand nehmen werde, um einen günstigen Vertrag zu erzielen. Über diese Verhandlungen sind wir nicht orientiert, sie scheinen zu keinem bessern Resultat geführt zu haben, als wir es erreichen konnten.

2.) Auf eine absolute Beibehaltung des Platzes dringen wir nicht. Er ist sehr klein. Sein weiterer Ausbau würde grössere Kosten erfordern. Wichtig ist allein seine Lage zu Bern & zum Korpsammelplatz des Geschwaders 2 in Lyss.

Ein Aufgeben des Stützpunktes würde aber folgende Konsequenzen nach sich ziehen:

a) Die Grundeigentümer würden sofortige Entfernung des Hangars fordern.

b) Die Grundeigentümer haben jetzt schon die Berechtigung zur Forderung des früheren Mietzinses in der Höhe eines Halbjahresbetrages, da seit Ablauf des früheren Vertrages ½ Jahr verstrichen ist, ohne dass eine Abmachung zu Stande gekommen wäre. Vielleicht wird dazu noch eine Vertragsablösungsentschädigung gefordert.

c) Das Berner Meeting ist noch nicht abgehalten worden. Die Durchführung auf diesem Platz ist aber der Propaganda A.-G. versprochen worden. Ein anderer Platz bei Bern kommt vorläufig nicht in Frage. Die Auslagen des Komitees für die Vorbereitungen waren schon bedeutende. Die Propaganda A.-G. wird somit bei Aufgabe des Platzes auf Schadenersatz klagen.

d) Die Verlegung des Hangars auf einen andern Stützpunkt wird auf ca. frs. 7000.- zu stehen kommen, welcher Betrag allein das Doppelte eines Jahreszinses für den Platz ausmacht.

e) Eine Aufgabe des Stützpunktes Oberlindach bedingt auch die sofortige Verlegung des Korpsammelplatzes Lyss. Das Geschwader 2 wird in einem solchen Falle am besten nach Thun verlegt. Die Transportkosten für das Material kämen nach Mitteilung der Zeughausverwaltung Lyss auf ca. frs. 500.- zu stehen. Ob in Thun für Unterkunft des Geschwadermaterials Platz vorhanden ist, entzieht sich unserer Kenntnis.

Gleichzeitig mit der Verlegung des Korpsammelplatzes muss auch die Abänderung sämtlicher Mobilmachungszettel, die soeben neu ausgegeben wurden, sodann die Änderung der Mob. Plakate etc. vorgenommen werden.

3.) Von einer Expropriation raten wir ab, bevor die Unmöglichkeit der Errichtung eines bessern Platzes in der Umgebung von Bern erwiesen ist. Dagegen könnten wir nochmals einen Versuch machen, in Verbindung mit einem juristischen Vertreter des E.M.D. die Grundeigentümer zur Verlängerung des Vertrages auf einer vernünftigen Basis zu bewegen.

Wir bitten Sie, diese Abwägungen dem E.M.D. zum Entscheid zu unterbreiten:

Ob entweder die Verlegung des Stützpunktes & damit des Korpsammelplatzes nach Thun unter Risiko der sub. 2 angegebenen Konsequenzen vorzunehmen sei, oder ob weitere Verhandlungen mit den Grundeigentümern anzuknüpfen seien, um Oberlindach zu erhalten.

Beilagen: Aktendossier

Eidg. Flugplatzdirektion, Der Direktor ad int.: (Hptm i/Gst. A.Müller)

Bern, 18. November 1920

An das Eidg. Militärdepartement.

Flieger-Stützpunkt Oberlindach.

Am 8. IV. 1919 schloss die Flugplatzdirektion „vorläufig für die Dauer von 6 Monaten mit Beginn am 15. IV. 1919“ Pachtverträge ab mit den Landwirten J.L. Walther und Fritz Schnell in Oberlindach. Einen Kündigungstermin schrieben die Verträge nicht vor. Der Pachtzins betrug Fr. 17.- pro Jahr & Are unter Überlassung des Grasraubes an den Verpächter.

Am 11. VII. 1919 wurde mit Hr. Schnell ein Zusatz zum Pachtvertrag vereinbart, worin er sich mit der Erstellung eines Hangars (Holzkonstruktion auf Betonfundamenten) einverstanden erklärte. Der Hangar wurde im Sommer 1919 erstellt.

Aus den Akten ist zu schliessen, dass am 1. XII. 19 neue Verträge vorläufig bis 15. IV. 1921 abgeschlossen wurden, denn eine neue Vereinbarung vom 2. II. 20 enthält einen Art. 9 „Diese Vereinbarung tritt an Stelle des Pachtvertrages vom 1. XII. 19“. Die Vereinbarung vom 2. II. 20. Gelangte nicht zum Abschluss. Hr. Schnell verlangte am 15. II. ausser dem Miet- noch einen Bauvertragsvertrag den Hangar betreffend, und betonte überdies, dass er auch bez. Landentschädigung in Nachteil komme, weil um den Hangar herum nichts mehr wachse.

Das Grundbuchamt Bern verlangte Genehmigung der Baurechtsverträge durch das E.M.D. Die F.P.D. suchte darum nach. Das E.M.D. vermisste in den Verträgen eine Kündigungsklausel und fand den Mietzins zu hoch.

Am 1. V. 1920 reichte die F.P.D. neue Verträge ein, wonach sie jährlich auf 15. IV. auf 1 Jahr kündigen konnte. Der Pachtzins war von 17 auf 14 Fr. pro Are herabgesetzt, was für 220 Aren noch 3080 statt 3740 Fr. ausmachte.

Am 11. V. teilte das E.M.D. der Gst.Abt. mit, dass die Verträge in der gegenwärtigen Form nicht genehmigt werden können, weil die Verantwortung für die finanziellen Folgen nicht übernommen werden könne. Auf Veranlassung des E.M.D. fand am 9. VI. 20 eine Konferenz von Vertretern des E.M.D. und der F.P.D. mit den HH. Schnell und Walther in Oberlindach statt. Eine Einigung wurde nicht erzielt. Die Verträge wurden weder erneuert, noch gekündigt.

Am 1. X. 20 erstattete die F.P.D. der Gst.Abt. einen Bericht über Beibehaltung oder Auflassung des Stützpunktes Oberlindach und die daraus sich ergebenden Folgen. Das Schreiben ging an das E.M.D.

Am 1. XI. verlangte das E.M.D. die früheren Pachtverträge. Sie wurden uns am 9. XI. von der F.P.D. mit Begleitschreiben eingekommen und weitergeleitet.

