

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

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

---

## June 5, 1919 Flight Aerial Touring in Switzerland

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

---

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

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

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

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

Die Akten behalten wir für technische Studien noch zurück und lassen sie baldmöglichst folgen.

**Flieger-Abteilung (Isler).**

---

## Berne, le 13 juin 1919 Monsieur E. Taddeoli, aviateur, Berne

En réponse à votre lettre du 6 ct. nous vous accordons l'autorisation de passer d'Italie en Suisse par la voie des airs, via Simplon-Vallée du Rhône-lac Léman, avec un hydravion du Gouvernement italien.

Cette autorisation est toutefois soumise aux conditions suivantes:

- 1.) Vous nous ferez savoir l'endroit (Ouchy ou Genève) où vous comptez amerrir et vous avertirez les autorités douanières de la place d'amerrissage choisie. Les autorités douanières auront droit de visite à l'arrivée.
- 2.) Cette autorisation ne concerne que le vol d'Italie en Suisse et ne comporte en aucune façon le droit de vol ultérieur en Suisse, avec ou sans passager.

An den Armeestab zur Kenntnis. 13. Juni 1919 (sig. i.V. Kissling)

**Département militaire Suisse:** (sig. Camille Decoppet.)

---

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

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

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

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

- 1.) Die Zivillfliegerschule. Bis jetzt hatten wir zu wenig passende Anmeldungen. Möglicherweise lässt sich eine Schule mit kleiner Schülerzahl auf Anfang August eröffnen. Da die Milit rfliegerschule ihrem Ende entgegen geht und Lt. Pillichody nach Beendigung derselben seinen Posten übernehmen will, kann Lt. Zimmermann, unterstützt durch ältere Flieger, die dem Personal der F.P.D. angehören, diese Zivillfliegerschule allein übernehmen.
- 2.) Vorarbeiten für die Organisation der Flugstrassen. Hierfür lässt sich aus dem übrigen Personal Ersatz stellen. Unserer Ansicht nach ist die gründliche Einführung unseres Chefpiloten in das Wasserflugwesen aber von so grosser Bedeutung, dass die Nachteile in den Hintergrund treten.

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

**Schweiz. Flugplatzdirektion (i/V Rihner)**

---

**Genève, le 22 Juillet 1919**

**Monsieur le Colonel de LORIOI, Etat-Major d'Armée, Service E.M.G., Berne**

Monsieur le Colonel, Nous avons l'honneur de vous aviser que dans une assemblée tenue le 21 crt. nous avons décidé de porter le capital de notre société à frs. 300,000.-.

Nous avons acheté ferme six hydravions Savoia, y compris celui piloté par M. Tadéoli.

Comme nous vous avons déjà remis un certain nombre de renseignements, lorsque nous vous avons demandé l'autorisation pour l'appareil Caudron, nous vous prions de bien vouloir nous faire savoir ceux que nous devons encore vous faire parvenir.

Nous désirerions obtenir l'autorisation de voler pour notre pilote Tadéoli sur appareil hydravion Savoia s/13, moteur Isotta Fraschini, 6 cylindres 250 HP, N°6707 à deux places, pesant 675.- kgs. (CH 4)

Inclus, nous vous transmettons copie de la lettre adressée ce jour à M. le Major Isler à Dübendorf.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous présentons, Monsieur le Colonel, nos respectueuses salutations.

**Pr. Avion Tourisme, S.A.; Un administrateur** (sig. M. Duval)

P.S. En attendant que les formalités soient terminées, nous vous serions reconnaissants de donner une autorisation provisoire à l'aviateur Tadéoli, que nous désirerions envoyer à Lausanne pour s'entendre avec les autorités de cette ville, afin d'y organiser un poste d'hydravions.

---

**Genève, le 22 Juillet 1919**

**Monsieur le Major ISLER, Champ d'Aviation, DUBENDORF**

Monsieur le Major, Nous vous informons que nous avons acquis l'hydravion Savoia s/13, moteur Isotta Fraschini, 6 cylindres, 250 HP, No 6707 à deux places, pesant 675.- Kgs, que l'aviateur Tadéoli a amené l'autre jour.

Désirant pouvoir commencer rapidement les vols avec passagers, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir nous faire parvenir par l'Etat-major d'Armée à Berne l'autorisation nécessaire et nous indiquer les inscriptions à faire sur l'appareil.

Par le même courrier nous vous envoyons un mandat de 100.- frs. pour droit d'inscription et avisons l'Etat-major.

Recevez, Monsieur le Major, nos respectueuses salutations.

**Pr. Avion Tourisme S.A. ; Un Administrateur :**

---

**Berne, le 24 Juillet 1919**

**Au Département militaire fédéral**

Nous recevons la demande ci-annexée de la Société „Avion Tourisme“ que nous avons l'honneur de vous transmettre pour décision. Nous observons ce qui suit:

- a) Pour le permis de circuler pour l'hydravion Savoia (CH-4) : Cet appareil, suivant avis reçu aujourd'hui de la direction de la place d'aviation peut être admis à circuler sans examen spécial.- Il sera donc inscrit sans autre au registre, le droit d'inscription étant acquitté.
- b) Pour le permis de conduire de l'aviateur Tadéoli: Cet aviateur possède le brevet international, la direction de la place d'aviation estime qu'on peut lui délivrer le permis de conduire, sans examen spécial.-

Mais nous devons faire la réserve suivante : l'autorisation d'importer l'hydravion Savoia, donné par le Département militaire fédéral à l'aviateur Tadéoli ne comportait pas de vols ultérieurs en Suisse: cette clause était formellement indiquée dans la lettre du Département.

Or nous apprenons que l'aviateur Tadéoli a volé à plusieurs reprises à Genève pour son compte.- Il est inadmissible qu'on délivre un permis de conduire à un aviateur qui a contrevenu à un ordre formel, sans aucune justification de sa part.- Nous vous proposons donc de répondre à la demande de l'Avion tourisme par la lettre ci-annexée.

**Service de l'Etat-Major général, Section des opérations :** (de LorioI, Colonel)

Annexes : 1 lettre ; 1 avis de l'Avion tourisme

---

**Berne, le 24 Juillet 1919**

**A la Société „Avion Tourisme“ S.-A., rue du Stand, Genève.**

Répondant à votre lettre du 22 juillet, par laquelle vous demandez l'autorisation de circuler pour votre hydravion Savoia et l'autorisation de conduire pour votre pilote Mr. Tadéoli, nous vous avisons

1.) En ce qui concerne l'autorisation de circuler pour l'hydravion Savoia (CH-4): cet appareil peut être inscrit sans examen au registre de la place d'aviation.

Nous vous prions de correspondre avec cette dernière et de lui fournir les indications ou les pièces qu'elle pourrait encore vous demander: le Département militaire fédéral ne désire pas avoir d'autres renseignements que ceux que vous avez déjà fournis ou que vous donnerez à la place d'aviation.

2.) En ce qui concerne le permis de conduire pour Mr. Tadéoli: Avant tout, nous devons relever le fait suivant : l'autorisation d'importer par la voie des airs l'hydravion Savoia d'Italie à Genève, que le Département militaire fédéral avait donnée à Mr. Tadéoli, ne comportait pas l'autorisation d'effectuer des vols ultérieurs en Suisse: cette clause avait été formellement indiquée à Mr. Tadéoli. Or nous apprenons qu'il aurait volé à plusieurs reprises à Genève; Mr. Tadéoli comprendra que nous ne pouvons pas proposer au Département, d'accorder une permission de conduire à un aviateur qui aurait déjà délibérément contrevenu à une prescription parfaitement nette et claire.

Nous attendons donc de sa part une justification qui nous permette éventuellement de faire les propositions nécessaires au Département, et nous vous prions puisqu'il est à votre service, de bien vouloir lui transmettre cet avis.

**Section des opérations de l'Etat-Major de l'armée:** (sig de LorioI, Colonel)

Annexe : Copie de la lettre du 13 juin 1919 du Département militaire fédéral à Mr. Tadéoli.

---

**Dübendorf le 30 juillet 1919**

**Avion Tourisme S.A., Genève.**

Messieurs, Nous avons l'honneur de vous remettre ci-inclus le certificat d'immatriculation pour votre hydroplan Savoia S/13 et le reçu pour la somme de fr. 100.-, droit d'inscription pour cet appareil. Veuillez envoyer s.v.pl. ces pièces avec le certificat d'assurance, au Dép. Mil. Féd. (CH 4)

A cette occasion nous attirons votre attention sur le fait qu'une assurance pour la responsabilité civile de fr. 15.000.- est exigée par appareil, somme qui doit aussi être valable pour les dégâts matériels.

Votre police d'assurance concernant le Caudron ne portant que fr. 10.000.- par accident pour les dégâts matériels nous vous invitons à faire compléter cette première assurance et à vous faire assurer pour la même somme pour le Savoia.

Agréez, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Copie au : E.M.G. Annexe: 1 certificat d'immatriculation; 1 reçu

**Direction des Stations Suisses d'Aviation :** (Isler)

**Dübendorf, 7. August 1919. – An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.**

**Rapport zum Brief Comte**

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

Brief Comte vom 2. VIII. zurück.

**Schweiz. Flugplatzdirektion:** (Isler)

**Berne, le 11 Août 1919. – Monsieur le Lieutenant A. Comte, Pilote-Aviateur, Zurich.**

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

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

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

Copie au: Directeur de la place d'aviation.

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

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

**Schweizer Luftverkehrspläne.**

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

Berne, le 5 septembre 1919.

A l'Avion Tourisme S.A., Genève. 60 rue du Stand

Messieurs.

En nous référant à la lettre que vous avez écrite le 1er de ce mois au Directeur de la place d'aviation de Dubendorf, nous vous informons que nous vous autorisons à introduire en Suisse par la voie des airs, un hydravion Savoia type F., qui vous sera amené pour le compte de votre société par le lieutenant Kramer.

Cette autorisation est subordonnée à l'obligation pour le pilote d'atterrir sur le lac Léman, à Lausanne ou à Genève, ou, suivant les conditions atmosphériques, sur le lac de Zurich, près de Zurich. Le lieu de l'atterrissage devra être communiqué d'avance au Directeur de la place d'aviation de Dubendorf, auquel nous déléguons les pouvoirs nécessaires pour la réception de votre appareil, à la place de la „Commission de contrôle“, dont les membres ne sont pas encore désignés.

Nous ne saurions par contre vous autoriser à entreprendre des vols en Suisse avec cet hydravion immédiatement après son arrivée. L'appareil doit au contraire être soumis aux conditions indiquées par la réglementation provisoire ; lorsque les formalités auront été remplies, le permis de circulation pourra être délivré.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Département militaire fédéral :

A la Direction de la place d'aviation, à Dübendorf, pour faire le nécessaire concernant le contrôle.

Sig. Camille Decoppet

07.09.1919

**RAPPORT ÜBER DIE PRÜFUNG DES FLUGBOOTES  
der Avion Tourisme Genève in Lugano.**

CH 6

**Beschreibung :** Flugboot Type „Savoia F.B.A.“ N°7195

**Flügelzelle :** ähnlich Maurice Farman, Oberdeck über das Unterdeck vorstehend, aussen durch schräge Streben gestützt. Verspannung der Zelle durch Kabel und Streben.

**Boot :** Solide Konstruktion, 1 Führersitz links, rechts davon 1 Passagiersitz, vorn in der Mitte 1 weiterer Passagiersitz. Verwindung durch Radsteuerung. Die Anordnung der Schwanzsteuer unmodern und für stark böiges Wetter zu leicht gebaut.

**Motor :** Isotta Fraschini N°2262 200 PS 1420 Touren pro Min. Mit Druckpropeller direkt gekuppelt.

**2 Benzintanks :** Je 140 lt fassend unter Druck durch Hand- und mech. Pumpe.

Die Maschine ist in flugfähigem Zustand und eignet sich für den lokalen Passagierverkehr auf dem Luganer- und Langensee, jedoch nicht für grosse Überlandflüge und Alpenüberquerungen. Die Verkehrsbewilligung ist demnach auch nur für den Lokalverkehr auf den vorerwähnten Seen zu geben. Der Pilot ist Fliegerleutnant Henri Kramer, ein tüchtiger, sicherer Flugzeugführer, der diesen Typ während längerer Zeit (ca. 2 ½ Jahre) als Abnahmeflieger in Italien gesteuert hat.

Es wäre zu begrüssen, wenn die Verkehrsbewilligung sobald wie möglich erteilt werden könnte, um die Herbstsaison in Lugano noch ausnützen zu können.

Ingenieurbüro der F.P.D. (sig. F. Brunner)

ARMEESTAB – 8. SEP. 1919

Commissaire général Mambretti, Lugano

Vous prions donner ordres suivants de la part Département militaire à Lieutenant Cramer pour hydravion Savoia: Suivant convention avec avion tourisme de Genève du 5 septembre avion doit être présenté soit à Zurich soit sur le lac Léman à commission place aviation stop Lieutenant Cramer se rendra à son choix sur une de ces places pour contrôle par place d'aviation qu'il avisera à temps pour réception stop Aucun autre vol que celui destiné à réception ne peut être autorisé avant contrôle stop.

Copie au DMF, PAD, ATG

Etat-Major de l'Armée (de Loriol, Colonel)

Dübendorf, 8. September 1919.

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern

Einflug Lt. Kramer.

Wir bestätigen hiermit die tf. Mitteilung von Herrn Oberst i/Gst de Loriol vom 8. IX., 11.40 h. M. betr. Verkehrsbewilligung für das unter Führung von Lt. Kramer am 7. IX. in Lugano gelandete ital. Wasserflugzeug. Lt. Kramer wird demnach vom E.M.D. die Erlaubnis erhalten, nach Genf oder Zürich weiter zu fliegen. Er hat die Flugplatzdirektion zu benachrichtigen, wo er zu landen beabsichtigt. Die Flugplatzdirektion hat an Stelle der noch nicht konstituierten Prüfungskommission eine Kontrolle der Maschine vorzunehmen und kann je nach dem Resultat und nach Erfüllung der gesetzlichen Formalitäten die Verkehrsbewilligung ausstellen. Vorher sind jegliche Passagier- oder sonstige Flüge mit Ausnahme der eingangs erwähnten ausdrücklich verboten.

Schweiz. Flugplatzdirektion : (sig. ?)

Dübendorf, den 9. Sept. 1919.

Herrn Lieut. Pillichody, Lugano, Hotel Lugano

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

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

Schw. Flugplatzdirektion (VJ ?)

Bern, den 17. September 1919.

An die Generalstabsabteilung.

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

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

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

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

Eidg. Militärdepartement: sig. Camille Decoppet.

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

**PROSPEKT ÜBER DIE GRÜNDUNG DER „AD ASTRA“  
SCHWEIZERISCHE LUFTVERKEHRS A.-G., ZÜRICH (AVIATION SUISSE S.A.) – (AKTIENKAPITAL FR. 300,000.--)**

(BUCHDRUCKEREI NEUE ZÜRCHER ZEITUNG, ZÜRICH – 1919)

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

**1. Ziele.**

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

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

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

**2. Material.**

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

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

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

**3. Organisation.**

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

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

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

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

**4. Provisorische Organisation für 1919/1920**

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

**5. Grundlagen,**

nach denen der voraussichtliche Erfolg des Unternehmens beurteilt wird.

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

**Jahresbudget 1919/20.**

**A. Erste Anschaffungen und Gründungskosten:**

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

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

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

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

## B. Betriebseinnahmen:

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

## C. Betriebsausgaben:

600 Flugstunden à 60 l Benzin zu Fr. 1.— ca. Fr. 36,000.— ; 150 Flugstunden à 160 l Benzin zu Fr. 1.— ca. Fr. 24,000.— ;  
750 Flugstunden, 5 kg Öl zu Fr. 4.— ca. Fr. 15,000.— ; Ersatzteile für Maschinen und Motoren ca. Fr. 12,000.— ;  
Fixbesoldung von 4 Piloten à Fr. 500.— per Monat ca. Fr. 24,000.— ; Fixbesoldung von 4 Mechanikern à Fr. 450.— per Monat  
ca. Fr. 21,600.— ; Fixbesoldung von 4 Handlangern und 1 Bureaugehilfe à Fr. 300.— per Monat ca. Fr. 18,000.— ; Fixbesoldung  
eines Direktors ca. Fr. 10,000.— ; eines Geschäftsführers ca. Fr. 7,200.— , eines Photographen ca. Fr. 5,400.— ;  
15% Fluggeld von Fr. 330,000.— Passagiereinnahmen zu Gunsten des gesamten Personals ca. Fr. 44,500.— ; Bureaumiete  
ca. Fr. 5,000.— ; Bureauaterial ca. Fr. 3,000.— ; Photographenmaterial ca. Fr. 10,000.— ; Reklame per Monat Fr. 1,500.—  
, Reisespesen ca. Fr. 6,000.— ; Steuern ca. Fr. 6,000.— ; Versicherungen ca. Fr. 20,000.— ; Unvorhergesehenes ca. Fr. 5,300.—  
**Total** ca. Fr. 291,000.—

## D. Abschreibungen:

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

### Rekapitulation:

Mutmassliche Einnahmen p. 1919/20 ca. Fr. 354,000.— ; Mutmassliche Ausgaben p. 1919/20 ca. Fr. 291,000.—  
Abschreibungen ca. Fr. 27,000.— ; ca. Fr. 318,000.— ; Mutmasslicher Gewinn ca. Fr. 36,000.—  
*Gleich 12 % des Aktienkapitals von Fr. 300,000.—*

### **6. Allgemeine orientierende Mitteilungen.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die beiliegende Schilderung eines Alpenfluges möge unsere Bestrebungen unterstützen.

**Dübendorf, den 20. September 1919.**

Mit vorzüglicher Hochachtung

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

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

### **I. Allgemeines.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Verwaltung kann nach Gutfinden weitere Publikationsorgane bestimmen.

## **II. Organe der Gesellschaft.**

### **a) Generalversammlung.**

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

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

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

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

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

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

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

§ 13. In die ausschliessliche Kompetenz der Generalversammlung fallen:

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

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

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

Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

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

### **b) Verwaltung und Geschäftsführung.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **c) Kontrollstelle.**

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

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

### III. Rechnungswesen.

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

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

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

Zürich, den 20. September 1919.

---

Dübendorf, 20. September 1919.

Herrn Lt. Frick, Postflieger, Dübendorf.

Ihr Gesuch um Einflugbewilligung für ein Verkehrsflugboot der Zeppelinwerke auf dem Luftweg ist vom E.M.D. bewilligt worden. Damit ist jedoch die Bewilligung zum Luftverkehr in der Schweiz nicht verbunden.

Zwecks Zollrevision wird verfügt:

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

Beilage : 1 Prospekt, 3 Photos

Schweiz. Flugplatzdirektion : i/V.

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

---

Dübendorf, 20. September 1919.

An die Oberzolldirektion, Bern.

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

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

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

in Copie an : Schweiz. Hauptzollamt Zürich (Eilgut)

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

---

Bern, den 22. September 1919.

An die Generalstabsabteilung, Operationssektion.

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

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

Eidgenössisches Militärdepartement (Camille Decoppet)

---

Dübendorf, den 24. September 1919

An die Schweizerische Fremdenpolizei, Bern.

Das schweiz. Militärdepartement hat unserm Militärflieger Lieutn. Frick die Erlaubnis zur Einfuhr eines Wasserflugzeuges erteilt. Die Einfuhr per Flug von Konstanz nach Zürich könnte nunmehr stattfinden, wenn die Vertreter der Zeppelinwerke, die Herren: Schulte-Frohlinde und Marquardt, die zwecks Übergabe und Ausprobieren auf dem Zürichsee anwesend sein sollten, Ihre Einreisebewilligung, die sie sub. 10/12. ds. Mts. bei unserm Konsulat in Stuttgart nachgesucht haben, besitzen würden.

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

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

Schweizerische Flugplatzdirektion, i.V. : (M)

---

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

Ernst Frick	von (Bürgerort)	Zürich 7	in (Wohnort)	Zürich 7, Zeltweg 44/II.
und Henri Kramer	von (Bürgerort)	Auvernier, Neuchâtel	in (Wohnort)	Lugano

haben unter der Firma **Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra – Frick & Cie. Société d'Aviation Ad Astra** in (polit. Gemeinde) Zürich 8

eine **Kollektivgesellschaft** eingegangen  
welche am **20. September 1919** ihren Anfang nahm.

Natur des Geschäftes: **Förderung der Aviatik.** Geschäftslokal: Dufourstrasse 179.  
Die Firma erteilt Prokura an **Walter Altherr** von Trogen (Appenzell) in Zürich 9, Ceresstr. 27.  
(Güterrecht) alle ledig.

Zürich, den **September 1919.**

---



**Bern, den 26. September 1919.**

**An das eidg. Militärdepartement.**

**Betr. Flugzeug Lieut. Kramer.**

Die bei der Flugplatzdirektion Dübendorf eingezogenen Erkundigungen haben folgendes ergeben:

Das Flugzeug wurde von den Experten der Flugplatzdirektion in Lugano untersucht. Der Apparat gehört der Zivilunternehmung Avion-Tourisme in Genf, für welche Gesellschaft Lieut. Kramer das Flugzeug nach der Schweiz brachte. Bei der Papierkontrolle hat sich ergeben, dass die verlangte Versicherungspolice fehlt, welche von der Avion-Tourisme nicht beigebracht worden ist.

Aus diesem Grunde hat Lieut. Kramer erklärt, dass er sich um das Flugzeug nicht mehr interessiert und geht er wieder nach Italien zurück. Das Flugzeug bleibt in Lugano zur Verfügung der Avion-Tourisme und darf vorläufig nicht geflogen werden.

Da Lieut. Kramer wieder nach Italien zurückgeht sind wir der Ansicht, dass der Mechaniker Ferraris ebenfalls wieder nach Italien zurückgeschickt werden muss, umso mehr als auf seinem Pass das Visum des schweiz. Konsuls fehlt und er infolgedessen keine Berechtigung hat, länger in der Schweiz zu bleiben.

**Generalstabsabteilung Operationssektion (sig Hptm Hold)**

**Berne, le 27 septembre 1919 – Urgent**

Conformément aux instructions reçues de son Gouvernement la Légation Royale d'Italie a l'honneur d'avoir recours à l'extrême obligeance du Département Politique Fédéral en le priant de vouloir bien autoriser, si rien ne s'y oppose, l'entrée en Suisse de quatre Hydro-avion F.B.A de la Société „Idrovolanti dell Alta Italia“ qui devraient se rendre à Genève, par la voie des airs, ayant été achetés par la Société Tourisme Aérienne dans ladite ville.

Les appareils seraient pilotés par le Lieutenant de la Marine Royale, Monsieur Guarneri.

La Légation Royale saura gré au Département Politique d'une aimable réponse aussitôt que possible.

**R. LEGAZIONE D'ITALIA IN BERNA.**

**Zürich, den 29. September 1919**

**An das Eidg. Post- & Eisenbahn-Departement, Zürich**

**Gesuch um die Flugbewilligung auf dem Zürichsee mit Wasserflugzeugen.**

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

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

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

Hochachtungsvoll –

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

**Dübendorf, den 30. Septembre 1919.**

**An das schweizerische Zollamt, Lugano.**

Wie Sie wissen werden, liegt seit einiger Zeit auf dem Luganersee ein Flugboot. (Typ Savoia FBA. No. 7195.). Es wurde s. Zt. auf Gesuch der Genfer Gesellschaft Avion-Tourisme durch den Schweizerpiloten Kramer von Italien nach Lugano geflogen. Die Flugplatzdirektion ist beauftragt, das Kontrollwesen über die Zivilaviatik zu führen, und wir bitten Sie daher, uns mitzuteilen, ob dieses Flugboot verzollt worden, und auf wessen Rechnung dies geschehen ist.

**Schweiz. Flugplatzdirektion**

**Bern, den 1. Oktober 1919**

**An das Politische Departement (Auswärtiges).**

Ich beehre mich, Ihnen den Empfang Ihres Schreibens Nr. B22/15.J.- vom 1.X.19 zu bestätigen und teile Ihnen mit, dass ich das Gesuch betr. Einfuhr von 4 italienischen Wasserflugzeugen an das Eidg. Militärdepartement weitergeleitet habe, das allein kompetent ist, solche Gesuche zu bewilligen.

**Armeestab, Nachrichtensektion** (gez. Major Jselin.)

**Basel, den 1. Okt. 1919.**

**An die Flugplatzdirektion. Dübendorf.**

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

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

**Basel, den 1. Oktober 1919**

**An die Flugplatzdirektion. Dübendorf.**

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

**Dübendorf, 1. Oktober 1919.**  
**Express.**

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

Anlässlich Ihrer gestrigen Untersuchung in der Angelegenheit „Beschwerde Aero-Gesellschaft Zürich, gegen F.P.D. Dübendorf“, hat Ihnen der Unterzeichnete Kenntnis gegeben von der vor einigen Tagen ins Leben getretenen Luftverkehrsgesellschaft Frick & Co. – Im Nachgang hierzu setzen wir Sie in Kenntnis, dass Herr Lt. Frick, bisheriger Postflieger, heute seine Entlassung eingegeben hat.  
**Schweiz. Flugplatzdirektion : i.V. Messmer Hptm)**

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

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

**Dübendorf, 3. Oktober 1919.**

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

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

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

**Bern, den 3. Oktober 1919**

**An das eidg. Militärdepartement.**

Wir gestatten uns zu beantragen, die nachgesuchte Bewilligung für die Einfuhr von 3 Wasserflugzeugen erteilen zu wollen, unter Vorbehalt der Erfüllung folgender Bedingungen :

- 1.) Die Flugzeuge dürfen erst nach erteilter Einfuhrbewilligung in die Schweiz gebracht werden.
- 2.) Die Einfuhrbewilligung gilt nicht als Bewilligung zum Ausführen von Flügen in der Schweiz. Diese dürfen erst nach Kontrolle der Flugzeuge durch Organe der Flugplatzdirektion Dübendorf stattfinden.
- 3.) Datum der Einreise und Landungsort sind dem E.M.D. bekannt zu geben.
- 4.) Rechtzeitige Meldung an die Zollbehörden.

Wir gestatten uns, Sie darauf aufmerksam zu machen, dass bereits durch die ital. Gesandtschaft ein diesbezügliches Gesuch gestellt worden ist. Die Gesellschaft „ Avion-Tourisme “ wurde daraufhin ersucht, selber ein Gesuch zu stellen.

Infolgedessen sollte die ital. Gesandtschaft von Ihrem Entscheid in Kenntnis gesetzt werden.

2 Beilagen.

**Generalstabsabteilung, Operationssektion :**

**Berne, le 7 Octobre 1919 (Copie)**

**A l'Avion Tourisme S.A., Genève**

Messieurs,

En possession de votre lettre du 2 de ce mois, nous avons l'avantage de vous informer que nous vous autorisons par la présente à introduire pour votre compte d'Italie en Suisse trois hydravions.

Le permis d'introduire ces appareils n'implique pas l'autorisation de les employer pour des vols en Suisse. Ces vols ne peuvent avoir lieu qu'après contrôle des avions par les organes de la direction de la place d'aviation de Dübendorf.

La date et le lieu d'arrivée doivent être communiqués assez tôt à l'avance au Département militaire fédéral, ainsi qu'à la Direction générale des douanes à Berne.

Veuillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Au service de l'état-major général, pour son information.

**Département militaire fédéral**

sig. Camille Decoppet

**An die Flugplatzdirektion Dübendorf** zur gefl. Kenntnisnahme. Bern, den 8. Oktober 1919. GST-Abt., Operationssektion : (Hold)

**Dübendorf, 8. Oktober 1919.**

**Herrn Lt. Pillichody, „Hotel Ancora“, Mailand.**

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

**Schweiz. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr (M)**

**Zürich, den 8. Oktober 1919**

**Herrn Sekretär des Eisenbahndepartementes, Bern.**

**Betrifft: 1013/I.**

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

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

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

**Bern, den 13. Oktober 1919**  
**Betr. Flugzeuge Leutnant Frick.**

**An das Eidgenössische Militärdepartement –**

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

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

Die Flugbewilligung ist bei uns bis jetzt nicht nachgesucht worden.

2 Beilagen.

**Generalstabsabteilung Operationssektion: (Hold)**

**Bern, den 15. Oktober 1919.**

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

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

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

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

Die Flugbewilligung ist bei uns bis jetzt nicht nachgesucht worden.

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

**Eidgenössisches Militärdepartement: (Cam. Decoppet)**

**Bern, den 15. Oktober 1919.**

**An die Flugplatzdirektion Dübendorf.**

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

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

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

Wir gewärtigen Ihren diesbez. Bericht.

**Generalstabsabteilung, Operationssektion: (Hold)**

**Dübendorf, 16. Oktober 1919.**

**Herrn Lt. Frick, Dufourstrasse 179, Zürich. 8.**

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

Ihr Gesuch ist bewilligt.

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

Zur Kenntnis an : Herrn Oberstlt. Mylius, Basel.

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

In Copie an : Technischen Chef. / Kaufmännischen Chef.

**Dübendorf, den 16. Oktober 1919.**

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

**Betr. Austrittsverhältnisse und Indiskretionen.**

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

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

Die Angelegenheit wird so geregelt werden, dass Lt. Frick nur bis 15.X. besoldet & und auf diesen Zeitpunkt entlassen wird, da er seit 12.X. bereits in Urlaub sich befand.

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

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

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

**Genève, le 17 Octobre 1919**

**Direction des Stations Suisses d'Aviation, Dübendorf**

Messieurs

Nous vous accusons réception de votre lettre du 15 crt.

En ce qui concerne le premier point, le groupe Wild, d'où vous tenez sans doute ces informations, vous a mal renseigné.

- 1) Actuellement notre capital inscrit au Registre du Commerce, le seul qui soit officiel est de 18'000.- dont 16'000.- entre les mains de citoyens suisses authentiques et 2'000.- entre les mains d'un industriel établi à Genève depuis 20 ans.
- 2) Nous avons décidé de porter notre capital à 200'000.-. Dans cette augmentation figure la Société Idrovolanti Alta Italia, société italienne qui fabrique les appareils Savoia, dont nous nous servons. Par suite de manœuvres plus ou moins correctes d'un groupe de la Suisse Allemande, cette société a refusé de leur fournir des appareils. C'est probablement les motifs qui poussent ce groupe à répandre des bruits qui seraient de nature à nous causer un préjudice.

Nous pouvons vous assurer que dans l'augmentation du capital la majorité des actions seront entre les mains de citoyens suisses, ainsi que la majorité des membres du Conseil d'Administration et tous les pilotes.

Nous avons engagé comme employé M. le Baron SERS, ancien chef d'aviation en France, mais la société est dirigée par un comité de direction composé de quatre personnes dont trois sont suisses. Nous espérons que ces explications vous donneront satisfaction.

Quant à l'assurance de l'appareil Savoia No 6 (CH-6) actuellement à Lugano, MM. Roessinger, Chevillard & Bovet, représentants de la Compagnie La Winterthur, vous ont écrit le 30 septembre que cet appareil était assuré.

Recevez, Messieurs, nos salutations distinguées.

Pour Avion Tourisme, S.A., Un Administrateur : E. Folliet

---

### 17. Oktober 1919. Zur Landung des ersten grossen Wasserflugzeuges auf dem Zürichsee.

– Die schweizerische Luftverkehrsgesellschaft « As Astra » erwarb in Deutschland ein grosses Passagierflugboot, das in einer luxuriös ausgestatteten Kabine Platz für acht Passagiere hat. Das Flugzeug, das in Friedrichshafen am Bodensee stationiert war, überflog von dort die Schweizergrenze und landete nach einstündiger Fahrt glücklich auf dem Zürichsee. Unser Bild zeigt dasselbe kurz nach der Landung. – Photographie von J. Gaberell, Photograph, Thalwil.

---

Milano, 18 Ottobre 1919

On. DEPARTEMENT MILITAIRE de la CONFEDERATION SUISSE, BERNE

Ci preghiamo comunicare che giusta la lettera 7 ottobre N. Contr. 34/8/96 K. Be di cotesto On. Departement Militaire, diretta al. Avion Tourisme di Ginevra, ai primi dell'avventura settimana consegneremo a Lugano un idrovolante Savoia tipo «F», venduto alla precitata Avion Tourisme S.A.

Con la massima osservanza.

