

Alfred Comte Luftverkehrs- u. Sportfliegerschule – Flugpost München 1920/21

(Transkription Korrespondenz)

Zürich, den 14. September 1920.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Der Unterzeichnete hat das Vergnügen, Ihnen mitteilen zu können, dass das Meeting in Basel tadellos verlief und einen grossen Erfolg gezeitigt hat, Die Stadt Basel, die bisher allen aviatischen Unternehmungen sehr skeptisch gegenüber stand, hat nun plötzlich mit viel Enthusiasmus und Begeisterung sich dem neuen Verkehrsmittel zugewandt. Basel strebt nun eine Flugpostverbindung mit Frankfurt an und hofft, diese über Zürich oder Bern nach Genf weiter führen lassen zu können.

In ähnlicher Weise sind wir auch neuerdings von der Deutschen Luftreederei angefragt worden betr. eines Luftpostverkehrs von Deutschland über die Schweiz nach Italien, und Frankreich.

Wir möchten nun auf weitere Details in dieser Angelegenheit nicht eintreten, bevor wir auch Ihre Ansichten und diejenigen der Oberpostbehörden in dieser Beziehung vernehmen können. Nach den Erfahrungen des letzten Jahres, wird ja eine Flugpost für die Schweiz allein nicht rentieren können. Ganz anderst wird aber die Sache, wenn sich diese Flugpost an eine ausländische, d.h. internationale anschliessen kann und wenn zugleich eine grössere Anzahl Passagiere mitbefördert werden kann. Von grosser Wichtigkeit für die Durchführung einer Flugpost durch eine Zivilgesellschaft ist selbstverständlich auch die Möglichkeit einer Subventionierung durch den Staat, sei es nun durch das Luftamt oder die Postbehörden oder aber, da ja beide dem Eisenbahn- und Postdepartement angehören, durch das Letztere direkt. Wir verweisen dabei auf die bisher durchgeführten ausländischen Unternehmungen, die überall staatlich sehr stark subventioniert werden, sei es nun entweder pro geflogenen Kilometer oder sei es pro transportiertes Postkilogramm.

Wir möchten heute erwähnen, dass uns von zwei deutschen Fluggesellschaften schon nahegelegt worden ist, solchen regelmässigen Verkehr weiter leiten zu wollen. Projektirt sind von diesen Unternehmungen Linien wie:

Rotterdam–Nürnberg–Triest–Zürich. Nürnberg–Berlin–Zürich. Nürnberg–Prag etc. etc.

In Zürich durch die schweiz. Gesellschaft weiterbefördert über:

Genf–Paris–Marseille. Gotthard–Italien.

Wir gestatten uns, auch interessenthalber Ihnen bekanntzugeben, dass eine dieser Gesellschaften hofft, den Kilometerpreis pro Passagier bis auf 15 cts. infolge ihrer ökonomischen Flugzeuge reduzieren zu können. Wir glauben allerdings noch lange nicht an eine so weitgehende Reduktion; immerhin sind solche Ansichten für die weitere Entwicklung des regelmässigen Luftverkehrs ausserordentlich interessant.

Wir bitten Sie nun, uns Ihre persönliche Stellungnahme bekannt geben zu wollen und uns in erster Linie mitteilen zu wollen, ob wir uns zur weiteren Verfolgung dieses Gedankens direkt an die Oberpostdirektion wenden sollen, oder ob Sie sich deren vermittelnd mit dieser Angelegenheit befassen würden.

Ihre Bemühungen zum Voraus bestens verdankend, zeichnen wir

mit vorzüglicher Hochachtung

AD ASTRA-AERO Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Der Direktor (F. Rihner)

Zürich, den 29. September 1920.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Wir haben vor kurzem an Sie eine Anfrage gerichtet, in der wir Sie um Meinungsäusserung betr. Flugpostlinien mit dem Auslande baten. Unterdessen ist in dieser Angelegenheit bereits weiteres gegangen.

Es wird Ihnen bekannt sein, dass eine deutsche Gesellschaft in kurzer Zeit den Flugpost- & Passagierverkehr Frankfurt–Basel durchzuführen gedenkt. Vom Initiativkomitee für den Anschluss der Stadt Basel an die schweiz. Nationalaviatik sind wir bereits um Weiterführung desselben angefragt worden.

Gestern erhielten wir neuerdings vom Bayerischen Luft-Lloyd, München in ähnlicher Frage wiederum ein dringliches Schreiben und gestatten uns, Ihnen dasselbe im Auszug wiederzugeben:

„Betreffs Ihrer weiteren Anfragen teilen wir Ihnen höfl. mit, dass wir heute gleich nach Erhalt Ihres Briefes Verhandlungen sowohl mit dem hiesigen Verkehrsministerium, als auch Handelsministerium hatten, es wurde uns dort versichert, dass alle unsere Bestrebungen aufs wärmste unterstützt werden würden.

Wir trugen vor, dass wir mit Ihnen in ein Gegenseitigkeitsverhältnis treten wollten und wurde uns bei dieser Gelegenheit die Frage vorgelegt, ob ihre werte Gesellschaft kapitalkräftig genug wäre, um in Zukunft einen regelmässigen Verkehr aufrechterhalten zu können. Wir waren in dieser Beziehung nicht ganz im Bilde und wären Ihnen dankbar, wenn Sie uns möglichst bald hierüber einige kurze Mitteilungen zukommen lassen würden. Die Behörden, hier, drängen nun darauf einen regelmässigen Luftverkehr mit Postbeförderung zwischen der Schweiz und Bayern einzurichten und stellen hierfür eine staatliche Subvention in sichere Aussicht. Diese beträgt bei Flugstrecken unter 300 km. Mk. 10.-- per km., bei Strecken über 300 km. Mk. 11.-- per km.. Das Projekt geht dahin den Verkehr München–Zürich direkt zu betreiben und zwar derart, dass die Strecke von Ihnen und uns in regelmässigem Wechsel befliegen wird. Bei der einseitigen Unterstützung des deutschen Staates ist die Sache natürlich nicht erledigt, sondern Sie müssten zu erreichen suchen, dass die Schweiz ebenfalls eine staatliche Subvention für diese Strecke gewährt.

Wir können Ihnen ein Beispiel für einen derartigen Vertrag an Österreich geben. Mit diesem Staat ist folgendes Abkommen getroffen worden:

Die deutsche Regierung gewährt für Flüge nach Wien die Ihnen genannte Subvention, andererseits gewährt die österreichische Regierung für einen Wechselverkehr ebenfalls eine Subvention in ähnlicher Höhe.

Vor dem Zustandekommen eines derartigen Vertrages beabsichtigen wir die Strecke München–Lindau regelmässig zu befliegen, und die eventuell anfallenden Passagiere Ihnen dort zu übergeben. Es steht noch nicht ganz fest, ob wir Lindau oder einen andern Landeplatz wählen werden und wir wären hierüber für genaue Vorschläge Ihrerseits dankbar.

Wir bitten Sie die ganze Angelegenheit aufs energischste bearbeiten zu wollen, da es sich gerade bei diesem Projekt um einen speziellen Wunsch der hiesigen Regierung handelt und wir auf alle Fälle trachten müssen, möglichst umgehend in Tätigkeit treten zu können.

Es dürfte ferner von Interesse für Sie sein, dass in München die Möglichkeit bestehen wird, Luftanschlüsse nach Wien zu bekommen.

Wir würden vorschlagen, dass Sie uns, nachdem Sie sich die in diesem Schreiben angeregten Vorschläge durchgedacht, resp. eine Rücksprache mit Ihrer Regierung genommen haben, einen Punkt am Bodensee bestimmen, an dem unsere beiderseitigen Vertreter zusammen kommen können, um die ganze Angelegenheit mündlich gründlich zu erörtern.“

Wir möchten Sie nun mit diesem Schreiben bitten, vorgängig unserer eigenen Massnahmen diejenigen Schritte einzuleiten, die Sie im Rahmen Ihres Amtes vorbereiten können und wie in letzterem Schreiben bereits erwähnt, uns Ihre Stellungnahme, resp. Ratschläge bekannt geben zu wollen. Unser Direktor wird sodann persönlich nach Bern kommen und bitten wir Sie um Angabe des geeigneten Zeitpunktes,

Interessant ist an den Ausführungen des Bayerischen Luft-Lloyd die ausserordentlich hohe Subvention, die der deutsche Staat solchen Unternehmungen angedeihen lässt. Sie zeigt, ein wie grosses Interesse in den uns umgebenden Staaten dieser neuen Postbeförderung entgegengebracht wird.

Die Erfahrungen der Eidg. Flugplatzdirektion im Sommer 1919 haben nun allerdings gezeigt, dass eine Flugpost in der Schweiz ohne Subvention nicht bestehen kann. Andererseits haben dieselben Resultate wiederum erwiesen, dass eine so hohe Subvention, wie sie das Ausland bewilligt nicht einmal nötig wäre, um die Flugpost hauptsächlich im Anschluss an ausländische Linien mit Erfolg durchzuführen.

In Erwartung Ihrer Rückäusserung, zeichnen wir
Hochachtungsvoll

AD ASTRA-AERO Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Der Direktor: (F. Rihner; ppa W. Altherr)

München, 30. 9. 20. Einschreiben
Betrifft Luftverkehr:

Hochlöblicher Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft, Bern.

Wir beehren uns hiermit den ergebenen Antrag zu stellen, unserem Unternehmen die Erlaubnis zur Inbetriebnahme der Luftverkehrsstrecke München–Zürich zu erteilen.

Wir sind unter der „Nr. 37“ vom Reichsamt für Luft- & Kraftfahrwesen, Berlin, zur Post- & Personenbeförderung innerhalb des Deutschen Reiches zugelassen. Für Mitnahme der Post ist uns für deutsches Gebiet eine staatliche Subvention in sichere Aussicht gestellt.

Selbstverständlich sind wir bereit die Strecke im Wechselverkehr mit einer schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft zu betreiben.