Am 9. XI. 20 verlangte ein Anstösser an den Platz, Landwirt Fr. Glauser, die Abdeckung des am Platz vorbeifliessenden Baches, der teils von der F.P.D., teils von der Propaganda A.G. Bern eingedeckt worden war.

Am 12. XI. 20 schrieb Hr. Landw. Walther der F.P.D.:

„In Recht & Pflicht muss Ihnen hiermit die Mitteilung machen betreffs Flugplatz Grossmatt Oberlindach. Da Sie bis auf den heutigen Tag Ihren Pflichten in keiner Weise nachgekommen, d.h. keinen Mietzins bezahlt, kein Bericht, ja nicht einmal den Vertrag zurückgesandt, deshalb beiderseits vertragslos, mache Ihnen die kurze Mitteilung, dass ich gestern meinem Sohne als eigentlicher Pächter die Bewilligung erteilt habe, den Flugplatz Grossmatt umpflügen zu dürfen, was in den ersten Tagen schon geschehen wird. Auch ersuche ich Sie, den Bach wieder abzudecken, ansonst allfälliger Wasserschaden zu Ihren Lasten.“

Die F.P.D. teilte uns das am 16. XI. mit folgendem Begleitschreiben mit:

„Was wir vorausgesehen haben, ist nun eingetreten. Aus dem beiliegenden Schreiben des Hr. Walther ersehen Sie, dass derselbe im Begriffe ist, seine Parzelle, welche den eigentlichen Landungsplatz bildet, umzupflügen. Es kann ihn niemand daran hindern, weil kein Vertrag mehr besteht. Damit ist der Flugplatz Oberlindach erledigt.“

Wir beehren uns. Ihnen in der Beilage das Aktendossier „Stützpunkt Oberlindach“ zu übersenden und verweisen speziell noch auf unsere Schreiben vom 1.X. und 9.XI.20.

Herrn Walther haben wir geschrieben, dass wir Kenntnis von seiner Absicht genommen haben und die Angelegenheit dem E.M.D. unterbreiten werden. Der Propaganda A.G. in Bern haben wir ebenfalls Kenntnis vom Stande der Angelegenheit gegeben, damit sie die Abdeckung des Grabens vornimmt.

Das von uns s. Zt. zugedeckte Grabenstück von ca. 20 m Länge muss wohl ebenfalls sofort abgedeckt werden. Wir bitten um entsprechende Weisung.

Aus der Eingabe der F.P.D. vom 1.X. und der durch das Umpflügen des Flugfeldes geschaffenen Sachlage gelangen wir zu folgender Auffassung:

1. Obwohl die F.P.D. am 8.IV.19 unterlassen hat, Kündigungsbestimmungen in die Pachtverträge aufzunehmen, und seit dem 15.IV.20 ein vertragsloser Zustand besteht, dauert die Verpflichtung zur Bezahlung der Pachtsumme fort, bis eine formelle Kündigung erfolgt. Das gilt vor allem gegenüber Hr. Landw. Fritz Schnell, auf dessen Grundstück der Hangar steht. Eine Kündigung oder andere Regelung ist dringlich.

2. Wir bezweifeln, dass die Propaganda A.-G. bei Aufgabe des Platzes auf Schadenersatz klagen kann, wie die F.P.D. in seinem Schreiben vom 1.X.20 befürchtet. Sie soll allerdings 18,000 Fr. Auslagen für das Berner Meeting gehabt haben, das wegen der Seuche nicht stattfinden konnte. Die Durchführung auf diesem Platz wird ihr aber doch nur für 1920 versprochen worden sein.

3. Das Terrain, auf dem der Hangar steht, sollte für so lange gepachtet werden, als er in Oberlindach bleiben soll. Weil ein Hangar ohne Landungsplatz zwecklos ist, muss die Verlegung in Bälde entschieden werden. Sie kostet ca. 7000 Fr.; ein Kredit fehlt. Es muss auch bestimmt werden, wohin der Hangar kommen soll. Das Luftamt wünscht, dass er dem neuen Flugplatz zugewiesen werde, der für die Zivilaviatik in Bern (Murifeld?) errichtet werden soll; die Unterhandlungen darüber sind aber vom Luftamt erst eingeleitet. Macht die Zivilaviatik keinen Anspruch auf den Hangar, so werden wir voraussichtlich seine Verlegung nach Thun beantragen; vorerst müssen wir noch mit der K.M.V. wegen Verlegung des Korpsmaterials des Geschwaders 2 von Lyss nach Thun verhandeln.

Wir bitten das E.M.D. vorläufig von der veränderten Sachlage in Oberlindach Kenntnis zu nehmen und zu entscheiden, ob der Hangar verlegt werden soll. Hernach werden wir eine andere Verwendung für denselben vorschlagen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass in Bezug auf die Schaffung des Stützpunktes Oberlindach anfänglich etwelche Eigenmächtigkeiten vorgekommen sind, oder unterlassen wurde um schriftliche Genehmigung des E.M.D. nachzusehen.

Wir bitten aber zu berücksichtigen, dass Flieger-Abt. und F.P.D. eine Schöpfung des Aktivdienstes sind, ihre Leiter in der Militärverwaltung nicht eingelebt waren und wiederholt wechselten. Sie kannten nicht wie die Abteilungen des E.M.D. aus der Vorkriegszeit den mühsamen Weg, um von der Bundesversammlung Kredite & Nachtragskredite zu erhalten und ihre Verwendung die Finanzkontrolle & Finanzkommissionen passieren zu lassen.

Auch übte zu Beginn des A.D. der Armeestab mit seinen Organen ziemliche finanzielle Kompetenzen aus. Ferner gaben die auf Grund der Vollmachten erlassenen B.R.B. betr. Ausbau der Armee ziemlich viel Spielraum in Bezug auf ihren Vollzug. Den aus der Vorkriegszeit im eidg. Verwaltungsdienstgange erfahrenen Offizieren fiel es nicht schwer, sich während der Demobilisationsperiode wieder rasch an den früheren Geschäftsgang zu gewöhnen. Schwieriger war das bei neuen Schöpfungen wie die F.P.D.

Wir haben aber die Überzeugung gewonnen, dass die jetzige F.P.D. den vorschriftsmässigen Dienstgang kennt, und bitten daher um Nachsicht, wenn aus früheren Perioden noch einzelne Geschäfte zu liquidieren sind.