Società Idrovolanti Alta Italia (S.I.A.I) – Costruzione Idrovolanti «Savoia»

An die Flugplatzdirektion, Dübendorf zur gefl. Kenntnisnahme ; Gst.-Abt. Operationssektion (sig. Hold, Hptm i Gst) Bern, 23.X.19  
Einsicht genommen 27.X.19. Schweiz. Flugplatzdirektion

---

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

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

Andererseits ist es bedauerlich, wenn die Flugplatzdirektion einen so tüchtigen Mann verlieren soll. Herr Oberlt. Rihner war nicht nur als Flieger sondern auch als techn. Leiter des Flugplatzes eine tüchtige Kraft, die zu ersetzen nicht so leicht sein wird. Angesichts des Abbaus unseres Zivilbetriebes kann er für den Rest dieses Jahres allerdings eher entbehrt werden. Da das technische Zivilpersonal des Platzes nun gut eingearbeitet ist, glauben wir auch für das nächste Jahr einen Ersatz zu finden, der für die neuen einfacheren Verhältnisse der reinen Militäraviatik genügen dürfte. Auch darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass durch das Ausscheiden von Herrn Oberlt. Rihner der als früherer Leiter des Organisationskomitès für die Gründung einer schweiz. Luftverkehrsgesellschaft natürlich nähere Beziehungen zur Ad Astra hat, nun eine reinliche Scheidung eintritt, die den Verdacht einer Begünstigung dieser Gesellschaft seitens unseres Dienstes ausschliesst.

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

#### Antrag:

- 1.) Herr Oberlt. Rihner wird auf 31. Oktober a.c. unter Verdankung der geleisteten Dienste als techn. Chef der Flugplatzdirektion entlassen.
- 2.) Er wird als Monatsflieger beibehalten bis zum Zeitpunkt wo er selbst Zivilflieger wird.

Wir beabsichtigen, Herrn Oberlt. Stamm, Mil. Flieger, Adjunkt der Flugplatzdirektion und Stellvertreter des techn. Chefs für den Rest des Jahres provisorisch mit den Geschäften des techn. Chefs zu betreuen. Eine Neuwahl hat dieses Jahr nicht stattzufinden. Herr Oberlt. Stamm hat seit mehreren Monaten als Stellvertreter des techn. Chefs funktioniert und dürfte der Stelle gewachsen sein. Sein Gehalt war (als Adjunkt) 4500.- frs. (Oberlt. Rihner frs. 8500.-). Wir betrachten es als angemessen, dass ihm nun wenigstens für den Rest des Jahres, wo ihm die gesamte schwere Verantwortlichkeit für die Leitung des Flug- & Technischen Dienstes obliegen wird, eine angemessene Zulage zugesprochen werde und ersuchen Sie uns zu ermächtigen, Herrn Oberlt. Stamm auf Conto der nicht zur Auszahlung gelangenden budgetierten Gehälter (Oberlt. Bider, Oberlt. Rihner, Lt. Pillichody) pro Nov. und Dez. je eine Monatszulage von frs. 500.— auszuzahlen.

In Copie an : Herr Oberstlt. Mylius

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

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

**Erbauer :**            Zeppelinbau Friedrichshafen  
**Bauart :**             G – Flugzeug, Tandem Eindecker, 21 m. Spannweite, 15 m. Länge, 80 m<sup>2</sup>. Fläche. Mit Ausnahme der Trag- und Steuerflächen Bespannung ganz aus Metall (Duraluminium) gebaut.  
Pilotensitz vorn, Pedale für Seitensteuer, Kabine für Fluggäste, Raum für 1 Mechaniker.  
Leergewicht 3000 kg., Nutzlast 1200 kg.  
Die Konstruktion ist sehr solid. Die Tragfläche ist nur durch 4 kräftige Streben gegen das Boot abgestützt. Die Streben besitzen eine Kreuzverspannung. Der Bootskörper ist durch abgedichtete Räume geschottet.

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

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

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

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

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

**Dübendorf, 20. Oktober 1919.**

**Der Direktions-Ingenieur :** (F. Brunner)

---

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

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

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

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

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

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

Mit vorzüglicher Hochachtung

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

**Abschrift an das eidg. Militärdepartement** zur gefl. Kenntnisnahme.

**Bern, den 21. Oktober 1919.**

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

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

**Bern, den 22. Okt. 1919.**

**Eidg. Militärdepartement:** sig i.A. Kissling.

---

**Bern, den 22. Oktober 1919.**

**An das Eisenbahndepartement.**

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

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

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

An die Generalstabsabteilung zum Vollzug.

**Eidgenössisches Militärdepartement:** Sig: Camille Decoppet.

An das Eisenbahndepartement zur Kenntnis.

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

An die Generalstabsabteilung.

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

Zürich, 27. Oktober 1919

An den h. h. Bundesrat Herrn Dr. Haab, Bern.

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

Hochgeehrter Herr Bundesrat,

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

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

Wir sehen Ihren gefl. Rückäusserungen gerne entgegen und zeichnen mit vorzüglicher Hochachtung

Flieg. Lieut. Frick.

(Freitag 31.X. 2½ h – empfangen)

---

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

Zürich 1919 – Buchdruckerei Neue Zürcher Zeitung

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

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

### 1. Beschreibung der Flugboote.

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

### 2. Leistungen der Flugboote.

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

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

### 3. Durchführung des Verkehrs.

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

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

### 4. Hallen-Anlagen.

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

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

### 5. Flugdienst.

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

Zürich-Genf 2 mal 300 mal 2 = 1200 Std. Zürich-Friedrichshafen 2 mal 300 mal 0,6 = 360 Std.

Rundflüge: Genf 1 mal 150 mal 2 = 300 Std. Zürich 1 mal 150 mal 2 = 300 Std. Bodensee 1 mal 30 mal 1 = 30 Std.

Flugzeit aller Boote jährlich = 2190 Std.

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

## 6. Kosten.

### A. Anschaffungskosten:

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

### B. Tilgung und Verzinsung:

3 Flugboote mit Motoren je Fr. 100,000	= 300,000 ;	3 Motoren je Fr. 15,000	45,000	
6% Verzinsung von Fr. 1,110,000	= 66,000 ;	Versicherung der Flugboote 12 %	72,000	
Versicherung der Anlagen ½ %	= 2,100 ;	Abschreibung der Anlagen 20 %	84,000	569,000

### C. Gehälter:

1 Technischer Leiter 15,000 ; 6 Flieger 15,000 = 90.000 ; 6 Fahrleute 9,000 = 54,000 ; 1 Meister in Zürich 8,000 ;				
1 Meister in Genf 7,000 ; 12 Mann in Zürich je 5,000 = 60,000 ; 6 Mann in Genf je Fr.5,000 = 30,000				264,000
Kosten für Werbetätigkeit usw. 80,000				

### D. Betriebsstoffverbrauch:

Gesamtflugzeit 2190 Stunden ; Benzin stündlicher Verbrauch 100 kg = 219,000 kg ; Preis 1 kg = Fr. 1.10	240,900		
Ölverbrauch, 6 Kg = 13,140 Kg ; Preis 1 kg = Fr. 1.70	<u>22,300</u>	263,000	
Zuschlag 10% für Motorproben usw.	26,320	289.000	

Ersatzteile und Baustoffe für laufende Reparaturen und kleinere Schäden, welche nicht von der Versicherung gedeckt werden  
100.000 389,520

### E. Fahrpreise:

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

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

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

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

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

## 7. Überschüsse.

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

### Überschuss bei voller Besetzung:

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

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

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

**Zürich, Oktober 1919.**

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

<u>Flugzeugtyp</u>	:	Nieuport-Macchi M 3 No. 3037	<u>Modell</u> :	1919.			
<u>Erbauer</u>	:	Soc. An. Nieuport.Macchi, Varese (Italien)					
<u>Jetziger Besitzer</u>	:	Frick & Cie. „ad Astra“, Locarno.					
<u>Eidg. Kontrollnummer</u>	:	C H 12.					
<u>Spannweite</u>	:	15 m.-	<u>Länge</u> :	9.20 m.	<u>Grösste Höhe</u> :	4 m.	
<u>Flügelteufe</u>	:	1.80 m.	<u>Fläche</u> :	40 m 2.	<u>Flächenbelastung:</u>	34,8 kg. p. m2.	
<u>Leergewicht</u>	:	920 kg.	<u>Nutzlast</u> :	475 kg.	<u>Totalfluglast</u>	: 1395 kg.	
<u>Konstruktionsmaterial</u>	:	Boot solide Konstruktion aus Nussbaumholz. Tragflächen mit Leinen bespannt.					
<u>Max. Geschw.</u>	:	160 km. pro Std.	<u>Steigfähigkeit</u> :	0 – 1000 m	6-7 Min.	0 – 3000 m	28 Min.
<u>Gleitverhältnis</u>	:	1 : 8	1 Piloten und 1 Passagiersitz nebeneinander angeordnet.				
<u>Steuerorgane:</u>	Montierte Doppelsteuerung. Seiten- und Höhensteuer nicht ausgeglichen. Höhensteuer einteilig. Horizontal-dämpfungsfläche und Kielfläche verstrebt. Massive Konstruktion.						
<u>Zellenaufbau:</u>	Oberdeck durchlaufend. Beide Tragdecks durch vier gerade Stiele und aussen mittels 2 schiefen Streben miteinander verbunden. In den Streben-Ebenen Kreuzverspannung mittels 2,5 mm. dicken und 14 mm. breiten Stahlbändern.						
<u>Beschläge:</u>	Normale Konstruktion und fast überall verschalt.						
<u>Motor No. :</u>	2277	<u>Type:</u>	Isotta Fraschini	<u>Zylinderzahl:</u>	6	<u>Stärke:</u>	180 P S .
<u>Bohrung :</u>	130 mm.	<u>Hub:</u>	180 mm.	<u>Tourenzahl :</u>	1400 pro Min.	<u>Motorengewicht :</u>	250 kg.

Betriebstoffverbrauch: Benzin: 222,5 gr. pro PS & Std. Öl: 33,5 gr. pro PS. & Std.  
Betriebstoffreservoir: 2 Benzintank unter Druck à 210 lt. 1 Ölreservoir à 45 kg. Betriebsstoff reicht für 7½ Std.  
Vergaser : Ferroldi Stirnkühler.  
Benzinzuführung : Kein Fallbenzin. Benzin wird unter Druck nach den Vergasern befördert. Leitungen normal.  
Druckpropeller : Durchmesser 275 cm. Steigung 180 cm.  
Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Höhenmesser (bis 5000 m.), 1 Benzinuhr, 1 Öl-manometer, 1 Kühlwasserthermometer, 1 Handbenzinpumpe (zwischen den beiden Sitzen)  
An jedem untern Tragdeck ein Stützschwimmer mit 300 lt. Vol.  
Flugeigenschaften: Die Maschine ist in flugbereitem Zustande. Anlässlich eines als Passagier mitgemachten Probefluges konstatierte ich: Die Maschine ist stabil, sehr wendig und reagiert sofort auf die geringsten Steuer-ausschläge.  
Bemerkungen: Um die Saison noch ausnützen zu können wäre es sehr zu begrüssen, wenn die Verkehrsbewilligung so rasch als möglich erteilt würde.  
Datum (**7. November 1919** ?) **Schweiz. Flugplatzdirektion, Der Direktions-Ingenieur:** (i.V. C. Wuhmann)

---

**Genève, le 6 novembre 1919** **Monsieur le Major ISLER, Commandant de l'Aviation Militaire Suisse, Dubendorf**  
Monsieur le Major,  
Nous venons, par la présente, vous remercier très sincèrement de l'aimable accueil que vous avez bien voulu réserver à nos administrateurs, Messieurs Duval & Gallay, lors de leur récent voyage à Dubendorf. Nous avons été tout particulièrement heureux de prendre contact avec vous dans ces conditions et pouvoir vous expliquer de vive voix, la fondation, le but et l'activité de notre société. Nous avons eu également le plaisir de rencontrer à Zurich Monsieur Schwarzenbach qui s'occupe de la société „AD ASTRA“, actuellement en formation et nous espérons qu'il en résultera une entente et un commun accord, qui faciliteront doublement notre aviation nationale, ce qui est en définitive, le but auquel nous tendons tous.  
Nous profitons de la présente pour vous demander s'il vous serait possible de nous donner confidentiellement les renseignements suivants :  
1. En qualité de contrôle technique du matériel d'aviation suisse, pouvez-vous nous dire, dès maintenant, quelles restrictions vous imposerez à nos vols de passagers avec appareils „SAVOIA“ type F.B.A. et éventuellement quels défauts vous trouvez à ces appareils.  
2. Il nous serait agréable que vous nous donniez par écrit le tarif en vigueur actuellement à Dubendorf, pour la location des hangars et l'utilisation du champ d'aviation.  
Il va sans dire que nous garderons ces renseignements strictement confidentiels et nous vous les demandons, dans le seul but de mener notre affaire à meilleure fin possible.  
Nous profitons de cette occasion, pour vous rappeler que nous serons très heureux de vous recevoir à Genève, lors de la prochaine réunion que vous avez projeté d'y faire, des Membres des différentes sociétés suisses d'aviation et nous serons même très heureux de pouvoir vous offrir nos locaux pour cette affaire.  
En vous remerciant à l'avance et dans l'attente de vos bonnes nouvelles, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Major, l'assurance de nos sentiments les meilleurs.  
**Sig. J. Gallay**

---

**Genève, le 7 Novembre 1919** **Département Militaire, Section Aviation, Berne.**  
Messieurs,  
Vous nous avez expédié ces jours-ci une dépêche nous avisant que le Lieutenant KRAMER vous demandait une autorisation d'importer un avion. Cette demande ne nous regarde pas, le Lt. Kramer ne faisant pas partie de notre Société.  
Recevez, Messieurs, nos salutations très distinguées.  
**AVION-TOURISME S.A., Genève**

---

**Bern, den 7. November 1919.**  
Die Firma Frick & Cie., Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra, Dufourstrasse 179, Zürich, stellt mit Gesuch vom 18. & 19. Oktober 1919 die Gesuche:  
1.) um Erteilung der Führerbewilligung für Lieut. Henri Pillichody, Militärflieger,  
2.) um Erteilung der Verkehrsbewilligung für zwei italienische Flugzeuge Typ M.3 mit je einem Motor von ca. 180 – 200 PS.  
Gestützt auf den Bericht der Flugplatzdirektion vom 30. Oktober und den Antrag der Generalstabsabteilung vom 5. November 1919 werden diese Bewilligungen hiermit erteilt.  
An die Generalstabsabteilung zur weiteren Behandlung. – An das eidg. Eisenbahndepartement zur Kenntnis.  
**Eidg. Militärdepartement:** sig C. Decoppet.  
An das eidg. Eisenbahndepartement. Bern, den 7. November 1919. Eidg. Militärdepartement, Der Departementssekretär (Trüeb)

---

**Dübendorf, 11. November 1919.** **An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern**  
Es scheint vor allem ein Missverständnis hervorgerufen worden zu sein, durch die Annahme, dass der Pilot Kramer der Gesellschaft Avion Tourisme angehöre.  
Kramer hat dieser Gesellschaft nie angehört, wohl aber hat er in ihrem Auftrag am 7. September ein Flugboot eingeflogen. Mit der Gründung der „Ad Astra“ in Zürich, ist Kramer dieser Gesellschaft beigetreten.  
Was die Einfuhr von Flugbooten anbelangt :  
1.) Avion Tourisme hat am 2. September ein Gesuch um Einflug für ein Flugboot eingereicht. Dieser Apparat wurde von Kramer am 7. September eingeflogen. Diesem Flugboot wurde die Verkehrsbewilligung erteilt, es ist auf dem Luganersee stationiert, und trägt die N° CH 6  
2.) Avion Tourisme erhielt am 7. Oktober die Bewilligung, 3 weitere Flugboote von Italien einzuführen. Das erste davon wurde Ende letzten Monates eingeführt und gleich nach Genf weitertransportiert. Für dieses Boot wurde von uns die Kontrolle durch die technische Kommission, in Genf beantragt.



- 3.) «Ad Astra», Zürich, hat am 13. September ein Einflugesuch gestellt für 2 Flugboote von Italien. Das Gesuch wurde am 23. September bewilligt, uns am 31. Oktober ist Kramer mit einem dieser Boote (Lt. Pillichody wird das zweite führen) bei Lugano gelandet. Dieser Apparat ist jetzt bei Locarno stationiert und trägt die Register N° CH 12.

**Schweiz. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr** (sig. Isler)

**Beilagen :** Ihre Überweisung N°6047 ; Schreiben des Av. Tourisme vom 7. Nov., der Oberzolldir. Vom 30. Sept., der Zollbehörde Lugano vom 12. Sept. , L.V.B. N° 2160.

**Bern, den 13. November 1919 an die Eidg. Oberzolldirektion, Bern**

Im Auftrag des Eidg. Militärdepartement gestatten wir uns, Ihnen betr. Einfuhr von Flugzeugen, gestützt auf die Meldung der Flugplatzdirektion, folgendes mitzuteilen : (Text wie hievor)

**Generalstabsabteilung Operationssektion :**

---

**Berne, le 12 novembre 1919. Monsieur le Colonel Ed. Et. Borel. Genève.**

La Société „Avion Tourisme S.A.“ à Genève, 15 Place du Molard, a introduit ces derniers jours d'Italie en Suisse (Genève) un hydravion du type Savoia (CH-14).

Par lettre du 30 octobre écoulé, ladite Société demande un permis de circulation pour cet appareil.

Nous vous prions par la présente de bien vouloir réunir à Genève la commission instituée en vue de l'examen des appareils aéronautiques et nous faire, après examen de l'appareil, des propositions concernant le permis de circulation demandé.

**Département militaire fédéral :** (sig. Camille Decoppet.

Au **Service de l'Etat-major général**, pour son information. Berne, le 12 novembre 1919. (Trüeb)

---

**Genève 4 rue Constantin, 13 Novembre 1919 Au Major à l'E.M.G. Isler, Dübendorf**

Permis de circulation pour l'hydravion Savoia de l'Avion tourisme S.A.

La commission instituée en vue „de l'examen des appareils aéronautiques civils est convoquée à Genève, sur ordre du Département militaire fédéral en vue d'examiner un hydravion du type Savoia importé d'Italie en Suisse par la société „Avion Tourisme S.A. pour lequel cette société demande un permis de circulation.

La commission se réunira à Genève (gare de Cornavin) à l'arrivée du train Zürich-Berne-Genève le lundi 17 Novembre à 2 heures après-midi.

Elle se rendra immédiatement, de la gare, au garage de Corsier pour examiner l'appareil en question.

Je me trouverai à la gare à l'arrivée du train et compte sur votre présence. **Et. Ed. Borel Col J.**, prés de la Commission Au Major EM. Isler – à M. le directeur Ammann – à M. l'ingénieur Rupp – Prière d'accuser réception de cette convocation.-

---

**Dübendorf, 13. November 1919. Oberst Et. Ed. Borel, rue Constantin 4., Genève.**

Flugzeugkontrolle F.B.A., Avion Tourisme Genève.

Wir gestatten uns, Sie davon in Kenntnis zu setzen, dass sich Herr Jng. Ammann, Mitglied der techn. Kommission, zur Zeit wieder in Varese befindet, dass er sich aber trotzdem bereit erklärt hat, allen seinen Verpflichtungen nachzukommen.

Wir nehmen an, dass Sie von der Generalstabs-Abteilung in Kenntnis gesetzt worden sind, dass das F.B.A. Flugboot der Avion Tourisme (in Genf) von der techn. Kommission geprüft werden soll. Da Herr Jng. Ammann in diesem Falle Angehöriger einer Konkurrenzfirma ist, gestatten wir uns, an seiner Stelle den Suppleanten, Herrn Jng. Brunner für diese spezielle Kontrolle vorzuschlagen. Oberlt. Brunner hat schon selbst F.B.A. Apparate geflogen und hat anlässlich seines Aufenthaltes in Italien näheres über diesen Typ erfahren.

**Direction des Stations Suisses d'Aviation, Office du Contrôle Aéronautique** (Isler)  
zur Kenntnis an : Generalstabs-Abteilung, Op.-Sekt. Bern.

---

**Télégramme 13. NOV. 1919 departement militaire federal, berne**

Avions tourisme vous prie vouloir bien accorder autorisation de faire voler nouvel appareil savoia CH 14 avec passagers piloté par aviateur napez ayant tous brevets necessaires stp nous permettons demander autorisation telegraphique car devons commencer service regulier dimanche.

---

**Bern, den 14. November 1919 An das eidg. Militärdepartement.**

Zu dem Telegramm der „Avion Tourisme“ gestatten wir uns, gestützt auf den telephonischen Bericht der Flugplatz-Direktion Dübendorf, folgendes zu bemerken :

- 1.) Der Flieger Napez, welcher als Pilot funktionieren soll, ist seit längerer Zeit nicht mehr geflogen und deshalb ausser Training. Flugbewilligung kann ihm erst erteilt werden, wenn er eine Trainings-Prüfung bestanden hat, welche durch Organe der Flugplatzdirektion Dübendorf als genügend erachtet wird.
- 2.) Der Apparat CH 14 hat noch keine Verkehrsbewilligung. Durch das E.M.D. ist mit Verfügung vom 12.XI.19 (N°.34/5/110/H/Bo.) die Weisung erteilt worden, die Kommission zusammenzuberufen, um die technische Kontrolle des Flugzeuges vorzunehmen. Bis das nicht geschehen, sollte die Flugbewilligung nicht erteilt werden.

Wir gestatten uns zu beantragen :

- 1.) Das E.M.D. antwortet tg. An die Avion Tourisme : „ Autorisation télégraphique ne peut être accordée. Colonel Etienne Borel passera demain chez vous. “
- 2.) Das E.M.D. ermächtigt die Generalstabsabteilung, den Obersten Etienne Borel telephonisch zu orientieren und ihn zu beauftragen, die Angelegenheit an Ort und Stelle in Ordnung zu bringen.

Im übrigen sollte die „Avion Tourisme“ aufmerksam gemacht werden, dass das E.M.D. auf solche telegraphische Gesuche nicht eintreten kann, sondern die Verkehrs- & Flugbewilligung nur erteilt nach regelrechter Erfüllung der bestehenden Vorschriften für den Luftverkehr.

**Generalstabsabteilung Operationssektion** (sig Hold Hptm i Gst)

**Genève 4 Rue Constantin, 15 Novembre 1919. Au Sous-chef de l'Etat-Major Général, Berne**  
**Expertise d'un hydravion de l'Avion Tourisme SA**  
**Permis de conduire du Pilote Nappez**

En exécution de l'ordre que vous m'avez donné hier par téléphone, je me suis rendu à 10h45 au siège de l'Avion Tourisme à Genève où je n'ai trouvé qu'un employé.

Ce matin j'ai, verbalement, fait à son directeur les déclarations que vous m'avez donné mission de lui communiquer, et, lui ai laissé afin qu'il ne puisse exister aucun malentendu, le texte écrit dont voici une copie à la main.

Le pilote Nappez étant arrivé pendant ma présence au bureau de l'Avion Tourisme, je lui ai ... verbalement les ... de pilotes avec passagers, et, l'ai informé qu'il ne serait admis à le faire que sur une proposition expresse. Je compte lui imposer l'exécution d'examen analogues à celles que vous avez admises à l'égard du pilote Köfer (Ges. für den Luftverkehr der Ostschweiz).

L'expertise de l'hydravion de la Sté Tourisme aérien aura lieu le Lundi 17 Novembre à 2h30 à Corsier ; j'ai pris note que le Lt Brunner serait délégué à cet effet en remplacement de M. Ammann qui, suivant avis de Dübendorf reçu ce matin, serait en ce moment à Varese.

C'est le Secrétaire de l'Avion Tourisme, un étranger, qui a télégraphié au Département militaire fédéral, auquel il a fait envoyer la ou les pièces de Nappez ... permis de conduire – je vous serai obligé de me faire ...

**Et. Ed. Borel, Col J**

**Lugano, 16. XI. 1919** **Rapport über die Kontrolle des Flugbootes der «ad Astra» Gesellschaft Zürich.**

Flugzeugtyp : Flugboot Nieuport-Macchi No. 3038  
Modell : M 3 1916 Ausführung : 1919  
Eidg. Kontroll No. : CH 15. 1 Pilotensitz, 2 Passagiersitze.  
Erbauer : Soc. An. Nieuport-Macchi, Varese (Italien)  
Jetziger Besitzer : Frick & Cie. « ad Astra » Zürich.  
Spannweite : oben : 16 m. unten : 11,0 m. Länge : 9,20 m. Grösste Höhe : 4,00 m.  
Flügelteufe : 1,80 m. Flächeninhalt : 46 m<sup>2</sup>. Flächenbelastung : 29,25 kg. pro m<sup>2</sup>  
Leergewicht : 900 kg. Nutzlast : 450 kg. Totallast : 1350 kg.  
Zellenaufbau : Beide Tragdeck durch vier gerade Stiele und aussen mittels 2 schiefen Streben miteinander verbunden. In den Streben-Ebenen Kreuzverspannungen mittels Kabeln. An jedem untern Tragdeck ein Stützwimmer.  
Boot : Solide Konstruktion aus Sperrholz. Im Bug eine Vorrichtung zum Anbringen von Gegengewichten (Blei) bei verschiedener Passagierzahl. Pilotensitz direkt unter Motoreinbau. Vorn zwei Passagiersitze nebeneinander (Kabinenähnlich).  
Steuerorgane : Höhensteuer mit Rad für Verwindung. Seitensteuer (...). Höhen- und Seitensteuer nicht ausgeglichen. Für Seitensteuer doppelte Steuerdrähte, sonst überall Kabel. Kabelführungen normal mittelst Rollen. Überall gut kontrollierbar.  
Motor : No. 2273 Type : Isotta Fraschini Zylinderzahl : 6 St. Stärke : 200 HP.  
Bohrung : 130 mm. Tourenzahl : 1600 pro Min. Hub : 180 mm. Gewicht : 265 kg.  
Doppelvergaser : Ferrolodi Magnet (doppelt) : Marelli Kühlung : Stirmkühler  
Betriebsstoffverbrauch : Benzin : 222,5 gr. / PS-Std., bzw. 44,5 kg / Std. Öl : 33,5 gr. / PS-Std., bzw. 6,7 kg. / Std.  
Betriebsstoffreservoir : 1 Benzintank unter Druck 133,5 kg. – 1 Ölreservoir 20,1 kg. – Betriebsstoff reicht für 3 Stunden.  
Benzinzuführung : Leitungen normal und aus Kupfer  
Druckpropeller : Durchmesser : 275 cm. Steigung : 180 cm.  
Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Barograph (defekt), 1 Thermometer, 1 Handbenzinpumpe, 1 Öl-manometer.  
Maximale Geschwindigkeit : 145 km.  
Steigfähigkeit : 0 – 1000 m = 7 Min. ; 0 - 2000 m = 15 Min. ; 0 – 3000 m = 25 Min. ; 0 – 4000 m = 40 Min. ; Gipfelhöhe : 5000 m.  
Bemerkungen : Bei längerem Stehenbleiben (24 Std) des Flugbootes im Wasser dringt letzteres langsam in das Boot ein. Dieses Undichtsein kann leicht mittelst eines Lackanstriches eventuell mit Hilfe eines neuen Fournierüberzuges behoben werden. Eine Gefahr hierin besteht nicht. Zudem wird der Fehler so rasch als möglich verbessert. Sonst Maschine in flugbereitem Zustande.

**Lugano, den 16. XI. 1919**

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

**Dübendorf, 17. Nov. 19.** **VERKEHRSEWILLIGUNG für schweizerische Luftfahrzeuge**

*Der Halter nachverzeichneten Luftfahrzeuges, Herr Schweiz. Luftverkehr A.G. Ad Astra, Zürich, Uraniastrasse 22, T. 3594 wird, nach erfolgter Vorlage der vorgeschriebenen Ausweise :*

... Bescheinigung über Eintragung im schweizerischen Register der

staatlich kontrollierten Luftfahrzeuge unter Nr. **15** vom **7. November 1919**

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

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

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

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

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

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

Luftfahrzeug vom Typ: **Flugboot**

Besondere Merkmale: **Nieuport Macchi M3 1916/1919** Motor: **Isotta Fraschini 200 P.S.**

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

aus Auftrag: **Eidgenössisches Militärdepartement**

**Dübendorf, 17. Nov. 1919**

**Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr (Isler)**

**17. XI. 19. Rapport über die Prüfung des Flugbootes Savoia typ F des „ Avion Tourisme S.A. “ à Genève CH 14**

– Anwesend : Oberst Et. Ed. Borel ; Ing. Rupp ; Oblt Brunner ; Flieger Nappez Marcel

Auf Grund der 4 Flüge die Nappez vor der Kommission ausführte, ist zu sagen, dass der Pilot die Maschine absolut beherrscht. Laut Barograph ist er auf 3.000 m. gestiegen. Der Start und die Landung waren einwandfrei.

Die Kommission empfiehlt deshalb die Erteilung der Führerbewilligung.

Apparat : «Savoia» Typ F. ; Motor : IsottaFraschini V4 200 PS N°2258 ; Spannweite : Oben 14m.75 ; Unten 11m.15

Länge (Total) 10m.50 ; Höhe 3m.30 ; Leergewicht 200 kgs ; Vollast 1.400 kgs ;

Führersitz : Hinten links, Radsteuerung. Ein Passagiersitz daneben, ein Passagiersitz vorn in der Mitte. Bordinstrumente vorhanden.- Die Maschine befindet sich in gutem Zustande. Beanstandet hat die Kommission folgendes :

1°) Die vorderen Streben des Stabilisators sind zu schwach am Schwanzteil des Bootes befestigt. Die Kommission verlangt, dass diese Befestigung z.B. durch einen Querbolzen verstärkt wird, bevor die Verkehrsbewilligung erteilt werden darf.

2°) Im Steuerzug der Verwindung ist auf dem Oberdeck ein, circa 5 Meter langes Stahldrahtstück eingeschaltet, während der, um die Führungsrollen geführte Teil aus Stahlkabel besteht. Die Kommission verlangt, dass dieses Stahldrahtstück durch ein Stahlkabel ersetzt wird.

Die unter Ziffer 1 und 2 aufgeführten Aenderungen sind auf Grund der starken Beanspruchung dieses Flugzeugs im Passagierverkehr verlangt worden.

Diese Änderungen müssen auch bei weiteren Flugzeugen dieses Typs vor der Anmeldung zur Prüfung ausgeführt werden.

**Die Kom. für Prüfung der Zivilluftfahrzeuge und Zivilführer** Gez. Borel, Rupp, Brunner

---

**Genève 4 rue Constantin, 18 Novembre 1919 Au Chef de la Section des Opérations du Service de l'Etat Major Général**

La commission d'examen des appareils et des pilotes d'aéronautique civils s'est réunie hier 17 Nov, à 2h30 à Corsier port. Ordre du jour : Examen de l'Hydravion Savoia de l'Avion Tourisme Sté.A. / Vols pratiques du pilote aviateur Nappez Marcel.

Ce dernier a déclaré avoir été à l'entraînement sur l'appareil à double commande de Taddéoli à Lugano pendant 15 jours du 29 Oct au 8 Nov 19. Il est parfaitement maître de l'appareil. Ci-joint le rapport de la commission. **Ed. Borel, Col J.**

---

**Genève 4 rue Constantin, 18 Novembre 1919. Au Département militaire fédéral, Berne**

**Permis de pilote de l'aviateur Nappez Marcel**

Le secrétaire de l'Avion Tourisme Sté. A. présente au Département militaire ses excuses de lui avoir adressé directement un télégramme pour permis de voler, ainsi que les pièces relatives au pilote Nappez Marcel. Il croyait avoir suivi la voie normale pour présenter sa requête.

Le pilote Nappez Marcel au sortir de Dübendorf a été employé à Lausanne à l'école Aéro de Janvier 1918 à Janvier 1919.

Du 29 Octobre 1919 au 8 Novembre il a été entraîné sur hydravion à double commande à l'école de Taddéoli sur le lac de Lugano.

Le 17 Novembre 1919 il a exécuté un vol d'une heure devant la commission. Il a atteint 3000m au-dessus du lac pendant cet exercice. En tout il a effectué 4 poses sur l'eau et 4 départs parfaitement normaux.

La commission propose dans son rapport que le permis de conduire lui soit délivré.

**Le pres. de la Com pour l'examen des appareils et pilotes d'aéronautique civile.** Et. Ed. Borel Col J.

---

**Genève, le 20 novembre 1919 Département des Postes et des Chemins de fer, Berne.**

Monsieur le Président,

Nous venons par la présente solliciter l'autorisation de faire des services réguliers en hydravions sur le lac Léman.

Comme vous pouvez le savoir par le Département militaire, notre société existe depuis le commencement de juin et jusqu'à présent nous n'avons fait que des vols irréguliers avec passagers.