Das Reichspostministerium Abt. München und das Ministerium für Handel, Industrie & Gewerbe, München, würden in der Einrichtung dieser Strecke einen lang gehegten Wunsch verwirklicht sehen, und haben uns vollste Unterstützung in unseren Bestrebungen zugesagt,

Wir wären äusserst dankbar, wenn wir diese Unterstützung auch von Seiten des hochlöblichen Bundesrates geniessen würden.

Zur finanziellen Seite unseres Unternehmens gestatten wir uns mitzuteilen, dass wir äusserst kapitalkräftig fundiert sind. Unsere Gesellschafter sind Herr Banker c. Haase, Magdeburg, Inhaber des Bankhauses Dingel & Co., Magdeburg, und die Fa. J. Adler, München, beides Unternehmen, welche über sehr grosse Mittel verfügen und diese in den Dienst der Sache zu stellen bereit sind. Bisher wurden uns von dieser Seite etwa 2 Millionen Mark zur Verfügung gestellt.

Betreffs des technischen Betriebes haben wir die Ehre mitzuteilen, dass infolge Durchführung des Friedensvertrages unser bereits innerhalb Deutschlands im Gange befindlicher Luftverkehr stillgelegt wurde. Wir haben aber jetzt seitens der Interalliierten Kontrollkommission für Luftfahrt die Genehmigung erhalten sowohl Flugzeuge zu halten als auch den Flugplatz Schleissheim b. München, einen der geeignetsten Plätze ganz Deutschlands, zu benützen. Infolgedessen sind wir jetzt mit der Wiedereinrichtung unseres Betriebes beschäftigt, und haben den Wunsch als erste Strecke die Linie München–Zürich einzurichten.

Die bereits vorher genannten Ministerien sind jederzeit bereit zu bestätigen, dass gerade diese Strecke im Interesse der bayerischen Regierung liegt und werden ferner jede weitere Auskunft über uns gerne erteilen.

In Anbetracht der unmittelbaren Nachbarschaft der beiden Länder hoffen wir eine günstige Aufnahme unseres Antrages zu finden und wären für eine geneigte Rückäusserung sehr verbunden.

Wir empfehlen uns
mit dem Ausdrucke vorzüglicher Hochachtung:

Bayerischer Luft-Lloyd G.m.b.H. Sitz München (E. Schlemmer)

10. Dezember 1920. Handelsregister – Zürich (S.H.A.B. Nr. 312, Seite 2337)

1920. 8. Dezember. Inhaber der Firma **Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule**, in Horgen, ist Alfred Comte, von Courtételle (Berne), in Zürich 6. An der Seestrasse. (Schiffswerft Faul). Diese Firma unterhält in Dübendorf, auf dem Flugplatz, eine Zweigniederlassung.

Bern, den 13. Dezember 1920.
Flugpost.

An das Bundesministerium für Verkehrsangelegenheiten (Postsektion), Wien,
An das Reichspostministerium, München.

Wir werden auf die Vorteile aufmerksam gemacht, welche die regelmässige Beförderung von Postsachen auf dem Luftwege zwischen Wien–Prag–München–Zürich–Genf–Madrid bieten würde.

Eine schweizerische Flugzeugunternehmung möchte sich gerne mit dieser Beförderung auf Schweizergebiet befassen. Bevor sie sich aber mit andern Unternehmungen in Verbindung setzt, ersucht sie uns, die Angelegenheit allen beteiligten Postverwaltungen zu unterbreiten und sie anzufragen, ob sie geneigt wären, zur Verwirklichung dieses Projekts beizutragen.

Die herwärtige Verwaltung würde es lebhaft begrüessen, wenn es den gemeinsamen Bemühungen der beteiligten Verwaltungen und Interessenten gelingen sollte, eine solche Luftverbindung zustande zu bringen.

Für eine baldige Rückäusserung wären wir Ihnen sehr zu Dank verpflichtet.

Die Oberpostdirektion: (i. V. gez. Vaucher.)

An das Eidg. Luftamt, Bern, zur gefälligen Kenntnisnahme.
Bern, den 13. Dezember 1920.

Im Namen der Oberpostdirektion, der Postkursinspektor: (Vaucher.)

Berne, le 13 décembre 1920.

Aviation.

Monsieur,

Au Ministère des postes, Prague

A la Direction générale des postes, Madrid.

Au Sous-Secrétariat d'Etat des postes et des télégraphes, Paris.

On attire mon attention sur les avantages que présenterait un transport de courriers postaux par voie aérienne entre Vienne–Prague–Munich–Zürich–Genève–Lyon–Madrid.

Une Entreprise suisse d'aviation désireuse de se charger de ces transports sur territoire suisse, sollicite mon Office, avant de se mettre en rapport avec d'autres entreprises, de soumettre cette question aux Administrations postales intéressées en leur demandant si elles seraient disposées à contribuer à la réalisation de ce projet.

En vous informant que mon Administration appuie favorablement cette initiative, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me faire connaître vos dispositions sur la question soulevée.

Dans l'attente de vos obligeants renseignements, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Au nom de la Direction générale, l'Inspecteur général: (sig. Meng.)

An das Eidg. Luftamt, Bern, zur Kenntnisnahme.

Bern, den 13. Dezember 1920.

Im Namen der Oberpostdirektion, der Postkursinspektor: (Vaucher.)

München, den 12. Januar 1921

Flugpost.

An die Schweizerische Oberpostdirektion, Bern.

Der Einrichtung einer regelmässigen Flugpostbeförderung von Wien und Prag über München, Zürich, Genf nach Madrid wird hier lebhaftes Interesse entgegengebracht, die Verwirklichung des Planes wird nach Möglichkeit gefördert werden.

Ein hiesiges Flugunternehmen, der Bayrische Luft-Lloyd, hat schon im vorigen Monat beantragt, ihm die Postbeförderung auf der Strecke München–Lindau zu übertragen und beigefügt, dass wegen Fortsetzung dieser Flugpostbeförderung über Schweizergebiet mit der Schweizerischen Gesellschaft „Ad Astra“ Verhandlungen eingeleitet seien. Dem Luft-Lloyd wurde in Aussicht gestellt, dass der Flugpostverkehr auf der Strecke München–Lindau beim Eintritt der günstigeren Jahreszeit – also voraussichtlich anfangs März des kommenden Jahres – eröffnet werden könne. Ich würde es begrüssen, wenn zur gleichen Zeit auch die Gesellschaft „Ad Astra“ den Betrieb von der bayrischen Grenze an aufnehmen könnte.

Auch die Fortführung der Luftverkehrsverbindung bis Wien und Prag wird hier für sehr wünschenswert gehalten. Die Einrichtung einer Luftpostlinie München–Wien war bereits für Ende Oktober ds. Js. (1920) in Aussicht genommen und schon in allen Einzelheiten vorbereitet; die Eröffnung des Betriebes scheiterte aber daran, dass die drei bayrischen Flugzeuge, die mit Zustimmung der österreichischen Regierung zur Aufnahme des Verkehrs nach Wien geflogen waren, dort von der Entente-Kommission für Österreich beschlagnahmt wurden und dass das Überfliegen der deutschen Grenze mit deutschen Flugzeugen bis auf weiteres verboten wurde. Sobald aber dieses Hindernis weggefallen ist, wird von hier aus neuerdings an die Herstellung dieser Luftverbindung gegangen werden.

Ferner beehre ich mich darauf hinzuweisen, dass neuerdings die Einrichtung einer Flugpostverbindung Berlin–Magdeburg–Nürnberg–München vorbereitet wird, welche gleichfalls Anschlüsse mit der Fluglinie München–Schweiz herstellen könnte.

Falls die Fortführung der in Aussicht genommenen Linie München–Lindau–Zürich bis nach Madrid noch längere Vorbereitungen und Verhandlungen notwendig machen sollte, würde ich einen schrittweisen Ausbau dieser Luftverkehrslinie in der Weise, dass zunächst der Betrieb auf der Strecke München–Lindau–Zürich–Genf mit Teilung der Flugausführung zwischen dem Bayrischen Luft-Lloyd und der Gesellschaft „Ad Astra“ aufgenommen wird, für zweckmässig halten. Die Verlängerung nach Wien und Prag auf der einen Seite, nach Madrid in der andern Richtung könnte hieran anschliessend erfolgen, sobald die Voraussetzungen hiefür gegeben sein werden.

Ich bitte um gefl. Rückäusserung zu Vorstehendem und um weitere Mitteilung über die Entwicklung der Angelegenheit.

Der Reichspostminister. (Unterschrift)

Bern, den 1. Febr. 1921.

An das eidg. Luftamt, Bern.

Flugpostverbindungen.

Anlässlich der am 1. Dezember 1920 zwischen Ihrem Direktor, Herrn Major Isler, und Vertretern der Oberpostdirektion stattgefundenen Besprechung ist vereinbart worden, dass bezüglich der beabsichtigten Einrichtung einer regelmässigen Luftpostverbindung Wien–Prag–München–Zürich–Genf–Madrid die schweiz. Luftverkehrsgesellschaft „Ad Astra Aero“ von sich aus die Unterhandlungen mit den beteiligten ausländischen Unternehmungen anbahnen solle, währendem die Oberpostdirektion die Ansichtsausserung der in Betracht fallenden ausländischen Postverwaltungen einzuholen habe.

Wie beehren uns nun, Ihnen beigeschlossen die eingelangten Antwortschreiben der befragten 5 ausländischen Postverwaltungen zur gefl. Kenntnisnahme zu übermitteln, mit dem Ersuchen, uns diese Schreiben nach Einsichtnahme wieder zustellen zu wollen. Einer gefl. Rückäusserung darüber, wie Sie sich die weitere Verfolgung der Angelegenheit vorstellen, sehen wir gerne entgegen.