Generalstabs-Abteilung, 1. Sektion : (Immenhauser)

Bern, 10. Dezember 1920
Flugzeughangar Oberlindach.

An das Eidg. Militärdepartement.

Sie haben uns den Auftrag erteilt, Ihnen in Bälde Antrag zu stellen, wohin der Hangar des eingegangenen Stützpunktes Oberlindach zu verlegen sei. Nach Anhörung der F.P.D. und in Übereinstimmung mit ihr beantragen wir Verlegung nach Dübendorf.

Dübendorf ist mit der Flugzeugunterkunft sehr knapp bestellt. 1 Hangar wird als Magazin des Korpsmaterials der Kav.Br.3 verwendet, 1 wurde nach Bellinzona versetzt, 2 sind an Privatgesellschaften vermietet. Die Unterkunftsöglichkeit muss vermehrt werden.

- a. Weil die Zeppelinflugzeuge durch ihre Montierung viel mehr Platz beanspruchen, als in demontiertem Zustand.
- b. Weil 1 Hangar nicht mehr ausreicht für Unterbringung der Motorwagen der Geschwader, deren Korpsammelplatz Dübendorf ist.
- c. Weil bis zur Erstellung eines Grossflugzeughangars den fremden Flugzeugen in den Hallen von Dübendorf Platz angewiesen werden muss und dazu Flugzeuge anderweitig unter Dach zu bringen sind.

Wir beehren uns daher zu beantragen, es sei die Direktion der eidg. Bauten mit der Verlegung des Flugzeughangars von Oberlindach nach Dübendorf zu beauftragen.

1. Sektion

Bern, 11. Februar 1921.
Flugzeughangar Oberlindach; Versetzung

An das eidg. Militärdepartement.

Die Direktion der eidg. Bauten schrieb uns am 9. dies:

„Ihrem Wunsche gemäss erhalten Sie mitfolgend den verlangten Kostenanschlag betr. den Abbruch des Flugzeugschuppens in Oberlindach und Wiederaufstellung desselben in Dübendorf.

Die Kosten belaufen sich demnach auf Fr. 8,500. Zur Ausführung dieser Arbeit steht uns kein Kredit zur Verfügung und wir müssen es daher Ihnen überlassen, für die Kreditbeschaffung besorgt sein zu wollen.

Wie Ihnen bekannt, ist im Budget pro 1921 unter Rubrik c 6 d ein Betrag von Fr. 9,500 eingestellt für die Erstellung eines Benzintanks in Oberlindach. Dieser Benzintank kommt infolge Verlegung des Schuppens in Oberlindach in Wegfall.

Es dürfte sich nun fragen, ob dieser vorhandene Kredit nicht ev. zur Verlegung des Schuppens in Oberlindach verwendet werden dürfte, wozu es der Einwilligung des Bundesrates bedarf.

Sobald die Angelegenheit bezüglich der Kreditbeschaffung Ihrerseits erledigt ist, würden wir unsererseits alles Weitere zur Verlegung des Schuppens veranlassen.

Unternehmer Bonaldi in Dübendorf hat eine billige Offerte eingereicht. Es liegt im Interesse der Arbeitsausführung, wenn derjenige Unternehmer, welcher den Schuppen wieder aufzustellen hat, wenn möglich auch den Abbruch desselben besorgt. Im Falle der Arbeitsübertragung an uns, würden wir die Ausführung der Arbeit zum Teil an Unternehmer J.E. Bonaldi in Dübendorf vergeben. Wir gewärtigen Ihre weitem Mitteilungen in dieser Angelegenheit.“

Unternehmer Bonaldi hat Erfahrung, weil er schon andere Hangar versetzt hat; daher ist seine Offerte zuverlässig.

In Zustimmung zu der Anregung der Direktion der eidg. Bauten beantragen wir: Es sei der im Budget 1921 unter c 6 d Seite 95 für den Benzintank Oberlindach vorgesehene Kredit von Fr. 9,500 für die Verlegung des Hangars nach Dübendorf zu verwenden, d.h. ein diesbezüglicher Bundesratsabschluss zu erwirken.

Generalstabs-Abteilung, 1. Sektion : (Immenhauser)

1 Kostenvoranschlag. – Zur Kenntnis an: die Direktion der eidg. Bauten, die Flugplatzdirektion.

Bern, 17. Februar 1921

An das Eidg. Militärdepartement, Bern.

Der Gemeinderat der Stadt Bern hat eine Kommission ernannt zum Studium der Frage eines Flugplatzes in Bern. Einem Schreiben des eidgenössischen Luftamtes entnehmen wir, dass Sie sich mit der Aufhebung des Platzes Oberlindach als militärischen Stützpunkt für die Luftschiffahrt befassen, und dass sich die Gelegenheit bietet, den dort aufgestellten Holzhangar zu erwerben. Wir gestatten uns, die Anfrage an Sie zu richten, ob und zu welchen Bedingungen eine Abtretung dieses Hangars an die Einwohnergemeinde Bern in Betracht kommen kann.

Der Städt. Baudirektor: (I. Hp. Lindt)

(An die Gst. Abt. z. Bericht.) – 18.2.21. Der Departementssekretär des eidg. Militärdepartements (?)

Dienstag, 22. Februar 1921.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des schweizerischen Bundesrates

Flugplatz Oberlindach. Versetzung des Hangars. – Militärdepartement. – Antrag vom 18. Februar 1921.