Nous avons étudié et sommes entré en tractation pour faire des services réguliers entre les différentes villes qui se trouvent sur le bord de notre lac.

Le premier service, que nous voudrions entreprendre, est celui de Genève-Lausanne retour ; nous pensons en faire prochainement l'essai. Nous sommes aussi entrés en tractation avec des personnalités d'Evian et nous avons le projet d'établir des services entre cette ville-Lausanne-Genève et probablement d'autres localités.

Nous ne pensons pas exploiter ces lignes avant le printemps prochain, mais avant de les organiser nous vous en faisons la demande à l'avance et nous vous serions reconnaissants de nous donner les concessions nécessaires.

Agréé, Monsieur le Président, l'assurance de nos sentiments distingués.

**Avion-Tourisme S.A., Genève** (15, Place du Molard), Un Administrateur (M. Duval)

---

**Berne, le 21 novembre 1919 A la Société „Avion Tourisme S.A.“, Genève. 15 Place du Molard**

Messieurs

La commission fédérale instituée en vue de l'examen des appareils aéronautiques a procédé le 17 novembre à l'examen de l'hydravion que vous avez récemment importé de l'étranger, type Savoya F, moteur Isotta Fraschini V4 200 H.P. N°2258. CH 14

La commission a constaté ce qui suit :

1°) Les montants avant du stabilisateur sont trop faiblement reliés à la queue du fuselage coque. La Commission demande que cette fixation soit renforcée (par exemple au moyen d'une cheville à boulons transversale) avant que le permis de circulation soit accordé.

2°) Dans les commandes de gauchissement au-dessus du plan supérieur, un bout de 5 m. environ de corde à piano (fil d'acier) est intercalé, tandis que la partie courant sous les poulies est en câble d'acier. La commission demande que ce bout de fil d'acier soit remplacé par un câble d'acier.

Lorsque les modifications exigées par la commission auront été apportées, vous voudrez bien nous en informer aussitôt. Nous ferons alors procéder à un deuxième examen de l'appareil, après quoi le permis de circulation pourra vous être accordé.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

**Département militaire fédéral** : sig Camille Decoppet.

**Au colonel Et. Ed. Borel, à Genève, 4 rue Constantin, avec prière de nous faire connaître s'il peut se charger de l'examen supplémentaire. Berne le 21 novembre 1919 Le Secrétaire de Département du département militaire fédéral** (Trüeb)

Berne, le 21 novembre 1919.

Monsieur Marcel Nappes, aviateur, Genève, 15 Place du Molard

En nous référant à votre lettre du 13 de ce mois, par laquelle vous demandez un permis de conduire, nous vous renvoyons à la „Réglementation provisoire de la circulation aérienne en Suisse“ du 18 juillet 1919, dont ci-joint un exemplaire pour votre gouverne.

Il y aurait lieu de nous adresser une requête conformément à l'art. 2 chiffre 2, en joignant les pièces justificatives nécessaires. Pour le surplus, il sera procédé en conformité de l'art. 4 de ladite Réglementation.

Département militaire fédéral : (sig. Camille Decoppet.)

Au colonel Et. Ed. Borel, à Genève (rue Constantin 4) pour son information.

Berne, le 21 novembre 1919.

Le Secrétaire de département du département militaire fédéral : (Trüeb)

Bern, den 26. November 1919.

An das eidg. Militärdepartement, Bern.

Herr Bundesrat,

Wir beehren uns, Ihnen beiliegend in Abschrift ein Schreiben der A.G. Avion-Tourisme in Genf, vom 20. Ds. Mts. zu übermitteln, mit dem Ersuchen um gefällige vorübergehende Überlassung Ihrer Akten zu unserer Orientierung und um allfällige Mitteilung näherer uns interessierender Angaben.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochachtung,

Eidgenössisches Eisenbahndepartement (Mock)

An die Gst Abt mit Ersuchen um Vorlage eines Entwurfes zu einem entsprechenden Schreiben an das Eisenbahndepartement

Genève, le 28 Novembre 1919

Département Suisse des Postes et des Chemins de Fer, Berne

Messieurs,

Nous vous accusons réception de votre honorée du 26 crt. et avons pris bonne note de son contenu. Il ne nous est pas possible d'établir à l'avance les horaires, le prix des courses, etc. Notre projet est de faire des essais avant de fixer tous ces détails, que nous ne pourrions étudier qu'avec la pratique.

D'autre part, nous ne pourrions effectuer ce service régulièrement que le jour où nous aurons établi nos hangars dans les stations prévues. Nous vous avons fait cette demande le 20 crt., afin de pouvoir mettre à l'exécution nos différents projets.

Pouvons-nous avoir la certitude que ces concessions nous seront accordées ? Dans ce cas nous mettrons nos projets en exécution et dès que nous aurons établi les détails, que vous nous demandez, nous vous en ferons part.

Recevez, Messieurs, nos salutations distinguées.

Avion Tourisme S.A. – Un Administrateur (M. Duval)

Dübendorf, 2. Dezember 1919

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Ihre Anfrage N°. 6235 - Avion Tourisme

Die Gesellschaft „Avion Tourisme“ ersucht in ihrem Schreiben vom 20. Nov. um Bewilligung für die Ausübung eines regelmässigen Luftverkehrs auf dem Genfersee.

1. Avion Tourisme hat alle Bedingungen nach der „prov. Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz“ vom 18. Juli 1919, erfüllt.
2. Da es sich im vorliegenden Fall um regelmässigen Luftverkehr handelt, ist allein das Post- und Eisenbahndepartement zuständig, das der Gesellschaft eine Konzession erteilen kann, analog z.B. irgendeiner Privatbahn.  
Ev. Bedingungen, wie spez. Haftpflicht, Rechnungsführung, Tarife, Arbeitszeit etc. an diese Konzession zu knüpfen, ist natürlich gleichfalls Sache des Post- und Eisenbahndepartements. Indessen dürfte zunächst noch von solchen Bedingungen Abstand genommen werden, da
  - a) die Flugunternehmungen bereits durch die prov. Luftverkehrs-Gesetzgebung zu weitgehenden Sicherheitsmassnahmen veranlasst werden,
  - b) es sich zunächst um einen Versuch handelt mit immer noch vorwiegend sportlichem Charakter,
  - c) diesen ersten Erstellungen von ständigen Luftverkehrslinien nach Möglichkeit entgegengekommen werden soll.
3. Der Luftverkehr mit Evian kann noch nicht durchgeführt werden, da die Konvention von Frankreich noch nicht ratifiziert ist.

Nach der Ratifikation bedarf es für diesen Luftverkehr über die Grenze einer Konzession im Einverständnis beider Regierungen.

Beilagen : Ihre Überweisung vom 29. November 1919

Schweizerische Flugplatzdirektion (Isler)

Schreiben des Post- und Eisenbahndepartements v. 26.XI.19.

Copie Schreiben Avion Tourisme an das Post- und Eisenbahndepartement v. 20.XI.19.

Bern, den 2. Dezember 1919.

An die Flugplatzdirektion Dübendorf,

mit dem Ersuchen der „Avion Tourisme“ die Verkehrsbewilligung für das Flugzeug „Savoia 14“ (CH-14) ausstellen zu wollen. Die telegrafische Bewilligung ist von uns bereits erteilt worden.

2 Beilagen.

Generalstabsabteilung, Operationssektion : (Hold)

Dübendorf, 3. Dezember 1919

An die Generalstabs-Abteilung, Operationssektion, Bern.

Das Eidg. Militärdepartement hat unter 2.XII. der Gesellschaft Avion Tourisme die Verkehrsbewilligung für den Apparat CH 14 erteilt. Indessen können wir trotz der prinzipiellen Erlaubnis durch das E.M.D. den Bewilligungsausweis noch nicht ausstellen, da wir noch nicht im Besitze eines Ausweises über erfolgte Haftpflichtversicherung für CH 14 sind.

Um ähnliche Fälle in Zukunft zu vermeiden, gestatten wir uns, zu beantragen : Dass das Eidg. Militärdepartement jeweils die prinzipielle Bewilligung für Personal oder Luftfahrzeuge nur der F.P.D. übermittelt, die dann die Ausstellung der Bewilligungen von der Erledigung der gesetzlichen Formalitäten abhängig machen kann.

Direction des Stations Suisses d'Aviation – Office du Contrôle Aéronautique (Isler)

**Bern, den 5. Dezember 1919. An die Flugplatzdirektion Dübendorf**  
**Betr. Verkehrsbewilligung CH 14 der Avion-Tourisme**

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 3.XII.19 betr. Verkehrsbewilligung für den Apparat CH 14 der Avion-Tourisme gestatten wir uns zu bemerken, dass es sich um einen Ausnahmefall gehandelt hat, indem die Verkehrsbewilligung telegraphisch erteilt wurde, gestützt auf den telegr. Bericht des Herrn Oberst Borel.

In Zukunft werden wir dafür sorgen, dass Ihrem Antrag gemäss gehandelt wird, dringende Ausnahmefälle vorbehalten.

**Generalstabsabteilung – Operationssektion : (Hold)**

**Bern, den 5. Dezember 1919. An das Eidgenössische Militärdepartement.**

In Ausführung Ihres Auftrages vom 27.XI.19 gestatten wir uns Ihnen in Beilage den Entwurf des Schreibens an das Eisenbahndepartement zu übermitteln.

**Generalstabsabteilung – Operationssektion (Hold, Hptm i Gst)**

**Bern, den 8. Dezember 1919 An das Eidg. Eisenbahndepartement, Bern.**

**Betr. Anfrage der Avion-Tourisme in Genf.**

Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 26. Nov. 19 betr. Bewilligung an die A.G. Avion-Tourisme in Genf für die Ausübung eines regelmässigen Luftverkehrs auf dem Genfersee gestatten wir uns, Ihnen folgende Angaben zu übermitteln :

1.) Die „Avion-Tourisme“ hat alle Bedingungen nach der „prov. Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz“ vom 18. Juli 19 erfüllt. Vom flugtechnischen Standpunkt her sind infolgedessen keine Einwendungen zu machen.

2.) Da es sich im vorliegenden Fall um einen regelmässigen Luftverkehr handelt, scheint allein das Post- & Eisenbahndepartement zur Erteilung einer Konzession zuständig zu sein, analog z. B. irgendeiner Privatbahn. Genaueres hierüber ist allerdings in der prov. Regelung des Luftverkehrs nicht enthalten.

Es ist natürlich gleichfalls Sache des Post- & Eisenbahndepartements, die evtl. Bedingungen, wie Haftpflicht, Rechnungsführung, Tarife, Arbeitszeit etc. an die Konzession zu knüpfen.

3.) Wir möchten aber speziell erwähnen, dass die Flugunternehmungen bereits durch die prov. Luftverkehrsgesetzgebung zu weitgehenden Sicherheitsmassnahmen veranlasst werden. Ferner handelt es sich im vorliegenden Fall um den ersten Versuch eines regelmässigen Luftverkehrs, und sind wir der Ansicht, dass diesen ersten Erstellungen von ständigen Luftverkehrslinien nach Möglichkeit entgegengekommen werden soll. Daher erachten wir es für angezeigt, mit den an die Konzession geknüpften Bedingungen der Gesellschaft in weitherzigem Masse entgegenzukommen.

4.) Was speziell den Luftverkehr mit Evian anbetrifft, so kann dieser erst durchgeführt werden, wenn die Konvention mit Frankreich ratifiziert worden ist, was bis jetzt noch nicht der Fall war.

**Eidg. Militärdepartement : (sig. Decoppet)**

**12. XII. 1919**

**Rapport über Flugzeugkontrolle**

Flugzeugtyp : Savoia Eidg. Kontroll. No. : CH 17, Modell : 1916 Ausführung : 1919 Erbauer : Savoia-Werke  
Jetziger Besitzer : Avion Tourisme S.A., 15 place du Molard, Genève

**Hauptdaten des Flugbootes.** (Auszug)

Zellenaufbau : Die beiden Tragdecks sind durch 6 gerade und aussen durch zwei schiefe Streben miteinander verbunden. In allen Streben-Ebenen Kabelverbindungen. Stirnkabel.

Boot. Rumpf : Massive Sperrholzkonstruktion, Vorn 1 Passagiersitz, dahinter 2 Pilotensitze nebeneinander (Doppelsteuer)

Steuerorgane : Doppelsteuer, Höhensteuer einteilig, Seitensteuerpedale, keine Steuerflächen ausgeglichen. Höhensteuer und Verwindung mittelst Handrad. Kabelführungen teilweise doppelt sonst in normaler Führung.

Motor : Typ : Isotta Fraschini V 4. Fabrik N° 2260 Zylinderzahl : 6 Stärke : 200 P.S.

Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Höhenmesser, 1 Oelmanometer, 1 Benzinuhr, 1 Handbenzinpumpe (links)

Bemerkungen : Alle von der techn. Kommission verlangten Abänderungen sind ausgeführt worden. (Siehe Spezialrapport). Maschine wird zu Passagierflügen benützt und bleibt in Lugano stationiert.

(Seite 2) Die zur Erteilung der Flugbewilligung verlangten Konstruktionsänderungen wurden ausgeführt.

1.) Die Befestigung der vorderen Strebe des Stabilisators am Boot wurde durch eine durchgehende Stahlstange von ca. 7 mm. Durchmesser verstärkt. An der Festigkeit der jetzigen Konstruktion ist nicht zu zweifeln.

2.) Der Stahlraht zur Betätigung der Verwindungsklappen wurde durch Stahlkabel ersetzt.

Die von der techn. Kommission vom 17. November 1919 verlangten Abänderungen sind in einwandfreier Ausführung erledigt worden und beantrage ich daher Erteilung der Flugbewilligung. **(C. Wuhrmann ; 12.XII.1919)**

**Genève, 4 rue Constantin, 12 Décembre 1919. A la direction des places suisses d'aviation, Dübendorf.**

**Permis de conduire des Hydravions du pilote Nappez.**

Je vous transmets sous ce pli une lettre datée de Lugano du pilote M. Nappez.

Il a fourni au Département Militaire les pièces justificatives exigées, entre le 25 et le 30 Novembre.

D'autre part, je vous ai informé par lettre datée du 18 Novembre que je proposais de délivrer le permis de conduire pour hydravions au pilote Nappez, Marcel.

Ne doutant pas que vous n'avez reçu du D.M.S. les pièces justificatives mentionnées dans la lettre ci-jointe, je pense que rien ne s'oppose à ce que ce permis de conduire soit délivré.

Annexe : 1 lettre du pilote Nappez Marcel.

**Et. Ed. Borel, Col.**

**Dübendorf, 13. Dezember 1919.**

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

**Verkehrsbewilligung CH 17.**

Wie uns von unserem Kontrolleur mitgeteilt worden ist, ist für das Flugboot CH 17 (Avion Tourisme S.A.) ein Gesuch um Verkehrsbewilligung an das E.M.D. eingereicht worden.

Wir haben Lt. Wuhrmann mit der technischen Kontrolle des Flugbootes beauftragt, und legen den diesbezügl. Rapport bei. Die nötigen Akten sind von uns geprüft und für richtig befunden worden, und wir beantragen : die Verkehrsbewilligung zu erteilen.

Beilage : 1 Flugzeugrapport

**Eidg. Flugplatzdirektion – Kontrollstelle für den Luftverkehr (i. A. Koschel)**

Genève, le 13 DEC. 1919

Direction des stations Suisses d'aviation, Dübendorf.

Messieurs,

Faisant suite à notre lettre du 9 ct. nous recevons les renseignements suivants au sujet du vol qu'a effectué Mr. Mafféi notre représentant à Lugano.- Mr. Mafféi avait déjà subi en compagnie de notre chef-pilote Mr. Taddeoli quelques leçons d'hydravion ou il s'est montré absolument apte.-

En l'absence de notre chef-pilote de retour à Genève, Mr. Mafféi a bien exécuté un vol d'entraînement mais, n'a jamais pris de passagers à bord, sauf le mécanicien de l'appareil.-

Quant à l'accident survenu à l'hydro il a été sans conséquences ; c'est une feuille du fond de la coque qui s'est désagrégée ce qui peut arriver par un amerrissage un peu dur.-

Nous croyons inutile de vous rappeler que Mr. Mafféi est un pilote de la première heure et il a recommencé à voler avec l'intention de passer son brevet pour hydros.-

Dans l'espoir que ce petit incident n'aura pas de suites fâcheuses veuillez agréer. Messieurs nos salutations distinguées.

**Avion – Tourisme S.A.** – Un Administrateur : (sig. Duval.)

---

Bern, den 15. Dezember 1919

An das Sekretariat

Zu dem uns mit Schreiben N° 1031/I vom 10. d. Mts. übermittelten Konzessionsgesuch der A.G. Avion-Tourisme in Genf ist folgendes zu bemerken :

Nach unserer Ansicht ist die Frage, ob es sich im vorliegenden Falle um einen konzessionspflichtigen Betrieb handelt, auf Grund des Art. 8 des Bundesgesetzes betreffend das schweizerische Postwesen zu entscheiden, der wie folgt lautet :

„Der Bundesrat erlässt die allgemeinen Vorschriften über die regelmässige und die periodische Beförderung von Personen auf Schiffen, mit Fuhrwerken, Automobilen und anderen Verkehrsmitteln.

Das Post- und Eisenbahndepartement erteilt die Konzession für die regelmässige und die periodische Beförderung von Personen auf bestimmte Zeit gegen Entrichtung der vorschriftsmässigen Gebühren.“

Ob die A.G. Avion-Tourisme die Einrichtung eines regelmässigen und periodischen Personenverkehrs im Sinne des Postgesetzes beabsichtigt, geht aus dem eingereichten Gesuche nicht klar hervor. Die weitere Frage, ob ein derartiger Verkehr bei der Eigenart des zu verwendenden Beförderungsmittels überhaupt möglich ist, unterliegt nicht unserer Beurteilung. Sollte die regelmässige und periodische Personenbeförderung wirklich beabsichtigt und möglich sein, so wäre ohne Zweifel die Konzessionspflicht der Unternehmung nach Art. 8 des Postgesetzes begründet.

Für Schiffsunternehmungen werden die Konzessionen gemäss Art. 3 der Verordnung betreffend die Schifffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern, vom 19. Dezember 1910, vom Eisenbahndepartement erteilt. Dagegen ist die Erteilung von Konzessionen für die Personenbeförderung mit Fuhrwerken durch Art. 3 der Vollziehungsverordnung zum Postgesetz dem Postdepartement übertragen. Dieses Departement ist nach Art. 5 der Verordnung vom 8. Februar 1916 über die Konzessionierung von Unternehmungen für die Beförderung von Personen mit Kraftwagen auch zuständig für die Konzessionerteilung an Kraftwagenunternehmungen. Das Recht der Konzessionerteilung für Aufzüge, Luftseilbahnen und ähnliche Unternehmungen steht nach Art. 3 der Verordnung vom 18. September 1906 betreffend die Konzessionierung der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen dem Eisenbahndepartement zu. Wenn man annehmen will. Der Ausdruck „ähnliche Unternehmungen“ gestatte, die letztgenannte Verordnung ohne weiteres auch auf Unternehmungen für die Personenbeförderung mit Luftfahrzeugen anzuwenden, so wäre noch die Frage zu entscheiden, ob die Konzessionerteilung dem Post- oder dem Eisenbahndepartement übertragen werden soll.

Für den Fall, dass der von der A.G. Avion-Tourisme in Genf in Aussicht genommene Betrieb konzessionspflichtig sein sollte, wären unsererseits gegen die Konzessionerteilung keine Einwendungen zu erheben.

**Schweizerisches Eisenbahndepartement, Administrative Abteilung** (sig. Pestalozzi)

---

Bern, den 15. Dezember 1919.

An das Eidg. Militärdepartement. –

**Betr. Verkehrsbewilligung C.H. 17.**

Im Schreiben des Eidg. Militärdepartements (Ihre No. 34/6/111 N/Bo.) an die „Avion Tourisme“ wurden auf Grund des Gutachtens der Prüfungskommission noch einige Verbesserungen am Flugboot, Type Savoia F, verlangt, bevor eine Verkehrsbewilligung erteilt werden könne.

Nachdem nun die verlangten Verbesserungen ausgeführt worden sind, gestatten wir uns, auf die beiliegende Meldung der Flugplatzdirektion Dübendorf, zu beantragen : Der Avion Tourisme wird für das Flugboot C.H. 17 die Verkehrsbewilligung erteilt.

Beilagen. **Generalstabsabteilung, Operationssektion** : (Hold)

---

Dübendorf, 15. Dezember 1919

Herrn Oberst Et. Ed. Borel, rue Constantin 4, Genève – Nappez.

Bezugnehmend auf Ihr Geehrtes vom 12. Dez. gestatten wir uns, Ihnen mitzuteilen, dass die Führerbewilligung für Nappez nunmehr, da wir im Besitze der nötigen Akten sind, ausgestellt worden ist. Dieselbe wird ihm mit heutigem Datum zugestellt.

**Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr** (i. A. Koschel)

---

Dübendorf, den 15. Dezember 1919

An die Eidg. Flugplatzdirektion.

**Betr. das Fliegen Maffei's ohne Führerbewilligung.**

In Verbindung der Kontrolle der Maschine CH 17 (Avion Tourisme) in Lugano erkundigte ich mich auch über den Zwischenfall Maffei.

Herr Maffei führte vor ca. 10 Tagen mit dem Flugboot CH 14 (Avion Tourisme) 2 Flüge über dem Luganersee aus, ohne aber die Führerbewilligung zu besitzen. Die beiden in Lugano stationierten Mechaniker der Avion Tourisme, die ihn baten, mitfliegen zu dürfen, nahm er als Passagiere mit. Bei der Landung anlässlich des 2. Fluges fuhr Maffei ins Wasser, zog die Maschine aber wieder hoch und fiel dann rückwärts mit dem Schwanz ins Wasser. Dabei wurde das Sperrholz des Bootes leicht beschädigt, immerhin so, dass das Wasser ins Boot eindringen konnte. Die Maschine wurde dann mit einem Motorboot ans Ufer gezogen, der Schaden konnte leicht repariert werden und das Flugboot ist bereits wieder flugbereit.

Maffei betonte, er habe nicht absichtlich gegen bereits bestehende Bestimmungen und Vorschriften gehandelt, indem er ohne Führerbewilligung geflogen sei, er besitze nun seit vielen Jahren das intern. Fliegerbrevet, dasselbe sei ihm bis heute nicht entzogen worden, auch habe er keinerlei Bekanntmachungen erhalten, wonach ihm das Fliegen verboten sei. Er sei fest überzeugt gewesen, dass ihm sein Fliegerpatent die Ausführung von Flügen gestatte & hätte er von diesem Flugverbot ohne spezielle Führerbewilligung Kenntnis gehabt, so hätte er sich strikte an die Vorschriften gehalten. Es ist zwar schwer verständlich, dass einem Manne wie Maffei die publizierten Luftverkehrsvorschriften entgangen sind und falls sie ihm entgangen sind, warum er sich nicht zuerst über die heutigen Luftverkehrsbedingungen orientieren liess.

Immerhin glaube ich kaum, dass das Vorgehen Maffeis auf wissentliche Übertretung von bestehenden Vorschriften zurück zu führen ist. Dass aber die Gesellschaft „Avion Tourisme“ darauf aufmerksam gemacht werden muss, dass sie strenge darauf achtet, ihre Maschinen nur von Piloten mit Führerbewilligung fliegen lasse.

**C. Wuhrmann**

---

**Dübendorf, 15. Dezember 1919.**

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

Es ist uns vor einiger Zeit Mitteilung gemacht worden, dass Herr Maffei in Lugano auf einem Flugboot der Avion-Tourisme Einzel- und Passagierflüge ausgeführt habe.

Wir haben daraufhin von der Gesellschaft Avion-Tourisme eine ausführliche Meldung verlangt und gleichzeitig Lt. Wuhrmann, bei Anlass der techn. Kontrolle des Flugbootes CH 17, mit der Untersuchung dieses Vorfalles beauftragt.

Die beiden Rapporte legen wir in Copie unserem Schreiben bei. Jedenfalls kann Maffei nicht Unkenntnis der „Prov. Regelung des Luftverkehrs“ vorschützen, nachdem diese bereits überall durch die Presse bekanntgegeben wurde, und auf alle Fälle dürfte er von Taddeoli unterrichtet worden sein. Wir beantragen, dass

- 1.) Herr Maffei, (Kursaal Lugano) ein scharfer Verweis erteilt wird.
- 2.) Desgleichen der Gesellschaft Avion Tourisme S.A., 15 place du Molard, Genève, unter Hinweis auf ev. Folgen bei weiterer Nichtbeachtung der gesetzlichen Bestimmungen, nach der „Prov. Regelung des Luftverkehrs“ Art. 6.

**Eidg. Flugplatzdirektion – Kontrolle für den Luftverkehr (i. A. Koschel)**

Beilagen : Schreiben Avion Tourisme v. 13.XII. an F.P.D.  
Schreiben Lt. Wuhrmann v. 15.XII. an F.P.D. (in Copie)

---

**Genève, le 16 Décembre 1919**

**Direction des Stations Suisses d'Aviation, DUBENDORF**

Messieurs,

Nous vous confirmons le télégramme, que nous venons de vous envoyer, ainsi conçu :

- \* Sommes étonnés pas encore avoir permis conduire Nappez qui a passé examen 17 novembre et permis circulation appareil 17
- \* stop cela pose gros préjudices télégraphiez si pouvons commencer vols.

Nous vous avons fait la demande de circuler pour cet appareil au commencement de novembre et en apprenant vendredi dernier qu'un examen favorable avait été fait, nous espérons, après cette longue attente, recevoir par retour du courrier les autorisations nécessaires.

Depuis un mois, nous sommes obligés de refuser des demandes de voler et après cet examen nous avons accepté des inscriptions pensant que le lendemain nous pourrions satisfaire nos nombreuses demandes. Malheureusement cela n'en est pas le cas et nos clients sont très mécontents.

Nous espérons bien que votre réponse télégraphique nous donnera cette autorisation pour que nous puissions continuer notre exploitation à Lugano, qui est arrêtée depuis environ un mois.

Dans cette attente, recevez, Messieurs, nos salutations distinguées.

**Avion Tourisme S.A., Un Administrateur (Duval)**

---

**Berne, le 17 décembre 1919.**

**Au Département militaire fédéral.**

Nous avons l'honneur de vous transmettre un rapport de la place d'aviation de Dübendorf concernant les vols exécutés à Lugano par l'aviateur MAFFEI, qui ne possède pas le permis de conduire réglementaire, et ne devait, par conséquent, exécuter aucun vol sans autorisation spéciale.

Nous vous proposons de liquider cet incident par les 2 lettres ci-jointes en annexe.

Annexes : 1 lettre à S.A. Avion-Tourisme      **Service de l'Etat-Major Général, Section des Opérations** : (de Loriol, Col)  
1 lettre à Monsieur Maffei ; 1 rapport de la place d'aviation

---

**Berne, le 17 décembre 1919.**

**A la Sté Anonyme Avion-Tourisme, Genève**

La place d'aviation de Dübendorf nous soumet son rapport relatif aux vols exécutés à Lugano par Mr. MAFFEI, sous la direction de votre chef-pilote Mr. Taddeoli.

Nous vous faisons observer à ce sujet que l'Avion-Tourisme n'est pas inscrite et n'a pas de licence comme école d'aviation. Le Département militaire fédéral soumet à des conditions spéciales les vols exécutés par des élèves ou par des débutants, qui n'ont naturellement pas de permis de conduire, et auxquels il est interdit de sortir d'un certain rayon, fixé de façon à ne pas faire courir de dangers au public.

Les vols de Mr. Maffei, (qui n'a pas de permis de conduire fédéral) exécutée sans autorisation du Département militaire fédéral et sans que ce dernier ait pu en fixer les conditions, constituent donc une contravention aux prescriptions de la réglementation pour la circulation aérienne. En les dirigeant ou en les favorisant, votre chef-pilote, Mr. Taddeoli, a donc également contrevenu à cette réglementation.

Nous vous prions donc de le lui faire observer et de le rendre attentif au fait qu'en vertu de l'article 6 de la réglementation, son permis pourrait lui être retiré en cas de nouvelle contravention.

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

**Département militaire fédéral :**

**Berne, le 17 décembre 1919**

**Monsieur Maffei, aviateur, Kursaal, Lugano**

La place d'aviation de Dübendorf, organe de contrôle de la circulation aérienne du Département militaire fédéral, nous soumet son rapport relatif aux vols que vous avez exécutés à Lugano, d'abord sous la direction de Mr. Taddeoli, puis tout seul.

D'après la réglementation de la circulation aérienne, mise en vigueur le 1er août 1919 et portée à la connaissance de toutes les autorités et du public, les pilotes doivent être munis d'un permis de conduire délivré par le Département militaire fédéral pour être admis à la circulation aérienne. Les prescriptions de l'arrêté précité fixent les formalités à remplir pour obtenir ce permis.

Nous devons donc constater que vous avez contrevenu aux prescriptions de cet arrêté et vous interdisons désormais d'exécuter des vols sans vous être mis en règle avec la législation en vigueur.

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

**Département militaire fédéral :**

**Bern, den 17. Dezember 1919.**

Im Schreiben des eidgenössischen Militärdepartements vom 21. November 1919, N0 34/5/111, an die „Avion Tourisme“ wurden auf Grund des Gutachtens der Prüfungskommission noch einige Verbesserungen am Flugboot, Type Savoia F, verlangt, bevor eine Verkehrsbewilligung erteilt werden könne.

Nachdem nun die verlangten Verbesserungen ausgeführt worden sind, wird gestützt auf die Meldung der Flugplatzdirektion Dübendorf und die eingereichten Rapporte und im Sinne des Antrages der Generalstabsabteilung verfügt :

Der Avion Tourisme wird für das Flugboot C.H. 17 die Verkehrsbewilligung erteilt.

**An die Generalstabsabteilung** zum Vollzug. **An das Eisenbahndepartement** zur Kenntnis.

**Eidgenössisches Militärdepartement** : (sig. Camille Decoppet)

**An die Schweiz. Flugplatzdirektion, Dübendorf**

An Herrn Oberst Et. Borel

Zur Kenntnisnahme und Vollzug zur gefl. Kenntnisnahme

**Generalstabsabteilung Operationssektion** (sig. Hold, Hptm i Gst)

**Zürich, den 18. Dezember 1919.**

**An die eidg. Flugplatzdirektion und zu Händen des Informationsbureau der F.P.D.**

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

Dem Verwaltungsrate gehören an, die Herren:

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

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

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

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

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

Hochachtungsvoll:

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

**Zürich, den 19. Dezember 1919**

**Eidgen. Flugplatzdirektion, z.H. der Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern**

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

Dem Verwaltungsrat gehören an:

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

Präsident des Verwaltungsrates ist Herr Oberstlt. Peyer-Reinhart,

Vice-Präsident des Verwaltungsrates ist Herr Berthoud,

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

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

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

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

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

1. Heute muss derselbe, um stets eine gewisse Anzahl trainierte d.h. im Bedarfsfall sofort verwendbare Piloten, zu besitzen, diese Flieger mit grossen Kosten trainieren lassen. Die vorgeschriebene Minimalstundenzahl verursacht heute eine Ausgabe von mindestens 1500 Fr. pro Pilot und pro Monat. Findet aber ein Militärpilot ein Engagement bei der Zivilaviatik, so bleibt er stets fluchtig und erspart somit dem Staate seine Auslagen.



2. Die Gesellschaft kauft Flugzeuge, die im Mobilmachungsfalle durch Einbau von Maschinengewehren z. T. ohne weiteres zu Beobachtungs- od. Kampfflugzeugen umgewandelt werden können oder aber als Transportflugzeuge hinter der Front Verwendung finden. Es ist ein solches Flugzeug einem Kavalleriepferd zu vergleichen, das der Kavallerist vom Staate gratis erhält, für dessen Unterhalt er verantwortlich ist und das im Bedarfsfalle dem Staate zur Verfügung steht.
3. Die Gesellschaft errichtet Stützpunkte, die im Bedarfsfalle ohne Weiteres militärisch verwendbar sind. Sie vermehrt also in hohem Masse die Unterkunftsmöglichkeiten in der Schweiz und erleichtert damit zum vornherein militärische Operationen.
4. Die Gesellschaft übernimmt auch die Ausbildung von Schülern, vorläufig bis zum Sportbrevet; später, wenn ihre Mittel es ihr erlauben werden, bis zum Transportbrevet. Sie hilft damit wiederum dem Staate, der damit ohne Kosten Piloten erhält, die ihm bei Bedarf sofort zur Verfügung stehen.
5. Die Gesellschaft engagiert nur schweizerisches Personal, also Mechaniker (Pioniere der Fliegerabteilung), die im Mobilmachungsfalle sofort zur Verfügung stehen und einen Stock gut trainierter Flugzeugmechaniker bilden.