Hochachtungsvoll,

Im Namen der Oberpostdirektion, der Postkursinspektor: (Vaucher)

8. Februar 1921

Aktenvermerk betreffend die Besprechung untenstehendes Luftverkehrs-Projektes bei der Eidg. Oberpostdirektion (Oberstlt. Öftinger, Ing. Gsell)

1. Der angenommene Flugplan und die Beschränkung der Luftstrecke auf Prag–Lyon werden als zweckmässig befunden.
2. Das Prinzip, dass die von den Postverwaltungen an die Luftverkehrs-Unternehmungen zu zahlenden Summen mindestens die reinen Betriebskosten decken sollen u. Abschreibungen u. Rendite durch die Einnahmen der Luftverk. Gesellschaften aus dem, ihnen nach Massgabe der verbleibenden Nutzlast gestatteten Passagierverkehr, gedeckt werden müssen, wird angenommen.
3. Die Oberpostdirektion bemerkt, dass der Postverkehr via Schweiz zwischen Polen, Tschechoslowakei, Deutschland und Südf frankreich zur Zeit nicht sehr bedeutend und gegen die Vorkrisen- u. Vorkriegszeit sehr zurückgegangen ist. Ein Streckengeld von auch nur 1 Fr/km würde für die Schweizer Post bei täglichem Verkehr in beiden Richtungen (620 Fr) einen Verlustpreis bedeuten der zwei bis drei Monate getragen werden könnte. Wenn in dieser Zeit die Steigerung der Möglichkeiten eine Steigerung des Bedürfnisses und damit der Frequenz bis zur Rendite für die Post nicht ergebe, müsste der Betreib eingestellt werden.

4. Ein Pendelverkehr (nur in einer Richtung täglich) müsste das postalische Interesse mindern, wenn auch nicht ausschliessen, da immer noch 24 Std. auf der ganzen Strecke gewonnen würden. Wenn die Frequenz jedes Fluges bei 2-tägigem Verkehr in jeder Richtung sich trotz dieses geringeren Zeitgewinnes beinahe verdoppelt, sei eine entsprechende Erhöhung des Kilometergeldes nicht ausgeschlossen. Das Prinzip, dass nach wenigen Monaten Verlustbetrieb die Sache sich zahlen sollte, bleibe dabei unangetastet.
5. Die Oberpostdirektion ersucht das Luftamt seinerseits die Offerte der Luftfahrt-Unternehmungen auf Grund der besprochenen Flugpläne einzuziehen; zu den weiteren Verhandlungen mit den ausländischen Postdirektionen möchte sie diese Grundlagen beilegen können.

**Bern, den 15. Februar 1921.
Flugpost.**

An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.

In Beantwortung Ihrer Mitteilung vom 1. Februar (25. Januar) beehren wir uns, Ihnen den Detailplan für die projektierte Flugpostlinie zu Händen der interessierten fremden Postverwaltungen zuzustellen. Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie die Angelegenheit nach Möglichkeit fördern würden, damit, falls die Sache zu Stande kommt, die gute Jahreszeit ausgenützt werden kann. Den Aktenvermerk über die Besprechung des Herrn Ing. Gsell mit Herrn Inspektor Oftinger fügen wir bei, sowie – zu Ihrer Orientierung – die Kopie der Antwort des eidg. Eisenbahndepartements auf ein erneutes dringendes Subventionsgesuch der Ad Astra-Aero vom 24. Januar 1921.

Das Luftamt tritt nun mit den schweizer. Luftverkehrsunternehmen in Vorverhandlungen ein betreffend die Führung der Flugpostlinie durch die Schweiz; diese Verhandlungen werden selbstverständlich nur orientierenden Charakter haben.

Beilage: 2

Eidgenössisches Luftamt (J)

**Bern, den 15. Februar 1921.
Flugpost.**

An die Ad Astra-Aero, Zürich, Uraniastr. 22.

Unter Bezugnahme auf das Schreiben des Eisenbahndepartementes vom 11. Februar betreffend Subventionen beehren wir uns, Ihnen das Flugpostprojekt zu unterbreiten, mit der Bitte um Mitteilung, ob und unter welchen Bedingungen Sie geneigt wären, die Führung der Flugpoststrecke über Schweizerg Gebiet zu übernehmen.

1 Beilage.

Eidgenössisches Luftamt (J)

**Bern, den 15. Februar 1921.
Flugpost.**

Herrn A. Comte, Luftverkehr- und Fliegerschule, Horgen.

In der Anlage übermitteln wir Ihnen ein internationales Flugpostprojekt mit der Bitte um Mitteilung, ob und unter welchen Bedingungen Sie geneigt wären, die Führung der Flugpoststrecke über Schweizerg Gebiet zu übernehmen.

1 Beilage.

Eidgenössisches Luftamt (J)

(Beilage vom 15.II.1921)

Gesichtspunkte betreffend Eröffnung einer Luftlinie Prag–München–Genf–Lyon.

Voraussetzung für den vorliegenden Plan war:

In flugtechn. Beziehung: Ausschluss der Nachtflüge.

Als Grenze der Fluggeschwindigkeit einer Etappe, d.h. die Geschwindigkeit, die sich einschliesslich der Zeitverluste für Start, Höhengewinnung, Gleitflug und Landung bei jeder nicht ganz normalen Wetterlage erzielen lässt, wird mit 120 km/h angenommen.

In wirtschaftl. Beziehung: Hauptwerk ist Postbeförderung; Nebenwerk Passagiertransport zur Ausnützung der verbleibenden Nutzlast. Die Transportgebühr welche die Postverwaltung den Luftfahrt-Unternehmungen bezahlt, muss mindestens die reinen Betriebskosten des Fluges, wenn möglich auch die Generalunkosten decken. Die Luftfahrt-Unternehmungen sind berechtigt auf ihre Rechnung Passagiere zu festem Tarif nach Massgabe der verbleibenden Nutzlast zu befördern.

Grundsätze des Aufbaues: Die Vorteile des Schnellverkehrs zeigen sich auf langen internationalen Linien besonders deutlich. Es muss, da Nachtflüge vorläufig zu vermeiden sind, die Luftlinie so gelegt werden, dass die Abfahrt am Ausgangspunkt morgens nach Eintreffen einer Fern-Nachtverbindung erfolgt; beim Eintreffen am Endpunkt muss eine Fern-Nachtverbindung zur Weiterleitung vorhanden sein.

Für die internationale Strecke Warschau–Prag–München–Zürich–Genf–Lyon–Nîmes–Perpignan (Anschluss an bestehende Luftlinie Toulouse–Perpignan–Barcelona–Alicante–Malaga–Rabat–Casablanca) ergibt sich unter diesen Umständen eine Führung auf dem Luftwege von Prag bis Lyon.

Der Flugplan ist hierbei folgender:

Nachtschnellzug		15 h 30	ab Warschau	08 h 30	an Prag (am Folgetag)
Flugzeug					
Etappe I	295 km	08 h 40	ab Prag	11 h 30	an München
Etappe II	160 km	11 h 40	ab München	13 h 10	an Lindau*
		* Wegen Ententeverbot bei Benützung einer deutschen Reederei für München–Schweiz vorderhand nicht zu umgehende Zwischenlandung. Flugtechnisch wäre die Etappe München–Zürich vorzuziehen.			
Etappe III	90 km	13 h 20	ab Lindau	14 h 10	an Zürich
Etappe IV	220 km	14 h 20	ab Zürich	16 h 10	an Genf
bei Unmögl.d.Fluges weiter mit Schnellzug		15 h 00	ab Zürich	21 h 30	an Genf
Etappe V	115 km	16 h 25	ab Genf	17 h 30	an Lyon
bei Unmögl.d.Fluges weiter mit Schnellzug		18 h 30	ab Genf	23 h 10	an Lyon
Nachtschnellzug		17 h 50	ab Lyon	19 h 00	an Barcelona (am Folgetag)

Schnellzug	09 h 10	ab Barcelona	12 h 30	an Lyon (am Folgetag)
Flugzeug	12 h 45	ab Lyon	13 h 40	an Genf
	13 h 55	ab Genf	15 h 40	an Zürich (Dübendorf)
	15 h 50	ab Zürich	16 h 40	an Lindau
	16 h 50	ab Lindau	18 h 00	an München
bei Unmögl.d.Fluges weiter mit Schnellzug	18 h 50	ab Lindau	23 h 20	an München
	18 h 10	ab München	20 h 30	an Prag
Nachtschnellzug	20 h 50	ab Prag	16 h 20	an Warschau (am Folgetag)

Vorteile dieses Flugplans:

1. Er ist die einzige Möglichkeit die beiden Nachtschnellzüge Warschau–Prag und Lyon–Barcelona zu verbinden und damit auf der Gesamtstrecke 48 Stunden zu sparen.
2. Bei Unmöglichkeit des Fliegens einzelner Etappen ist die grösste Wahrscheinlichkeit vorhanden bald mit Schnellzügen weiter zu können.

Nachteile dieses Flugplans:

1. Der Zwang die Strecke zwischen beiden Schnellzügen zu durchfliegen führt zur Annahme einer Etappenflug-Geschwindigkeit bis zu 120 km/h und zur Reduktion der Umsteigezeit bis 10 Min. Wenn auch durch Einführung von Transitpostbeutel und eines Transit-Umsteigens (innerhalb einer Umzäunung) diese Zwischenhalte möglich sind, genügen sie zum Umschlag von Flugplatz zu Bahnhof od. umgekehrt nicht. Auf den entsprechenden Etappen müssten daher noch etwas grössere Fluggeschwindigkeiten erreicht werden, um die Fahrzeit Flugplatz–Bahnhof od. umgekehrt herauszubringen.
2. Die Einführung der Strecke Genf–Lyon ist nötig, da ohne solche auf der Strecke Prag–Südfrankreich in Lyon erst der 5 Stunden spätere Schnellzug erreicht werden könnte, zu dem aber auf dem Gegenkurs kein passender Zug geht.
3. Infolge der feststehenden Lage der Schnellzüge Barcelona–Lyon und Prag–Warschau kann das letzte Etappenflugzeug erst 20h30 in Prag ankommen; es muss also, auch im Sommer, die meiste Zeit in der Dämmerung landen.