In Oberlindach wurde seinerzeit für die Bedienung Berns ein Fliegerstützpunkt errichtet; es kam zwischen den zwei Eigentümern des in Betracht fallenden Geländes und der Flugplatzdirektion Dübendorf zur provisorischen Ordnung des Verhältnisses mittelst Verträgen vom 8. April 1919, deren Dauer vorläufig auf 6 Monate festgesetzt wurde und die später bis 15. April 1920 erneuert wurden. Auf diesen Zeitpunkt sollte dass das Verhältnis definitiv gestaltet werden, namentlich war vorgesehen, einen Vertrag mit zehnjähriger Dauer abzuschliessen und für den bereits erstellten Hangar im Grundbuch ein Baurecht einzutragen. Die Sache konnte wegen der übertriebenen Forderungen der Grundeigentümer nicht geordnet werden; so bestand dann vom 15. April 1920 hinweg betreffend den Fliegerstützpunkt Oberlindach ein vertragsloser Zustand. Von Anfang Juli hinweg konnte der Flugplatz wegen der Maul- und Klauenseuche nicht mehr benutzt werden. Unterdessen entschied man sich dafür, den Fliegerstützpunkt Oberlindach eingehen zu lassen, von der Erwägung ausgehend, dass er für die Benützung durch die Zivillaviatik doch zu weit von Bern entfernt sei, eine grosse Ausdehnung für den Fall des Bedürfnisses nicht gestatte und namentlich auch, dass trotz der günstigen Lage in der Nähe Berns im Falle einer revolutionären Unternehmung zu viel für den Flugplatz ausgelegt werden müsste, mit andern Worten, der militärische Wert des Fliegerstützpunktes Oberlindach stand nicht mehr im richtigen Verhältnis mit den zu Lasten des Militärbudgets gehenden finanziellen Aufwendungen. Das Terrain wurde deshalb den Eigentümern wieder zur Verfügung gestellt. Es ist nun noch der Hangar in Oberlindach abzurechnen und nach Dübendorf zu transportieren, um ihn dort wieder aufzurichten. Diese Arbeiten kommen gemäss Kostenvoranschlag der Direktion der eidg. Bauten von Fr. 8,500 zu stehen, wofür aber kein Kredit zur Verfügung steht. Im Budget pro 1921 ist unter Rubrik c.6.d. ein Betrag von Fr. 9,500 eingestellt für die Erstellung eines Benzintanks in Oberlindach. Dieser Benzintank kommt nun infolge Aufhebung des Fliegerstützpunktes Oberlindach und Verlegung des Schuppens nach Dübendorf ebenfalls in Wegfall. Im Budget 1921 sind für den Flugplatz Oberlindach mit Rücksicht auf die vorausgesehene Aufhebung keine anderen Kredite mehr eingestellt worden.

Um nicht einen speziellen Kredit für die Verlegung des Hangars erwirken zu müssen, dürfte es sich nach Vorschlag der Direktion der eidg. Bauten empfehlen, den unbenutzt bleibenden Kredit für den Benzintank zu diesem Zwecke zu verwenden.

Demgemäss wird **beschlossen:** Das Departement des Innern wird ermächtigt, den im Budget 1921 unter c.6.d., Seite 95, für die Errichtung eines Benzintanks in Oberlindach vorgesehenen Kredit von Fr. 9,500 für die Verlegung des Hangars in Oberlindach nach Dübendorf zu verwenden.

Protokollauszug ans Militärdepartement (3 Expl.) mit zwei Beilagen zur Kenntnis und ans Departement des Innern (2 Expl.) zum Vollzug.

Für getreuen Auszug, Der Protokollführer (?)

Bern, 23. Februar 1921

An das Eidg. Militärdepartement.

Bericht zu Hangar Oberlindach.

1. Wir haben dem Direktor des Luftamtes schon wiederholt erklärt, dass die F.P.D. auf den Hangar Oberlindach nicht verzichten kann, sondern ihn für die Unterbringung ihrer Flugzeuge in Dübendorf braucht, wo 1 Hangar an Ad Astra, 1 an die Firma Comte vermietet und 1 für Unterbringung von Korpsmaterial der Kav.Br. 3 verwendet ist.

2. Der Preis des Hangars Oberlindach betrug ca. 27,000 Fr. Billiger kann er nicht verkauft werden, weil inzwischen die Preise gestiegen sind und wir für den Bau eines neuen Hangar in Dübendorf, der gleichzeitig mit dem ev. Verkauf des Hangars Oberlindach bewilligt werden müsste, mehr bezahlen müssten.

3. Trotz des Bahntransports des Hangars von Zollikofen nach Dübendorf kommt die Verlegung nach Dübendorf billiger zu stehen, als die auf das Murifeld, weil der Bauunternehmer Bonaldi in Dübendorf, der schon einen Hangar verlegt hat, viel weniger für Abbruch & Wiederaufbau verlangt, als der Baumeister in Zollikofen, von dem sich die Direktion der eidg. Bauten einen Voranschlag geben liess.

4. In Dübendorf sind die Fundamente vorhanden und kann mit dem Aufrichten des Hangars sofort begonnen werden. Auf dem Murifeld müssten sie erst erstellt, wahrscheinlich auch die Baubewilligung vorerst eingeholt werden. Schon daraus entsteht eine Verzögerung, welche verhindern kann, dass der Abbruch vertragsgemäss vor dem 15.IV. stattfindet. Es ist zudem sehr fraglich, ob die Bürgergemeinde das Terrain im Murifeld zur Verfügung stellt, sodass auch daraus Verzögerungen zu gewärtigen sind.

5. Wir könnten also dem Verkauf des Hangars Oberlindach an die Stadt Bern nur zustimmen, wenn
- Die Stadt Bern den Abbruch & Transport des Hangars und die ev. Verlängerung der Miete für das Terrain des Hr, Schnell über den 15.IV. hinaus auf ihre Rechnung nimmt und ausserdem einen Preis von Fr. 27,000 bezahlt,
 - der h. Bundesrat den Kaufpreis von 27,000 und den für den Benzintank in Oberlindach bewilligten Kredit für den sofortigen Neubau eines Hangars in Dübendorf zur Verfügung stellt und allfällige Mehrkosten (infolge Preisaufschlages) in die Nachtragskreditbegehren einstellt.

Generalstabs-Abteilung, 1. Sektion (Immenhauser)

**Bern, 14. März 1921. An das eidg. Militärdepartement.
Bericht zu Nr. 34/3/4 v.20. – Hangar Oberlindach**

Sie wünschen Vernehmlassung zu Ihrem Schreiben vom 4. dies an Landwirt Schnell, wonach die HH. Schnell & Walther bereit sind, uns den Flugplatz Oberlindach für das Jahr 1921 (soll das heissen 1921?) unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Sie wollen dementsprechend die Frage der Belassung des Hangars prüfen.

Der F.P.D. berichtet: „Wenn der Hangar in Oberlindach belassen wird oder der Stadt Bern zur Verfügung gestellt werden soll, müssen wir für Dübendorf die Erstellung eines neuen Hangars verlangen.“

Wahrscheinlich rechnen die HH. Schnell & Walther, dass das 1920 verschobene Meeting 1921 stattfinden werde. Uns ist weder am Meeting noch am Stützpunkt Oberlindach viel gelegen. Wichtiger ist, dass Dübendorf den Hangar zurückerhält, um Platz für seine Flugzeuge zu gewinnen. Wir müssen darauf dringen, dass entweder die Verlegung des Hangars baldigst verfügt wird oder aber in der nächsten Tagung der Bundesversammlung ein Nachtragskredit für einen neuen Hangar in Dübendorf nachgesucht wird. Durch die HH. Schnell & Walther wird die Angelegenheit über Gebühr verschleppt.