In Anbetracht

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

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

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

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

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

Hochachtungsvoll:

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

**Zürich, den 22. Dezember 1919**

**Herrn Oberst i. G. de Loriol, Operationssektion, Bern.**

Sehr geehrter Herr Oberst!

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

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

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

Hochachtungsvoll:

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

**23.12.1919 – Berner Intelligenzblatt**

**«Ad Astra Schweiz. Luftverkehrs-A.-G.».**

**Zürich, 22. Dez. (Mitget.)**

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

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

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

**Bern, den 27. Dezember 1919** **An das Sekretariat.**  
**Avion Tourisme S.A. Genf. Konzessionsgesuch.**

In Erledigung Ihrer Überweisung Nr.1031/I vom 10. ds.Mts. betreffend das Konzessionsgesuch der A.G. Avion-Tourisme in Genf gestatten wir uns, Ihnen folgendes mitzuteilen:

Schon unterm 19. Januar 1914 haben sich die Herren Lugin und Montalvan in Lausanne um eine Konzession für die Luftschiffahrt auf dem Genfersee beworben und mit Schreiben Nr.190/II.C. vom 2. Februar 1914 haben wir Ihnen Abweisung jenes Gesuches empfohlen. Wir stehen in dieser Frage auch heute noch auf dem damals eingenommenen Standpunkt. Abgesehen davon, dass mit Rücksicht auf die ganz ungenügenden Angaben, die eine Beurteilung der verschiedenen Fragen wie Gefährdung der Schifffahrt infolge unrichtiger Wahl der Landungsplätze und der Fahrtrouten, Konkurrenzierung derselben u.s.w. nicht zulassen, sind wir der Ansicht, dass das Gesuch der A.G. Avion Tourisme grundsätzlich abzuweisen sei und zwar aus den gleichen Gründen, die wir in unserem Schreiben Nr.190/II.C. vom 2. Februar 1914, auf die wir hiermit verweisen möchten, erläutert haben.

Man ist unseres Erachtens auch heute noch nicht so weit, dass man bei einem solchen Flugzeugverkehr die Einhaltung eines eigentlichen Fahrplanes, wie man ihn bei den vom Eisenbahndepartement oder von der Bundesversammlung konzessionierten Transportunternehmungen kennt, garantieren könnte. Auch an die Möglichkeit, einen solchen Verkehr wirklich regelmässig gestalten zu können, glauben wir noch nicht.

Im Hinblick auf den Wortlaut des Art. 9 des Bundesgesetzes vom 5. August 1910 betreffend das schweizer. Postwesen möchten wir übrigens noch die Frage aufwerfen, ob derartige Transportunternehmungen bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihres Betriebes auch der Aufsicht des Bundes unterliegen? Sollte diese Frage bejaht werden müssen, so möchten wir empfehlen, eine allfällige Konzessionierung, analog wie bei den Kraftwagenunternehmungen (siehe Kraftwagenverordnung vom 8. Februar 1916) durch das Postdepartement erteilen zu lassen und damit die Postverwaltung mit dieser Aufsicht zu betreuen, da es uns ohne Personalvermehrung (Anstellung eines im Flugzeugbau und im Fliegen ausgebildeten Ingenieurs) unmöglich wäre, eine solche Kontrolle zu übernehmen.

Der Direktor der **Technischen Abteilung des Eidg. Eisenbahndepartements:** (sig. ?)

---

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

Die Firma Frick & Co. Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra – Frick & Cie, Société d'Aviation Ad Astra  
In Zürich 8 (S.H.A.B. No 235 vom 1. Oktober 1919, pag. 1722) – (Branche) Förderung der Aviatik

Gesellschafter: Ernst Frick und Henri Kramer – und damit die Prokura Walter Altherr  
ist infolge Auflösung dieser Kollektivgesellschaft erloschen. Die Liquidation ist durchgeführt.

Zürich, den .. Januar 1920

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

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

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

---

**Berne, le 22 janvier 1920** **A la Société anonyme Avion-Tourisme, Genève. 15 Place du Molard**

Messieurs, En nous référant à votre lettre du 28 novembre dernier, nous avons l'honneur de vous informer que nous sommes en principe d'accord de vous accorder une concession fédérale, si vraiment vous vous proposez d'organiser des courses régulières d'après un horaire et sur la base de taxes fixés et publiés à l'avance.

Toutefois nous pourrions vous accorder cette concession que le jour où vous remplirez les conditions que nous sommes obligés de poser au point de vue des tarifs, des horaires, de la durée du travail, de la responsabilité civile etc. Aussi longtemps que vous ne nous aurez pas fourni les renseignements que nous avons demandés par lettre du 26 novembre, il ne nous sera pas possible de fixer les détails des conditions applicables à la concession qui pourrait éventuellement être accordée.

En ce qui concerne les courses à Evian que vous vous proposez d'organiser. Elles ne pourront évidemment pas se faire avant que la convention avec la France portant sur la navigation aérienne entre la Suisse et ce pays aura été ratifiée.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

Dép.

---

**Zürich, den 26. Januar 1920** **An die Eidgenössische Flugplatzdirektion, Dübendorf.**

Hierdurch teilen wir Ihnen mit, dass wir ein weiteres Wasserflugzeug, Typ M 9 mit Cabine für 3 Passagiere und Motor I.F.V6 gekauft haben. Dieses Boot wird uns von der Fabrik Nieuport Macchi in Varese gegen Ende dieser Woche geliefert werden und wir möchten Sie bei dieser Gelegenheit höfl. bitten, für uns um die Verkehrsbewilligung nachsuchen zu wollen.

Ebenfalls gewärtigen wir Ihre Instruktionen, wo das Flugboot in der Schweiz zwecks Vornahme der Zollrevisionen zu landen hat.  
(CH 19)

Hochachtend

**AD ASTRA Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Der Direktor :**

ppa . (C. Altherr)

F. Rihner

---

**Lugano 28 janv. 1920** **Tit. Flug Platz Direction Dübendorf**

Wir ersuchen Sie um die Erteilung der Verkehrsbewilligung für den in Lugano stationierten Apparat C.H. 18

**M. Nappez, Pilot, Avion-Tourisme**

---

**29.01.1920**

**Rapport über Flugzeugkontrolle**

Flugzeugtyp : Savoia Type F Eidg. Kontroll. No. : CH 18 Modell : 1916 Ausführung: 1919 Erbauer: Savoia-Werke

Jetziger Besitzer : Avion Tourisme S.A., 15 place du Molard, Genève

**Hauptdaten des Flugbootes. (Auszug)**

Zellenaufbau : Verbindung der beiden Tragdecks durch 6 senkrechte Stiele und aussen durch schiefe Streben. In sämtlichen Strebenebenen Kreuzverspannung. Am hinteren F. Stiele greift ein Stirnkabel an. Oben und unten ein Baldachin.

Boot. Rumpf : Massive Konstruktion aus Sperrholz. Boot einstufig. Am hinteren Teil des Bootes ist mit den Kabeln des Seitensteuers verbunden, ein ins Wasser tauchendes Querruder angebracht für leichtere Steuerung im Wasser.

Anzahl der Sitze : Vor dem Motor 1 Pilotensitz, rechts daneben 1 Passagiersitz. Im Bug ein weiterer Passagiersitz.

Steuerorgane : Seitensteuerhebel, Höhensteuer und Verwindung mit Handrad, keines der Steuer ausgeglichen. Untere Verwindungskabel doppelt geführt. Die Kabel für Höhen- und Seitensteuer treten in der Mitte des Bootes aus demselben heraus. Kabel des Höhensteuers durch Stabilisationsfläche hindurch geführt. Die Zugkräfte werden mittelst Drähten auf verschiedene Punkte der Steuerflächen verteilt.

Motor-Typ : Isotta Fraschini V 4b. Fabrik N° 04253 Zylinderzahl : 6 Stärke : 170 / 180 P.S.

Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Nivellierinstrument, 1 Anlassmagnet, 1 Handbenzinpumpe (in der Mitte)

Bemerkungen : Alle von der techn. Kommission verlangten Abänderungen sind ausgeführt worden. (Siehe Spezialrapport).

Flugbereitschaft : Maschine in flugbereitem Zustande

Bemerkungen : Anlässlich eines Kontrollfluges mit CH 18 konstatierte ich gute Stabilität, Steigfähigkeit und Wendigkeit der Maschine. Da die Seitensteuerkabel im Fluge den Stabilisator leicht touchieren, verlangte ich an den Touchierflächen die Anbringung von Fiberplättchen. Es musste ferner die Befestigung der vordern Strebe des Stabilisators am Boot durch eine durchgehende Stahlstange verstärkt werden. Es steht technisch der Erteilung der Verkehrsbewilligung nichts mehr im Wege. Die Maschine wird zu Passagierflügen benützt und bleibt in Lugano stationiert.

**Schweiz. Flugplatzdirektion : Der Direktionsingenieur i/V.** (CWuhrmann 28.1.1920)

**Dübendorf, den 30. Januar 1920**

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

Wir überweisen Ihnen ein Gesuch um Verkehrsbewilligung für ein Flugboot der Gesellschaft „Avion Tourisme“

Das Flugboot ist am 29. Januar von Lt. Wuhrmann der technischen Kontrolle unterzogen worden. Verschiedene kleinere konstruktive Aenderungen die unser Kontrolleur verlangte, wurden sofort ausgeführt. Die notwendigen Akten sind gleichfalls geprüft worden und wir beantragen : die Verkehrsbewilligung für das Flugboot CH 18 zu erteilen.

Beilagen : 1 Gesuch ; 1 Rapport

**Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr** (i.V. Koschel)

**Dübendorf, den 30. Januar 1920.**

**An die Generalstabsabteilung, Operationssektion, Bern**

In der Beilage stellen wir Ihnen das Doppel der Führerbewilligung von Herrn Lt. Weber zu.

Gleichzeitig übermitteln wir Ihnen das Doppel der Verkehrsbewilligung CH 15 die auf den indessen abgeänderten Namen «Ad Astra» Luftverkehrs A.-G. umgeschrieben wurde.

Die Verkehrsbewilligung CH 8 des G'Flugbootes das wieder nach Deutschland überführt worden ist, wurde von der «Ad Astra» und den lokalen Polizeibehörden zurückgezogen. Wir nehmen an, dass Sied as Doppel der Bewilligung CH 8 wie auch der ersten, nunmehr ungültigen CH 15, zu Kontrollzwecken behalten wollen.

**Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr** (J)

**Bern, den 2. Februar 1920**

**An das eidgenössische Militärdepartement.**

Gestützt auf das Prüfungs-Resultat der Flugplatzdirektion Dübendorf gestatten wir uns zu beantragen, die Verkehrsbewilligung für das Flugboot C.H.18 erteilen zu wollen.

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

**Bern, den 5. Februar 1920**

Die „Avion Tourisme“ stellt mit Eingabe vom 28. Januar 1920 das Gesuch um Erteilung der Verkehrsbewilligung für ihr in Lugano stationiertes Flugzeug C.H.18.

Diese Verkehrsbewilligung wird hiermit nach stattgefundener technischer Kontrolle und entsprechend dem Antrage der Eidg. Flugplatzdirektion erteilt.

An die Generalstabsabteilung zur weitem Behandlung.

**E. M. D.**

**Locarno, den 5. Februar 1920.**

**Rapport über Flugzeugkontrolle**

**C.H.19**

Flugzeugtyp : Macchi Nieuport No. 3049 Eidg. Kontroll. No. : CH 19

Modell : M 9 Ausführung: 1919

Erbauer : Soc. An. Nieuport-Macchi, Varese (Italien)

Jetziger Besitzer : Ad Astra, Luftverkehrs A.-G. Zürich. Uraniastrasse 22

**Hauptdaten des Flugzeuges.** (Auszug)

Zellenaufbau : Baldachin N – förmig verstrebt, Ober- und Untertragdeck durch 6 schiefe Streben miteinander verbunden. Nur in den 3 Hauptstrebenebenen Kreuzverspannung, sonst verspannungslos. Unterdeck durch 2 Stahlstreben gegen das Boot hin abgestützt. Beiderseits je ein Stützwimmer.

Boot. Rumpf : Starke Sperrholz Konstruktion. Einstufig. Vorderteil zur Kabine ausgebaut.

Anzahl der Sitze : 1 Pilotensitz, 3 Passagiersitze. Pilotensitz direkt unter dem Motor. Davor Kabine für 3 Passagiere.

Steuerorgane : Seitensteuerhebel, Höhensteuer und Verwindung mit Handrad. Keines der Steuer ausgeglichen. Für Seiten- und Höhensteuer doppelt geführte Drähte. Verwindung mit Kabel. Höhensteuer 2-teilig. Verwindungskabel gehen durch das obere Tragdeck.

Beschläge : Normal.

**M o t o r .**

Motor-Typ : Isotta Fraschini V 6. Fabrik N° 6206 Zylinderzahl : 6 Stärke : 250 P.S.

Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Nivellierinstrument, 1 Anlassmagnet, 1 Handbenzinpumpe (in der Mitte)

Bemerkungen : Der gegenwärtig auf der Maschine montierte Kühler ist undicht. Bei einem 50 Minuten dauernden Flug wurden von 32 lt. Kühlwasser 19 lt. verloren. Demzufolge stieg dann die Temperatur auf 111 ° was natürlich durchaus unzulässig ist. Da die Maschine neu verlangte ich, dass von einer Lötung der defekten Stellen abzusehen sei und direkt von der Fabrik ein neuer Kühler verlangt werde. Die Maschine ist sonst sehr gut und steht, sobald der Kühler ausgewechselt, technisch der Erteilung der Verkehrsbewilligung nichts im Wege.

**Schweiz. Flugplatzdirektion : Der Direktionsingenieur i/V.** (i/V C.Wuhrmann)

**Bern, den 5. Februar 1920.**

**An die Generalstabsabteilung zur weiteren Behandlung.**

Mit Eingabe vom 27. Januar 1920 stellt die «Ad Astra schweiz. Luftverkehrs A.G.» in Zürich das Gesuch um Erteilung der Einflugbewilligung von Italien in die Schweiz für ein Wasserflugzeug mit Kabine, Typ M.9 mit Motor J-F V 6. 250 PS.

Entsprechend dem Antrage der eidg. Flugplatzdirektion wird

**V e r f ü g t :**

- 1.) Die Einflugbewilligung wird erteilt unter dem Vorbehalt, dass der Einflug durch einen Piloten erfolgt, der im Besitze einer schweiz. Führerbewilligung ist.
- 2.) Der Name des betr. Piloten ist vorgängig dem Einfluge zu melden.
- 3.) Ort und genaue Zeit des Einfluges sind an die Generalstabsabteilung, die Oberzolldirektion und an die Zentralstelle für Fremdenpolizei rechtzeitig zu melden.
- 4.) Eine Einreise von Ausländern im Flugzeug wird nur getattet, wenn dieselben im Besitze einer ordnungsgemäaane Einreisebewilligung sind.

**Eidg. Militärdepartement** (sig. Scherrer)

An die Oberzolldirektion und an die Zentralstelle für Fremdenpolizei zur Kenntnis.

An die Flugplatzdirektion Dübendorf

zur gefl Kenntnisnahme und zum Vollzug.

**Bern, den 7. Februar 1920**

**Generalstabsabteilung, Operationssektion** : (Hold)

**Zürich, den 11. Februar 1920**

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

**Zuhanden des Eidg. Militärdepartements, Bern.**

**Gesuch um die Erteilung der Verkehrsbewilligung**

Hiermit ersuchen wir Sie, uns für das Wasserflugzeug C H 19 (Typ M 9 mit Cabine für 3 Passagiere und Motor I.F. V6) die Verkehrsbewilligung zu erteilen. Das Boot wurde von der Fabrik Nieuport Macchi Varese geliefert und repräsentiert eine ganz moderne Konstruktion.

Die Registrierg Gebühr ist laut Quittung No 2918 vom 3. Febr. bezahlt und die Haftpflichtversicherungspolice vorschritfgemäss ausgestellt.

Hochachtend

**AD ASTRA Schweiz. Luftverkehrs A.-G.** (ppa Altherr)

**Dübendorf, den 16. Februar 1920.**

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

Wir gestatten uns, Ihnen ein Verkehrs-Bewilligungs-Gesuch der Gesellschaft «Ad Astra» zu übermitteln.

Es handelt sic hum das Macchi Nieuport Flugboot, für das die Einflugbewilligung am 5. Februar erteilt wurde. Unsere techn. Kontrolle hat laut beigelegtem Rapport einen defekten Kühler festgestellt, und es wurde die Montierung eines neuen Kühlers verlangt. Da die Fabrik indessen einen solchen zuerst herstellen muss, wurde bis zu dessen Fertigstellung der defekte durch Lötung dicht gemacht. Er genügt so durchaus den vorläufigen Ansprüchen.

Sobald der neue Kühler eingebaut ist, wird das Flugboot nach Zürich geflogen, wo es stationiert bleibt, und hier wird von uns eine Nachkontrolle ausgeführt.

Die vorschritfgemässen Akten sind von uns geprüft und in Ordnung befunden worden.

**Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr** (Isler)

Beilagen : Techn. Rapport CH 19 vom 5. II. 20.

1 Gesuch um Verkehrsbewilligung vom 11. II. 20. für Apparat CH 19 «Ad Astra».

**Zürich 16. Februar 1920.**

**An die Eidgenössische Flugplatz-Direktion, Dübendorf**

**Betr. Rapport über ausgeführte Flüge :**

Unsere Gesellschaft hat vom 1. – 15. Februar 1920 in 38 Flügen, mit 8 ½ Flugstunden 61 Passagiere befördert. Die zurückgelegte Flugstrecke würde ca. 1300 km. entsprechen.

Im Laufe der letzten Woche wurde eine Luftluxuslimousine ausstaffiert mit allem Comfort in die Schweiz eingeführt. Das Flugboot befindet sich bis zur Erteilung der Verkehrsbewilligung, die in den nächsten Tagen erfolgen wird, in Locarno und wird nächstens auf dem Luftwege in Zürich eintreffen und dort bis auf weiteres stationiert werden.

Hochachtungsvoll

**AD ASTRA Schweiz. Luftverkehrs A.-G.** ppa W. Altherr

**Dübendorf, den 16. Februar 1920.**

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

Wir gestatten uns, Ihnen ein Verkehrs-Bewilligungs-Gesuch der Gesellschaft «Ad Astra» zu übermitteln.

Es handelt sich um das Macchi Nieuport Flugboot, für das die Einflugbewilligung am 5. Februar erteilt wurde. Unsere techn. Kontrolle hat laut beigelegtem Rapport einen defekten Kühler festgestellt, und es wurde die Montierung eines neuen Kühlers verlangt. Da die Fabrik indessen einen solchen zuerst herstellen muss, wurde bis zu dessen Fertigstellung der defekte durch Lötung dicht gemacht. Er genügt so durchaus den vorläufigen Ansprüchen.

Sobald der neue Kühler eingebaut ist, wird das Flugboot nach Zürich geflogen, wo es stationiert bleibt, und hier wird von uns sofort eine Nachkontrolle ausgeführt.

Die vorschritfmässigen Akten sind von uns geprüft und in Ordnung befunden worden.

**Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für Luftverkehr** (Isler)

Beilagen : Techn. Rapport CH 19 vom 5. II. 20

1 Gesuch um Verkehrsbewilligung vom 11. II. 20. für Apparat CH 19 «Ad Astra»

**Bern, den 18. Februar 1920.**

**An das eidg. Militärdepartement.**

Gestützt auf den Bericht der Flugplatzdirektion Dübendorf gestatten wir uns zu beantragen, der Gesellschaft «Ad Astra» die Verkehrsbewilligung für das Wasserflugzeug C.H.19 erteilen zu wollen.

Beilagen.

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

**Bern, den 19. Februar 1920.**

In einer Eingabe vom 11. Februar 1920 an die Eidg. Flugplatzdirektion in Dübendorf, sucht die «Ad Astra» Schweizerische Luftverkehrs A.G. in Zürich um die Verkehrsbewilligung nach für das Wasserflugzeug C H 19 (Typ M 9 mit Cabine für 3 Passagiere und Motor I.F. V6), aus der Fabrik Nieuport Macchi Varese stammend.

Gestützt auf die technische Kontrolle und entsprechend Antrag der Flugplatzdirektion und der Generalstabsabteilung wird hiermit die nachgesuchte Verkehrsbewilligung erteilt.

Ohne Akten. An die Generalstabsabteilung zu weiterer Behandlung.

**E. M. D.**

**Eidg. Militärdepartement**

**VERKEHRSBEWILLIGUNG für schweizerische Luftfahrzeuge**

Für Herrn „Ad Astra“ Schweiz. Luftverkehrs A.G. Zürich

Der Halter nachverzeichneten Luftfahrzeuges, Herr „Ad Astra“ Schweiz. Luftverkehr A.G. Zürich, Uraniastrasse 22, Tel. Sel. 3594 wird, nach erfolgter Vorlage der vorgeschriebenen Ausweise : ... Bescheinigung über Eintragung im schweizerischen Register der staatlich kontrollierten Luftfahrzeuge unter Nr. **19** vom **19. Januar 1920**

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

Quittung für die Registriergebühr im Betrage von Fr. **100.--** Nr. **2918** vom **3. Februar 1920**

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

„Schweiz. Unfallversicherung A.G. W'thur“ Nr. **971687** vom **2. Februar 1920**

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

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

*für Erwerbszwecke verkehren zu lassen:*

**Luftfahrzeug vom Typ: Flugboot – Besondere Merkmale: M 9 1919 N°3049 Nieuport-Macchi, Varese**

**Motor: Isotta Fraschini V6, 250 P.S., N° 6205**

Abzeichen: **CH** Nr. **19**

aus Auftrag: **Eidgenössisches Militärdepartement – Eidg. Flugplatzdirektion, Kontrollstelle für den Luftverkehr (Isler) Dübendorf, 25. II. 20**

**Berne, le 28 février 1920**

**A la Société „Avion Tourisme S.A.“, Genève.**

Messieurs, En nous référant à votre lettre du 21 de ce mois, nous vous informons que nous vous autorisons à transporter des voyageurs par la voie des airs de Genève à Lyon, en vue de la Foire qui s'ouvre le 1er mars prochain dans cette dernière ville.

Nous vous remettons avec ces lignes un exemplaire de la convention provisoire réglant la circulation aérienne entre la Suisse et la France, conclus entre le 9 décembre 1919, en vous priant d'en prendre connaissance et de vous y conformer.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

**Département Militaire Fédéral** : (sig. Scheurer)

**Au Service de l'état-major général** pour son information. **Berne le 28 février 1920. Le Secrétaire du DMF** : (sig. Kissling)

Zur Kenntnis des Eidg. Post- u. Eisenbahndepartement.

Luftverkehrsbureau der Eidg. Flugplatzdirektion. D'dorf 6.III.20.

**Genève, 28 Février 1920**

**Au Service de l'Etat-Major Général, Section des Opérations, Berne**

**Vols aériens Aerobatiques de l'Avion Tourisme**

Les pilotes de l'Avion Tourisme volent journellement au-dessus de mon domicile ; jamais, jusqu'ici, je ne les ai surpris à faire de l'aerobatie au-dessus de la ville.

L'aviateur Taddeoli que j'ai interpellé à ce sujet, se défend de la manière la plus formelle de s'être jamais livré, même le 22 Février, à aucun exercice aerobatique dans aucun vol avec ou sans passager au-dessus de la ville. Je lui ai énergiquement déclaré que si le fait se produisait, soit pour lui, soit pour aucun des pilotes dont il est le chef, le permis de conduire serait supprimé au coupable.

L'art. 5 des prescriptions provisoires lui a été rappelé.

Je me permets d'observer qu'il ne faut pas ajouter foi à tout ce qui s'imprime dans les faits divers des journaux, en matière surtout de performances aériennes.

**Et. Ed. Borel, Col J.**

Annexes : N° 40/6/8. LVB. 255 de la Direction de l'Aérodrome féd. Du 24/II/20 & coupure du Journal „la Suisse“.-

**Zürich, den 9. März 1920**

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

Wir ersuchen Sie hierdurch um Erteilung der Einfuhrbewilligung für 5 Wasserflugzeuge ganz genau gleicher Ausführung wie die C.H.19. Die Flugzeuge werden voraussichtlich wie folgt in die Schweiz von Italien her überflogen werden :

1 Stück Ende März

2 Stück im Laufe des Monates April

2 Stück im Laufe des Monates Mai.

Hochachtend :

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

**Zürich, den 10. März 1920.**

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

Wir bringen Ihnen hiermit zur Kenntnis, dass wir weitere 5 Wasserflugboote, ganz genau dieselben Typen wie No. C.H.19, bei der Nieuport-Macchi S.A. bestellt haben. Um einem weiteren Zeitverlust anlässlich der Abnahme durch die militärische Kontrollstelle vorzubeugen, wäre es uns sehr angenehm, wenn die Kontrolle, die über C.H. 19 gemacht wurde, ohne weiteres auch für die noch bestellten Apparate ausgedehnt und damit die Verkehrsbewilligung für alle Apparate schon heute ausgestellt werden könnte.

Beispielsweise werden wir in den letzten Tagen dieses Monats einen Apparat erhalten, den wir aber ganz dringlich schon während der Osterfeiertage in den Betrieb nehmen sollten, was jedoch ausgeschlossen erscheint, falls nach der Einfuhr noch die technische Kontrolle erfolgen und die Verkehrsbewilligung abgewartet werden muss.

Wir hoffen gerne, dass sich diese Manipulation mit Rücksicht auf die technische Vervollkommnung unserer gekauften Wasserflugzeuge durchführen lasse und gewärtigen Ihre weitem Nachrichten.

Hochachtend :

**Ad Astra-Aero Schweiz. Luftverkehrs A.G. (Unterschriften)**

**Dübendorf, den 11. März 1920**

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

**Einfuhrbewilligung**

Wir übermitteln Ihnen ein Gesuch um Einfuhrbewilligung für 5 Wasserflugzeuge der A.-G. Ad Astra-Aero.

Antrag.

- 1.) Die Einfuhr der 5 Wasserflugzeuge auf dem Luftweg wird bewilligt.
- 2.) Die einfliegenden Piloten müssen im Besitz der schweiz. Führerbewilligung sein.
- 3.) Die erste Landung ist zwecks Zollbehandlung in Lugano vorzunehmen.
- 4.) Nach der Zollbehandlung ist die Ueberführung auf dem Luftweg nach Locarno (Hangar der Ad Astra-Aero) gestattet. Jeder weitere Flug ist untersagt, bis zur Erledigung der gesetzlichen Formalitäten.
- 5.) Ort des Grenzüberfluges und Ankunftszeit sind rechtzeitig anzuzeigen an :
  - a.) Post- und Eisenbahndepartement
  - b.) Oberzolldirektion
  - c.) Zentralstelle für Fremdenpolizei
  - d.) Luftverkehrsbureau Dübendorf.

Beilage erwähnt.

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

**Genève, le 12 Mars 1920**

**Département Suisse des Postes et des Chemins de Fer, Berne**

Messieurs,

J'ai l'avantage de vous confirmer notre entretien téléphonique d'hier au sujet de M. Maffei, aviateur, de Lugano. Je suis persuadé que vous n'aurez pas à regretter de lui délivrer son permis de conduire vu les aptitudes de ce pilote. Vous pouvez avoir la certitude que M. Maffei ne recommencera pas l'aviation dans un but commercial et s'il a fait l'acquisition d'un hydravion il ne s'en servira absolument que pour son plaisir.

Recevez, Messieurs, nos salutations distinguées.

**(Borel ?)**

**Dübendorf, den 12. März 1920.**

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

**Betr. techn. Kontrolle von Flugzeugen.**

Wir übermitteln Ihnen beiliegend ein Gesuch der Ad Astra-Aero worin dieselbe die Ausdehnung der technischen Kontrolle des CH 19 auf die in nächster Zeit eintreffenden Apparate gleichen Typ's anstrebt. Unsere bisherigen Erfahrungen in der techn. Kontrolle von Zivilflugzeugen gestattet aber ein derartiges Entgegenkommen nicht. Wir prüfen wohl bei solchen Kontrollen den Maschinentyp aber auch, was wesentlicher ist, dessen flugbereiten Zustand. Wir haben nun aber nirgends eine Garantie, wornach bei gleicher Typenkonstruktion auch die Ausführung jedesmal den nötigen Sicherheitsgrad aufweist.

Aus diesen Gründen möchten wir Ihnen folgenden Vorschlag unterbreiten :

Die Verkehrsbewilligungen für die in Frage kommenden Maschinen sind von Ihnen zum Voraus zu erteilen, so dass falls die techn. Kontrolle der Apparate anstandslos verläuft, die Bewilligungen umgehend ausgehändigt werden können : Dadurch würde einem weiteren Zeitverlust vorgebeugt und dem Unternehmer weitgehend entgegengekommen.

Beilage erwähnt.

**Luftverkehrsbureau der Flugplatzdirektion Dübendorf (Isler)**

**Bern, den 15. März 1920.**

**An das Luftverkehrsbureau der eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf.**

Unter Bezugnahme auf Ihren Bericht 592 K/Ja vom 11. dieses Monats betreffend Einfuhr von 5 Wasserflugzeugen der A.G. Ad Astra in die Schweiz wird folgendes verfügt :

1. Ueber die Frage der Einfuhr der Luftfahrzeuge als solcher wird das eidg. Militärdepartement entscheiden und Ihnen seinen Entscheid direkt bekannt geben.
  2. Für den Fall, dass das Militärdepartement die Einfuhr bewilligt, wird der A.G. Ad Astra gestattet, die 5 Flugzeuge auf dem Luftwege nach der Schweiz zu bringen, gemäss Ihrem Antrage No.1. Mit ihren übrigen Anträgen sind wir ebenfalls einverstanden.
- Das Gesuch der Ad Astra folgt anbei zurück.

1 Beilage.

**Eidgenössisches Eisenbahndepartement : (Maag ?)**

**Bern, den 15. März 1920.**

**An das Luftverkehrsbureau der eidg. Flugplatzdirektion, Dübendorf.**

In Beantwortung Ihres Schreibens Nr. 658 WU/Ja vom 12. dieses Monats betreffend technische Kontrolle von Flugzeugen der Luftverkehrs-A.G. «Ad Astra» Zürich, teilen wir Ihnen mit, dass wir damit einverstanden sind, dass die Vorbereitungen für die Erteilung der Verkehrsbewilligung für die 5 Wasserflugzeuge Typ C-H.19 soweit gefördert werden, dass die Bewilligungen der Gesellschaft ohne weiteren Zeitverlust ausgehändigt werden können, sobald die technische Kontrolle der Apparate vorgenommen ist und ein Anlass zu Beanstandungen nicht vorliegt. Dabei setzen wir aber voraus, dass die Erteilung der Verkehrsbewilligungen tatsächlich erst erfolgen wird, nachdem sämtliche in Art. 2 der provisorischen Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz vom 18. Juli 1919 vorgeschriebenen Formalitäten erfüllt sind.

Das Schreiben der «Ad Astra» vom 10. dieses Monats senden wir Ihnen beiliegend zurück.

1 Beilage.

**Eidgenössisches Eisenbahndepartement (H...)**

**Dübendorf, le 15 mars 1920.**

**DECLARATION.**

**LVB. Nr. 671.**

L'office soussigné certifie que Messieurs

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

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

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

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

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

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

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

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

Genève, le 15 mars 1920.

Direction de l'Aérodrome Fédéral, Dübendorf.

Messieurs,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 12 crt. concernant le service Genève-Lyon en hydravion. Ce service nous avait été demandé par le Comité de la Foire de Lyon et nous avons accepté de le faire sous réserve de l'autorisation de Département Militaire Fédéral, en les priant de faire eux-mêmes le nécessaire du côté du Gouvernement français. Comme vous nous l'écrivez, en date du 28 février, nous avons reçu l'autorisation de Berne. Nous n'avons pas voulu nous engager à faire un service régulier mais d'y mener ou vice versa, les passagers qui s'inscrivent à l'avance. Des personnes sont déjà venues se renseigner à ce sujet, mais malheureusement avec le mauvais temps et le temps incertain, que nous avons depuis le commencement de ce mois, nous n'avons pu faire ce trajet.