Zur Bewältigung der angenommenen Flugstrecke sind V.Etappen nötig, um kein Flugzeug über 300 km Strecke fliegen zu lassen und die Nationalität der Reedereien zu berücksichtigen. Eine grössere Strecke ist ungünstig, da ein zu wesentlicher Teil der Nutzlast durch Betriebsstoffe verbraucht würde und die Wahrscheinlichkeit von Motorstörungen mit der Flugstundenzahl progressiv steigt. Bei täglichem Verkehr wären also an Flugzeugen nötig:

Für die Tschechische Strecke (Prag–München)	2 Flugzeuge u. 2 Reserve (i. Prag)
Für die deutsche Strecke (München–Lindau)	2 Flugzeuge u. 2 Reserve (i. München)
Für die Schweizer Strecke (Lindau–Zürich)	2 Flugzeuge u. 2 Reserve (i. Zürich)
Für die Schweizer Strecke (Zürich – Genf)	2 Flugzeuge u. 2 Reserve (i. Zürich)
Für die französische Strecke (Genf – Lyon)	<u>2 Flugzeuge u. 2 Reserve</u>
	10 Flugzeuge u. 10 Reserve

Für den Pendelverkehr würde die halbe Anzahl genügen.

Berne, le 18 Février 1921.

Monsieur Ed. Pethoud, Directeur de l'Ecole Aéro, Lausanne, Terreaux 2.

Poste aérienne.

Monsieur,

Nous vous remettons ci-inclus un projet de ligne postale aérienne internationale en vous priant de nous dire si vous seriez disposé et à quelles conditions d'entreprendre l'exploitation du tronçon suisse de cette ligne.

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

Annexe mentionnée.

Office aérien fédéral (J)

Annexe 15.II.21

Projet sommaire d'une ligne aérienne Prague–Munich–Genève–Lyon.

Pour l'établissement de ce projet on s'est basé sur les considérations suivantes:

Les vols en eux mêmes: Exclusion des vols de nuit. On s'est basé, pour chaque étape, sur une vitesse horaire de 120 km/h, qui est la vitesse moyenne sur laquelle on peut tabler en tenant compte des pertes de temps lors du start, de la prise d'altitude, du vol plané et de l'atterrissage dans des conditions atmosphériques pas trop anormales.

Le point de vue économique: Le but principal est le transport postal; le transport des passagers n'étant prévu que pour l'utilisation de la charge utile restante. La contribution au transport payée par l'administration des Postes aux entreprises d'aviation doit au moins couvrir les frais bruts des vols et si possible aussi les frais généraux. Les entreprises d'aviation sont autorisées à transporter des passagers pour leur propre compte suivant tarif fixe et d'après les places libres après chargement du courrier postal.

L'exploitation. Les avantages d'un trafic rapide entrent surtout en ligne de compte sur les grandes lignes internationales. Il faut, vu que les vols de nuit ne peuvent être pris en considération pour l'instant, que le départ ait lieu le matin, après l'arrivée des trains de nuit et que l'arrivée au point terminus se fasse de façon à pouvoir profiter de la correspondance avec les trains de nuit.

Pour la ligne internationale Varsovie–Prague–Munich–Zurich–Genève–Lyon–Nîmes–Perpignan (avec raccord à la ligne aérienne existante Toulouse–Perpignan–Barcelone–Alicante–Malaga–Rabat–Casablanca) entre en considération le parcours aérien entre Prague et Lyon. L'horaire en serait le suivant:

Train Express de nuit		15.30	dép. Varsovie	08.30	(du lendemain) arr. Prague
Par avion	Etape I	295 km	08.40 dép. Prague	11.30	arr. Munich
	Etape II	160 km	11.40 dép. Munich	13.10	arr. Lindau*
	* L'entente, interdisant l'exploitation du parcours Munich–Suisse par une compagnie allemande, il est nécessaire de faire escale à Lindau. Au point de vue technique le parcours Munich–Zurich serait préférable.				
	Etape III	90 km	13.20 dép. Lindau	14.10	arr. Zurich (Dübendorf)
	Etape IV	220 km	14.20 dép. Zurich	16.10	arr. Genève
	en cas d'impossibilité de vol: train express				
	Etape V	115 km	15.00 dép. Zurich	21.30	arr. Genève
	en cas d'impossibilité de vol: train express				
		16.25	dép. Genève	17.30	arr. Lyon
	en cas d'impossibilité de vol: train express				
		18.30	dép. Genève	23.10	arr. Lyon
Train Express de nuit		17.50	dép. Lyon	19.00	(du lendemain) arr. Barcelone

Train Express		09.10	dép. Barcelone	12.30	(du lendemain) arr. Lyon
Par avion	Etape V	12.45	dép. Lyon	13.40	arr. Genève
	Etape IV	13.55	dép. Genève	15.40	arr Zurich (Dübendorf)
	Etape III	15.50	dép. Zurich	16.40	arr. Lindau
	Etape II	16.50	dép. Lindau	18.00	arr. Munich
	en cas d'impossibilité de vol par express	18.50	dép. Lindau	23.20	arr. Munich
	Etape I	18.10	dép. Munich	20.30	arr. Prague
Train express de nuit		20.50	dép. Prague	16.20	(du lendemain) arr. Varsovie

Avantages de cet horaire:

1. Il offre l'unique moyen d'unir les deux express de nuit Varsovie–Prague et Lyon–Barcelone, en gagnant 48 h sur le parcours total.
2. En cas d'impossibilité de vol sur certaines étapes, de nombreuses communications par trains rapides permettent de poursuivre le voyage.

Désavantages de cet horaire:

1. Le fait qu'il faut couvrir le parcours Prague–Munich entre les heures d'arrivée et de départ des deux express mentionnés, nécessite une vitesse horaire de 120 km d'étape à étape. Ainsi le temps nécessaire au transbordement est réduit à 10 minutes. Par l'introduction des sacs postaux de transit et un transbordement rapide des passagers il serait possible de rester dans les limites de ce court laps de temps qui, cependant, ne suffirait pas au voyageur désirant se rendre de l'aérodrome à la gare, pour y atteindre le prochain express avec lequel il voudrait continuer sa route. Il en est de même pour le voyageur arrivant en gare avec l'express et qui voudrait continuer sa route avec l'avion. Il serait donc nécessaire d'augmenter la vitesse du vol entre les étapes pour gagner le temps que nécessiterait le trajet de l'aérodrome à la gare.
2. L'introduction de l'étape Genève–Lyon est nécessaire pour atteindre l'express à destination de Barcelone, partant de Lyon à 17.58, car le prochain express ne part que 5 heures plus tard et il n'a pas son correspondant en sens inverse.
3. L'horaire des express Barcelone–Lyon et Prague–Varsovie est tel que l'avion de la dernière étape n'arriverait à Prague qu'à 20.30 h. Cet avion devra donc atterrir le plus souvent dans l'obscurité, en été au crépuscule.

Afin que les avions n'aient pas à fournir des parcours de plus de 300 km et en égard à la nationalité des différents entreprises d'aviation qui exploiteraient la ligne, il a été prévu 5 étapes. Des étapes plus longues seraient défavorables, car l'augmentation nécessaire du combustible diminuerait la charge utile de l'avion et la possibilité d'une panne grandit avec la durée du vol.

Le matériel navigant nécessaire à une exploitation quotidienne serait le suivant:

Pour le parcours tchèque (Prague–Munich)	2 avions, plus 2 avions-réserve
Pour le parcours allemand (Munich–Lindau)	2 avions, plus 2 avions-réserve
Pour le parcours suisse (Lindau–Zurich)	2 avions, plus 2 avions-réserve
Pour le parcours suisse (Zurich–Genève)	2 avions, plus 2 avions-réserve
Pour le parcours français (Genève–Lyon)	<u>2 avions, plus 2 avions-réserve</u>
	10 avions, plus 10 avions-réserve

Pour un trafic aller et retour en deux jours 10 avions suffiraient.

Zürich, den 16. Februar 1921.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Wir bestätigen Ihr Schreiben vom 15. ds. betreffend Flugpost. Wir haben mit grossem Interesse von Ihrem Flugpostprojekt Kenntnis genommen und werden Ihnen in den nächsten Tagen ausführlichen Bescheid darauf geben.
Hochachtungsvoll

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

Berne, le 17 février 1921.

A la Direction générale des Postes, Berne.

Votre 1100.6.

Monsieur le Directeur,

Nous vous renvoyons ci-inclus les documents que vous avez bien voulu nous communiquer concernant vos démarches auprès des administrations postales étrangères intéressées à l'ouverture de la ligne postale aérienne Vienne–Prague–Munich–Zürich–Genève–Madrid.

En vous remerciant pour cette intéressante communication nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre considération distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Annexes: 5.

Lausanne, le 22 février 1921

Office Fédéral Aérien, Berne

Messieurs,

Je vous accuse réception de votre pli du 18 février qui m'intéresse vivement.-

Je serais en principe d'accord à faire cette exploitation, mais il me faudrait quelques renseignements supplémentaires, et vos conditions.-

Je pense en effet que c'est par erreur que vous me demandez à quelles conditions j'entreprendrais cette exploitation?

Votre projet dit en effet, que l'Administration paierait de façon à couvrir les frais bruts des vols et probablement des frais généraux?.- Je pense alors que vous allez fixer une norme, car ces prix varient suivant les appareils.-

Espérant vous lire par prochain courrier je vous présente avec mes remerciements mes salutations empressées.

„AERO“ Ecole d'Aviation (E. Pethoud)

Berne, le 23 février 1921.

Monsieur Ed. Pethoud, Directeur de l'Ecole Aéro, Lausanne.

Monsieur,

Nous vous accusons réception de votre lettre du 22 février passé par laquelle vous nous demandez des précisions quant au projet de ligne postale internationale que nous vous avons envoyé le 18 février.

Notre projet est à considérer comme étant un cahier de charges sommaire de la ligne prévue. Dès lors ce n'est pas à nous de fixer le type d'appareil à employer pour cette exploitation. Le projet sommaire laissant toute latitude à l'entrepreneur de combiner les vols postaux avec le transport de passagers, nous lui laissons naturellement le choix de l'appareil, pourvu que l'appareil choisi soit apte à exécuter le plan postal prévu.