Generalstabs-Abteilung, 1. Sektion: (Immenhauser)

16. August 1921 – Intelligenzblatt Stadt Bern – Ein grosses Schaufliegen in Bern.

Am 28. August oder bei schlechtem Wetter acht Tage später soll, wie wir hören, auf der Berner Allmend ein grosses Schaufliegen von 20 bis 25 Militär- und Zivilflugzeugen stattfinden, dessen Ertrag dem Fonds für Errichtung eines Bider- und Gedenksteinen übergeben wird. Es werden Passagier- Geschwader- und Akrobatikflüge ausgeführt, wobei vom Wohlensee aus auch Wasserflugzeuge teilnehmen werden.

**25. August 1921. – Intelligenzblatt Fliegerkorps, Bider-Tag, Flugplatz Bern
Von Oberst Immenhauser.**

... Dem Berner Flugtag kommt neben der Ehrung des Andenkens von Oberleutnant Bider noch eine andere Bedeutung zu. Bekanntlich wollte Bider als Militärfluglehrer ausscheiden, um in den Dienst der schweizerischen Zivillaviatik zu treten. Dieselbe hat seither manchen Erfolg errungen. Eine Hauptsache steht aber erst bevor. Eine durch die Schweiz führende internationale Fluglinie. Zwei Endstationen dieser Linie sind benützlich: Cointrin, wofür der Kanton Genf bald eine Million ausgegeben hat, und Dübendorf (nur können Grossflugzeuge in Cointrin erst notdürftig, in Dübendorf noch nicht Unterkunft finden). In der Mitte dieser Fluglinie liegt Bern, es ist wie gemacht zur Zwischenstation. Oberlindach war dafür und überhaupt als Flugplatz Berns zu abgeben. Es ist nun höchste Zeit, dass sich die Behörden des Kantons und der Stadt nach einem günstigen Flugplatz, der in nächster Nähe Berns und an leicht erreichbarer Stelle liegen muss, umsehen, sonst wird der Moment verpasst und geht die Bundesstadt dieses wichtigen Verkehrsmittels der Zukunft verlustig. Mit dem Bidertag wird daher auch an die Zukunft gedacht und versucht, das öffentliche Interesse auf die Notwendigkeit der Einrichtung eines Flugplatzes bei Bern zu lenken.

**Bern, 6. September 1921. An das Eidg. Luftamt, Bern.
Flugplatz Bümpliz.**

Ich wurde durch Herrn Weibel-Feller darauf aufmerksam gemacht, dass die Obertelegraphen-Direktion auf der Nordseite der Strasse Bethlehem–Frauenkappelen eine Telephonlinie erstelle und habe mich gestern Morgen überzeugt, dass dem so ist. Die Telephonstangen liegen neben ihren künftigen Standorten. Zufällig fand am 5. In anderer Angelegenheit eine Konferenz mit der Obertelegraphen-Direktion statt, die ich benützte, um eine Verschiebung eines Baues dieser Linie anzuregen. Ich ersuche Sie, beim Post- und Eisenbahndepartement die nötigen Schritte zu tun, um zu verhindern, dass durch die Erstellung dieser Telephonlinie die Schaffung eines Flugplatzes bei Bethlehem–Bümpliz erschwert wird.

Was diesen Flugplatz anbetrifft, so sei darauf hingewiesen, dass er sehr wenig Planierungsarbeiten erfordert. Die Startrichtung nach Norden kann dadurch verbessert werden, dass die Bürgerliche Forstverwaltung beiderseits der Strasse Bethlehem–Eymatten in einer Breite von 150 und in einer Tiefe von 250 m ausforstet.

Es befindet sich gegenwärtig eine Kommission im Ausland, die beauftragt ist, für das Mil. Flugwesen eiserne Flugzeughallen zu kaufen. Die freiwerdenden Flugzeugschuppen werden auf Stützpunkte verteilt. Als ein solcher gilt Bern. Ich werde beantragen, zwei Schuppen nach Bern zu verlegen. Sie können kostenlos der Gemeinde Bern zur Verfügung gestellt werden unter dem Vorbehalt, dass der Flugplatz Bern und seine Schuppen für Aussenlandungen der Fliegerabteilung und Flüge der Bundesbehörden jederzeit kostenlos verwendet werden können.

Die Flugplätze Spreitenbach und Avenches werden auf Neujahr 1922 aufgegeben; bei Oberlindach trat es schon im Frühjahr 1921 ein. In Anbetracht der Bedeutung eines auch für moderne und leistungsfähige Flugzeuge geeigneten Flugplatzes am Sitze der Bundesbehörden und seines Militärdepartements (Beundenfeld ist hierfür nicht geeignet) werde ich im gegebenen Zeitpunkt dem Militärdepartement beantragen, einen der Bedeutung des Platzes entsprechenden Jahresbeitrag an den Flugplatz zu leisten; mein Vorschlag wird 2000–4000 Fr. betragen.

Der Flugplatz Bethlehem–Bümpliz umfasst sehr fruchtbares Land. Wird er nur für Civil- und Militärflüge verwendet mit niedriger Einzäunung umgeben und wird dem Betreten durch Unbefugte durch Verbotstafeln vorgebeugt, so dürfte der landwirtschaftliche Ertrag ein bedeutender bleiben. Der Wert als Bauterrain wird zunehmen, sobald die Elektrifikation der Bern–Neuenburg-Linie beendet und eine Traminie nach Bümpliz erstellt sein wird.

Generalstabs-Abteilung des E.M.D., 1. Sektion (Immenhauser)

Thun, 30. September 1921 **Bericht über die Rekognoszierung des Flugplatzes Bümpliz, ausgeführt durch Oblt. Primault & Oblt. Ackermann, zugeteilte Beobachteroffiziere: Oblt v. Wyttenbach und Oblt. Burger.**

Karte Kirchlindach 1:25'000.