Nous avons pris bonne note des formalités à faire pour quitter Genève et sommes déjà mis en rapport avec la Direction des Douanes à Genève. Pour Lyon ces Messieurs nous ont déjà informés que c'est en règle avec le Gouvernement français. Toutefois, lorsque ce voyage devra se faire, nous téléphonerons à la Mairie de Lyon avant pour avoir la certitude d'être absolument en ordre avec le Gouvernement français.

Agréez, Messieurs, l'assurance de nos civilités empressées.

Avion-Tourisme S.A., Un administrateur, signé M. Duval

Bern, den 17. März 1920

An das eidg. Militärdepartement, Bern.

Herr Bundesrat,

Wir beehren uns, Ihnen beiliegend ein Gesuch der Schweizer. Luftverkehrs A.G. «Ad Astra», in Zürich, um Erteilung der Einfuhrbewilligung für 5 Wasserflugzeuge aus Italien in die Schweiz zu übermitteln, mit dem Ersuchen um gefällige Weiterbehandlung.

Luftfahrzeuge bedürfen als Kriegsmaterial einer Einfuhrbewilligung, die durch das Militärdepartement zu erteilen ist. Wir haben gegen die Einfuhr im vorliegenden Falle keine Einwendung zu erheben.

Wir ersuchen Sie, Ihren Entscheid dem Luftverkehrsbureau der eidg. Flugplatzdirektion Dübendorf direkt bekannt zu geben, unter Abschriftabgabe an uns.

Genehmigen Sie, Herr Bundesrat, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

1 Beilage in Abschrift.

Eidgenössisches Eisenbahndepartement : (...)

An Flugplatzdirektion Dübendorf z. V... 19.3.20.

Der Departementssekretär des eidg. Militärdepartement

Hrn. Krebs ( ? ) keinen gesandt.

Bewilligung von uns aus erteilt.

Eidgenössisches Luftamt (Jsler)

(18. März 1920)

Ad Astra – Halbmonatsrapport

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

Zürich, den 26. März 1920

An die Eidg. Flugplatzdirektion, Luftamt, Dübendorf.

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

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

Hochachtend:

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

11. IV. 1920.

Rapport über Flugzeugkontrolle

C.H.20

Flugzeugtyp	:	Macchi Nieuport Flugboot	Eid g. Kontroll. No. 20
Modell	:	M 9 bis	Ausführung: 1919 / 1920
Erbauer	:	Società anonima Nieuport-Macchi, Varese	
Jetziger Besitzer	:	Ad Astra-Aero, Zürich. Uraniastr. 22	

Hauptdaten des Flugzeuges. (Auszug)

Zellenaufbau : Baldachin N-förmig verstrebt. Ober- und Untertragdeck durch 6 schiefe Streben miteinander verbunden. Nur in den 3 Hauptstrebenebenen Kreuzverspannung, sonst verspannungslos. Unterdeck durch 2 Stahlstreben gegen das Boot hin abgestützt. Beiderseits je ein Stützwchwimmer. Flügelpfeilform. Streben partiell bandagiert.

Boot. Rumpf : Einstufige Sperrholzkonstruktion. Vorderteil zur Kabine ausgebaut. Bootboden zu schwach, so dass eine baldige Verstärkung notwendig wird. Die Erfahrung zeigt, dass bis jetzt alle so ausgeführten Bootboden in kurzer Zeit eingedrückt wurden. Immerhin hätte es keinen Wert, den Boden jetzt in der fertigen Konstruktion schon zu verstärken, da weder für Pilot noch Passagiere eine Gefahr besteht. Bis zur Stufe sind die Sperrholzplatten pfeilförmig nach vorn eingelegt. Nach der Stufe im ganzen hintern Teil nur noch in der Querrichtung.

Anzahl der Sitze : 4 Pilotensitz : 1 Passagiersitze : 3  
 Pilotensitz offen, hinter der Kabine und direkt unter dem Motor. Geschlossene Passagierkabine mit Einstieg von oben.

Steuerorgane : Seitensteuerhebel, Höhensteuer und Verwindung mit Handrad. Keines der Steuer ausgeglichen. Für Seiten- und Höhensteuer doppelt geführte Stahldrähte. Verwindung mit Kabel. Verwindungskabel gehen durch das obere Tragdeck. Höhensteuer zweiteilig. Dämpfungsfäche ist oben glatt, dagegen unten gewölbt. Sie ist oben und unten mit einem Stahlband verspannt, während sie vorn gegen den Rumpf hin mittelst Stahlrohrstreben verstrebt wird.

Beschläge : Normale gute Konstruktion mit grösstmöglicher Verminderung des Stirnwiderstandes.

**M o t o r .**

Motor-Typ : Fiat A-12 bis. Fabrik N° 10224 Erbauer : Società anonima F.I.A.T. Turin  
 Zylinderzahl : 6 Zylinder (Reihenform, einzeln) Stärke : 256 – 300 P.S.  
 Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Benzinuhr, 1 Manometer, 1 Neigungsmesser

Bemerkungen : Maschine ist wendig, hat grosse Steigfähigkeit und ist sehr stabil.  
**C.Wuhrmann, 11. IV. 1920** (Kontrolle in Locarno)

**Bern, den 14. April 1920.**

**Ad Astra Aero, Zürich, Uraniastrasse 22.**

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

6 Beilagen.

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**Locarno, den 19. Mai 1920.**

**Rapport über Flugzeugkontrolle**

**C.H.21**

Flugzeugtyp : Nieuport-Macchi Eidg. Kontroll. Nr. 21  
 Modell : M 18 Ausführung: 1919/20  
 Erbauer : Società Anonima Nieuport-Macchi, Varese  
 Jetziger Besitzer : Ad Astra-Aero, Zürich. Uraniastrasse 22

**Hauptdaten des Flugzeuges.** (Auszug)

Zellenaufbau : Analog Typ M. 9.  
 Boot : Stärkere Ausführung als bisherige Modelle. Boot kielförmig mit Verstärkungsleisten in der Längsrichtung. Kabine für 3 Passagiere vorn im Bug. Einstufige Konstruktionsart.  
 Anzahl der Sitze : 4 Pilotensitz : 1 Passagiersitze : 3  
 Steuerorgane : Analog C.H. 19, 20  
 Beschläge : Solide Ausführungen.

**M o t o r .**

Motor-Typ : Isotta Fraschini V 6. Fabrik N° 6744 Zylinderzahl : 6 Stärke : 250 P.S.  
 Vorhandene Bordinstrumente : Tourenzähler, Neigungsmesser, Oel- und Benzimanometer, Höhenmesser.  
 Flugbereitschaft : Maschine in Ordnung.

**LOCARNO, den 19. Mai 1920. (C.Wuhrmann)**

**Bern, den 3. Juni 1920.**

**Herrn Hauptmann Messmer, Dübendorf. Flugplatz.**

In Ergänzung unserer Mitteilung vom 7. Mai 1920 betreff der in der Schweiz registrierten Luftfahrzeuge diene Ihnen folgendes :  
 Neue Verkehrsbewilligungen wurden erteilt :

1. Ad Astra-Aero, Zürich, für Apparat C.H.21, stationiert in Lugano. Flugboot Macchi-Nieuport M 18, J.F. 250 PS, 20. Mai 1920.
2. Attilio Maffei, Lugano, für Apparat C.H.25, stationiert in Lugano. Flugboot Macchi-Nieuport M 8, J.F. 200 PS, 20. Mai 1920.

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**Lugano, den 17. Juli 1920.**

**Rapport über Flugzeugkontrolle**

**C.H. 29**

Flugzeugtyp : Nieuport-Macchi Eidg. Kontroll. No. C.H. 29  
 Modell : L.3. Ausführung: 1916  
 Erbauer : Nieuport-Macchi Werke in Varese (Italien)  
 Jetziger Besitzer : Marcel Nappez, Lugano, Via Cattaneo 1.

**Hauptdaten des Flugzeuges.** (Auszug)

Zellenaufbau : Zweiteilig, mit Auslegerstreben, Kabelkreuzverspannung, Stützwimmer, Klappenverwindung (nur am oberen Tragdeck).  
 Boot : Sperrholzkonstruktion.  
 Anzahl der Sitze : 3 Pilotensitz : 1 Passagiersitze : 2  
 Pilotensitz vorn, daneben rechts ein Passagiersitz. Zweiter Passagiersitz direkt unter dem Motor anstelle eines zweiten Benzintanks.  
 Steuerorgane : Handrad für Höhensteuer und Verwindung. Seitensteuerhebel. Keine Steuerflächen ausgeglichen. Normale Kabelführungen über Rollen. Steuerorgane nur mit Stahlstreben mit dem Bootskörper verbunden.  
 Beschläge : Normal. Kabel ein wenig kurz gespleisst, daher Umwicklung mit Draht notwendig.



### Motor.

Motor-Typ : Isotta Fraschini IV a Zylinderzahl : 6 Stärke : 170 P.S.  
Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Benzinuhr, 1 Benzimanometer.

### Bemerkungen:

- An der Maschine werden folgende Beanstandungen gemacht, die zur Erklärung der Flugtüchtigkeit behoben werden müssen.
- Baldachinstreben (Stahlrohre) sind auf der Auspuffseite zu stark der schädlichen Einwirkung der Abgase ausgesetzt, ebenso der hintere Teil des Baldachins sowie der von den Abgasen bestrichene Teil des Oberflügels. Die gefährdeten Strebenstücke müssen mit einer Isoliermasse (Asbest) umwickelt werden, während am Baldachin selbst und am Oberflügel ein Schutzblech aus Aluminium anzubringen ist.
  - Neben dem Pilotensitz wurden anstatt einem, zwei hintereinander befindliche Passagiersitze eingebaut. Dadurch wurde ausser der Beeinflussung der Quer- und Längsstabilität auch der Pilot infolge Platzmangels belastigt. Aus diesen Gründen musste einer der Sitze wiederum entfernt werden.
  - Die Spleisse sind kurz und sollen mit Draht umwickelt werden.
  - Kabel- für Höhen- und Seitensteuer zu schlaff, sind daher anzuziehen.
  - Tourenzählerkabel ist zu lang, während die Umhüllung zu kurz ist. (Abschneiden des Kabels und richtiger Anschluss). Das Kabel hängt frei vom Anschluss am Motor bis zum Instrument. Muss daher um zu starkes Vibrieren zu vermeiden befestigt werden.
- Ferner soll die Maschine unbedingt mit Höhenmessern und Staudruck- resp. Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet werden.

Lugano, den 17. Juli 1920

(C. Wuhrmann)

Berne, le 22 juillet 1920.

Monsieur Attilio Maffei, Kursaal, Lugano.

Monsieur,

Il est arrivé à notre connaissance que vous effectuiez des vols passagers sur votre appareil personnel. Comme il ne s'agit pas de vols payants nous n'avons rien à redire à votre initiative. Cependant, nous sommes certains que vous comprenez suffisamment l'intérêt général de notre aviation civile, tant au point de vue national qu'au point de vue international et touristique, pour ne pas lui enlever des rentrées financières dont, vous le savez, elle a besoin pour faire face aux nombreuses difficultés que les temps actuels lui présentent. Vous savez également toute l'importance que notre aviation civile a pour la Suisse et nous croyons que vous serez d'accord avec notre idée que l'aviation sportive se doit de faire tout son possible pour aider l'aviation commerciale à prospérer.

Nous saisissons cette occasion pour vous prier d'user beaucoup de prudence au cours de vos vols avec passagers invités, car vous connaissez la fâcheuse répercussion d'un accident, même léger, lorsqu'un civil en est la victime. Il nous faut éviter à tout prix des accidents semblables, qui, dans le public, discréditeront toute l'aviation.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Bern, den 23. Juni 1920

An die eidgen. Fremdenpolizei, Bern.

St. Georges-Genève. – Zoll-Landungsplatz.

In Beantwortung Ihres Geehrten vom 15. ds. teilen wir Ihnen mit, dass die Verkehrsbewilligung für die franz. Gesellschaft Aéro-Transports für die Linie Paris-Genf noch nicht erteilt ist. Es hängt dies aber nur noch von der Erfüllung einiger Formalitäten ab.

Die Frage des Landungsplatzes für diese Linie ist hingegen vorläufig geregelt worden. Zu Ihrer Orientierung lassen wir die Liste der nun im internationalen Verkehr verwendbaren Landungsstellen folgen :

- Offizielle Zollflugplätze.
  - Landflugzeuge. Zürich-Dübendorf, Lausanne-Blécherette
  - Wasserflugzeuge. Genf-Eaux-Vives, Ouchy, Lugano, Luzern, Zürich, Romanshorn
- Spezialbewilligungen für direkten Verkehr mit dem Auslande wurden auf Zusehen hin erteilt für
  - Landflugzeuge. Genève-St. Georges (später Genève-Cointrin). (Durafour) ; Pruntrut. (Consortium Seidler).
  - Wasserflugzeuge. Locarno, Rorschach (Ad Astra).

Die in Klammern genannten Stationsinhaber sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Zollbehörden von Ein- und Ausflügen über die Grenze rechtzeitig avisiert werden. Die unter 2) genannten Plätze wurden im Einvernehmen mit der eidg. Oberzolldirektion festgelegt. Wir nehmen an, dass Sie die Wahrung Ihrer Interessen der Zollverwaltung in der Weise allgemein übertragen, dass bei jeder neuen Bewilligung – manchmal wird eine solche für einen einzelnen Flug gegeben – die Zollorgane ohne weiteres die polizeiliche Kontrolle übernehmen. Soviel uns bekannt ist, haben auch alle Zollkreisdirektionen Formulare hierfür erhalten.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Genf, den 24. Juli 1920.

Rapport über Flugzeugkontrolle

C.H.22

Flugzeugtyp :	Macchi-Nieuport	Eidg. Registrier-Nr. 22
Modell :	M 18.	Ausführung: Frühjahr 1920
Erbauer :	Società Anonima Macchi-Nieuport, Varese.	
Jetziger Besitzer :	Ad Astra-Aero S.A. Zürich. Uraniastrasse 22	

### Hauptdaten des Flugzeuges. (Auszug)

Zellenaufbau : Doppeldecker, Holzstreben im Dreieckverband. Baldachin N. förmig verstrebt. Nur in den Tiefen-Ebenen der Streben Kreuzverspannung mittels Kabel. Unterdeck durch 2 Stahlstreben gegen das Boot hin abgestützt. Beiderseits der Zelle je ein Stützwimmer.

Boot : Kiefförmige Sperrholzkonstruktion mit Verstärkungsleisten in der Längsrichtung. Bug zur Kabine für 3 Passagiere ausgebildet. Einstufig.

Anzahl der Sitze : 4 Pilotensitz : 1 Passagiersitze : 3

Steuerorgane : Seitensteuerhebel, Höhensteuer und Verwindung mit Handrad. Für sämtliche Steuer Kabelführungen. Steuer nicht ausgeglichen. Verwindungsklappen im Oberdeck. Höhensteuer zweiteilig. Verbindungskabel gehen durch das Oberdeck.

Beschläge : Normale Ausführungen.

**M o t o r.**

Motor-Typ : Isotta Fraschini V 6. Zylinderzahl : 6 Stärke : 250 P.S.  
Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Neigungsmesser, 1 Oel- und 1 Benzinmanometer, 1 Benzinuhr, 1 Höhenmesser, 1 Geschwindigkeitsmesser, 1 Kühlwasserthermometer.

**Bemerkungen :** Die Hauptbenzinleitung musste dahin abgeändert werden, dass jegliches Gegengefälle verschwand. Sonst Maschine in Ordnung.

**Genf, den 24. Juli 1920.**

**C.Wuhrmann**

**Bern, den 27. Juli 1920**

**Herrn Marcel Nappez, Lugano, Via Cattaneo 1**

Wir verdanken Ihre Mitteilung vom 12. Juli 1920 und lassen Ihnen darauf folgendes zu Ihrer gefälligen Orientierung zukommen.  
Herr Maffei ist als Besitzer einer von uns ausgestellten Führerbewilligung ermächtigt, Privatpersonen, die er aus Gefälligkeit einladet, als Passagiere mitfliegen zu lassen. Doch besitzt er als Sportflieger nicht das Recht, sich für solche Flüge bezahlen zu lassen, d.h. es ist ihm nicht gestattet, seine Flüge erwerbsmässig auszuführen.

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**Bern, den 18. August 1920.**

**An die Ad Astra-Aéro S.A., Zürich, Uraniastrasse 22.**

Wir beziehen uns auf Ihr Schreiben vom 13. VIII.1920 betreff Erteilung der Verkehrsbewilligung für Ihre beiden nächstens in Lugano ankommenden Flugboote. Da bis heute an sämtlichen dem Verkehr zugelassenen Luftfahrzeugen Aenderungen vorgenommen werden mussten, können wir trotz Serienlieferung im Interesse der Sicherheit unmöglich auf die techn. Kontrolle verzichten. Immerhin erteilen wir Ihnen für Ihr nächstes Flugboot, das die Bezeichnung C.H. 23 erhalten wird eine provisorische Verkehrsbewilligung unter folgenden Bedingungen :

1. Das Boot muss vor Benützung zu Passagierflügen durch Ihren Piloten Kramer in Lugano genau kontrolliert werden, ob beim Ueberflug von Varese nach Lugano nicht irgendwelche Mängel am Motor oder am Boot selber entstanden sind. Ferner sind im speziellen die Benzinzufuhrleitungen zu kontrollieren und bei Auftreten von Gegengefälle in der Fallbenzinleitung dieselbe so abzuändern, dass dasselbe verschwindet. Ausser den Kabelführungen (Verwendung von Drähten zur Betätigung der Steuerorgane muss vermieden werden) soll dem Zustande der Propeller ganze Aufmerksamkeit geschenkt werden.
2. Das Boot ist vorschriftsgemäss zu bezeichnen mit C.H.23.
3. Die Ankunft des ersten (C.H.23) Bootes wie des zweiten ist uns bekannt zu geben. Bei Ankunft des zweiten Bootes das die Bezeichnung C.H.24 tragen wird, erfolgt die technische Kontrolle durch unseren Kontrolleur gleichzeitig mit einer ...

...  
...

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**Lugano, den 28. VIII. 1920.**

**Rapport über Flugzeugkontrolle.**

**C.H.23**

Flugzeugtyp :	Macchi-Nieuport 3060	Eidg. Registrier Nr. 24
Modell :	M 18.	Ausführung: Frühjahr 1920.
Erbauer :	Società Anonima Macchi-Nieuport, Varese.	
Jetziger Besitzer :	Ad Astra-Aero S.A. Zürich. Uraniastrasse 22	

**Hauptdaten des Flugzeuges. (Auszug)**

Zellenaufbau : Doppeldecker, Holzstreben im Dreieckverband. Baldachin N. förmig verstrebt. Nur in den Tiefenebenen der Streben Kreuzverspannung mittelst Stahlkabel. Unterdeck durch 2 Stahlstreben gegen das Boot hin abgestützt. Beiderseits der Zelle je ein Stützwimmer.

Boot : Kiefförmige Sperrholzkonstruktion mit Verstärkungsleisten in der Längsrichtung. Bug zur Kabine für 3 Passagiere ausgebildet. Boot einstufig.

Anzahl der Sitze : 4 Pilotensitz : 1 (direkt unter dem Motor). Passagiersitze : 3

Steuerorgane : Seitensteuerhebel, Höhensteuer und Verwindung mit Handrad. Für sämtliche Steuer Kabelführungen. Steuer nicht ausgeglichen. Verwindungsklappen im Oberdeck. Höhensteuer zweiteilig. Verbindungskabel gehen durch das Oberdeck.

Beschläge : Solide, normale Ausführung.

**M o t o r.**

Motor-Typ : Isotta Fraschini V 6. (6871) Zylinderzahl : 6 (Reihenanzordnung) Stärke : 250 P.S.  
Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Neigungsmesser, 1 Oel- und 1 Benzinmanometer, 1 Benzinuhr, 1 Kühlwasserthermometer.

Bei einem ausgeführten Kontroll-Flug stieg die Maschine mit ca. 300 kg. Belastung in 22 Minuten auf 3000 m. Wendigkeit der Maschine gut, ebenfalls Stabilität.

**Bemerkungen :** Maschine ist in sehr gutem Zustande.

**Lugano, den 28. VIII. 1920.**

**C.Wuhrmann, Ing.**

**Lugano, den 28. VIII. 1920.**

**Rapport über Flugzeugkontrolle.**

**C.H.24**

Flugzeugtyp :	Macchi-Nieuport 3061	Eidg. Registrier Nr. 24
Modell :	M 18.	Ausführung: Frühjahr 1920.
Erbauer :	Società Anonima Macchi-Nieuport, Varese.	
Jetziger Besitzer :	Ad Astra-Aero S.A. Zürich. Uraniastrasse 22	

### Hauptdaten des Flugzeuges. (Auszug)

Zellenaufbau : Doppeldecker, Holzstreben im Dreieckverband. Baldachin N. förmig verstrebt. Nur in den Tiefenebenen der Streben Kreuzverspannung mittelst Stahlkabel. Unterdeck durch 2 Stahlstreben gegen das Boot hin abgestützt. Beiderseits der Zelle je ein Stützwimmer.  
Boot : Kielförmige Sperrholzkonstruktion mit Verstärkungsleisten in der Längsrichtung. Bug zur Kabine für 3 Passagiere ausgebildet. Boot einstufig.  
Anzahl der Sitze : 4 Pilotensitz : 1 (direkt unter dem Motor). Passagiersitze : 3  
Steuerorgane : Seitensteuerhebel, Höhensteuer und Verwindung mit Handrad. Für sämtliche Steuer Kabelführungen. Steuer nicht ausgeglichen. Verwindungsklappen im Oberdeck. Höhensteuer zweiteilig. Verbindungskabel gehen durch das Oberdeck.  
Beschläge : Solide, normale Ausführung.

### Motor.

Motor-Typ : Isotta Fraschini V 6. (6867) Zylinderzahl : 6 (Reihenanzordnung) Stärke : 250 P.S.  
Vorhandene Bordinstrumente : 1 Tourenzähler, 1 Neigungsmesser, 1 Öl- und 1 Benzinmanometer, 1 Benzinuhr, 1 Kühlwasserthermometer.

Anlässlich eines Fluges von Lugano nach Zürich bewährte sich die Maschine sehr gut. Die Windverhältnisse waren schlecht, und die stark einsetzende Bise erlaubte nur eine erreichbare Höhe von 3800 m. Flug dauerte genau 2 Stunden. Unterwegs versagte ein Magnet, so dass vom Gotthard bis nach Zürich der Motor nur mit einem Magneten (I) arbeitete.

**Bemerkungen :** Maschine ist in sehr gutem Zustande.

**Lugano, den 28. VIII. 1920.**

**C.Wuhrmann, Ing.**

### 31. Aug. 1920 «Züricher Post» Fliegerunfall auf dem Zürichsee

Zürich, 31.-ag. Ein Wasserflugzeug der Ad Astra-Aero-Luftverkehrsgesellschaft, das nachmittags unter Führung von Schülerflieger Berteau, der vor seinem Fliegerexamen stand, aufgestiegen ist, stürzte nach kurzer Fahrt infolge einer zu scharfen Kurve aus 50 Meter Höhe auf den See nieder. Während das Flugzeug die Kurve machte, hörte man einen Knall, worauf der hintere Teil des Flugzeuges auseinanderbarst und der Absturz erfolgte. Ein in der Nähe befindlicher Dampfer fuhr sofort zur Unfallstelle und versuchte, den Apparat zu bergen. Als Passagiere befanden sich im Flugzeug der Kassier der Gesellschaft, Stulz, und ein etwa 13 jähriger Knabe, namens Leemann. Der Knabe konnte mit schweren Kopfverletzungen geborgen werden, der Fliegerschüler und der Kassier wurden bis jetzt noch nicht aufgefunden. Das total zertrümmerte Flugzeug wurde von dem Dampfer ans Land geschleppt.

### September 1920 Mitgeteilt. Absturz des Fliegers Berteau bei Zürich.

Der Flieger Berteau sollte am 3. August nachmittags seine Trainingsprüfung beim Zürichhorn beenden, um die definitive Führerbewilligung des Luftamtes als Passagierflieger auf Wasserflugzeugen zu erhalten. Bei einem vorhergehenden Übungsfluge mit dem Flugboot C.H.18 (Savoia F.B.A.) der «Ad Astra-Aéro» rutschte die Maschine kurz vor der Landung in einer zu scharf und mit Rückenwind genommenen Kurve aus geringer Höhe ab und stürzte in den See, wobei der Flieger sowie der eine Passagier (Stulz) ertranken, während der andere Fahrgast, ein 13-jähriger Knabe (Leemann) von einem vorbeifahrenden Dampfer gerettet wurde,

Die beiden Fahrgäste waren entgegen den Betriebsvorschriften der Unternehmung vom Flieger ohne Bewilligung der Direktion als Gratis-Passagiere mitgenommen worden.

Der Motor ist intakt und die Revision der Ueberreste des beim Aufschlagen aufs Wasser zerschmetterten Flugzeuges ergab keine Materialbeanstandungen. Die in den ersten Zeitungsberichten enthaltene Behauptung, dass der Absturz mit einem Knall begonnen habe, respektive, dass das Flugzeug in der Luft geborsten sei, ist unrichtig.

**Eidgenössisches Luftamt : (Jsler)**

### Zürich, den 22. Sept. 1920. An die Zentralstelle für Fremdenpolizei des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements, Bern

Die Zollabfertigungsstelle Dübendorf übermittelt uns Ihre Anfrage vom 17. ds. Betreffend eine Notiz in No. 368 des « Bund » vom 30. August a.c. welche sich auf eine Notlandung italienischer Flieger in der Schweiz bezieht.

Es handelt sich hiebei um das italienische Wasserflugzeug «Savoia» No.2503, welches auf dem Wege nach Stockholm begriffen war, infolge nebligen & stürmischen Wetters die Orientierung verlor und wegen Benzinmangel schliesslich auf der Aare bei Aarau zu einer Notlandung sich gezwungen sah. Auf Anordnung des schweiz. Militärdepartements erfolgte von hier aus dann dessen Weiterflug nach dem Landungsplatz Zürichhorn, wo dasselbe am 27. August ca 5h abends anlangte. Als Insassen entstiegen ihm der ital. Schiffskapitän Maddalena Umberto und der Journalist Guido Mattioli, welche am gleichen Tage, 7 Uhr morgens, in Sesto-Calende am Lago Maggiore aufgestiegen waren. Nach Erledigung der Zollformalitäten wurden gemäss Weisung des Eidg. Justiz- und Polizeidepartements sowohl das Flugzeug wie auch das Gepäck von der hiesigen Polizeibehörde mit Beschlagnahme belegt. Die bis 10. bzw. 22. Sept. gültigen, mit dem Visum der schwedischen diplomatischen Vertretung in Rom für die Reise nach Schweden visierten Pässe, wurden von uns zurückbehalten.

Trotz polizeilicher Beschlagnahme und angeblich mit Bewilligung des schweiz. Luftamtes stiegen die Flieger, ohne dass wir hievon rechtzeitig Kenntnis erhalten hätten, am Samstag den 28. August, ca 5h nachmittags wieder auf zur Weiterreise nach Strassburg.

Den Vorgang haben wir unserer Oberbehörde auf dem Dienstwege zur Kenntnis gebracht.

**Der Zollamtvorstand (sig. Schmid.)**

### Biel, den 24. September 1920. An das Eidg. Post- & Eisenbahndepartement, Bern.

Am 29. August abhin beschädigte ein italienisches Wasserflugzeug beim Niedergehen auf die Aare bei Niederried die Telephonlinie. Gemäss einer Mitteilung des Eidg. Luftamtes soll die italienische Gesandtschaft einen Betrag von Fr. 500.- bei Ihnen hinterlegt haben. Wir übermitteln Ihnen in der Beilage die Rechnung im Betrage von Fr. 515.70, welchen Betrag Sie dem Postcheckkonto III 1030 der Obertelegraphendirektion gutzuschreiben belieben.

Mit vollkommener Hochachtung

**Telephonbureau Biel : (...)**

Lausanne, le 1<sup>er</sup> octobre 1920

**Rapport des Commissaires Sportifs sur les Epreuves subies pour Acrobatie  
par l'Aviateur Marcel N a p p e z le 1<sup>er</sup> Octobre 1920**

Nom & Prénom : NAPPEZ Marcel  
Profession : Aviateur  
Grade Militaire : Adjudant  
Lieu de Résidence : Lugano  
Lieu d'origine : Chevenez (Jura Bernois)  
Date de naissance : 30 Août 1896  
APPAREIL : Hanriot CH. 11 Moteur : Le Rhône 110 HP  
LIEU de l'Epreuve : Aérodrome de la Blécherette à LAUSANNE  
RESULTATS : L'Aviateur a effectué en présence des soussignés :  
1/ Plusieurs VRILLES à droite  
2/ Plusieurs LOOPINGS  
3/ Plusieurs VRILLES à gauche  
4/ d'excellents RENVERSEMENTS & GLISSADES sur l'aile.  
Heure de départ : 14h.54  
Heure d'arrivée : 15h.21 Temps employé : 27 minutes.  
OBSERVATIONS : Etat du temps : très couvert et pluvieux, nuages à une altitude moyenne de 700 m.  
Force du vent : faible vent d'ouest.  
BONNE ACROBATIE : la dernière des nombreuses VRILLES exécutées par l'Aviateur Marcel NAPPEZ l'a été à une trop faible altitude. A noter que l'aviateur n'avait volé que deux fois l'appareil qu'il montait.  
LAUSANNE, le premier Octobre 1920.  
**Deux Commissaires Sportifs** : (Jean ... Aé.C.S. Section Romande ; Léon Progin, aviateur militaire)

Genève, le 14 octobre 1920

**Monsieur Gsell, Ingénieur, Office Aérien Fédéral, Berne**

Cher Monsieur

Je vous serai reconnaissant si vous pouviez me renvoyer les livres de bord de l'appareil C H 22, et du moteur J.F. 6870.

Profitant de l'occasion je me permets de vous poser une question à propos des hélices. Vous avez pu constater que l'hélice du No. 22 a un très mauvais rendement au départ. Vous me disiez alors que cela provenait du mauvais compromis établi pour la construction de l'hélice. Or, je viens d'apprendre qu'à Zurich, les nouvelles hélices de Dübendorf ont toutes le même défaut. Dans ce cas, n'est-il pas possible que ce mauvais rendement au départ provienne d'une différente déformation de la pale (Dübendorf) par rapport aux pales italiennes ? Déformation différente, due à une autre qualité de bois ?

Je vous saurai gré de quelques éclaircissements à ce sujet et vous en remercie d'avance.

Agréez, Cher Monsieur, mes meilleures salutations.

**AD ASTRA-AÉRO, Avion Tourisme S.A. GENÈVE** (H. Pillichody, Chef pilote.)

Berne, le 21 octobre 1920.

**PERMIS DE CONDUIRE pour PILOTES SUISSES**

Monsieur Nappez Marcel, Lugano  
Originaire de Chevenez canton Berne  
Après avoir produit les pièces prescrites, savoir :  
Acte d'origine et permis d'établissement de Chevenez du 23 nov. 1917  
Certificat de médecin Dr, Ch. Pache, Lausanne du 7 octobre 1918  
Certificat de bonne vie et mœurs de Lausanne du 27 août 1918  
Brevet militaire suisse pour avions du 1<sup>er</sup> juillet 1917 Brevet civil international pour avions du 25 avril 1917.  
Attestation d'entraînement suffisant, délivré par com. Techn. Du 17. Nov. 1919  
à condition d'observer exactement les prescriptions fédérales relatives à la circulation aérienne, est autorisé à piloter dans l'espace aérien suisse, l'appareil aéronautique du type de Hydroplanes et Avions terrestres  
pour lequel le Département militaire fédéral a délivré un permis de circulation  
par ordre **Département militaire fédéral : Direction des Stations Suisses d'Aviation, Office du Contrôle Aéronautique**  
Dübendorf, le 8 décembre 1919 (i.V. Hptm i/Gst. Müller)  
Mr. Nappez est autorisé à effectuer des vols acrobatiques. (Suivant Régl. de l'acrobatie du 23 juillet 1920.)  
Berne, le 21 octobre 1920. **Office aérien fédéral (Jsler)**

Bern, den 25. Oktober 1920.

**An die Ad Astra-Aéro – Avion Tourisme, Zürich, Uraniastrasse 22.**

**Betrifft : Revision Ihrer Flugzeuge in Genf,**

**C.H.14 F.B.A. mit und ohne Bespannung.**

**C.H.6 F.B.A.**

**C.H.22 Macchi-Nieuport Kabinenboot.**

Kopie geht an Ad Astra Genf.