Comme il s'agit d'une mise au concours, nous n'avons pas à fixer l'indemnité qui serait payée à l'entrepreneur. Au contraire, c'est à ce dernier à nous la proposer en soumissionnant pour l'un des tronçons suisses ou pour tous les deux.

Comme dans toutes mises au concours nous nous sommes bornés à énoncer le travail à effectuer. Les soumissions nous renseigneront sur les capacités des concurrents et les prestations qu'ils attendent de l'Etat.

Dès que nous aurons les soumissions attendues, les autorités fédérales feront leur choix en se basant sur les offres faites et les aptitudes du concurrent (expérience, moyens financiers à disposition, réputation de l'entreprise etc. etc.).

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

Office aérien fédéral (J)

Bern, den 25. Februar 1921.
Internat. Flugpost.

An die Generalstabsabteilung, 1. Sektion, Bern.

Das Luftamt steht zur Zeit in Unterhandlungen betr. Organisation einer internationalen Flugpostlinie, deren schweizerische Strecke in der Hauptsache von schweizerischen Unternehmungen zu führen wäre, mit Stationen in Dübendorf und Genf.

Wir beehren uns, Ihnen dies zur Kenntnis zu bringen, um Ihnen Gelegenheit zu geben, auch in dieser Angelegenheit die militärischen Interessen zu wahren. Insbesondere wird die Frage zu prüfen sein, ob eventuell nur Militärpiloten (Reserve) für diese Postflüge zu verwenden wären. Auch würde es uns interessieren, ob im Notfalle (bei plötzlichem Versagen einer Unternehmung) mit einer vorübergehenden Aushilfe seitens der Militäraviatik gerechnet werden könnte (mit Flugzeug und Pilot), in der Meinung, dass dann die sonst der Unternehmung zufallenden Kilometerentschädigungen der Militäraviatik gutgeschrieben würde.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Lausanne, le 2 mars 1921

Office Fédéral Aérien, Berne.

Messieurs,

Je vous accuse réception de votre honorée de ce jour contenant le permis de circulation de l'appareil CH 45 et vous en remercie.

Je profite de l'occasion pour vous remercier des indications que vous m'avez données dans votre dernière lettre et concernant la ligne aérienne Lindau-Genève.- que je compte soumissionner dès que j'aurai certains renseignements sur les avions envisagés.-

Je suis heureux de pouvoir vous dire, que je suis appuyé par plusieurs sociétés et institutions et que nous espérons réussir.-

Mais je me permets de vous faire observer, que la tête de la ligne devrait être Lausanne, où tout le personnel, de l'Ecole Aéro, pourrait être utilisé avantageusement sans frais supplémentaires très grands, et qu'il faudrait rassembler dans toute autre station, et payer au mois pour quelques heures de travail.-

Veillez agréer, Messieurs, mes salutations empressées.

„AERO“ Lausanne, Ecole d'Aviation (E. Pethoud)

Lausanne, le 4 mars 1921.

Office aérien fédéral, Berne.

Messieurs,

Nous avons eu connaissance du projet d'une ligne aérienne Prague-Munich-Genève-Lyon.

Sans vouloir entrer dans la discussion des détails techniques de ce projet, nous sommes surpris, à première vue, de voir que la deuxième étape sur territoire suisse a pour point terminus Genève, soit l'aérodrome de Cointrin et non pas l'aérodrome de la Blécherette à Lausanne.

Vous n'ignorez certainement pas que la Blécherette est munie de toutes les installations qui font actuellement encore défaut à l'aérodrome de Cointrin. La Blécherette possède des équipes de mécaniciens, indispensables au contrôle des appareils qui circuleront sur la ligne aérienne projetée. Enfin, l'étape IV, telle qu'elle est prévue de Zurich à Genève comporte 220 km, alors que l'étape suivante V, de Genève à Lyon, n'en comporte que 115. L'escale à la Blécherette couperait ce trajet total en deux escales sensiblement de même longueur, ce qui serait certainement préférable.

Au point de vue transports de passagers, transports qui sont prévus dans votre projet, et dont le bénéfice doit revenir aux entreprises concessionnaires, Lausanne est très certainement beaucoup mieux placé que Genève. Lausanne est un noeud ferroviaire de première importance, d'où les voyageurs arrivés par avion peuvent repartir à leur gré, sur Paris par Vallorbe, sur l'Italie par le Simplon, ou continuer sur Genève et Lyon si tel est leur but. Genève n'offre certainement pas les mêmes possibilités.

Nous sommes certains que les points que nous vous signalons ci-dessus retiendront votre attention, et vous engageront à modifier le projet primitif d'escale Zurich-Genève en Zurich-Lausanne. Il ne s'agit pas là d'une compétition qui cherche à être désagréable à nos voisins et amis de Genève; il s'agit simplement, pour l'établissement de la ligne projetée, d'utiliser les meilleurs emplacements, les meilleures installations, et de faire appel aux forces organisées là où elles travaillent. Nul ne contestera que la Blécherette ne réponde entièrement à ces desiderata.

Vous nous obligeriez en nous donnant, le plus promptement possible, votre réponse à ce sujet et, dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Messieurs, nos salutations distinguées.

Chambre de Commerce Vaudoise, Le Président: (...), Le II. Secrétaire: (...)

Berne, le 10 mars 1921.

Chambre de Commerce Vaudoise, Secrétariat, Lausanne.

Nous vous remercions vivement pour votre lettre du 4 mars, traitant du projet de ligne aérienne Prague–Munich–Genève–Lyon. Nous acceptons avec plaisir toute observation susceptible de mieux nous orienter sur les possibilités et ne manquerons pas de tenir compte de votre proposition lors de l'examen des offres que nous recevrons des intéressés.

Cependant, il nous est actuellement impossible de vous donner une réponse définitive; vous le comprendrez aisément en sachant que l'établissement de la ligne en question exige un arrangement entre six Etats et autant d'entreprises d'aviation, sans compter celles des nombreux raccords latéraux. Puis enfin, notre projet ne doit servir que comme base pour discussion de réalisation.

Nous tenons d'autre part à souligner que s'il est exact que Paris–Genève s'ouvre à nouveau prochainement, on nous demandera probablement d'assurer à Genève la correspondance avec cette ligne qui aurait pour nous le caractère d'un embranchement de Prague–Lyon.

Veuillez, Messieurs, croire aux assurances de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Bern, den 10. März 1921.
Flugpostverbindungen.

An das Reichspostministerium, Abteilung München, München.
An das Bundesministerium für Verkehrsangelegenheiten, Postsektion, Wien.

Unter bester Verdankung der geschätzten Zuschrift vom 10.(Wien) / 12.(München) Januar abhin beehren wir uns, dem Bundesministerium Wien / Reichspostministerium, Abteilung München anliegend die vom eidgenössischen Luftamt in Bern ausgearbeiteten Entwürfe zu Flugplänen für eine Luftpostverbindung Wien–Prag–München–Zürich–Genf–Lyon–Madrid mit der Bitte um gefällige Prüfung und Rückäußerung zu übermitteln.

Nach diesen Entwürfen würde die Luftpostverbindung vorerst auf die Strecke Prag–München–Zürich–Genf–Lyon beschränkt bleiben, mit Anschluss in Prag aus dem Nachtschnellzug von Warschau, ab Warschau 15 Uhr 25, an Prag 8 Uhr 30, und in Lyon an den um 17 Uhr 50 abgehenden Nachtschnellzug nach Barcelona.

In umgekehrter Richtung würde das Flugzeug in Lyon die Post aus dem Nachtschnellzuge von Barcelona, ab Barcelona 12 Uhr 22, an Lyon 12 Uhr 31, aufnehmen. In Prag würde es an den Nachtschnellzug nach Warschau, ab Prag 20 Uhr 50, an Warschau 16 Uhr 20 Anschluss erhalten.

Das eidgenössische Luftamt hat (in) Verbindung mit der schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft „Ad Astra Aero“ Unterhandlungen mit den beteiligten ausl. Luftfahrtgesellschaften eingeleitet. Es wird geprüft, mit welchem Kostenaufwand gerechnet werden müsste, wenn die Flüge täglich oder aber nur 3 mal wöchentlich zur Ausführung kämen.

Als Betriebszeit sind die 5 Monate Mai–September in Aussicht genommen worden und zwar im Sinne eines Versuchs.

Was die für die Luftbeförderung zu erhebende Sondergebühr betrifft, so sind wir grundsätzlich der Ansicht, dass sie so anzusetzen sei, um die Betriebskosten des Luftdienstes damit decken zu können. Vorbehältlich der Bedingungen, die uns seitens der verschiedenen beteiligten Flugzeugunternehmungen gestellt werden, sowie in Berücksichtigung der bei andern Luftpostdiensten gemachten Erfahrungen könnte nach herwärtiger Auffassung diese Sondergebühr, den einzelnen Luftstrecken und der Länge der Flugpostlinie entsprechend, wie folgt berechnet werden:

	bis 20 gr.	über 20 bis 100 gr.	über 100 bis 200 gr.
Prag 295 km	1.70	3.40	5.10
München 250 km	1.40	2.80	4.20
Zürich 220 km	1.20	2.40	3.60
Genève 115 km	0.70	1.40	2.10
Lyon			
ganze Strecke	5.00	10.00	15.00

Wir gestatten uns, Sie um gefällige baldmöglichste Bekanntgabe Ihrer Bemerkungen und allfälligen Abänderungsvorschläge zu den Entwürfen erbenst zu ersuchen. Auch wären wir Ihnen für weitere Mitteilungen über die in Aussicht zu nehmenden Flugpostzuschläge, sowie über die Beteiligung der Postverwaltungen am mutmasslichen finanziellen Ausfall der geplanten Flugpostverbindung sehr zu Dank verpflichtet.

Der Oberpostdirektor: (gez. Furrer.)

An das Eidg. Luftamt, Bern,
zur gefälligen Kenntnisnahme.
Ad No 471.IV./ B vom 15. Februar 1921.

Berne, le 10 mars 1921.
Correspondances postales aériennes.