Befehl: Rekognoszierung des Flugplatzes Bümpliz auf seine Eignung als permanenter Flugplatz Bern, unter Berücksichtigung folgender Gesichtspunkte:

1. Beurteilung in Bezug auf Eignung für schwere Militär- und Zivilflugzeuge, event. Grossflugzeuge.
2. Nötige Einrichtungen und eventuelle Arbeiten hiefür.
3. Vergrösserungsmöglichkeiten.
4. Berichterstattung über eventl. vorzunehmende Ausforstungen im Bremgartenwald, unter besonderer Berücksichtigung der Waldlisere längs des Weges von Strasse nach Eymatt gegen Süden; Richtung Punkt 553.
5. Welche Stark- und Schwachstromleitungen sollen verlegt werden?

Bericht.

1. Nach Ausführung der notwendigsten Planierungsarbeiten kann der Platz in seinem jetzigen Zustande für leichtere und schwere Militärflugzeuge bis zum Typ Zepp und L.V.G. verwendet werden. Für einen regen Betrieb mit solchen Flugzeugen und für die Zulassung von Grossflugzeugen müssen die nachfolgend aufgeführten Korrekturen und Verbesserungen vorgenommen werden.

2. Um den Platz sofort gebrauchsfertig zu machen, müssen 2 Terrainwellen von ca. 200 m Länge und die Übergangsgrenzen der jetzigen Kulturenumzäunung ausgeebnet werden.

3. Vergrösserungsmöglichkeiten sind nach 2 Richtungen geboten: einmal gegen Westen in der Richtung Weiermatt. In diesem Falle müsste die jetzige Schweinemästerei westlich der Strasse Bethlehem-Eymatt abgebrochen werden. Die dahinterliegende Kiesgrube bei Punkt 558 müsste aufgefüllt, bzw. überdeckt werden. Die Erweiterungsmöglichkeit nach dieser Richtung beträgt 500 m in der Länge und durchschnittlich 250 m in der Breite. Eine weitere Vergrösserungsmöglichkeit ist geboten durch Rodung der Waldlisere des Eiholzwaldes und Zurückversetzung derselben in nördlicher Richtung. Durch diese Arbeit könnten weitere 250 m dem Platze nutzbar gemacht werden.

4. Auch wenn der Platz nicht vergrössert wird und in seiner jetzigen Ausdehnung zur Verwendung kommt, sollte durch Schneisenschlag in die Waldgrenze des Eyholzes westlich der Strasse Bethlehem-Eymatten ca. 200 m frei Einfahrt geschaffen werden. Weniger notwendig, aber für die Bedeutung des Platzes gleichfalls von Wichtigkeit wären Ausforstungen im südwestlichen Waldzipfel des grossen Bremgartnerwaldes. Es handelt sich hier hauptsächlich um einzelnen Baumschlag, der es den Flugzeugen ermöglichen würde, vor dem Flugfeld den Gleitflugwinkel zu beenden und so das Landungsterrain voll ausnützen zu können. Diese beiden Ausforstungen ermöglichen die Verwendung des Platzes auch für Grossflugzeuge bei jedem Wind.

5. Die den Platz umgebenden Starkstrom- und Schwachstromleitungen bedeuten für die rasche Inbetriebnahme des Feldes das grösste Hindernis und sollten, auch wenn der Flugplatz nicht für Grossflugzeuge verwendet wird, unbedingt verlegt oder unterirdisch geleitet werden. Es handelt sich hier besonders um die Telephonleitung, die den Platz im Westen begrenzt und von der Hauptstrasse Bethlehem längs des Wegs über Punkt 557 nach Eymatten führt. Um bei einer eventl. späteren Vergrösserung des Flugfeldes nicht wieder hindernd im Wege zu sein, sollte diese Leitung auf der ganzen Breite des zur Verfügung stehenden Platzes (250 m) unterirdisch gelegt werden. Parallel mit dieser Telephonleitung geht eine Starkstromleitung von der Hauptstrasse Bethlehem bis zur Schweinemästerei, auch diese 100 m lange Leitung sollte unterirdisch gelegt werden. Die Einfugrichtung von Süden und den Abflug in der gleichen Richtung hindert eine Starkstromleitung, die ca. 200 m südlich des Platzes und der Strasse parallel mit dieser letzteren nach Westen führt. Diese Leitung sollte auf eine Länge von 4 Masten um 300 m in der Richtung nach Süden gegen den Bahnhof Bümpliz verlegt werden. Es handelt sich um einen Masten östlich und 3 Masten westlich der Kiesgrube Bethlehem.

6. Hangarbauten. Da der Raum für Zu- und Abflug auf dem kleinen Platz ohnedies knapp bemessen ist, sollten auf keinen Fall Hangarbauten hindernd im Wege sein. Das Flugfeld ist auf 3 Seiten durch Strassen begrenzt, die dem öffentlichen Verkehr dienen, somit fällt ausser Betracht, die Schuppen ausserhalb des eigentlichen Flugfeldes zu errichten. Die einzige diesbezügliche Möglichkeit bietet nach Norden das Eyholz, wo die Hangars in der Waldlisere am Rand des Platzes erstellt werden könnten, was auch vom militärischen Standpunkte durch die natürliche Maskierung (Hochwald) von Vorteil wäre.

7. Bauverbot. Die Lage des Flugplatzes im Vorstadtgebiet und die Tatsache, dass das den Flugplatz umgebende Terrain sich für Bauplätze eignet, legt die Gefahr nahe, dass die Zuflugsrichtungen durch Neubauten gefährdet werden. Es müssen deshalb sowohl im Osten, Süden wie im Norden, d. h. überall dort, wo das Feld nicht durch Wald natürlich geschützt ist, diesbezügliche Bauverbote erlassen werden.

(Oblt Ackermann, Primault Oblt Gst)

Beilage: 1 Karte 1:25'000, Blatt Kirchlindach.

Thun, 30. September 1921

Eidg. Flugplatzdirektion, Der Direktor: (Major i Gst. A Müller)

Bern, 7. Dezember 1921

Herrn J. L. Walther, Landwirt, Oberlindach.

Auf Ihr Schreiben vom 30. Oktober, das am 6. Dezember in unseren Besitz gelangt ist, teilen wir Ihnen mit, dass wir Ihnen als Entschädigung einen Betrag von Fr. 150.- bieten werden und nicht mehr. Wir haben Ihnen das in unserem letzten Briefe vom 22. Oktober zur Genüge auseinandergesetzt und können nur wiederholen, dass wir auf rasche Erledigung dieser langwierigen Angelegenheit dringen müssen. Es hat für Sie keinen Zweck mehr, auf weitergehende Forderungen zu bestehen, da wir unter keinen Umständen gewillt sind, von unserm Angebot von Fr. 150.- abzurücken. Es liegt nun an Ihnen, die Angelegenheit zu einem für Sie günstigen Ende zu führen. Auf weitere Verhandlungen treten wir nicht mehr ein.