Das Luftamt gibt Ihnen im folgenden das Ergebnis der Revision Ihrer Flugzeuge in Genf bekannt :

**F.B.A. Flugzeuge.**

Grundsätzlich ist zu erwähnen, dass die F.B.A.-Flugzeuge einen veralteten Typ mit nicht einwandfreien Konstruktionseinzelheiten darstellen ; die Festigkeitsberechnung entzieht sich der Kontrolle, sie ist wahrscheinlich überhaupt nicht auf wissenschaftlicher Basis erfolgt. Trotzdem können diese Flugzeuge, nach Behebung des Hauptanstandes – der mangelhaften Steifigkeit der Ruderflächen infolge zu geringer Torsionsfestigkeit des Rumpfes – im Verkehr zugelassen werden, wenn das sie benützende Unternehmen sich deren schlechten Eigenschaften bewusst bleibt und sie daher hauptsächlich als Reservemaschinen für Spazierflüge bei gutem Wetter benützt, in allen Einzelheiten einer besonders strengen laufenden Kontrolle unterwirft und auch die kleinsten Anstände sofort behebt.

Wegen der nötigen Verbesserung des Rumpfes gilt das Folgende : Die spitz zulaufende Form des Rumpfes ist ein grundsätzlicher Fehler, der zu einer geringen Torsionsfestigkeit des Rumpfes führt, gerade infolge der hochliegenden Ruderflächen ...

...

Bern, den 29. Oktober 1920.  
Betr. : Technische Nachkontrolle  
C.H.15, 19, 21, 23 am 22. und 23.

An die Ad Astra-Aéro. Zürich. Uraniastrasse 22.

Bei der technischen Nachkontrolle Ihrer Flugzeuge C.H.15, 19, 21, 23 ergaben sich folgende Anstände, welche schnellstmöglich behoben werden müssen :

- C.H.15. 1. Die Bespannung der Tragzelle und des Leitwerks ist nicht mehr einwandfrei und bald zu ersetzen ; insbesondere ist die Bespannung der Oberseite Mitteldeck und Höhenflosse schlecht ; der Lackanstrich ist besonders am Mitteldeck und auf der Höhenflosse zersprungen.  
2. Die Tragzellenanschlussbolzen haben keinerlei Sicherung.  
3. Bei Mittelstellung der Querruder ist die, für Mittelstellung bezeichnete, Handradspeiche etwa 10° links.  
4. Die (und am hinteren Verspannungsfeld vorhandenen) Kreuzungsstellen der Tragkabel sind gegen Durchscheuern zu sichern.  
5. Ein Quersteuerseil zeigt bei der Rolle an der Spritzwand eine angebrochene Litze.  
6. Die Unterbrecher der Magnetapparate öffnen unzulässig weit  
7. Ein Benzinfilter direkt vor Vergaser fehlt.  
8. Im Bordbuch fehlen die Flüge Berteau und Comte ; ebenso die Additionen.  
9. Ein Verspannungs- und 1 Leitungsschema sollten an jedem Flugzeuge angebracht sein.
- C.H.19. 1. Die Unterbrecher der Magnetapparate öffnen unzulässig weit.  
2. Die Bezeichnung der Hahnen und Hebel fehlt.  
3. Ein Verspannungs- und 1 Leitungsschema sollten an jedem Flugzeuge angebracht sein.  
4. Das Flugzeug war gerade in Revision (Propeller abgenommen). Motorprobe und Kontrollflug konnten deshalb nicht stattfinden.
- C.H.21. 1. Die Höhenflosse klappert, die entsprechenden Bolzenlöcher sind aufzureiben und mit einem Bolzen von passendem Durchmesser zu versehen.  
2. Mit 3 Passagieren und 160 kg. Benzin gelangt der Start, allerdings bei einer Windrichtung schräg zum Seegang, ausserordentlich schlecht, so dass das Boot stark beansprucht und die Schwimmerseiten-Stoffverkleidung abgerissen wurde. Die Verbesserung kann wahrscheinlich nur durch passendere Wahl des Propellers erfolgen.  
3. Eine Tabelle über die, bei teilweiser Besetzung nötigen Gegengewichte ist beim Ballastraum anzubringen.  
4. Ein Verspannungs- und 1 Leitungsschema sollten an jedem Flugzeuge angebracht sein.  
5. Im Bordbuch fehlen die Flüge zwischen 15. September und 9. Oktober 1920.
- C.H.23. 1. Das Boot zeigt eine höchst mangelhafte Pflege : Trotzdem der Motor zur Revision ausgebaut war, wurden die Schwimmerdeckel nicht geöffnet und das Wasser im Boot stehen gelassen. Das Bootsinnere ist deshalb stark verschimmelt und das Sperrholz der (wegen der Löcher für die Steuerkabel unzweckmässigen) Querschotten angefault. Die kleinen runden Deckel sind zweckmässig, wie bei den anderen Booten, durch grössere rechteckige solche zu ersetzen, damit dieselben eine bessere Kontrolle und Säuberung des Bootsinneren erlauben.  
2. Die Seitensteuerkabel sind unter dem Führersitzboden stark angerostet.  
3. Die Höhenflosse wackelt etwas, sie ist starr zu befestigen.  
4. Wegen Ausbau des Motors konnten Motorkontrolle und Probeflug nicht stattfinden.

Eidgenössisches Luftamt (J)

18. November 1920

Bericht über die technische Nachkontrolle

C.H. 25

Flugzeugtype :	Macchi 8	Verwendungszweck :	Passagierflüge
Erbauer :	Macchi Varese	Baujahr :	1917
Jetziger Besitzer :	Attilio Maffei, Kursaal Lugano	Anzahl der Sitze :	drei
		Standort des Luftfahrzeuges :	Lugano

Bern, den 2. Dezember 1920.

An die Ad Astra-Aero A.G., Zürich. Uraniastrasse Nr.22.

Betrifft : Kontrolle der Flugzeuge

C.H.12, 17, 24, (25)

C.H. 1, 2, 5, 6, 7, 14, 23,

Das Luftamt teilt Ihnen hierdurch mit, dass Ihre Flugzeuge der Stationen Lugano und Locarno am 18. und 19. November seitens des Kontrollingenieurs Gsell revidiert wurden. Es ergaben sich hierbei die im Folgenden aufgeführten Anstände deren baldige Behebung nötig ist :

C.H.12. Das Flugzeug ist z. Zt. Demontiert, da eine Rumpfreparatur vorgesehen ist ; Zelle und Leitwerk sind in gutem Zustande, die Sperrholzbeplankung der Rumpfsseiten muss jedoch erneuert werden, da sie sich stark geworfen hat ; der Zustand des Boots-Rahmenwerkes ist ein guter, so dass die Reparatur sich lohnen dürfte.

C.H.17. Dieses F.B.A. Schulflugzeug ist einigermaßen verbraucht ; es kann allerdings durch kleinere Reparaturen soweit in Stand gesetzt werden, dass es zur etwaigen Einschulung von Landfliegern auf Flugbootführung für die Zwecke Ihrer Gesellschaft noch einige Zeit brauchbar ist. An Anständen ergab sich Folgendes :

- 1) Vordersitz und linker Führersitz sind zerbrochen, die Windschutzscheiben zeigen unnütz hervorragende kleine Bolzen, die Polsterung des hinteren Cockpit ist schadhaft, Anschnallvorrichtungen fehlen.
- 2) Der Anlassmagnet lässt sich nicht drehen ; infolgedessen ist zum Anlassen bei kaltem Wetter ein übermässiges Benzin-einspritzen nötig, das zu Vergaserbränden führen kann ; tatsächlich entstand ein derartiger Brand, ohne schädliche Folgen beim Anlassen vor der Revision am 19. November ; ein Vorwurf an den Piloten wäre insofern ungerechtfertigt, als die Maschine lange unbenützt stand und der Fehler des Anlassers infolgedessen erst bei der Inbetriebsetzung auffiel.
- 3) Ein Verspannungs- und Leitungsschema sollte an keinem Flugzeuge fehlen.
- 4) Die Bespannung (Baumwolle) ist nicht mehr einwandfrei, kleine Löcher und Risse müssten vor Ingebrauchnahme geflickt werden. Der Lackanstrich ist durch Spritzwasser, besonders an den Unterseiten der Hinterkanten Unterflügel und Höhenflosse, beschädigt.

- 5) die Steifigkeit des Leitwerkes leidet unter der geringen Torsionsfestigkeit des Rumpfes, eine Verbesserung derselben dürfte durch kleine Absteifungen in den letzten Schotten möglich sein.
- 6) Bei Mittelstellung der Handräder stehen die Querruder nicht auf Mittellage, die Quersteuerseile sind an den Rollen unten an der Steuersäule angerankt.
- 7) Der Propeller ist italienisches Fabrikat und daher nach den bisherigen Erfahrungen zweckmässig zu ersetzen ; er zeigt allerdings keine Lösung der Leimfugen, ist jedoch an der Austrittskante von Spritzwasser beschädigt.

Die Propellerbolzen zeigen die gefährliche scharfe Abdrehtung am Bunde ; sie sind – entgegen Ihrem Briefe vom 13. Nov. 20 nicht durch solche mit abgephastem Uebergang ersetzt.

- 8) Ein Zündkabel ist ohne Kabelstück befestigt, die Unterbrecher öffnen etwas zu weit ; auf Kerzenreihe 2 läuft der Motor mit Aussetzern ; ein Benzinfilter ist nicht vorhanden ; an der Schubstange zu hinteren Drosselklappe fehlt ein Splint.

C.H.24. Das Flugzeug ist im Allgemeinen in gutem Zustande ; der Schwimmerboden zeigt jedoch vor der Stufe infolge Bruches des Rahmenwerkes eine starke Einbeulung, die zu Ueberschlagen beim Anwassern führen kann. Das Flugzeug ist daher z. Zt. Ausser Dienst gestellt, um bei geeignetem Wetter zur Reparatur nach Zürich überführt zu werden. Die Unterbrecher öffnen zu weit.

C.H.25. Betreffs der Anstände bei diesem, Herrn Maffei gehörigen, und von Ihnen als Reservemaschine gebrauchten Flugzeuge siehe anliegenden Durchschlag des Briefes an Herrn Maffei.

Wegen der, bisher schon nachkontrollierten Flugzeuge ist zusammenfassend zu bemerken :

C.H.1. Motorprobe und Kontrollflug konnte nicht stattfinden, da das Flugzeug (angebl. wegen Kolbenbruch) nicht flugbereit ist und vorderhand nicht instandgesetzt wird ; ein Bordbuch ist nicht vorhanden. Andere Anstände haben sich nicht ergeben.

C.H.2. Motorprobe und Kontrollflug konnten nicht stattfinden, da z. Zt. Der Kontrolle (11. Nov.) der Propeller fehlte ; das Bordbuch erbitten wir zur Einsicht. Die Durchsicht ergab keine Anstände.

C.H.5. Die Kontrolle am 11. Nov. Ergab keine Anstände ; das Bordbuch erbitten wir zur Einsicht.

C.H.6. Der Probeflug bei der Kontrolle vom 6. Okt. War wegen Motorstörung unmöglich ; das Kontrollergebnis wurde Ihnen schon mitgeteilt, das Bordbuch wird zur Einsicht erbeten.

C.H.7. Die Kontrolle ist vollständig erledigt ; Anstände ergaben sich nicht.

C.H.14. Das Kontrollergebnis wurde Ihnen schon mitgeteilt, Motorprobe und Probeflug waren nicht möglich, da das Flugzeug bei der Kontrolle vom 7. Nov. demontiert war ; nach Instandsetzung erbitten wir Bericht ; ebenso wird um Einsendung des Bordbuches ersucht.

C.H.23. Das Kontrollergebnis wurde Ihnen schon mitgeteilt ; Motorprobe und Probeflug waren bei den Kontrollen vom 22. Okt. und 12. Nov. unmöglich, da der Propeller fehlte :

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

Anlage : Brief an Herrn Attilio Maffei, Lugano. (Par un prochain courier)

**Zürich, 4. Dezember 1920.**

**An das Eidg. Luftamt, Bern.**

Wir verdanken Ihr Schreiben vom 20. November und werden es uns angelegen sein lassen, die von Ihnen gerügten Mängel an unseren Flugzeugen zu beheben. Wir gestatten uns, Ihnen vorläufig folgende Bemerkungen dazu zu machen :

Ch. 12 : Dieses Flugzeug wird über den Winter in Lugano vollständig revidiert und hauptsächlich der Rumpf vollständig neu bekleidet.

Ch. 17 : Nach unseren Weisungen darf sowieso dieses Flugzeug vor einer Umgestaltung, ähnlich wie Sie sie von denjenigen in Genf verlangten, nicht mehr geflogen werden.

Ch. 24 : Dieses Flugzeug wird nun in Lugano revidiert.

Ch. 25 : Wir erwarten Kopie Ihres Briefes an Herrn Maffei. Der Flugbetrieb in Lugano hat vollständig aufgehört, sodass Pilot und Mechaniker ihre ganze Zeit der Revision und Herstellung der Flugzeuge und Bereitstellung auf nächsten Frühling widmen können.

Ch. 1 : Ein Bordbuch zu diesem Flugzeug war allerdings vorhanden, wurde von Pilot Comte aber nie nachgeführt und seit seiner Uebernahme durch unsere Gesellschaft nicht mehr geflogen.

Die verlangten Bordbücher zu Ch 2 und Ch 6 folgen in wenigen Tagen.

Hochachtungsvoll

**AD ASTRA-AERO, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.** (ppa W. Althaus ; Direktor : F. Rihner)

**Datum : 31. März 1921**

**Bericht über die technische Erstkontrolle**

**C.H. 36**

Flugzeugtype : Macchi-Nieuport M.8

Verwendungszweck : Passagierflüge

Erbauer : Macchi, Varese

Baujahr : 1917 (von Militärschule Sesto Calende, Motor ... neu)

Jetziger Besitzer :

Hydrovolanti Luganese, Marcel Nappez, Robert Rubinat ?

Standort des Luftfahrzeuges :

Ouchy (verst? Und ohne Hangar !)

**Berne, le 5 avril 1921**

**Monsieur Marcel Nappez, Pilote aviateur, Lausanne.**

Monsieur,

Avant de vous délivrer le permis de navigation définitif de votre appareil C.H.36, nous tenons à être éclaircis sur ce qui suit :

1. Votre «Società Idrovolanti Luganese» est-elle enregistrée définitivement dans le Registre suisse du commerce ? Si oui, veuillez nous communiquer le certificat d'inscription ;

2. Avez-vous reçu notre lettre chargée du 1<sup>er</sup> février 1921 qui vous demandait vos intentions quant à la continuation de l'exploitation de votre société et qui vous communiquait la récapitulation des conditions spéciales (voir annexe) auxquelles nous subordonnons l'octroi de l'autorisation prévue à l'art. 16 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920 ? Si oui, veuillez nous répondre à ce sujet ;

3. Nous vous remettons ci-inclus, en deux exemplaires, une formule d'engagement. Vous voudrez bien nous en renvoyer un exemplaire après l'avoir muni de votre signature.

D'autre part et pour ce qui concerne spécialement les résultats du contrôle technique de votre appareil, nous vous confirmons les décisions prises par Mr. Gsell, soient :

1. L'hélice Macchi de votre appareil devra être remplacée, avant le 1<sup>er</sup> juin 1921, par une hélice qui donnera une plus grande garantie de sécurité que celle offerte par les hélices italiennes en général ;
2. Le siège du passager avant doit être muni d'une ceinture de sûreté ;
3. Les bordages de la cabine du pilote et des passagers doivent être rembourrés.

Les transformations demandées par les points 2 et 3 ci-dessus devront être effectuées dans le plus bref délai. Vous êtes prié de nous avertir dès qu'elles seront exécutées.

Nous vous prions de prendre note que l'autorisation provisoire qui vous a été donnée le 2 avril passé, pour l'appareil C.H.36, n'est valable que jusqu'au 15 avril prochain. Jusqu'à cette date vous aurez à régulariser votre entreprise et à nos renseigner exactement dans le sens de la présente.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

**Office aérien fédéral (J)**

**Zürich, den 6. April 1921.**

**An das Eidg. Luftamt, Herrn Major Isler, Bern.**

Gestatten Sie uns, in folgender Angelegenheit um Ihren Rat zu bitten :

Wie Ihnen bereits bekannt, hat unser Verwaltungsrat beschlossen, die Station Lugano im Tessin aufzuheben und Herrn Kramer zu entlassen. Die beiden Herren Maffei und Kramer haben nun aber trotz alledem das grösste Vertrauen zur Entwicklung der Station Lugano und sind entschlossen, auf eigene Rechnung weiter zu fliegen. Die beiden Herren sind nun mit der Anfrage an uns gelangt, ob es nicht möglich wäre, dass sie in unserem Namen, aber auf eigene Rechnung diese Station weiterführen würden, d. h., dass sie zum Teil unsere Flugzeuge, unsere Drucksachen, unsern Hangar usw. Benutzen würden. Es wäre uns selbst diese Lösung auch ganz angenehm, wir fragen uns aber, wie sich die Sache bezüglich Registrierung bei Ihnen und der versicherungstechnischen Verantwortlichkeit verhält. Wir sind der Ansicht, dass die beiden Herren, auch wenn sie sich schriftlich verpflichten jede Verantwortung auf sich zu nehmen, im Falle eines Unglückes doch nicht im Stande sein würden, für die volle Schadenersatzsumme aufzukommen und dass dann unsere Gesellschaft dafür belastet wird. Wir wären Ihnen sehr verbunden, uns Ihre Ansicht über die Sache äussern zu wollen und event. einen Vorschlag zu machen, in welcher Form dem Begehren der beiden Herren entsprochen werden könnte.

Hochachtungsvoll

**AD ASTRA-AERO, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.**, Der Direktor : (F. Rihner)

**Bern, den 14. April 1921.**

**An die Ad Astra-Aero, Zürich, Seefeldstrasse 19**

**Station Lugano**

Die Uebernahme der Station Lugano durch die Herren Maffei und Kramer wäre möglich in der Weise, dass Sie eine Filiale Lugano errichten und im Handelsregister eintragen lassen. Durch Privatvertrag könnten Sie ev. Verluste dieser Station den Leitern überbinden. Auch könnten dieselben durch Verpflichtungsschein gegenüber dem Luftamt die Haftpflicht für ihre Station übernehmen. Sofern aber im praktischen Fall nicht genügend Deckung vorhanden wäre, würde doch auf die Hauptfirma zurückgegriffen.

Wir glauben, dass Sie doch besser tun, die beiden Herren eine besondere Gesellschaft gründen zu lassen, z. B. unter dem Namen «Ad Astra Lugano» oder dgl., wobei Sie der neuen Unternehmung Ihr dortiges Material miet- oder kaufweise überlassen. Die Verkehrsbewilligungen der verkauften oder vermieteten Flugzeuge müssten auf die neue Gesellschaft übergeschrieben werden, womit für Sie die Haftpflicht dahinfällt. Die Ueberschreibung erfolgt gegen Einsendung der halben Registrationstaxe.

Unsere Erkundigungen beim Handelsregisteramt haben ergeben, dass « Ad Astra » mit irgend einem Zusatz, der nicht mit den Beifügungen Ihrer Gesellschaft identisch ist, für eine neue Gesellschaft zugelassen würde. Auch wir hätten nichts dagegen.

Ihre Sache wäre es, eventuell im Vertrag, durch welchen Sie Ihr Material zur Verfügung stellen, Bedingungen für den Wiedererwerb dieser Station für Ihren eigenen Betrieb, resp. für eine spätere Fusion, aufzunehmen.

**Eidgenössisches Luftamt : (J)**

**Lausanne, le 14 avril 1921**

**ENGAGEMENT.**

En raison de l'autorisation pour la circulation aérienne qui lui est donnée par le Département fédéral des chemins de fer (office aérien fédéral), le soussigné s'engage à réparer tous les dommages dont l'art. 26 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920 le rend responsable.

En outre, le soussigné reconnaît l'obligation visée par l'art, 28, 3<sup>e</sup> alinéa, du sus-dit arrêté, relative à la garantie représentée par son ou ses appareils.

D'autre part, au cas où une action en responsabilité lui serait intentée, le soussigné accepte et reconnait la juridiction et les compétences telles qu'elles sont fixées par l'art. 32 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920.

**Lausanne, le 14 avril 1921**

Signature : **M. Nappez**

**18. April 1921**

**SHAB Nr. 101 – Seite 776**

Transports aériens. – 13 avril. Le chef de la maison **Nappez**, à Lausanne, est Marcel-Auguste Nappez, de Chevèze (Berne). à Lausanne. Entreprise de transports aériens. Bureau : Hôtel du Château, Ouchy.

**Berne, le 18 Avril 1921.**

**Monsieur Attilio Maffei, Directeur du Kursaal, Lugano.**

Monsieur,

Par la direction de la Société Ad Astra Aéro, nous apprenons que vous avez l'intention, d'accord avec Mr. Kramer, de prendre à votre compte la station d'aviation de Lugano.

Ayant en vue l'autorisation qui vous sera nécessaire d'obtenir de notre office, nous vous remettons ci-inclus un questionnaire que vous voudrez bien remplir et nous renvoyer.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

**Office aérien fédéral (J)**

Annexe mentionnée.

Zürich, den 1. Mai 1921.

**VERTRAG zwischen der AD ASTRA-AERO, Schweizerische Luftverkehrs A.-G., Zürich  
und der AD ASTRA LUGANO.**

1. Die Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G. in Zürich der «Ad Astra Lugano» Propagandamaterial, wie Affichen, Tarife, Prospekte usw. ; ebenso gestattet die «Ad Astra-Aero» der «Ad Astra Lugano» die Weiterbenützung ihrer Bordbücher, Rapportbücher und die Blocks für Flugbons. Die «Ad Astra-Aero» verrechnet diese Material der «Ad Astra Lugano» zum Selbstkostenpreis.  
Die «Ad Astra Lugano» ändert die Firmabezeichnung auf den übernommenen Drucksachen.
2. Die «Ad Astra-Aero» überlasst der «Ad Astra Lugano» ihr Flugzeug CH.12 zur Ausführung von Passagierflügen und verpflichtet sich Letztere :
  - a.-b.) Für sorgfältige Behandlung und Unterhalt dieses Flugzeuges und Uebernahme sämtlicher event. Reparaturarbeiten.
  - c.) Bei vollständige Bruch den Wert von : Fr. 3'000.- vollständig zu decken.
  - d.) Der «Ad Astra-Aero» eine Amortisationsentschädigung im Betrage von 20% der mit diesem Flugzeug vereinnahmten Passagiergelder auszuhändigen.
  - e.) Das Flugzeug CH.12 bei Auflösung des Vertrages in flugbereitem Zustand der «Ad Astra-Aero» wieder zu übergeben.
3. Die «Ad Astra-Aero» überlässt der «Ad Astra Lugano» laut beiliegendem Inventar noch Werkzeug, Hangarausstattungen etc. zur Benützung, für welche Letztere eine Pauschalentschädigung von Fr. .... monatlich entrichtet. (Dieses Inventar würde folgender Massen zu Stande kommen : Sie schicken uns diejenigen Gegenstände, die Sie nicht brauchen ; diese Gegenstände bringrn wir an Ihrem Inventar vom 2.II.20 in Abrechnung und belasten Sie für den Rest.)
4. Die «Ad Astra-Lugano» verpflichtet sich, für das gemietete Flugzeug getreues Bord- und Flugrapportbuch zu führen, die sie pünktlich am 1. jeden Monats der Direktion der «Ad Astra-Aero» zur Einsicht zustellt, damit an Hand dieser Bücher die Abrechnung des sub. 2. d) erwähnten Punktes ausgeführt werden kann.
5. Dieser Vertrag ist in drei Exemplaren ausgeführt und vierteljährlich kündbar.

**Die Kontrahenten :**

Zürich, den 1. Mai 1921.

Sig. F. Rihner sig. Kramer

---

<b>Datum :</b>	<b>4. Mai 1921</b>	<b>Bericht über die technische Erstkontrolle</b>	<b>C.H.</b>	<b>61</b>
Flugzeugtype :	Lohner R 37	Verwendungszweck :	Schule u. Passagier (Doppelst.)	
Erbauer :	Lohnerwerke Wien	Baujahr :	1919/1920	Anzahl der Sitze : 4
Jetziger Besitzer :	Alfred Comte, Sportfliegerschule Horgen	Standort des Luftfahrzeuges :	Horgen	

---

<b>Datum :</b>	<b>4. Mai 1921</b>	<b>Bericht über die technische Erstkontrolle</b>	<b>C.H.</b>	<b>62</b>
Flugzeugtype :	Lohner R 38 Flugboot	Verwendungszweck :	Passagierflugzeug	
Erbauer :	Lohnerwerke Wien	Baujahr :	1919/1920	Anzahl der Sitze : 4
Jetziger Besitzer :	Alfred Comte, Sportfliegerschule Horgen	Standort des Luftfahrzeuges :	Horgen	

---

<b>Datum :</b>	<b>20. Mai 1921</b>	<b>Bericht über die technische Erstkontrolle</b>	<b>C.H.</b>	<b>63</b>
Flugzeugtype :	Lohner	Verwendungszweck :	Passagierflugzeug	
Erbauer :	Lohnerwerke Wien	Baujahr :	1919	Anzahl der Sitze : 4
Jetziger Besitzer :	Alfred Comte, Luftverkehr & Sportfliegerschule Horgen & Dübendorf			
Standort des Luftfahrzeuges :	Horgen			

---

<b>Datum :</b>	<b>20. Mai 1921</b>	<b>Bericht über die technische Erstkontrolle</b>	<b>C.H.</b>	<b>64</b>
Flugzeugtype :	Lohner	Verwendungszweck :	Passagierflugzeug	
Erbauer :	Lohnerwerke Wien	Baujahr :	1919	Anzahl der Sitze : 4
Jetziger Besitzer :	Alfred Comte, Luftverkehr & Sportfliegerschule Horgen & Dübendorf			
Standort des Luftfahrzeuges :	Horgen			

---

**Dübendorf, den 26. Mai 1921**

**Bericht über Unfall mit Flugzeug CH 65 am 25. Mai 1921.**

Wir starteten ca. 14.45 in Richtung Zürich und machten zwei kurze Flüge bis auf die Höhe von Thalwil. Von dort wieder Start und Aufstieg auf etwa 150 m wieder Richtung Zürich.

Comte drosselte den Motor und flog in schwacher Linkskurve in Richtung südliches Seeufer, während dieser Kurve, bei der etwas Gegenverwunden werden musste, bemerkte Comte, dass die Verwindung nicht mehr zurückging. Er stellte den Motor ab, der Apparat richtete sich alsbald aus der Linkneigung auf und begann nach rechts zu rutschen.

Comte versuchte mit seiner ganzen Kraft die Verwindung loszubekommen, ich selbst wollte auch noch mithelfen. Während dieser Zeit begann der Apparat eine Rechtskurve zu beschreiben, so dass man von einem eigentlichen Sturze nicht sprechen kann. Der Apparat beschrieb in Richtung See eine Vierteldrehung zur Richtung quer zum See. Kurz vor dem Auftreffen auf den Boden, konnte Comte durch Anziehen des Höhensteuers die Geschwindigkeit noch etwas abbremsen. Der Apparat berührte zunächst mit dem rechten Flügel den Bahndamm (200 m von der Station Oberrieden in Richtung Horgen) das Boot kam in einen tiefen Einschnitt zwischen Bahndamm und einen Hügelabhang zu liegen, sodass der eigentliche Schock von den Flügeln aufgenommen wurde.

Comte und ich konnten uns sofort freimachen, währenddem Rubin bewusstlos war.

Durch Aufreissen der vordern Bootswand konnte auch Rubin innerhalb 2 Minuten befreit werden.

Da das Verwindungskabel am Steuer über eine gedeckte Rolle geht, kann ich nicht beurteilen, ob der Fehler am Steuer selbst lag oder ob die Verwindungsklappe am Flügel aussen hängen geblieben ist.

Die Steuer wurden vor dem Start kontrolliert und funktionierten einwandfrei.

**Dübendorf, den 26. Mai 1921**

**sig. Lt. Zimmermann**



**26. Mai 1921 Eine verunglückte Notlandung**

-g- Am Mittwoch, 25. Mai, gegen 3 Uhr nachmittags, stieg der bekannte Pilot Comte von seinem Hangar in Horgen aus mit einem neuen Wasserflugzeug Nr. 65 zu einem Probeflug auf. Als Prüfungsexperte begleitete Chefpilot Zimmermann vom eidgenössischen Flugplatz in Dübendorf die Fahrt, während die übrigen Mitglieder der Abnahmekommission den Flug vom Startplatz Horgen aus verfolgten. Mit dem Flugzeug fuhr auch ein Mechaniker mit. Schon über Thalwil soll das Flugzeug nach Aussagen von Augenzeugen sehr unruhig geflogen sein. Wie Flieger Comte mitteilte, hat die linke Seite der Steuerung versagt, und er versuchte daher ... Höher liegenden Leitungsdrähten der Schweizerischen Bundesbahnen. Es überschlug das Fahrzeug in die ziemlich steile Dole rechts des Bahndammes. Comte und Zimmermann retteten sich durch Absprung. Der Mechaniker indessen wurde festgeklemmt und musste aus der Kabine, die ziemlich beschädigt ist, hervorgezogen werden. Doch sind auch seine Verletzungen glücklicherweise leichter Natur. Er erlitt eine leichte Gehirnerschütterung und einige unbedeutende Kopfwunden. Nach Anlegung eines Notverbandes durch rasch herbeigeeilte Aerzte wurde er mit Auto ins Kantonsspital nach Zürich überführt. An schwereren gesundheitlichen Schädigungen konnte, wie wir von dort hören, nichts festgestellt werden, so dass der verunglückte Mechaniker vermutlich schon nach wenigen Tagen wieder aus der Spitalpflege entlassen werden können. Der Zugsverkehr wurde durch Aufräumungsarbeiten und Nichtfunktionieren der Signale für ca. 20 Minuten gestört. Auch der Telegraph- und Telefonverkehr war einige Zeit unterbrochen. Das havarierte Flugzeug wurde nach Horgen in den Hangar zurücktransportiert.

**Lausanne, 2 juin 1921****DEMANDE de concession pour l'exploitation de la navigation aérienne en Suisse (trafic intérieur).**

(Autorisation prévue par l'Art. 16 de l'A.G.F. 27.I.20)

- I. Entrepreneur.  
 Nom et prénom : **Nappez Marcel**  
 Domicile, (siège de l'entreprise) : **Ouchy, Lausanne ; Hôtel du Château**  
 Nationalité de l'entrepreneur : **Suisse**  
 Lieu d'origine : **Chevenez**
- II. PRECISIONS SUR L'ENTREPRISE :  
 ❖ Forme juridique de l'entreprise : **Soc. Simple**  
 ❖ Nombre de pilotes : **1**  
 ❖ Pilotes : **Nappez**  
 Date de fondation de l'entreprise : **15 juillet 1920**  
 Date de l'inscription au Registre du commerce : **13 Avril 1921**
- III. CAPITAL.  
 Capital de la Société – de la Coopérative – ou Capital-actions : **30.000 frs.**  
 A combien se monte le capital suisse ? **Totalité**
- IV. BUT ET ORGANISATION DE L'ENTREPRISE.  
 Genre de trafic : **Transports passagers, Ecole**  
 Endroits (localités) intéressés par l'exploitation : **Lausanne, Tourisme en Suisse**  
 Stations permanentes : **Ouchy**  
 Stations intermédiaires : **Montreux, Vevey, Evian**  
 Stations douanières : **Lugano, Ouchy**
- V. AERONEFS.  
 Nombre : **3**  
 Types : **1 M.8 200 HP**  
**2 S.8 200 HP**  
 Provenance des aéronefs : **Italie**  
 Equipement pour télégraphie sans fil : **Néant**  
 Equipement pour la photographie aérienne : **Néant**  
 Stationnement actuel des aéronefs : **Ouchy**  
 Existe-t-il pour les aéronefs des certificats de navigabilité ou d'autres documents émanants du vendeur ou du constructeur ?  
**Non**
- VI. Quels sont les mesures prises pour l'ASSURANCE du personnel, du matériel et de la responsabilité envers les tiers ?  
**Assurance Winterthour**
- VII. ORIENTATIONS : **L'entreprise se propose les vols avec passagers et meetings durant les belles saisons, sur les lacs, et les vols de passagers dans les Alpes durant l'Hiver.**

Lieu et date. **Lausanne, 2 juin 1921**

Signature du demandant :

**Nappez****Berne, le 3 juin 1921. Chargé. Monsieur Marcel Nappez, Pilote-aviateur, Lausanne. Pontaise 14.**

Monsieur,

Notre lettre du 15 avril passé contenait un questionnaire sur votre entreprise que, malgré notre recharge du 20 mai, nous n'avons pas encore reçu en retour.