Direction générale des postes, Prague
Direction générale des postes, Paris
Direction générale des postes, Madrid

Monsieur,

En me référant à votre lettre du ... dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre dans l'annexe un projet d'horaire établi par l'Office aérien fédéral concernant une correspondance postale aérienne Vienne–Prague–Munich–Zürich–Genève–Lyon–Madrid, en vous priant de l'examiner et de me faire part de votre manière de voir.

D'après ce projet, la correspondance postale aérienne resterait, pour l'instant, limitée au parcours Prague–Munich–Zürich–Genève–Lyon, avec correspondance à Prague avec l'express de nuit de Varsovie (départ de Varsovie à 15 h 25, Prague arrivée 8 h 30) et à Lyon avec l'express de nuit partant à 17 h 58 pour Barcelone.

Dans la direction inverse, l'avion recevrait à Lyon le courrier de l'express de nuit de Barcelone partant de cette ville à 12 h 22 et arrivant à Lyon à 12 h 30. Il correspondrait à Prague avec l'express de nuit pour Varsovie, partant de Prague à 20 h 50 et arrivant à Varsovie à 16 h 20.

L'Office aérien fédéral, conjointement avec la société suisse d'aviation „Ad Astra-Aéro“ est entré en pourparlers avec les entreprises d'aviation étrangères intéressées. La question est à l'étude de savoir quel serait le montant des dépenses si les vols venaient à être effectués tous les jours ou bien seulement 3 fois par semaine.

Quant à la durée de l'exploitation, on a prévu les 5 mois de mai-septembre et cela à titre d'essai.

Pour ce qui concerne la taxe spéciale à percevoir du public pour le transport aérien, mon Administration est, en principe, d'avis qu'elle devrait être fixée de manière à pouvoir couvrir les frais d'exploitation du service aérien. Sous réserve des conditions qui nous seront faites par les différentes entreprises d'aviation intéressées et en tenant compte des expériences faites dans d'autres services aériens, cette surtaxe pourrait être établie par étapes et en proportion de la longueur du parcours, de la manière suivante:

		jusqu'à 20 grammes	au delà de 20 gr jusqu'à 100 grammes	au delà de 100 gr jusqu'à 200 grammes
Prague	295 km	1.70	3.40	5.10
Munich	250 km	1.40	2.80	4.20
Zurich	220 km	1.20	2.40	3.60
Genève	115 km	0.70	1.40	2.10
Lyon				
Parcours entier	880 km	5.00	10.00	15.00

J'ai donc l'honneur de vous prier de bien vouloir me faire part le plus tôt possible de vos observations, ainsi que des propositions de modifications que les projets pourraient vous suggérer. Je vous serais aussi très obligé pour toute autre communication concernant la surtaxe à prévoir pour la poste aérienne ainsi que la participation des Administrations des postes aux charges financières probables du service aérien projeté.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma haute considération.

Direction générale des postes suisses, Le Directeur général: (sig. Furrer.)

Lausanne, le 15 mars 1921.

A l'Office aérien fédéral, Berne.

Monsieur le Directeur,

La Chambre de Commerce vaudoise a fait, auprès de votre Office, par lettre du 4 courant, une démarche, avec motifs à l'appui, pour vous engager à choisir l'aérodrome de la Blécherette, à Lausanne, comme 2ème escale en territoire suisse, du projet de ligne aérienne „Prague-Munich-Genève-Lyon“.

En prenant acte de cette démarche, dont communication lui a été donnée, la Municipalité de Lausanne a décidé d'appuyer vivement auprès de vous la demande précitée.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre parfaite considération.

Municipalité de Lausanne, Le Syndic (...)

Berne, le 24 mars 1921.

A la Municipalité de Lausanne.

Monsieur le Syndic,

En réponse à votre lettre du 15 mars écoulé nous témoignant l'intérêt que vous portez à la création d'une ligne postale aérienne Prague-Munich-Zurich-Genève-Lyon et nous recommandant les démarches faites par la Chambre de Commerce vaudoise en vue de faire de l'aérodrome de la Blécherette la 2e escale prévue sur les tronçons suisses de cette ligne, nous avons l'honneur de vous dire que nous avons pris bonne note des vœux que vous avez bien voulu nous exprimer.

Pour votre orientation, nous vous remettons ci-incluse la copie de notre réponse à la lettre de la Chambre de Commerce vaudoise.

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

Office aérien fédéral (J)

Annexe: 1 lettre.

Zürich, den 24. März 1921.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 15. Februar 1921 und dasjenige des Eisenbahndepartementes vom 11. Februar 1921 gestatten wir uns, Ihnen mitzuteilen, unter welchen Bedingungen wir geneigt wären, die Flugpoststrecke über Schweizergebiet zu übernehmen.

An Hand unserer Kostenberechnung, die wir Ihnen seinerzeit auch zur Verfügung gestellt haben und die sehr optimistisch gehalten ist, ergibt sich, dass wir an die Durchführung dieser Flugpostlinie herantreten dürfen, sofern uns eine Subvention von Fr. 2.-- pro geflogenen Kilometer zugesprochen würde. Ausserdem müssten wir aber auch die Gewissheit haben, dass wir den Betrieb mindestens ein Jahr lang aufrechterhalten könnten, da ansonst die notwendige Anschaffung von geeigneten Flugzeugen, sowie das Engagement der Piloten nicht vorgenommen werden könnte.

Wir hatten auch das Vergnügen mit Herrn Direktor Becker als Vertreter der Firma Alfred COMTE Rücksprache in dieser Angelegenheit nehmen zu können. Es ergibt sich, dass diese Firma geneigt wäre, die Strecke München-Dübendorf zu übernehmen und würde demnach der Ad Astra Dübendorf-Genf verbleiben.

Der von Ihnen vorgeschlagene Flugplan scheint uns infolge der allzu knapp bemessenen Flugzeiten und insbesondere infolge des Mangels an Zeitausgleichsmöglichkeiten auf den Stationen (zugleich Zeit für die Erledigung der persönlichen Bedürfnisse der Passagiere) undurchführbar und gestatten wir uns, Ihnen folgenden Verkehrsplan zur Begutachtung vorzulegen:

Flugplan Prag–Lyon, bei 120 Km/Std. Reisegeschwindigkeit:

8 h. 35	ab	Prag		
10 h. 55	an	München		
11 h. 25	ab	München		
13 h. 30	an	Dübendorf)	<u>30 min. Aufenthalt</u>
14 h. 00	ab	Dübendorf)	
16 h. 00	an	Genf)	<u>30 min. Aufenthalt</u>
16 h. 30	ab	Genf)	
17 h. 30	an	Lyon.		

Flugplan Lyon–Prag, bei 120 Km/Std. Reisegeschwindigkeit:

12 h. 45	ab	Lyon
13 h. 45	an	Genf
14 h. 15	ab	Genf
16 h. 15	an	Dübendorf
16 h. 45	ab	Dübendorf
18 h. 50	an	München
19 h. 20	ab	München
21 h. 40	an	Prag.

In Berücksichtigung Ihrer persönlichen Äusserung, haben wir in diesem Flugplan hauptsächlich auf den westlichen Anschluss Rücksicht genommen.

Wir hoffen sehr, dass es trotz des gegenwärtig ungünstigen Geschäftsganges gelingen werde, die Zivilaviatik kräftig zu unterstützen, in dem Sinne, dass es ihr ermöglicht werde, diese Luftpostlinie durchzuführen.

In Erwartung Ihrer geschätzten Rückäusserung zeichnen wir hochachtungsvoll:

AD ASTRA-AERO Schweiz. Luftverkehrs A.-G.
ppa W. Altherr Der Direktor: F. Rihner

Lausanne, le 4 avril 1921.

A l'Office aérien fédéral, Berne.-

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre No 471/IV.B.P., du 24 mars dernier, relative à la ligne postale aérienne „Prague–Munich–Zurich–Genève–Lyon“, lettre dont la Municipalité a pris acte, dans sa séance du 1er courant.

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

Municipalité de Lausanne, Le Syndic (...)

Zürich, den 5. April 1921.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

In Beantwortung Ihrer Anfrage vom 31. März 1921 haben wir Ihnen folgendes mitzuteilen:

Wir stehen schon seit längerer Zeit in Verbindung mit dem Bayerischen Luft-Lloyd und der Deutschen Luftreederei. Beide Gesellschaften beabsichtigen schon längst einen Luftverkehr Deutschland–Schweiz, hauptsächlich der Bayerische Luft-Lloyd eine Verbindung München–Zürich. Wir haben nun dem Bayerischen Luft-Lloyd in Aussicht gestellt, dass es uns event. möglich würde, sei es in Dübendorf, sei es in Lindau oder Konstanz, den Anschluss an ihre Linie zu übernehmen und wir würden diesbezüglich mit unseren Behörden verhandeln. Wir haben Ihnen nun in unserm Schreiben vom 24. März 1921 ausgeführt, unter welchen Bedingungen es uns möglich würde, eine solche Linie zu übernehmen und gestatten uns nur, hier zu wiederholen, dass wir mit einer niedern (tieferen) Subvention, als wie sie von uns verlangt wurde, die Durchführung einer solchen Luftlinie ausgeschlossen ist. Es ist dies alles, was wir Ihnen Wissenswertes über diese Sache mitzuteilen haben.

Hochachtungsvoll

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

Horgen, den 6ten April 1921.

An das Eidgenössische Luftamt, zu Händen des Herrn Major Isler, Bern.

In Beantwortung Ihrer gefl. Zuschrift vom 31.ten März a. c. beehre ich mich Ihnen mitzuteilen, dass zwischen meiner Firma und der Firma Sablatnig Flugzeugbau heute Vereinbarungen abgeschlossen wurden, nach denen ich nunmehr in der Lage bin, die von mir längst geplante Luftlinie Zürich–München–Zürich in der zweiten Hälfte dieses Monats mit Flugzeugen der oben genannten Firma definitiv zu eröffnen. In Vorbereitung befinden sich die Verlängerungen dieser Linie nach Norden und Süden sowie an die Anschlüsse derselben nach Osten und Westen.