Eidg. Militärdepartement:

Bern, 14. Dezember 1921.

Übereinkunft.

Zwischen Herrn J. L. Walther, Landwirt in Oberlindach, und der schweiz. Eidgenossenschaft, vertreten durch das eidg. Militärdepartement in Bern, ist folgende Übereinkunft abgeschlossen worden:

1. Es wird festgelegt, dass der mit Herrn J. L. Walther abgeschlossene Pachtvertrag über die Benützung eines Teiles seines Grundeigentums als Flugplatz am 15. April 1920 abgelaufen ist. Seither herrschte ein vertragsloser Zustand.

2. Da der Flugplatz in der ersten Hälfte 1920 in beschränktem Masse noch benützt worden ist, erklärt sich die Eidgenossenschaft grundsätzlich bereit, hiefür eine gewisse Entschädigung zu bezahlen.

3. Diese Entschädigung beträgt: Für die Benützung des Landes im Jahre 1920 (2 Juch.) total Fr. 125.-
Für die Wiederherstellung des Feldweges „ 25.-
Total-Entschädigung Fr. 150.-

4. Herr J. L. Walther erklärt, mit dem Abschluss der vorliegenden Übereinkunft für alle ihm zustehenden Ansprüche gegenüber der schweiz. Eidgenossenschaft oder deren Organe befriedigt worden zu sein und er erklärt ferner, dass das bestandene Vertragsverhältnis und der seit dem 15. April 1920 bestandene vertragslose Zustand mit dieser Übereinkunft ihren endgültigen Abschluss gefunden haben.

Bern, den 14. Dezember 1921. Die Parteien:

Der ehemalige Verpächter: (unterzeichnet: J. L. Walther) **Der ehemalige Pächter:** Eidg. Militärdepartement:

**Bern, 15. Mai 1922.
Flugplatz Bern.**

Herrn Stadtpräsident Lindt, Bern.

Wie Sie mir am 12. Mai mitteilten verlangen die Grundbesitzer, die für den Landankauf eines Flugplatzes bei Bümpliz in Betracht fallen Fr. 9.- pro m2 und kommen Landerwerb und Servitute auf annähernd 3 Millionen Franken zu stehen. Es ist ausgeschlossen, dass sich unter solchen Umständen das Bümplizer-Projekt verwirklichen lässt; es sei denn, dass die Forderung bedeutend reduziert wird. Der Bund ist gegenwärtig im Begriff in Dübendorf etwa 70'000 m2 zum Preise von Fr. 1.10 bis Fr.1.35 zu erwerben; das spricht deutlich.

Es ist sehr zu bezweifeln, dass sich das Projekt eines Flugplatzes auf dem Murifelde verwirklichen lässt. Die Burgergemeinde und die Privatbesitzer treten das Land nicht freiwillig ab. Es soll auch als Bauplatz für den neuen Bürgerspital in Aussicht genommen sein. Es ist zu bezweifeln, ob der Gemeindebeschluss zustande käme wenn zur Expropriation geschritten werden müsste. Neuerdings sollte daher nach meiner Ansicht das Belpmoos als Berner-Flugplatz studiert werden, welches der Geschwaderkommandant Oblt. Ackermann, einer unserer ältesten Militärflieger, der gegenwärtig zur französischen Armee abkommandiert ist, als den schönsten Flugplatz bezeichnet. Die Strasse nach Muri ist verbessert worden. Muri, Gümligen und Kehrsatz befinden sich in einer Entwicklung, die eine Verbindungsstrasse mit Aarebrücke ruft. Es geht doch nicht an, dass auf längere Zeit hinaus in nächster Nähe Berns ein Abstand von 11 km zwischen 2 Aarebrücken liegt.

Der Landpreis im Belpmoos, das als Bauterrain nicht in Betracht fällt, wird niedrig sein, sodass bedeutend mehr Land erworben werden kann, was der Erweiterung des Flugplatzes von grossem Nutzen sein wird. Bauservitute kommen kaum in Betracht, Das Flugfeld dürfte durch die beidseitigen Uferstrassen bei Muri und Kehrsatz und durch die das Aaretal begleitenden Höhen windgeschützt sein.

Wir werden die Flugplatzdirektion beauftragen, die Windverhältnisse über dem Belpmoos durch regelmässige Flüge dorthin bei verschiedenen Windrichtungen und Windstärken zu ermitteln.

Letztes Jahr hat das Luftamt gegen den Flugplatz Belpmoos eingewendet, dass er zu stark unter dem Nebel leide, was für einen internationalen Flugplatz sehr hinderlich sei. Dazu müssen wir aber bemerken, dass der Militärflugplatz Dübendorf, für den der Bund so grosse Summen ausgibt und auf dem nicht nur Verkehrsflüge sondern tägliche Schulfüge stattfinden viel mehr unter dem Nebel steht als das Belpmoos. Dübendorf ist aber der internationale Landflugplatz für Zürich und wenn man dort nicht landen kann um des Nebels Willen, so dürfte überhaupt die Zwischenlandung in der Schweiz ausgeschlossen sein. Unseres Erachtens sollte sofort mit einer Nebelstatistik für das Belpmoos begonnen werden. Eine solche Arbeit könnte von einem Lehrer oder einer anderen geeigneten Persönlichkeit in Muri oder Belp besorgt werden. Es müsste während eines Jahres täglich notiert werden, ob, bzw. von wann bis wann eine Nebelschicht über dem Belpmoos lagert. Es wäre Sache Ihrer Behörde den geeigneten Mann ausfindig zu machen und gegen Entschädigung mit der Aufgabe zu betrauen. Die Instruktion des Beauftragten und die periodische Kontrolle seiner Tätigkeit könnte der Startchef des Fliegerstützpunktes Thun, Herr Oblt. Wuhrmann, übernehmen, der nicht nur als Flieger sondern auch infolge seiner polytechnischen Bildung dazu geeignet ist.

Innert Jahresfrist können auf diese Weise die Vorbereitungen getroffen werden, sodass eine Gemeindeabstimmung spätestens 1923 erfolgen könnte.

Mit ausgezeichneteter Hochachtung

(Generalstabs-Abteilung des schweiz. Militärdepartements - I)

**Dübendorf, 24. März 1923.
Flugplatz Oberlindach .**

Herrn J.L. Walther, Landwirt, Oberlindach.