Par votre lettre du 30 mai dernier vous nous dites nous avoir envoyé un engagement de responsabilité, une copie de contrat d'assurance, un certificat de nationalité et la taxe d'enregistrement de votre appareil C.H.36. En effet nous avons reçu ces pièces en son temps, aussi ce n'est pas celles-là que nous vous réclamons mais bien le questionnaire envoyé le 15 avril et le certificat d'inscription dans le registre du commerce que votre lettre du 14 avril nous promettait déjà.

Pour ce qui concerne le questionnaire nous devons supposer que vous avez égaré l'exemplaire que nous vous avons envoyé, aussi nous en joignons un nouvel à la présente. Vous voudrez bien remplir ce questionnaire conformément à la constitution de votre nouvelle entreprise et nous le renvoyer par retour du courrier faute de quoi nous nous verrons obligés de retirer le permis de navigation provisoire de l'appareil C.H.36, car notre mandat de surveillance sur la navigation aérienne nous interdit de laisser circuler un appareil appartenant à une entreprise dont nous ne connaissons ni la valeur, ni le crédit.

A l'envoi du questionnaire veuillez joindre le certificat d'inscription au Registre du Commerce.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

**Office aérien fédéral (J)**

Berne, le 7 juin 1921.

Monsieur le Directeur Attilio Maffei, Kursaal, Lugano.

Monsieur,

En date du 18 avril passé, nous basant sur une communication de la Direction de la société Ad Astra Aéro, nous vous avons envoyé un questionnaire en vous priant de le remplir conformément à l'organisation de la station d'aviation de Lugano que, d'entente avec Mr. Kramer vous avez reprise à la société Ad Astra Aéro.

Or, jusqu'à ce jour, nous n'avons reçu aucun des renseignements demandés et nous vous prions de nous éclaircir à bref délai sur l'organisation de votre société Ad Astra Lugano. Dans ce but, pensant que vous avez égaré le questionnaire envoyé le 18 avril, nous vous en remettons un double ci-inclus.

Si votre réponse devait trop tarder, nous nous verrions obligés de retirer les permis de navigation de vos appareils par le fait que nous ne savons pas jusqu'à quel point les intérêts des tiers sont sauvegardés dans l'organisation de votre entreprise.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Annexe : 1 questionnaire

Office aérien fédéral (J)

Lugano, 14.6.21.

Office Aérien Suisse, Berne.

Monsieur Maffei nous communique le contenu de votre honorée lettre du 7 courant conformément à laquelle nous avons l'avantage de vous remettre ci-inclus la demande de concession pour l'exploitation de navigation aérienne.

En même temps nous vous avisons que les réparations par vous exigées pour le C.H.25 de Mr. Maffei ont été exécutées et nous prions d'envoyer l'expert pour le contrôle de cet appareil et du C.H.12.

Ayant l'intention de fermer la station à cause du mauvais rendement de celle-ci pendant l'été, avant la fin du mois, nous vous serions reconnaissant si vous vouliez envoyer pour la révision avant cette date.

Avec considération :

**Ad Astra Aéro S.A, Société suisse pour la circulation aérienne, Station de Lugano (H. Kramer)**

Berne, le 15 juin 1921

**A u t o r i s a t i o n**  
**d'exploiter industriellement la circulation aérienne**  
**en Suisse**

(Article 16 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27.I.20).

L'Office aérien fédéral  
accorde jusqu'au 31 décembre 1921 à Monsieur

----- M a r c e l N a p p e z, -----

« Entreprise de Transports Aériens », L a u s a n n e - O u c h y.

l'autorisation d'exploiter en Suisse une entreprise commerciale de transports occasionnels (non réguliers) de voyageurs et de marchandises au moyen d'avions, (trafic intérieur).

La présente autorisation est accordée sous les conditions spéciales stipulées ci-joint qui peuvent être modifiées ou complétées en tout temps par l'Office aérien fédéral ; le bénéficiaire est tenu en outre à la stricte observation des lois fédérales, ainsi que de toutes les prescriptions applicables aux transports aériens.

**B e r n e, le 15 juin 1921**

Office aérien fédéral (Isler)

Berne, le 21 juin 1921. Chargé.

Monsieur Marcel Nappes, Entreprise de Transports aériens,  
Lausanne-Ouchy, Hôtel du Château

Monsieur

Le 17 juin passé nous vous avons envoyé un télégramme à l'adresse télégraphique dont votre papier à l'entête de votre entreprise fait mention : Eta, Lausanne.

Cette dépêche, suivant communication téléphonique du Département de Justice et Police du canton de Vaud auquel elle a été remise, n'a pu vous être remise par le fait que l'adresse télégraphique que vous donnez est purement fictive et n'est pas connue, par conséquent, du bureau de distribution des télégrammes de Lausanne.

Le fait de donner à votre entreprise des attributs d'organisation fictifs, qui sont capables de tromper le public sur la valeur réelle de cette organisation, nous engage à vous donner par la présente un sérieux avertissement.

Notre tâche d'autorité de surveillance des entreprises aéronautiques en Suisse, nous oblige à veiller avec un soin tout spécial à ce que le public ne soit lésé d'aucune façon par les entreprises d'aviation et nous vouons un soin tout spécial à ce que les entreprises existantes aient des bases solides ainsi que des conceptions commerciales sérieuses. Or un cas comme celui que nous vous signalons est susceptible de nous faire douter que ces qualités soient celles de votre entreprise.

D'autre part, et ceci est d'une importance d'autant plus grande que votre habitude d'organiser vos manifestations au dernier moment nous oblige souvent à prendre des décisions à la dernière minute et à vous les communiquer le plus rapidement possible, il aurait pu arriver qu'une dépêche vous notifiant une décision importante de notre Office ne vous parvienne pas à temps pour vous empêcher d'exécuter tel acte dont les suites juridiques auraient été aggravées par le fait que vous avez usé d'indications fictives capables d'arrêter ou tout au moins de retarder nos ordres dans leur transmission.

Nous vous prions de nous donner par retour du courrier des explications sur cette affaire et vous conseillons vivement, dans votre intérêt, de faire disparaître la rubrique incriminée de votre papier à lettre ou de la rendre réelle en faisant les démarches nécessaires auprès du Bureau des télégraphes de Lausanne.

Si, à l'occasion de cette mise en garde, nous voulons profiter de vous rendre attentif au fait que la question du hangarage de votre appareil n'est pas encore résolue, c'est que, si une solution devait tarder encore à intervenir, nous nous verrions obligés de retirer le permis de navigation du CH 36.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral : (p.o. Gsell)

**Lugano, 22 Juin 1921**

**Tit. Office Aérien fédéral, Berne**

Messieurs,  
Me référant à la demande que Monsieur Henri KRAMER vous a adressée pour concession d'exploitation de navigation aérienne, je vous fais part qu'en suite d'une maladie qui obligera Monsieur Kramer à garder la chambre au moins pendant quatre semaines, la station de Lugano est fermée et ne sera réouverte que le vingt Août prochain.

Je vous prie donc de ne pas envoyer maintenant pour la révision des appareils. Aussitôt que Monsieur Kramer sera guéri il se mettra en correspondance avec vous pour régler la situation avant la reprise des vols.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

**Ad Astra Aéro S.A., Société suisse pour la circulation aérienne, Station de Lugano (A. Maffei)**

**Berne, le 22 juin 1921.**

**Ad Astra Aéro – Avion Tourisme S.A., Zürich, Seefeldstrasse 19.**

Monsieur le Directeur,  
Pour faire suite à notre correspondance concernant la reprise par Mrs. Maffei et Kramer de la station de Lugano, nous vous com-muniquons ce qui suit :

Par notre lettre du 14 avril dernier nous vous laissions entrevoir à quelles conditions il vous serait possible de laisser à Mrs. Maffei et Kramer la reprise de la station de Lugano. Nous vous avons conseillé plus particulièrement de suggérer à ces Messieurs la création d'une entreprise spéciale, sous le nom d'Ad Astra Lugano, à la disposition de laquelle vous mettriez votre matériel. Les permis de navigation des appareils C.H.12 et C.H.25 seraient à reporter sur la nouvelle société et, pour cette réimmatriculation, les taxes seraient réduites de moitié. Pour ce qui concerne l'assurance, ces Messieurs devraient contracter une police auprès d'une compagnie concessionnée en Suisse. Naturellement les nouveaux preneurs engageraient leur responsabilité envers notre Office en signant un engagement de responsabilité. Ces différents points feraient l'objet d'un contrat à passer entre vous et la nouvelle société.

Or, depuis le 14 avril, nous n'avons plus entendu parler de votre intention, sauf par votre lettre du 28 mai qui nous fait savoir que votre appareil C.H.12 a été loué à Ad Astra Lugano. Ceci laisserait donc supposer que vous avez accepté nos suggestions du 14 avril.

A deux reprises, le 18 avril et le 7 juin nous avons envoyé à Mrs. Kramer et Maffei un questionnaire pour nous renseigner sur leurs dispositions. Le 16 juin nous recevons de Mr. Kramer un des questionnaires envoyés, mais rempli de telle façon qu'il nous est impossible de nous baser sur ce document pour délivrer à ces Messieurs l'autorisation qui leur est nécessaire pour exploiter la station de Lugano. Nous vous remettons ci-inclus cette pièce afin que vous puissiez en juger vous-même.

Les choses en étant là, il nous est impossible de considérer l'entreprise Maffei-Kramer comme étant indépendante de votre société et jusqu'au moment où toutes les formalités en suspens pour la création de cette entreprise seront remplies, nous sommes obligés de considérer la station de Lugano comme étant une station dont vous assurez l'entière responsabilité.

Nous vous prions de bien vouloir nous renseigner quant aux dispositions intervenues entre vous et la station de Lugano ainsi que sur vos intentions concernant la question de la reprise de cette station.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

Annexe mentionnée, à nous retourner après usage.

**Office aérien fédéral (p.o. Gsell)**

**Zürich, den 25. Juni 1921.**

**Titl. Eidg. Luftamt, Bern.**

Wir bestätigen Ihr Schreiben vom 22. ds. Es befremdet uns sehr, dass Herr Kramer seine Verpflichtung so nachlässig erfüllt. Herr Kramer hat am 1. Mai a.c. einen Vertrag unterschrieben, wornach er sich verpflichtet, die Station in Lugano unter dem Namen « Ad Astra LUGANO » weiter zu führen, und das Flugzeug CH.12 mietweise von uns zu übernehmen. In einem Briefe vom 4. Mai a.c. sodann bestätigte er uns noch ausdrücklich : «Nous sommes d'accord de nous inscrire au registre de commerce sous le nom « Ad Astra Lugano ». » Wir haben Herrn Kramer ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, dass wir die Versicherung für ihn bis Ende März bezahlt hätten und dass er von diesem Momente an die Versicherung auf seinen Namen abzuschliessen hätte. Die Haftpflichtversicherung für das Flugzeug CH.12 geht weiterhin auf unsern Namen. Den Hangar haben wir Herrn Kramer vermietet, Wir müssen also jede Verantwortung für den Betrieb der «Ad Astra Lugano» von uns weisen.

Wir werden Herrn Kramer noch einmal ausdrücklich auf seine Verpflichtung aufmerksam machen und hoffen, dass er derselben nachkommen wird.

Hochachtungsvoll

**Ad ASTRA-AERO, Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Der Direktor (F. Rihner)**

Das uns zur Verfügung gestellt Formular betr. Herrn Kramer zu unserer Entlastung zurück.

---

<b>Datum :</b>	<b>25. Juni 1921</b>	<b>Bericht über die technische Erstkontrolle</b>	<b>C.H. 60</b>
Flugzeugtype :	Lohner R 37	Verwendungszweck :	Passagierflüge (offenes Boot)
Erbauer :	Lohnerwerke Wien Boot	Baujahr :	1919/1920
Jetziger Besitzer :	Alfred Comte, Luftverkehr & Sportfliegerschule		
Standort des Luftfahrzeuges :	Horgen		

---

<b>Datum :</b>	<b>27. Juni 1921</b>	<b>Bericht über die technische Nachkontrolle</b>	<b>C.H. 36</b>
Verhängung des Flugverbotes über diese Maschine	Letzte Kontrolle ;		31.3.21.
Flugzeugtype :	Macchi-Nieuport M.8	Verwendungszweck :	Passagierflüge
Erbauer :	Macchi, Varese	Baujahr :	1917
Jetziger Besitzer :	Nappez, Lausanne		
Standort des Luftfahrzeuges :	Ouchy (ohne Hangar !)		

**Ouchy, den 27. Juni 1921.**

**Bericht über die techn. Kontrolle des Apparates CH 36  
M.8., J.F. 180 PS. Besitzer : Nappez.**

1./\_Trag- und Steuerorgane :

Bespannung vollständig verfault & brüchig. Viele Risse & Löcher schlecht geflickt, mit Schreinerleim verklebt. Lackanstrich abgesprungen. ca. 20 Rippen (Ober- & Unterdeck) gebrochen. Spiel in allen Fugen. Rechter oberer Vorder-Flügelholm nach oben stark durchbogen. Spiel in den Befestigungsstellen der Stahlrohrstreben v. Motorträger zum Zwischendeck. Rechtes Unterdeckende «flattert» mit ca. 10 cm Schwingungen (lt. Aussage des Mechanikers Garavaglia). Befestigung des Leitwerkes und Steuerhebelanlage locker.

2/ Boot :

In vernachlässigtem Zustand, öfters schlecht repariert, lässt Wasser eindringen wie ein Sieb. Stoffüberzug locker. Das Bootsende hat infolge seiner angefaulten, zerrissenen Nagellöcher in den Sperrholzplatten keine Torsionsfestigkeit mehr. Die Längsholme scheinen noch in gutem Zustand zu sein.

Instrumente und Anschluss der Armaturen am Schaltbrett teilweise beschädigt.

Infolge dieses äusserst schlechten Zustandes musste über die Maschine das Flugverbot verhängt werden.

Bootslängs- sowie Flügelholme, Streben, Beschläge und Motor sind noch in gebrauchsfähigem Zustand. Um wieder flugtüchtig zu sein, muss das Flugboot vollständig zerlegt, revidiert und mit neuem Material aufgebaut werden.

**Ouchy, den 27. Juni 1921.**

**(Ch. Koepke)**

**Berne, le 29 juin 1921.**

**Ad Astra Aéro – Avion Tourisme S.A., Zurich, Seefeldstrasse 19.**

Monsieur le Directeur,

Pour faire suite à notre correspondance et plus particulièrement à votre lettre du 25 juin passé, relative à la reprise de votre station de Lugano par MM. Kramer et Maffei, nous vous prions de bien vouloir nous communiquer une copie du contrat passé entre vous et ces Messieurs.

Au sujet de votre responsabilité vis-à-vis de la succursale de Lugano, nous vous ferons remarquer que l'appareil C.H.12 est toujours porté dans nos registres comme étant propriété de votre société. Donc, votre responsabilité découlant de cette machine ne pourra être reportée sur «Ad Astra Lugano» qu'au moment où une nouvelle immatriculation du C.H.12 sera possible, ce qui ne sera le cas qu'au moment où nous serons exactement renseignés sur l'organisation de cette nouvelle entreprise.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

**Office aérien fédéral (p.o. Gsell)**

**Ouchy (Suisse), le 6 juillet 1921**

**Office Aérien Fédéral, Berne**

Messieurs,

J'ai le regret de vous informer que les nombreux revers dont j'ai été victime ne me permettent pas momentanément de continuer mes vols.

Le Hangar, dont l'absence à Lausanne fut pour la plus grande part la cause de mon échec, est actuellement en construction.

Sous une autre forme sociale, au temps opportun, je reprendrai avec d'autres appareils, le service des transports aériens.

Ne voulant pas persister dans les conditions si défavorables de l'heure actuelle, je vends l'Appareil C.H.36 à un pilote Français qui veut le remettre à neuf et faire le service. A ce propos, je vous prie de me dire si vous ne faites pas opposition à ce que cet appareil soit exporté par lui-même et en vol.

D'autre part, j'attends l'occasion de passer à vos bureaux à Berne afin de conférer avec Monsieur le Major Isler, sur tous les points qui nous occupent communément et qui ont besoin à être commenté tant en vue de (détruire ?) la documentation dont je vais peut-être l'objet de votre part, tant en vue d'une meilleure information de votre office.

Je me borne à nier aujourd'hui, et catégoriquement, que je suis l'auteur d'une souscription lors du Meeting de Lucerne, ce fait est d'ailleurs, avec d'autres faits, une raison par laquelle je me suis vu dans l'obligation de congédier le mécanicien italien Garavaglia. Agréez. Messieurs, l'assurance de mes sentiments distingués.

**Entreprise de Transport Aériens, Ouchy, M. Nappiez**

**Berne, le 12 juillet 1921. Chargé**

**Monsieur Marcel Nappiez, Pilote-aviateur, Lausanne. Pontaise 14.**

Monsieur,

Par votre lettre du 6 juillet passé vous nous apprenez votre décision de suspendre l'exploitation de votre «Entreprise de Transports Aériens»; en conséquence nous vous prions de nous renvoyer la concession qui vous fut délivré le 10 juin 1921.

A propos de la vente de votre appareil, nous vous rendons attentif au fait que puisque son nouveau propriétaire est Français, cet avion perd la nationalité suisse et est rayé dès ce jour de la liste des aéronefs contrôlés par l'Etat. Nous vous rendons personnellement responsable de ce que les marques de nationalité C.H. et le numéro d'immatriculation 36 soient immédiatement et complètement effacés sur cet appareil.

Nous ne voyons pas d'inconvénient à ce que le nouveau propriétaire exporte cet avion par la voie des airs, à conditions toutefois, qu'il ne s'agisse que d'un vol de Lausanne à la côte savoyarde et que ce vol se fasse sans passager et après les réparations les plus nécessaires.

Vous voudrez bien nous accuser réception de la présente et nous certifier que vous avez fait le nécessaire pour ce qui concerne l'effacement des marques de nationalité et d'immatriculation.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

**Office aérien fédéral (p.o. Gsell)**

**Ouchy (Suisse), le 14 juillet 1921**

**Office Aérien Fédéral, Berne**

Messieurs,

Comme je vous en ai fait parvenir l'information, je m'occupe à créer à Lausanne une Société Anonyme pour la reprise de l'exploitation du Tourisme Aérien.

Pour une bonne information de ma part, je vous serais très obligé de m'indiquer le plus vite possible :

I. Si l'on peut compter avec certitude sur une subvention de votre part.

II. Au cas échéant, la date approximative ou les subventions sont .... et le taux de ces subventions.

Dans l'attente je vous renouvelle, Messieurs, l'expression de mes sentiments distingués,

**Entreprise de Transports Aériens, M. Nappiez**

**23 juillet 1921**

**FOSC N° 182, page 1501**

Transports aériens. – 15 juillet. La maison Nappiez, entreprise de transports aériens, à Lausanne (F. o. s. du c. du 18 avril 1921), est radiée pour cessation de commerce.

**Berne, le 19 juillet 1921.**

**Monsieur Marcel Nappez, Pilote-aviateur, Lausanne, Pontaise 14.**

Monsieur, Nous vous accusons réception de votre lettre du 14 juillet, par laquelle vous nous prévenez de votre intention de créer une société anonyme qui reprendrait l'exploitation de l'entreprise dont vous venez de cesser l'exploitation et vous nous demandez quelques renseignements sur la question des subventions à l'aviation civile.

Pour ce qui concerne la création d'une nouvelle entreprise, nous vous remettons ci-inclus un questionnaire que vous voudrez bien nous renvoyer, dûment rempli, au moment où vous nous demanderez l'autorisation prévue par l'art. 16 de l'arrêté du C.F. 27.I.20.

La question des subventions à donner à l'aviation civile est à l'étude. Il ne nous est guère possible de fixer, dès maintenant, à quel moment son règlement, s'il est accepté, sera appliqué. Le principe à la base de notre projet est que seules les entreprises ayant un caractère d'utilité publique (exploitation de lignes aériennes régulières, postales ou autres ; utilisation de pilotes militaires et d'appareils commerciaux modernes) seront mises au bénéfice de subventions fédérales.

Nous ne manquerons pas de vous renseigner plus exactement dès que cela nous sera possible.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre considération distinguée.

Annexe mentionnée.

**Office aérien fédéral (p.o. Gsell)**

**Berne, le 10 août 1921. Chargé**

**Monsieur Marcel Nappez, Pilote-aviateur, Lausanne, Pontaise 14**

Monsieur, Par votre lettre du 6 juillet 1921 vous nous avez prévenu de la cessation de l'activité de votre «Entreprise de Transports Aériens», entreprise qui fut autorisée par nous en date du 10 juin 1921.

Notre lettre recommandée du 12 juillet, vu votre décision de liquider l'«Entreprise de Transports Aériens» et d'essayer de créer une société anonyme sur de nouvelles bases, vous a réclamé l'autorisation qui vous fut délivrée le 10 juin 1921.

Notre recharge du 27 juillet étant restée sans effet, veuillez prendre note que nous attendons par retour du courrier le renvoi de notre autorisation du 10 juin 1921.

Si vous deviez vous obstiner à ne pas effectuer cet envoi, nous nous verrions obligés de prendre telles mesures qui ne manqueraient de vous causer de sérieux ennuis.

D'autre part, nous apprenons que votre appareil est sous le coup d'une saisie de l'Office des poursuites de Lausanne. En conséquence, l'autorisation d'exporter par la voie des airs votre hydravion en France qui vous fut donnée par notre lettre du 12 juillet est annulée par la présente. Votre appareil reste sous le séquestre prononcé et notre interdiction de le faire voler subsiste entièrement.

Copies de cette lettre sont envoyées par nos soins à la Direction de Police et à l'Office des poursuites de Lausanne.

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations empressées.

**Office aérien fédéral (J)**

**Ouchy (Suisse), le 14 Août 1921**

**Office Aérien Fédéral, Berne**

Messieurs, Comme suite à nos conversations téléphoniques de ces derniers jours, je vous prie de bien vouloir me communiquer ce que vous entendez par «La fin de mon activité aéronautique en Suisse».

J'ose espérer qu'il ne s'agit que de la question administrative et à ce sujet, je vous communique de moi-même, j'ai renoncé à porter cette charge excessive et que la personne qui est appelée à devenir la tête de la SOCIETE au point de vue administratif, est une sommité, en Suisse Romande, tant au point de vue administratif et commercial qu'au point de vue aéronautique. De plus, la personne en question aura la plus grande part d'actions.

Pour me justifier des quelques irrégularités que j'ai pu commettre ; irrégularités que vous jugez impitoyablement, je vous prie seulement de considérer l'importance de la charge que j'avais à porter. Je n'ai d'ailleurs failli que dans la sphère administrative et le travail pratique, c'est-à-dire le vol, qui constitue la raison de l'entreprise, fut effectué d'une façon exemplaire. Vous pouvez me faire un seul reproche : c'est de m'être obstiné dans des conditions si défavorables à cela, je répondrai que mon but était d'aboutir à une entreprise solide et sûre. J'ai eu tous les ennuis que l'on peut soupçonner, cela, m'a conduit où j'en suis actuellement, mais à présent, je vais pouvoir rattrapper le temps perdu et j'espère, vu que je serai avantageusement secondé, vous donner entière satisfaction.

Je dois très probablement importer d'Italie, d'ici peu, trois nouvelles machines. Je vous prie d'avoir l'obligeance de me faire parvenir les formulaires à remplir pour obtenir de votre Office, l'autorisation d'importation.

Dans l'attente, je vous prie, Messieurs, d'agréer l'expression de mes sentiments distingués.

**Entreprise de Transports Aériens (Organisation provisoire), 5. Av. France, Ouchy, Marcel Nappez**

**Bern, den 15. August 1921**

**An die Ad Astra-Aero, Zürich, Seefeldstrasse 19**

**Kontrolle C.H.6**

Gelegentlich seiner Revisionsreise nach Genf besichtigte unser Kontrollingenieur auch Ihr Flugzeug C.H.6. Nach der vollständigen Durchreparatur ist die Maschine nun im Allgemeinen einwandfrei; namentlich ist der Rumpf nun dicht und torsionsfest. Leider wurden die kleinen runden Revisionsöffnungen für die Schotten beibehalten und nicht bei der Rumpfreparatur durch grössere Klappen ersetzt, wie bei Ihren Macchi-Flugzeugen. Da die Kontrolle und Austrocknung des Rumpfes durch solche Deckel sehr verbessert wird, ersuchen wir Sie, diese Aenderung bei zukünftigen Rumpfreparaturen stets vorzunehmen.

An kleineren Anständen ergab sich Folgendes :

- 1.) Die Rohrleitungen an der Spritzwand sind sicher zu befestigen.
- 2.) Der Tachometerantrieb arbeitet nicht.
- 3.) Für den vorderen Passagier- und den Mechanikersitz im Flügelausschnitt fehlen die Gurte. Der Sitz im Flügelausschnitt ist unbequem und darf nur im Bedarfsfalle vom Mechaniker benützt werden, da die Steuerzüge zwischen den Beinen durchlaufen. Der Vorderholm ist im Ausschnitt zu polstern, um bei harten Wasserungen den Mechaniker nicht zu gefährden.
- 4.) Der, schon bei der letzten Kontrolle verlangte, Einbau eines Benzinfilters direkt vor dem Vergaser wurde nicht vorgenommen ; er hat unbedingt zu erfolgen.
- 5.) Die Kreuzungsstellen der Verspannungen sind gegen Durchscheuern zu sichern.
- 6.) Der Längsneigungsmesser ist schlecht montiert (Nullpunkteinstellung).
- 7.) Die Stellungen des Lufthahnes sind nicht bezeichnet, ferner fehlen die Schemas für Verspannung und Rohrleitungen, sowie die Gegengewichtstabelle.

Das Luftamt ersucht um baldige Behebung der Anstände.

... Kopie an Ad Astra Genf

**Berne, le 18 août 1921. Chargé. Monsieur Marcel Nappez, Pilote-aviateur, Lausanne, 5 Avenue de France.**

Monsieur, Pour faire suite à nos lettres des 6, 12, 27 juillet et 10 août, toutes demeurées sans réponse, nous vous communiquons ci-après notre décision quant à votre situation envers notre Office.

Vos deux tentatives d'organisation d'une société commerciale d'aviation ayant péremptoirement démontré que vous étiez incapable d'assumer, tant au point de vue administratif qu'à celui de l'organisation technique, la direction d'une entreprise saine et viable, nous nous voyons dans l'obligation de vous aviser qu'une troisième autorisation d'exploiter commercialement la circulation aérienne en Suisse ne vous sera pas accordée. Il sera donc inutile, à l'avenir, de nous demander, soit en votre nom personnel, soit au nom d'une société dans laquelle vous auriez une situation dirigeante, une concession dans le sens de l'art. 16 de l'arrêté du Conseil fédéral du 27 janvier 1920.

Notre décision de ce jour ne touche en rien à votre activité en tant que pilote et il vous sera toujours loisible de chercher en cette qualité en engagement dans l'une des entreprises d'aviation existant en Suisse.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations empressées.

**Office aérien fédéral (p.o. Gsell)**

**Zürich, den 31. August 1921.**

**An das Eidg. Luftamt, Bern.**

Wir bestätigen unsere soeben gehabte telephonische Unterredung mit Ihrem Herrn Primault, aus der wir mit Erstaunen entnahmen, dass die Angelegenheit «Ad Astra Lugano» noch nicht geregelt ist. Wir setzen Sie hierdurch davon in Kenntnis, dass seit dem 1. Mai a.c. zwischen Herrn Kramer als Leiter der Ad Astra Lugano und uns ein Vertrag für die Miete unseres dortigen Hangars, ein Flugzeug (CH.12) und eines gewissen Werkzeugbestandes besteht. Diesem Vertrag ging aber die Voraussetzung voraus, dass sich Kramer als eigene Firma bei Ihnen anmelden müsse.

Auf Grund dieses Umstandes ist die Ad Astra Lugano weder als Gesellschaft noch Herr Kramer als Leiter dieser Gesellschaft in unsern Policen eingeschlossen. Wir haben deshalb heute an Kramer einen Brief, der in Kopie beiliegt, ergehen lassen, uns möchten Sie hierdurch ersuchen, von sich aus das Nötige zu veranlassen, dass Kramer seine Firma in Ordnung bringt, da wir im Falle eines Unfalles keine Verantwortung auf uns nehmen könnten.

Hochachtend

**Ad Astra-Aero, Schweiz Luftverkehrs A.-G.**

ppa W. Althaus ; Der Direktor : F. Rihner

1 Vertrag in Kopie. 1 Brief in Kopie.

**Zürich, den 31. August 1921.**

**Chargé**

**Herrn Henri Kramer, Pilot «Ad Astra Lugano», Lugano**

Wir bestätigen unser heutiges Telegramm folgenden Inhalts : «Contrat du premier mai concernant Ad Astra Lugano annullé. Lettre suit. Ad Astra».

Zu diesem Schritte sehen wir uns heute zu unserem lebhaften Bedauern veranlasst, nachdem uns das Eidg. Luftamt mitteilt, dass Sie bei demselben noch keine eigene Firma eintragen liessen. Sie sind also beim Luftamt bisher noch als ständiger Pilot unserer Gesellschaft eingetragen, und kennt diese Instanz eine «Ad Astra Lugano» noch nicht. Dieser Umstand setzt uns in grosses Erstaunen, denn es muss Ihnen bekannt sein, dass die Ad Astra Lugano als eigene Gesellschaft laut Gesetz eine Haftpflichtversicherungspolice gegenüber Drittpersonen abzuschliessen hat. Unsererseits sind Sie, wie es Ihnen ebenfalls bekannt ist, in keiner Versicherungspolice mehr eingeschlossen, sofern Sie nicht ausdrücklich für unsere Gesellschaft selbst fliegen.

Auf Grund dieser Umstände sehen wir uns leider gezwungen, den gegenwärtigen Vertrag sofort aufzuheben, und eine neue Fassung zu verlangen, die aber erst geschehen kann, nachdem Sie sich als eine Gesellschaft eingetragen haben. Vielleicht werden wir Gelegenheit haben, kommenden Samstag mit Ihnen persönlich darüber noch zu sprechen.

Inzwischen möchten wir Sie ausdrücklich ersucht haben, mit unserer Maschine nicht mehr zu fliegen solange diese Angelegenheit nicht geregelt ist, da wir im Falle eines Unfalles keine Verantwortung auf uns nehmen könnten.

Hochachtungsvoll

**AA**

**7 septembre 1921**

**FOSC N°221 – page 1757**

Ct. de Vaud

*Office des faillites de Lausanne*

Failli : Nappez, Marcel, aviateur, Avenue de France, 4, Lausanne.

Date de l'ouverture de la faillite : 9 août 1921.

Première assemblée des créanciers: Lundi, 12 septembre 1921, à 3 heures de l'après-midi, dans une salle de l'Evêché, à Lausanne.  
Délai pour les productions : 7 octobre 1921.

**9 septembre 1921**

**FOSC N°223 – page 1770**

*Ufficio di Lugano*

Impresa di aviazione. – 6 settembre. Sotto la ragione sociale **Kramer & Co** si è costituita on Lugano una società in nome collettivo fra Enrico Kramer fu Luigi, di Auvernier (Neuchâtel), domiciliato a Lugano, e Michele Ferraris di Domenico, di Torino, domiciliato a Lugano. La società ebbe principio col 15 giugno 1921. Impresa di aviazione.

**Lugano, 25 septembre 1921.**

**Direction de l'office aérien, Berne**

Je vous accuse réception de votre questionnaire concernant la fondation d'une entreprise aérienne. Je regrette de ne pouvois remplir dument ce questionnaire, notre exploitation aérienne étant, si je puis m'exprimer ainsi une affaire de minime importance.

Le but de notre société n'est pas commercial, mais seulement un moyen pour me permettre de continuer à m'occuper d'aviation et de rester entraîné comme pilote de réserve.