Ich begrüsse Sie

Hochachtungsvoll

A. Comte, Luftverkehr & Sportfliegerschule, Horgen-Dübendorf (...)

Bern, den 7. April 1921. Express

Herrn A. Comte, Luftverkehr und Sportfliegerschule, Horgen.

Wir bestätigen Ihnen Ihre Mitteilung betr. Abkommen mit der Sablatnig-Gesellschaft und Eröffnung der Linie Zürich–München–Zürich durch ihre Firma in der zweiten Hälfte dieses Monats.

Wenn Sie einer so nahestehenden Eröffnung dieser Linie entgegensehen, dürfen wir wohl annehmen, dass Sie über die Detailorganisation bereits beschlossen haben. Wenn wir die Interessen der schweiz. Unternehmungen in Lindau wahren sollen, müssen wir unbedingt vorher genaueren Aufschluss haben. Insbesondere wird wichtig sein, ob Sie die Post führen wollen und zu welchen Bedingungen.

Wir laden Sie daher ein, dem Chef des Luftamtes, der morgen Freitag 10h in Zürich eintrifft, alle Ihre Projekte charakterisierenden Details bekannt zu geben, ansonsten wir jede Verantwortung für die Wahrung der Interessen Ihrer Unternehmung gegenüber den Vorschlägen der fremden Behörden und Unternehmungen ablehnen müssen.

Eidgenössisches Luftamt: (J)

Zürich, den 16. April 1921 **Herrn Major i/G Isler, Eidg. Luftamt, Bern**

Sehr geehrter Herr Major,

In Bestätigung unserer telefonischen Besprechung gestatten Sie mir Ihnen mitzuteilen, dass wir im Prinzip damit einverstanden sind, versuchsweise die Linie Zürich-Konstanz während dieses Sommers zu übernehmen. Es wird uns aber auch zweifelsohne möglich werden, von unserm Standpunkt, den wir im letzten Schreiben vertreten haben, d.h. dass wir die Linie nur für ein Jahr übernehmen würden, abzusehen, weil bei der Durchführung dieser Linie es zweifelsohne nicht notwendig sein wird, neue Flugzeuge anzuschaffen, noch Piloten und Mechaniker anzustellen. Dagegen müssen wir betreffend Subvention darauf beharren, dass uns pro Kilometer mindestens Fr. 2.-- zugebilligt werden, (die Praxis) zeigt, dass sogar mit dieser Subvention die Sache unrentabel bleiben wird, da ich auf Passagiere nicht stark hoffe und mit der Subvention allein kaum die Betriebskosten gedeckt werden, ganz abgesehen von irgendwelcher Amortisation. Eine Frage, die ich bisher nicht habe entscheiden können, ist auch diejenige über die Flugzeuge, die hier zur Verwendung kommen sollen. Immerhin glaube ich, dass Landflugzeuge besser am Platze sein werden aus folgenden zwei Gründen:

1./ Unterkunftsöglichkeit in Dübendorf und Konstanz. (für Wasserflugzeuge nur in Zürichhorn, dagegen nicht in Konstanz).

2./ Grössere Betriebssicherheit auch bei niederm Fluge. (Für Wasserflugzeuge ist bei schlechtem Wetter die Strecke Zürich-Eglisau doch immerhin ziemlich lang).

Es würde mich nur noch interessieren, wie es sich verhält mit dem Anschluss der Postverbindung, d.h. mit dem Transport von Dübendorf nach Zürich, ob hier die Post die Verbindung übernehmen will, oder ob dies unsere Angelegenheit sein wird. In letzterem Falle müssten wir natürlich ebenfalls auf eine Subvention der Automobilstrecke Dübendorf-Zürich Anspruch erheben.

Es würde mich freuen, wenn Sie mir nun offiziell noch über diese Flugpostlinie Mitteilung zukommen lassen wollten, damit ich Ihnen ebenfalls offiziell die Offerte unserer Gesellschaft unterbreiten kann. Es würde mich aber auch interessieren, Ihren persönlichen Standpunkt zu meinen obigen Ausführungen vernehmen zu dürfen.

Hochachtungsvoll

AD ASTRA-AERO, Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Der Direktor: (F. Rihner)

Genève, 26 avril 1921.

Monsieur le Major E. M. Isler, Berne.

Mon cher Major,

Mr. E. Blondel La Rougery à Paris se propose de publier „l'Aéro-indicateur“ qui renfermera tous les renseignements intéressants des voyageurs, messageries et Services postaux par avions.

Il me demande de lui procurer le plus rapidement des renseignements sur toutes les lignes aériennes exploitées, ou en projet de la Suisse,

Auriez-vous la très grande obligeance de me renseigner exactement au sujet de ces lignes afin que je puisse lui répondre utilement, s'il y a lieu.

Jusqu'ici, il me semble qu'il n'existe absolument rien en Suisse, et, je ne sais s'il entre dans vos vues, d'indiquer les services projetés de Friedrichshafen à Dübendorf, et de Prague à travers la Suisse.

En vous remerciant à l'avance, veuillez croire à mes meilleurs sentiments.

Colonel Et. Ed. Borel

(Si j'en crois les journaux voilà Comte pincé avec son appareil autrichien – nos avions Zeppelin feront bien de ne pas aller atterrir à l'étranger !)

Bern, den 27. April 1921.

**An das Reichspostministerium Berlin,
An das Reichspostministerium, Abteilung München.**

Gestützt auf die mündlichen Verhandlungen vom 9./10. dieses Monats in Lindau über die Einrichtung einer Flugpostverbindung München und Stuttgart-Zürich, als erstes Teilstück des geplanten zusammenhängenden über die beiderseitigen Gebiete hinwegführenden Flugpostverkehrs Warschau-Prag-(Berlin)-München-Zürich-Genf-Lyon-Barcelona, beehren wir uns ergebenst mitzuteilen, dass das Eidgen. Luftamt im Sinne eines Versuchs für vorläufig vier Monate, wenn möglich mit Beginn vom 1. Juni 1921 an, die Verbindung auf dem Luftweg Zürich-Konstanz-Zürich herzustellen gedenkt.

Am zweckmässigsten für den herwärtigen Dienst wäre folgender Flugplan:

8.30	ab	Zürich	an	14.15
9.50	an	Konstanz	ab	12.55

In Zürich liessen sich sehr günstige Bahnanschlüsse nach und von Bern, Genf, Lyon und weiter, sowie nach und von Italien über den Gotthard herstellen.

Wir gestatten uns diesfalls auf die beiliegende Zusammenstellung hinzuweisen.

Es wird sich nun vor allem fragen, inwiefern die Flugzeuge Stuttgart-Konstanz-Stuttgart und München-Konstanz-München ihren Flugplan demjenigen des herwärtigen Flugplanes anzupassen in der Lage wären, um vorteilhafte Anschlüsse, sei es per Bahn, sei es auf dem Luftwege, über München und Stuttgart hinaus vermitteln zu können.

Für eine gefl. baldige Rückäusserung über diesen Punkt wären wir dem Reichspostministerium sehr zu Dank verpflichtet.

Dieses Schreiben geht gleichzeitig an das Reichspostministerium Berlin und an das Reichspostministerium Abteilung München.

Der Oberpostdirektor:

An das Eidgen. Luftamt, Bern (ad No. 661.4. B vom 1.IV.1921) zur gefl. Kenntnis.

Bern, den 27. April 1921.

Im Namen der Oberpostdirektion, der Postkursinspektor: (Vaucher.)

Beilage ad 1100.43

event.

12.22	dép.	Barcelone	arr.	19.05	10.35
20.25	dép.	Cerbère	arr.	09.12	20.40
00.17	arr.	Narbonne	dép.	03.03	16.50

18.44	dép.	Bordeaux	arr.	10.57	21.40
23.37	dép.	Toulouse	arr.	04.38	16.24
02.07	arr.	Narbonne	dép.	01.24	13.28

02.27	dép.	Narbonne	arr.	01.01	13.18	
04.40	dép.	Cette (Sète)	arr.	22.39	11.25	

23.40	dép.	Nizza	arr.	00.26	10.35	
08.05	dép.	Marseille	arr.	18.59	04.50	
14.55	dép.	Lyon	dép.	11.55	23.35	arr. 23.17
18.55	arr.	Genève	dép.	04.00	18.30	
00.30	dép.	Genève	arr.	21.30	17.40	
07.25	an	Zürich	ab	15.05	11.50	

08.30	ab	Zürich	an	14.15	11.20	
(mit Flugzeug)						

08.00*	08.20**	ab	Rom	an	18.50	
16.50	20.00**)	ab	Genua	an	05.30*)	08.55**)
12.15.	17.40**)	ab	Venezia	an	06.25	
00.05	ab	Milano	an	22.45		
08.00	an	Zürich	ab	15.00		

14.40	ab	St. Moritz	an	22.35		
18.20	ab	Chur	an	18.43		
22.32	an	Zürich	ab	14.36		

08.30	ab	Zürich	an	14.15		
(mit Flugzeug)						

* = via Bologna			*) = nur an Sonntagen			
** = via Pisa – Genua			**) = nur an Werktagen			

Berne, le 29 avril 1921.

Monsieur le Colonel Et. Ed. Borel, Genève. 4, Rue Constantin.

Donnant suite à votre lettre du 26 avril demandant à Mr. le Major E.M. Isler de vous renseigner sur les projets de lignes aériennes à travers notre territoire, nous nous empressons d'accéder à votre désir.

Nous croyons en effet que la publication qui sera ainsi donnée au projet de la ligne (Varsovie) Prague–Munich–Zürich–Genève–Lyon ne pourra qu'être utile à notre cause. Ce projet a été établi dans la pensée d'accélérer par la voie des airs la correspondance des grands express venant de Varsovie sur Prague et d'Espagne sur Lyon.

Le tronçon Constance–Genève serait exploité par une compagnie suisse alors que les tronçons Lyon–Genève; Constance–Munich–Prague le seraient respectivement par des compagnies françaises, allemandes et tchécoslovaques.