Wir verdanken Ihre Mitteilung vom 15. März. Der Flugplatz Oberlindach ist als solcher aufgegeben und es steht den Besitzern frei, ihn als Ackerland zu benützen, wodurch er jede Verwendungsmöglichkeit als Start- und Landungsplatz verliert. Infolgedessen haben wir erklärt, dass wir gegen die Erstellung einer elektrischen Leitung nichts einzuwenden haben.

Mit Hochachtung:

Generalstabsabteilung, I. Sektion : (Immenhauser)

An das Eidg. Militärdepartement als Meldung.

**Dübendorf, 6. Juli 1923
Flugplatz Bern.**

An das Eidg. Militärdepartement, Bern

Gestatten Sie mir, Sie über die dermalige Lage der Frage des Flugplatzes Bern zu orientieren.

1. Der Platz Bümpliz-Nord kommt nach den Aussagen des Herrn Stadtpräsidenten nicht in Frage, weil das Areal und die Servitute auf das Umgelände Fr. 3'000'000.- kosten würden, ohne Planierung, Hochbauten und Umzäunung. In der Nord-Süd Richtung ist der Platz überdies schmal, weil er nördlich an Hochwald grenzt. Westlich und östlich nähern sich die Kiesgruben fortwährend.

2. Der Platz auf dem Murifeld fällt ebenfalls ausser Betracht, weil die Burgergemeinde dort ein neues Bürgerspital erbauen will und dem anstossenden Quartier die unmittelbare Nähe eines Flugplatzes auf dem Expropriationswege nicht zugemutet werden kann.

3. Der Platz im nördlichen Teil des Belpmooses zwischen der Gürbe und Selhofen ist nicht breit, liegt häufig im Nebel und hat ungünstige Verbindungen mit Bern.

4. Es bleibt nur das Beundenfeld übrig. Am 3. Juli fand ein Augenschein statt, an dem der Stadttingenieur von Bern, der im Planieren erfahrene Flieger-Leutnant Schäfer und ich teilnahmen. Die städtische Baudirektion hat die sofortige Aufnahme des Areals verfügt und bereits mit den Vermessungen begonnen.

Die Stadt Bern beabsichtigt von der Tramschleife beim Zeughaus eine Strasse zu erstellen zum ehemaligen Übergang der alten Thuner-Linie über die Bolligenstrasse und sie nach Ostermundigen weiterzuführen. Darauf käme die Tramlinie nach Ostermundigen zu liegen. Diese projektierte Tramstrasse schneidet das der Burgergemeinde gehörende Areal, das zwischen der Papiermühlestrasse, der Bolligenstrasse, der alten Thunerlinie und dem Areal des Kavalleriedepots liegt. Nach Aussagen des Stadttingenieurs und des bürgerlichen Domänenverwalters (der mit Fr. 33 pro m² rechnet) ist zu gewärtigen, dass nach Erstellung dieser Strasse das Areal für Bauzwecke verkauft wird. An Bauten kämen nur Mietkasernen in Betracht. Zweifellos wären solche Bauten zwischen dem Areal des Kavalleriedepots und dem Exerzierplatz nicht erwünscht. Sie würden auch jede weitere Verwendung des Berner Exerzierplatzes als Landungsplatz für Flugzeuge ausschliessen. Müssen nämlich die Flugzeuge beim Landen gegen den Nordostwind parallel zur Bolligenstrasse einfliegen und vorher hohe Mietkasernen überfliegen, so hätten sie nicht mehr genügend Auslauf vor der Senkung zwischen der Bolligenstrasse und der neuen Thunerlinie und würden sich dort überschlagen.

Gegenwärtig sind Verhandlungen im Gange zwischen der bürgerlichen Domänen-Verwaltung und der Fussball-Gesellschaft Young Boys, die bezwecken, der letzteren die westliche Hälfte des erwähnten Areals auf 8 Jahre hinaus zu verpachten. Diese Verhandlungen sind dem Abschluss nahe. Die Young Boys beabsichtigen Tribünen zu bauen. Die Höhe solcher Tribünen lässt sich aus einem Baugespann beurteilen, das am Rande des Bremgartenwaldes zwischen Brückfeld und Länggasse errichtet ist. Durch diese Bauten würde die Einflugrichtung und der Start längs der Papiermühlestrasse benachteiligt, der bedeutend verbessert würde, wenn es gelänge, die Wohnbaracken beim Allmendeingang zu beseitigen und den Exerzierplatz bis zum Areal des Kavalleriedepots zu verlängern, bezw. bis zur projektierten neuen Tramstrasse.

Nachdem ich durch den bürgerlichen Domänenverwalter über die dem Flugplatz Bern drohende Gefahr orientiert worden bin, habe ich sofort neuerdings Rücksprache mit den Herren Stadttingenieur und Stadtpräsidenten gehabt und es wurde mir zugesichert, dass ein Gesuch um Aufschub des Vertragsabschlusses mit den Young Boys an die Burgergemeinde gerichtet werde. Inzwischen schreitet die Vermessung vorwärts, wird das Planierungsprojekt ausgearbeitet und soll es möglich werden bis Ende August über die Kostenfrage im Klaren zu sein, sodass der nötige Kredit schon im Herbst von der Gemeinde verlangt werden könnte.

Abgesehen davon, dass im Areal zwischen Zeughaus, Kavalleriedepot, Armeemagazinen und Exerzierplatz ein Block von Miethäusern nicht erwünscht wäre, sollte auch verhindert werden, dass der Sitz der Bundesbehörden und fremden Gesandtschaften in einem Augenblick um die Möglichkeit dieses Flugplatzes gebracht wird, in dem das Flugwesen in rascher Entwicklung begriffen ist.

Lässt sich anderseits eine Lösung finden, so hat der Flugplatz Bern vor den Flugplätzen in Genf, Lausanne, Basel und Zürich den grossen Vorteil, dass die Flugzeuge bis an die Endstation einer Tramlinie mit 5 Minutenbetrieb rollen können.

Generalstabsabteilung, I. Sektion: Immenhauser

An die Abt. f. Kavallerie z. Orientierung u. allf. Äusserung. 9.7.23 – Der Departementssekretär des eidg. Militärdepartements

(S C H L U S S – E N D – F I N)

Bemerkung:

Der Beitrag „**Militär startete Linienflüge**“ in der Serie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 1, Januar 2019, erschienen (Seiten 45-47).

2021.02.16. – DR