Nous ne faisons que de petits vols locaux et éliminons ainsi énormément les accidents possibles occasionnés par pannes de moteur ou par causes atmosphériques. Les recettes encaissées par les passagers servent juste à couvrir les frais de l'entreprise qui n'est vraiment en exploitation que peu de mois à l'année. Pour ces vols locaux nous ne nous servons que du C.H.25 de Mr. Maffei auquel nous avons fait les modifications par vous exigées ce printemps ; avec Mr. Maffei j'ai un contract pour la location de son appareil. Le C.H.25 de son côté est assuré contre les tiers par la société d'assurance de Winterthur pour une somme de 20.000.- et 50.000.- Frs, cette police doit être entre vos mains Mr. Maffei vous l'ayant envoyée l'autre jour. Nous ne nous croyons pas dans l'obligation d'assurer le personnel celui-ci étant réduit qu'à son pilote et au mécanicien qui n'est jamais à bord.

Nous espérons vivement que vous voudrez bien tenir compte de la situation exceptionnelle dans laquelle nous nous trouvons pour nous accorder si vous le pouvez, une concession spéciale.

Au plaisir de vous lire, agréés messieurs, mes salutations distinguées.

**H. Kramer**

Berne, le 27 septembre 1921.

Monsieur Henri Kramer, Pilote-aviateur, Lugano.

Monsieur,

Votre inscription au Registre du Commerce ayant eu lieu, nous revenons sur la question de votre entreprise d'aviation de Lugano. Les indications fournies sur la demande de concession que nous possédons ne répondant peut-être plus à la réalité et le formulaire en question ayant été modifié depuis lors, nous vous prions de bien vouloir nous retourner la pièce ci-jointe après l'avoir dûment remplie.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

1 Annexe

Office aérien fédéral (J)

Bern, den 10. November 1921

An die Ad Astra-Aero. Zürich, Seefeldstrasse 19.

Herbstkontrolle CH 1, 2, 5, 7, 12, 19, 21, 24, 50 & 66

Das Luftamt übersendet Ihnen im Folgenden die Zusammenstellung der Anstände, welche sich bei der Herbstkontrolle Ihrer Flugzeuge der Plätze Zürichhorn, Dübendorf, Lugano und Locarno ergaben (4 Exemplare zur Verteilung an die einzelnen Stationen).

...

...

CH 12 : Macchi M 3, 180 PS Jsotta : Der Allgemeinzustand des Flugzeuges ist befriedigend, und der Umbau von Doppelsteuer vorn zu einfachem Steuer hinten richtig vorgenommen,

1.) Da das Flugzeug nur einen Drucktank und weder Reservetank noch irgendwelche Kontrollmöglichkeit über den Behälterinhalt besitzt, ist dasselbe zu Ueberlandflügen nur insoweit verwendbar, als ständig eine Möglichkeit des Anwasserns im Gleitfluge vorliegt :

Für eine andere Benutzung als zu kurzen Passagierflügen über freien Seeflächen müsste unbedingt eine Benzinuhr oder besser ein Falltank von ausreichendem Fassungsvermögen eingebaut werden.

2.) Als Benzinfilter dient ein, mit Ablassschraube versehener, ehemaliger Vergaserschwimmer neben dem Pilotensitz. Statt dieser primitiven Vorrichtung muss ein einwandfreier Filter in unmittelbarer Nähe der Vergaser eingebaut werden.

Die Benzinleitung rechts neben dem Pilotensitz besteht aus gewöhnlichem Gummischlauch ; dies ist ganz unzulässig, da Gummiteile sich lösen und in der Vergaserdüse ausdestillieren ...

3.) ...

4.) ...

5.) ...

CH 19 :

CH 21 :

CH 24 :

...

24.11.1921

Gazette de Lausanne

... l'administration de la faillite de Marcel Nappez, aviateur à Lausanne, procédera à la vente d'un hydravion monté «Macchi 8».

Datum : 3. Dezember 1921

Bericht über die technische Erstkontrolle

C.H. 73

Flugzeugtype : Savoia-Flugboot S.8

Erbauer : SIAI Sesto Calende

Baujahr : wohl 1921 ; ungebraucht

Anzahl der Sitze : drei

Jetziger Besitzer : Fonjallaz et Genton, Lausanne

Verwendungszweck : Touristisch (Antrag auf Konzession Gewerbsflüge soll gestellt werden)

Standort des Luftfahrzeuges : Ouchy neuer Hangar

Genereller Aufbau : Flugboot mit hochgezogenem Schwanz, Zweistieliger Doppeldecker

22. Januar 1922

Lugano. Beim Brande des der «Ad Astra-Gesellschaft» gehörenden Hangars in Lugano verbrannten zwei Hydroplane, von denen der eine Attilio Maffei, der andere der Gesellschaft selbst gehörte, sowie grosser Benzinvorrat. Der Schaden beläuft sich auf über Fr. 100,000 ; es war jedoch alles versichert. Ueber die Brandursach ist noch nichts Näheres bekannt.

Zürich den 1. März 1922

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Wir sind im Besitze Ihrer beiden Schreiben vom 23. Februar.

Wir wären Ihnen sehr verbunden, wenn Sie unser Gesuch betr. die Bedingungen für die Akrobatikmeetings nochmals Ihrer wohlwollenden Prüfung unterziehen möchten.

Die Verkehrsbewilligungen der exmatrikulierten Flugzeuge werden wir Ihnen zustellen, kaum wir in deren Besitz sein werden.

CH 3 ist wahrscheinlich noch im Besitz von Herr Comte.

CH 7 ist im Besitz von Herr Cartier

CH 12 ist mit dem Flugzeug verbrannt.

CH 14 ist in Genf

CH 20 ist im Besitz von Herr Kramer

CH 59 ist nach Ungarn mitgeflogen

Wir werden die betreffenden Herren ersuchen, uns die fraglichen Verkehrsbewilligungen sofort zuzustellen, damit wir sie Ihnen nachher überweisen können.

Die beiden LVG C6 CH 75 und CH 76 sind am Montag von Rotterdam nach Karlsruhe geflogen, mit einer Zwischenlandung in Köln ; Dienstagabend flogen beide Flugzeuge von Karlsruhe ab. CH 76 landete bei Freiburg im Breisgau. CH 75 traf um 19 Uhr in Dübendorf ein.

Hochachtend

AD ASTRA Schweiz. Luftverkehrs A.-G. (i.A. Pillichody ; W. Altherr)

**Datum : 21. März 1922**

**Bericht über die technische Nachkontrolle**

**C.H. 73**

Kontrollflug : nicht stattgefunden, da vorläufig Sperre auf Grund der Angaben Kramer und Nappez (offiziell als Vertreter von Savoia) wegen ungenügenden Bauprozesses. Letzte Kontrolle : 3.12.21.  
Flugzeugtype : Savoia-Flugboot S.8  
Erbauer : SIAI Sesto Calende Baujahr : angeblich 1919 ? Anzahl der Sitze : drei  
Jetziger Besitzer : Genton & Fonjallaz, Lausanne  
Verwendungszweck : Touristik Standort des Luftfahrzeuges : Ouchy  
Genereller Aufbau : Doppeldecker, Flugboot, hochgezogener Schwanz, Zweistieler mit Metall...  
Hauptbaustoff : Holz, Stoff

---

**Lausanne, le 12 avril 1922.**

**Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne.**

Monsieur le Directeur,

Par votre honoré du 7 avril crt. renfermant une lettre de l'usine SAVOIA, vous nous interdisez définitivement d'utiliser notre appareil «Savoia» S.8. Nous notons cette communication.

Nous vous adressons inclus un formulaire de demande d'autorisation d'exploiter industriellement la circulation aérienne à Ouchy-Lausanne, en vous priant de lui donner la suite qu'il comporte. Nous sommes à votre entière disposition si vous avez besoin d'autres renseignements que ceux renfermés dans ce formulaire.

L'appareil que nous exploiterons est un «Macchi 3» muni d'un moteur «Isotta Fraschini» 180 HP, c'est-à-dire exactement le même que celui qui est sur notre S.8, avec cette différence qu'il n'a que deux heures de vol. Cet appareil, que nous avons acheté récemment à Varese, a été essayé par notre pilote, le 1<sup>er</sup> lieutenant Kramer, et il a, aux dires de ce dernier, de bonnes qualités de vol. M. Kramer l'importera en Suisse lui-même en traversant les Alpes dès que le temps le permettra. Nous vous demanderons prochainement de l'examiner en vue de l'obtention du permis de navigabilité.

Nous vous présentons, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

**OUCHY-AVIATION S.A. en formation, au nom du Comité d'initiative (L. Genton)**

---

**Dübendorf, le 17 avril 1922.**

**Au 1<sup>er</sup> Lt. av. H. Kramer, Lugano.**

En réponse à votre lettre du 12 avril dernier nous demandant l'autorisation de voler un hydro M 3 de Varèse à Ouchy, nous vous autorisons à effectuer ce vol pour autant que Mrs Genton et Fonjallaz soient en possession d'une autorisation d'importer cet avion par la voie des airs et que les mesures exigées par le circulaire de la Direction de l'Aérodrome du 30 juin 1921 soient prises.

**Direction de l'Aérodrome fédéral, Le Chef de l'Instruction : Cap F. Rihner**

---

**Berne, le 20 avril 1922. Ouchy Aviation S.A. en formation, p. A. Monsieur Louis Genton, Lausanne, Rue de Lion d'Or 2.**

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception du formulaire de « demande d'autorisation d'exploiter industriellement la circulation aérienne à Ouchy-Lausanne » que vous nous avez transmis par votre lettre du 12 dernier. Nous sommes en principe disposés à vous accorder l'autorisation demandée, mais nous tenons auparavant, à être exactement fixés sur le plan financier de votre entreprise, que vous déclarez n'avoir pas encore établi. Il est en effet dans l'intérêt de l'aviation suisse en général, que les entreprises de navigation aérienne soient fondées sur de solides bases financières, garantissant leur viabilité.

D'autre part, considérant l'état actuel du hangar d'Ouchy, nous ne pouvons vous donner qu'une autorisation provisoire jusqu'à l'entrée dans la mauvaise saison, vu qu'il ne constitue pas un abri suffisant pour l'hiver.

Il serait donc nécessaire de le faire réparer convenablement et d'y prévoir un petit espace pouvant servir d'atelier de réparations. Il est en outre urgent pour son emploi immédiat, d'y apporter un système de fermeture en interdisant l'accès à tout venant.

Enfin, nous vous autorisons à importer par la voie des airs le Macchi 3 que vous nous annoncez et, en avisons la Douane. Vous ne devrez toutefois pas faire exécuter d'autres vols avec cet appareil, après son arrivée, avant qu'il ait été contrôlé par notre ingénieur.

Veillez agréer Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

1 formulaire en retour, pour compléter les indications.

**Office aérien fédéral (J)**

---

**Berne, le 21 avril 1922.**

**Ouchy-Aviation S.A., p.a. Monsieur Louis Genton, Lausanne, Rue du Lion d'Or 2.**

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous remettre sous ce pli, un formulaire de demande d'immatriculation pour votre Macchi 3 en vous priant de nous le retourner dûment rempli, afin que nous puissions vous faire connaître le No que recevra votre appareil.

Nous saisissons en outre cette occasion, en considération de la conversation téléphonique que nous avons eue avec vous aujourd'hui, pour vous rappeler que nous tenons à recevoir le permis du CH 73 en retour ou du moins que vous nous faisiez savoir pour quel motif vous ne voulez pas nous le renvoyer.

Nous ne pouvons vous donner aucune autre autorisation avant d'être rentrée en possession de cette pièce.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de notre parfaite considération.

Annexe : 1.

**Office aérien fédéral (J)**

---

**Lausanne, le 21 avril 1922.**

**Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne.**

Monsieur le Directeur,

Nous vous transmettons inclus une lettre reçue de la Direction de l'Aérodrome Fédéral par notre aviateur, M. le 1<sup>er</sup> lieutenant Kramer à Lugano, en vous priant de vouloir bien nous délivrer le permis d'importation de notre «Macchi 3» dont elle fait l'objet.

Avec nos remerciements, nous vous présentons, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

**Pr. G. Fonjallaz et L. Genton (Genton)**

---



**Lausanne, le 22 avril 1922.**

**Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne.**

Monsieur le Directeur, Nous avons reçu votre honorée d'hier et vous retournons inclus le formulaire y annoncé après l'avoir annoté, en vous priant de nous faire connaître le numéro que recevra notre appareil Macchi 3. (CH 78)

Nous vous prions de nous exonérer de la finance de frs. 100.- pour frais d'immatriculation, étant donné que nous vous avons déjà versé cette finance pour un appareil que nous n'avons pu utiliser.

Selon le désir exprimé dans votre susdite lettre, nous vous retournons inclus notre permis de navigabilité pour le S. 8 radié.

Nous vous présentons, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

**Pr. G. Fonjallaz et L. Genton :** (Genton)

**Berne, le 26 avril 1922.**

**Monsieur Louis Genton, Directeur d'assurances, Lausanne, 2 rue du Lion d'Or.**

Monsieur,

En possession de votre lettre du 22 ct. contenant la demande d'immatriculation signée et le permis de navigation devenu inutile pour le Savoia S.8 CH 73, nous avons l'honneur de vous informer que votre nouvel appareil « Macchi M 3 » aura le numéro CH 78.

En raison des conséquences, nous regrettons de ne pouvoir faire droit à votre demande d'immatriculer le nouvel avion en vous exonérant de la finance d'enregistrement de fr. 100.--. De nouvelles immatriculations occasionnent à notre office de nouveaux voyages qui comportent naturellement des dépenses, Au reste, nous avons déjà dû faire deux voyages pour l'immatriculation du CH 73, vu que cet aéronef n'était pas prêt à prendre le vol lors du contrôle ; nous vous avons tenu quitte, alors ces frais du deuxième du deuxième voyage, que l'on est en droit de compter en pareil cas.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

**Office aérien fédéral** (p.o. Gsell)

**Lausanne, 2 mai 1922.**

**Monsieur le Directeur de l'Office Aérien Fédéral, Berne.**

Monsieur le Directeur,

Nous avons reçu votre honorée du 20 avril écoulé dont bonne note a été prise de son contenu.

Nous vous adressons inclus le plan financier de notre entreprise établi par notre pilote, M. le 1<sup>er</sup> lieutenant Kramer. Sur le vu de cette pièce, nous vous prions de nous accorder l'autorisation d'exploiter l'aviation à Ouchy-Lausanne. Nous constituons demain notre société qui aura pour nom, comme vous le savez, Ouchy-Aviation S.A.

Agrérez, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées.

**Pr. G. Fonjallaz et L. Genton :** (Genton)

P.S. Nous vous confirmons notre lettre d'hier vous demandant de bien vouloir examiner notre « Macchi 3 » à Locarno de façon à ce que M. Kramer puisse effectuer les vols dont il est sollicité par des étrangers de passage dans cette ville.

**Berne, le 10 mai 1922. A la «Ouchy-Aviation S.A. en formation», per adr. Mr. Louis Genton, Lausanne, 2 rue du Lion d'Or. Concession.**

Nous référant à votre demande de concession (complétée par les indications contenues dans la lettre du 2 mai No. 25742 D de M. le 1<sup>er</sup> lieutenant Kramer), nous vous accordons par la présente le permis provisoire pour aviation commerciale jusqu'à fin octobre 1922.

Ce permis sera valable après que votre nouvel aéronef Macchi M 3 CH 78 aura été contrôlé et que notre ingénieur du contrôle aura déclaré qu'il est en bon ordre. Votre appareil antérieur Savoia S 8 est retiré de la circulation, comme il a déjà été remarqué.

La condition de ce permis provisoire est toutefois que la réserve de notre lettre 1 IV B du 20 avril soit immédiatement mise en pratique. Si ce n'était pas le cas, le permis serait retiré. En conséquence, en ce qui concerne votre hangar à Ouchy, il y a lieu de le fermer tout de suite de telle sorte que les personnes non autorisées ne puissent y pénétrer. En outre, une partie du hangar sera aménagé comme atelier avec l'outillage nécessaire pour l'entretien et les réparations des appareils, ainsi que pour exécuter le travail avec facilité.

Si le permis devait être transformé en concession définitive, le hangar devrait être notablement amélioré afin de pouvoir offrir une protection suffisante à l'appareil pendant l'hiver aussi et permettre les travaux d'atelier. L'Office aérien désire vous faire remarquer, au surplus, que dorénavant, les concessions définitives ne seront accordées que contre émolument dont le montant sera fixé par le Conseil fédéral.

Le budget pour la période d'été, exposé dans votre demande de concession, paraît bien optimiste à l'Office aérien. Vous pouvez difficilement compter sur 10 heures de vol et 100 passagers par moi. Si l'Office aérien vous a néanmoins accordé une autorisation provisoire, il n'a pu le faire que parce que dans le cas particulier la société possède des intéressés ayant des moyens financiers suffisants. Relativement à la date du premier contrôle CH 78, vous trouverez en annexe une copie de notre lettre d'aujourd'hui à Mr. Kramer.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de notre parfaite considération.

1 annexe mentionnée.

**Office aérien fédéral**

**12 mai 1922.**

**Feuille Officielle Suisse du Commerce – F.O.S.C. No.110, page 927**

8 mai. Sous la raison sociale **Ouchy Aviation S.A**, il est constitué, avec siège à Lausanne (Ouchy), une société anonyme qui a pour but l'exploitation de l'hydraviation, soit l'organisation de meetings et vols avec passagers. La société peut s'intéresser directement ou indirectement à des entreprises similaires et étendre son activité à l'aviation terrestre. Les statuts portent la date du 4 mai 1922. La durée de la société est illimitée. Le capital social est fixe à fr. 25,000, divisé en 250 actions nominatives de fr. 100 chacune, entièrement libérées. Les publications de la société ont lieu dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud. Louis Genton, à Lausanne, et Gustave Fonjallaz, à Epesses, font apport à la société, chacun de la demie en copropriété de divers objets mobiliers pour un montant total de fr. 23,000, suivant inventaire détaillé figurant dans les statuts, soit pour chacun d'eux fr. 11,500. Ces apports sont payés au moyen d'actions de la société, entièrement libérées, à raison de 115 actions pour Louis Genton et 115 actions pour Gustave Fonjallaz. Le conseil d'administration est composé de Paul Descoullayes, de Château-d'Oex, avocat, à Lausanne, président; Gustave Fonjallaz, d'Epesses et Lutry, négociant, à Epesses, et Louis Genton, de Chardonnas, directeur d'assurances, à Lausanne, administrateur-délégué. La société est valablement engagée par la signature individuelle de l'administrateur-délégué ou par deux administrateurs signant collectivement. Bureau : Rue du Lion d'Or 4.

**Datum : 12. Mai 1922**                      **Bericht über die technische Erstkontrolle**                      **C.H. 78**

Flugzeugtype :                      Macchi L.3 (Lohner)  
Erbauer :                              Macchi Varese                      Baujahr :                      ?  
Anzahl der Sitze :                      zwei ; 3ter wird eingebaut, so dass 2 Pass v. und Pilot hinten ...  
Jetziger Besitzer :                      Ouchy Aviation S.A.  
Verwendungszweck :                      Passagierflüge  
Standort des Luftfahrzeuges :                      z. Zt. Locarno, nachher Ouchy  
Genereller Aufbau :                      Doppeldecker, Flugboot                      Hauptbaustoff :                      Holz, Stoff

---

**Datum : 21. Juli 1922**                      **Bericht über die technische Erstkontrolle**                      **C.H. 20** (auf Flügeln noch nicht aufgemalt)

Prüfprotokoll der «Sezione Tecnica Aviazione militare, Ufficio ... Macchi» vom 17.7.22 (siehe Akten TA/LA ...)

Letzte Kontrolle :                      (Zust) 11.4.20 als noch im Besitz der Ad Astra  
Flugzeugtype :                      Macchi M.18 (Kabine)  
Erbauer :                              Macchi Varese                      Baujahr :                      1919  
Anzahl der Sitze :                      vier (3 in Kabine)                      Jetziger Besitzer :                      Ecole Aéro Lausanne  
Verwendungszweck :                      Passagierflüge  
Standort des Luftfahrzeuges :                      z. Zt. Hafen Ouchy (Bessonneau im Bau)  
Genereller Aufbau :                      Flugboot                      Hauptbaustoff :                      Holz, Stoff

**Bordbücher-Kontrolle**

Anzahl der Flüge :                      47 Ad Astra                      Anzahl der Flugstunden :                      8 Std. 30 + ca. 4 Italien + Ueberführung  
Anzahl der beförderten Passagiere :                      58 Ad Astra  
Beso Beobachtungen :                      nach Ad Astra zurück an Macchi und dort neuer Flügel, neuer Bootskasten

---

**Bern, den 19. Oktober 1922.**                      **An die Ad Astra-Aero, Zürich, Dufourstrasse 175.**  
**Herbstkontrolle :**

Wir geben Ihnen im Folgenden Aufstellung über die Bemerkungen, zu welchen Ihre in Zürichhorn und Dübendorf befindlichen Flugzeuge gelegentlich der letzten Kontrollreise (9.-14. Oktober) Anlass gaben :

...  
...

C.H.21, Macchi M.18, 250 PS Isotta: Eine Kontrolle konnte nicht erfolgen, da das Flugzeug noch demontiert ist ; die Verkehrsbewilligung ist bis zur Neukontrolle nach Wiederaufbau zurückzugeben.

C.H.23, Macchi M.18, 250 PS Isotta :

1. Ein Quersteuerseil ist an der linken Rolle vor dem Führersitz leicht defekt.
2. Für Flugboote mit hintenliegender Luftschaube genügen Federscheiben als Sicherung der Propellerbolzen nicht, hier sind Splinte nötig (schon gelegentlich der Kontrolle vom 31. Mai 1922 beanstandet).
3. Der Hahn des Filters neben dem Führersitz läuft derart lose, dass er sich leicht unbeabsichtigt öffnen kann, sodass

...  
...

---

**Bern, den 29. März 1923**                      **An die Ad Astra-Aero, Zürich, Dufourstrasse 175**  
**Flugzeugkontrollen.**

Um eine planmässige Kontrolle der Civilflugzeuge zu ermöglichen, ist anliegender Kontrollplan entworfen worden. Sofern die Flugzeuge ihre Verkehrsbewilligung behalten sollen, ist es notwendig, dass sie zum angegebenen Termin kontrollbereit sind. Etwa nötige Extrareisen gehen zu Lasten des Flugzeugbesitzers.

Sie wollen die für Ihre Flugzeuge in Betracht kommenden Zeiten der Anlage entnehmen (der Sie betreffende Teil ist rot unterstrichen).

FLUGZEUGE IN GENEVE: Die Kontrolle ist schon erfolgt. Für CH 6 und CH 22 ist die Verkehrsbewilligung schon früher provisorisch (bis zur Neukontrolle nach Wiederinstandsetzung) zurückgezogen worden. CH 24 ist in besserem Zustand, als bei der letzten Kontrolle, trotzdem es seither nicht gepflegt wurde. Infolge tieferen Seestandes konnte der Bootskörper richtig austrocknen. Vor Wiederbenützung müssen aber die früheren Anstände behoben werden :

Anstände CH 24, Macchi M.18, 250 PS Isotta :

1. Die Luftleitung rechts neben dem Pilotensitz ist mit Bride zu befestigen.
2. Bei hintenliegender Luftschaube sind die Nabenbolzen durch SPLINTE zu sichern.
3. Die hintere Motorbockverspannung ist, zur Sicherung gegen Beschädigung des Propellers bei Bruch derselben, durch Umwickeln mit weichem Messingdraht zu schützen.
4. Der Schwimmer zeigt steuerbords an der Stufe eine Beschädigung.
5. Der Falltank ist demontiert. Es gilt aber für Passagierflüge allgemein der Grundsatz, dass entweder eine Reserve im Fluge eingeschaltet werden oder aber der Brennstoffvorrat während des Fluges ständig kontrolliert werden können muss.

Unser Kontrollingenieur stellte bei der Besichtigung Ihrer Flugzeuge in Genf fest, dass der Hangar auf der, der Dampfschwalbenstation zugekehrten Seite offen und jedermann zugänglich war, trotzdem niemand im Schuppen arbeitete.

FLUGZEUGE IN ZÜRICHHORN: CH 21 ist provisorisch bis zu erneuter Kontrolle suspendiert. Sofern Sie die Maschine in diesem Sommer benützen, und eine Reise auf Ihre Kosten vermeiden wollen, müsste die Maschine am 11.4.23 flugbereit sein.

CH 23, Macchi M.18, 250 PS Isotta besitzt noch die Verkehrsbewilligung. Die, gelegentlich der letzten Kontrolle festgestellten Fehler müssen bis zum 11.4.23 behoben sein :

1. Die Flügel von CH 23 tragen noch die Bezeichnung CH 22.
2. Bei hintenliegender Luftscharbe sind die Nabenbolzen durch SPLINTE zu sichern.
3. Der Ablasshahn des Filters neben dem Führersitz geht so lose, dass er sich öffnen und Benzin in das Boot ausfliessen lassen kann.
4. Das Quersteuerseil ist an der linken Rolle vor dem Sitz leicht defekt.
5. Die hintere Motorbockverspannung ist, zur Sicherung des Propellers bei Bruch derselben, durch Messingdrahtumwicklung zu schützen.
6. Auch hier ist der Falltank demontiert (siehe das bei CH 24 unter 5 gesagte.)
7. Der Dreiweghahn für die Betriebsstoffzufuhr leckt sehr.

(Eidgenössisches Luftamt)

**Bern, den 12. April 1923**

**(An die Ad Astra-Aero, Zürich, Dufourstrasse 175)**

CH 21 Macchi, Zürichhorn :

Durchsicht (ist im Umbau zum offenen Flugzeug begriffen).

CH 22 Macchi, Eaux-vives :

Durchsicht (ist demontiert und suspendiert)

CH 23 Macchi, Zürichhorn :

Kontrolle, Probeflug. Anstände der Kontrolle vom 11.4.23 : Das Quersteuerseil an linker Rolle vor Führersitz leicht defekt.

CH 24 Macchi, Eaux-vives :

Nur ein Benzintank ohne Kontrollmöglichkeit des Inhaltes während des Fluges.

Kontrolle, Probeflug. Wenn kein Probeflug möglich, müsste das Flugzeug bis zu erneuter Kontrolle suspendiert werden, da der letzte Probeflug bei der Frühlingskontrolle 1922 stattfand. Anstände der Kontrolle vom 25.10.22 :

Luftleitung neben Pilotensitz wacklig.

Stufe undicht

Propellerbolzen nicht durch Splinte gesichert.

Kabel der hinteren Motorbockverspannung nicht durch Dragtumwicklung gesichert. (im Propellerbereiche).

Nur ein Benzintank ohne Kontrollmöglichkeit des Inhaltes während des Fluges.

Vielorts starke Verschimmelung von Rumpf und Kabine.

Sie wollen dafür besorgt sein, dass die erwähnten Anstände bei der Herbstkontrolle behoben sind und das Personal zur angegebenen Zeit zur Stelle ist.

Eidgenössisches Luftamt (J)

**Datum : 14. Juli 1923**

**Bericht über die technische Erstkontrolle C.H. 96**

Flugzeugtype :

Macchi M.9

Erbauer :

Macchi Varese

Baujahr :

Anzahl der Sitze :

4

Jetziger Besitzer :

Aéro Lausanne

Verwendungszweck :

Passagierflüge (Kabine)

Standort des Luftfahrzeuges :

Ouchy Hangar wird ... abgebaut und noch nicht neu aufgebaut !

Genereller Aufbau :

Flugboot

Hauptbaustoff : Holz, Stoff

**Bern, den 10. Oktober 1923.**

**An die Ad Astra-Aero, Zürich, Dufourstr. 175.**

**Exmatrikulationen.**

Bei Anlass der Dispositionen für die Herbst-Flugzeugkontrollen wurde die Liste der immatrikulierten Flugzeuge darauf durchgesehen, welche bisher in der Verkehrsbewilligung nur suspendierte Maschinen zweckmässig exmatrikuliert werden, da deren Wiederaufbau nicht mehr in Frage kommt. Vom Flugzeugpark der Ad Astra kommen hiefür in Betracht :

...  
CH 19 Macchi-Flugboot. Ist seit 1921 abgetakelt, Wiederaufbau kommt nicht in Betracht, da weniger beschädigte Macchi's ausser Betrieb.

Bevor wir die Exmatrikulation der Flugzeuge CH 1, 7 und 19 vornehmen, ersuchen wir Sie um Mitteilung Ihres Einverständnisses. Die Verkehrsbewilligungen sind schon in unserem Besitz, da die Flugzeuge provisorisch suspendiert waren.

Eidgenössisches Luftamt (J)

**Bern, den 21. November 1923.**

**An die Ad Astra-Aero, Zürich, Dufourstrasse 175.**

**Ergebnis der Herbstkontrollen :**

Wir teilen Ihnen nachstehend das Ergebnis der Herbstkontrolle Ihrer Flugzeuge in Dübendorf und Zürichhorn mit und ersuchen Sie, die vermerkten Anstände während des Winters zu beheben, damit die Maschinen bei der nächsten Frühlingskontrolle intakt befunden werden und Ihnen nicht Kosten oder Zeitverluste durch Nachkontrollen entstehen.

CH 21, Macchi M-18 Flugboot, 250 PS Isotta : Das Flugzeug steht immer noch demontiert in Zürichhorn und ist nicht im Besitze der Verkehrsbewilligung.

CH 23, Macchi M-18 Flugboot, 250 PS Isotta : Ein Probeflug konnte wegen der Bauarbeiten an den Hangartoren nicht stattfinden.

1. Einzelne Rumpfschotten sind unten leicht angefault.

2. Das Quersteuerseil ist an der linken Rolle vor dem Führersitz leicht defekt.

3. Die Zündkabel sind in der Isolation mehrfach gebrochen und zu ersetzen.

4. Das Flugzeug besitzt immer noch weder einen Falltank noch eine Vorrichtung zur Kontrolle des Betriebsstoffvorrats während des Fluges. Es darf in diesem Zustande nur solange geflogen werden, bis 2/3 des Inhaltes bei normalem Verbrauch verbrannt sind.

(Eidgenössisches Luftamt)

12 décembre 1923

Feuille Officielle Suisse du Commerce F.O.S.C, No.291, page 2322

**Ct. de Vaud** Office des faillites de Lausanne

Failli :

«**Ouchy-Aviation S.A.**», société anonyme dont le siège est à Lausanne

Date du prononcé : 27 novembre 1923.

Date de suspension : 6 décembre 1923.

Délai pour avancer les frais : 22 décembre 1923.

---

22 décembre 1923

Feuille Officielle Suisse du Commerce F.O.S.C, No.300, page 2401

18 décembre. Les raisons suivantes sont radiées d'office ensuite de faillite :

...

**Ouchy-Aviation S.A.**, société anonyme ayant son siège à Lausanne (F.o.s. du c. du 12 mai 1922).

---

**Zürich, den 10. Mai 26.**

**Eidg. Luftamt Bern**

Die Transadriatica in Ancona, die unsere Macchi-Boote Typ 18 Nr. 3058 und Nr. 3060 entsprechend der schweizerischen Immatrikulationsnummer CH 19 und CH 24 käuflich übernommen hat, erbittet von uns zu Händen des Flugzeugregisters Italiens eine amtliche Bescheinigung, dass diese Macchi-Flugboote nicht mehr im Register des Eidgen. Luftamtes figurieren. Wir bitten Sie, uns diese Erklärung baldmöglichst zugehen lassen zu wollen.

Hochachtungsvoll

**Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G. (Mittelholzer)**

---

**Bern, den 11. Mai 1926.**

**An die Ad Astra-Aero A.-G., Dufourstrasse, 175, Zürich.**

Hiermit bestätigen wir Ihnen, dass die Flugboote Macchi Typ 18 Nos. 3058 und 3060, früher unter Nummer CH 19 und CH 24 im Schweizer Register immatrikuliert, seit deren Verkauf an die Transadriatica in Ancona aus dem Schweizer Register exmatrikuliert worden sind.

Copie : Zur Hand der Transadriatica, ANCONA.

**Eidg. Luftamt : (J)**

---

### **Bemerkungen:**

Die Transkription von Dokumenten im Zusammenhang mit dem Betrieb von Flugbooten durch die schweizerischen Unternehmungen Avion-Tourisme S.A. ; Frick & Co. Ad Astra ; Ad Astra-Aero – Schweizerische Luftverkehrs A.-G. ; Marcel Nappez, Entreprise de Transports Aériens ; Alfred Comte – Luftverkehrs- und Sportfliegerschule ; Ouchy Aviation S.A. sowie Ecole Aéro, Lausanne erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Beitrag „**Wasserflugparadies Schweiz – die Flugboote der Ad Astra-Aero**“ in der Serie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 5, Mai 2021, erschienen (Seiten 22-25).

2021.05.14. – DR