Actuellement le tronçon Munich–Constance est exploité par le Bayr. Luft Lloyd de Munich qui effectue un voyage quotidien dans chaque sens et il est probable qu'une compagnie suisse assure le service Constance–Zürich (Dübendorf) dès le 1er juin. (y compris le voyage en auto de Zurich gare à l'aérodrome de Dübendorf).

Veillez, Monsieur le Colonel, croire aux assurances de notre considération très distinguée.

Office aérien fédéral (J)

Bern, den 3. Mai 1921.
Flugpost. Dringend.

An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.

Die Anfrage des Reichspostministeriums, ob die Flugpost Zürich–Konstanz per Wasser- oder Landflugzeug vorgesehen sei, beantragen wir dahin zu beantworten, dass dieser Punkt noch nicht definitiv entschieden ist, dass aber voraussichtlich Landflugzeuge verwendet werden. Der Flugplan Zürich–Konstanz ist übrigens soweit gerechnet worden, dass die Post, auch wenn sie in Konstanz vom See zum Landungsplatz transportiert wird, doch zur vorgesehenen Zeit auf dem Flugplatz Konstanz eintreffen kann.

Wollen Sie, bitte, zugleich dem deutschen Reichspostministerium mitteilen, dass uns eine baldige Mitteilung über die Anschlüsse ab Konstanz und speziell die Antwort auf die Frage, ob der von Ihnen eingesandte Flugplan Zürich–Konstanz für diese Anschlüsse geeignet ist, sehr angenehm wäre, damit wir mit den betr. Unternehmungen weiter verhandeln können.

Beilage: Telegramm 8364/724 zurück.

Eidgenössisches Luftamt:

Berlin, 7.5.1921 Telegramm

Oberpostdirektion Bern

= ihr telegramm vom 6. vorgeschlagener flugplan ab zuerich 8.30 zurueck an zuerich 11.20 fuer hiesige anschluesse geeignet. Schreiben folgt = reichspostministerium +

An das Eidg. Luftamt, zur gefl. Kenntnis. Bern, den 10. Mai 1921. Im Auftrag: **Der Postkursinspektor: (...)**

Berlin W 66, den 9. Mai 1921.

An die Schweizerische Ober-Postdirektion in Bern.

Mit Ihrem Vorschlage, die Flugpostverbindungen Zürich–Konstanz–München und Stuttgart am 1. Juni zu eröffnen und vorläufig vier Monate aufrechtzuerhalten, erkläre ich mich ergebendst einverstanden. Wegen der Flugplangestaltung auf den deutschen Strecken habe ich bereits die erforderliche Prüfung eingeleitet und darf Näheres hierüber alsbald besonders mitteilen. Zur Regelung des Flugpostverkehrs zwischen unseren Ländern gestatte ich mir, mit Bezug auf mein Schreiben vom 30. August 1920, I A, und die mündlichen Verhandlungen vom 9./10. April in Lindau folgendes vorzuschlagen:

- 1) Ausgetauscht werden zunächst alle Arten von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefsendungen, die vollständig freizumachen sind und für die ein Flugzuschlag entrichtet ist. Deutschland wird auch Flugpostsendungen nach Italien und den überseeischen Ländern, für welche Italien Durchgangsland ist, über die Schweiz leiten.
- 2) Beide Länder behalten die für die Flugbeförderung erhobenen Zuschlagsgebühren. In Deutschland werden zurzeit ausser den gewöhnlichen Gebühren folgende Flugzuschläge im Verkehr mit dem Ausland erhoben:
 - 1) für Postkarten 40 Pf.,
 - 2) für Briefe 40 Pf. für je 20 g,
 - 3) für Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben und Mischsendungen 1 Mk für je 50 g.

In Deutschland sind noch Flugpostmarken zu 10 und 40 Pf. im Gebrauch, von denen seinerzeit je 3 Muster dorthin gesandt worden sind. Die Verwendung dieser Marken ist für Flugpostsendungen nicht unbedingt vorgeschrieben, sondern nur zur besseren Kenntlichmachung der Sendungen empfohlen. Ich bitte um gefällige Mitteilung, welche Flugzuschläge dort erhoben werden und ob noch besondere Flugpostmarken Verwendung finden.

- 3) Die Haftung für die Flugpostsendungen regelt sich nach den Vorschriften des Weltpostvertrags. Die Fluggesellschaften müssen für die übernommenen Sendungen in demselben Umfange haften, in dem die Postverwaltungen haftpflichtig sind.
- 4) Die Weiterbeförderung der Flugpostsendungen nach Orten, die nicht an das Flugpostnetz angeschlossen sind, hat von den Flugpostorten aus mit dem schnellsten zur Verfügung stehenden Beförderungsmöglichkeiten zu geschehen.
- 5) Über die Flugpostbeförderung rechnet jedes Land lediglich mit seinen Fluggesellschaften ab. Zwischen der schweizerischen und der deutschen Postverwaltung findet über den Verkehr auf den Strecken Zürich–Stuttgart bz. München keine Abrechnung statt. Hierdurch wird kein Land in nennenswertem Umfange geschädigt werden können, weil der Verkehr in beiden Richtungen als ungefähr gleich anzunehmen ist.
- 6) Unter der Voraussetzung, dass für die Flugbeförderung deutscher Flugpost auf schweizerischen Anschlussstrecken ab Zürich keine besondere Vergütung berechnet wird, wäre ich bereit, auch die schweizerische Flugpost auf Anschlussstrecken innerhalb Deutschlands ab München bz. Stuttgart ohne Vergütung befördern zu lassen. Für die Flugbeförderung schweizerischer Post nach dem Auslande durch Deutschland, z.B. auf der Strecke München–Prag würde eine Vergütung von 20 Mk. für 1 kg Flugpost an die Reichspostverwaltung zu vergüten sein.
- 7) Das Gewicht der Flugpostkartenschlüsse wird nach kg und g unter Abrundung auf volle 100 g festgestellt. Gewichtsteile unter 50 g bleiben dabei unberücksichtigt, während solche von 50 bis 100 g auf 100 g abgerundet werden. Das Gewicht der Kartenschlüsse wird auf den Briefkarten und Ladezetteln sowie auf den Kartenschlüssen selbst vermerkt.

Im Verkehr mit den Niederlanden sind auch Zettel nach anliegendem Muster in Gebrauch, die in die Kartenschlüsse aufgenommen und von den Bestimmungspostanstalten nach Ausfüllung und Abstempelung zurückgesandt werden. Ich schlage vor, solche Zettel auch in unserem Verkehr anzuwenden.

- 8) Wegen Ausdehnung des Flugpostverkehrs auf Pakete und Zeitungen werden tunlichst bald die erforderlichen Vereinbarungen getroffen.

Der Zensurdienst für die in Deutschland noch überwachungspflichtigen Einschreibesendungen aus den dortigen Flugpostkartenschlüssen wird im weitesten Masse beschleunigt werden.

Hinsichtlich des funkentelegraphischen Wetterdienstes und des Fernsprechemeldedienstes bei Notlandungen in Deutschland beehre ich mich, mit Bezug auf die Besprechung in Lindau folgendes mitzuteilen:

A) Wetterdienst.

Abgesehen von den durch die Postfunkstellen zu befördernden Einzeltelegrammen (Wetterauskünfte, Start- und Landemeldungen) werden regelmässig täglich viermal zu festgesetzten Zeiten durch die Hauptfunkstelle Königs-Musterhausen (in der Mark) die Wettermeldungen der Deutschen Seewarte in Hamburg sowie die Höhenbeobachtungen des Aeronautischen Observatoriums in Lindenberg (Mark) funktelegraphisch verbreitet und ausser von zahlreichen Postempfangsanlagen von den Wetterdienststellen Berlin, Magdeburg, Frankfurt (Main), Weilburg, Ilmenau, dem Observatorium Lindenberg und der Landeswetterwarte Karlsruhe, die lediglich für diesen Zweck mit den erforderlichen Funkempfangseinrichtungen versehen worden sind, aufgenommen. Hierdurch ist eine weitgehende Einrichtung zur Einholung einer Auskunft über die allgemeine Wetterlage Deutschlands geschaffen worden, die namentlich auch für die Luftfahrenden Kreise von grosser Bedeutung sein dürften. Zu erwähnen ist ferner, dass die Hauptfunkstelle Norddeich täglich eine für die Schiffe in See bestimmte Wettermeldung verbreitet, und eine gleichartige Einrichtung für das Ostseeküstengebiet beabsichtigt ist, sowie dass die Grossfunkstelle Nauen täglich zweimal einen für das Ausland bestimmten zusammenfassenden Wetterbericht deutscher Beobachtungsstellen abgibt.

B) Fernsprechemeldedienst bei Notlandungen von Flugzeugen.

Die in Betracht kommenden Fernsprech-Vermittlungsstellen und die Postanstalten der Unterwegsorte haben die Anweisung, die ihnen von den Fluggesellschaften oder ihren Beauftragten bz. Flugzeugführern übergebenen schriftlichen oder durch Fernsprecher zugesprochenen Meldungen, soweit sie im Interesse der Flugpostbeförderung liegen und unbedingt nötig sind, als gebührenfreie, dringende Dienstgespräche zu übermitteln, ohne den Gesellschaften bz. Führern gegenüber eine Gewähr für die Richtigkeit der Übermittlung zu übernehmen. Die Flugzeugführer müssen sich den Postanstalten gegenüber durch Legitimationskarten, die die Postverwaltung ausstellt, ausweisen.

Für gefällige beschleunigte Nachricht, ob Sie meinen obigen Vorschlägen für den schweizerisch-deutschen Flugpostverkehr zustimmen, wäre ich dankbar.

Der Reichspostminister I. A. (Stenger)

Bern, den 12. Mai 1921.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Im weiteren Verfolg der Angelegenheit betreffend die Flugpostverbindung Zürich–Konstanz, mit Anschluss nach München und Stuttgart, beehren wir uns, Ihnen in der Anlage zwei soeben eingegangene Schreiben des Reichspostministeriums in Berlin zu übermitteln.

Für eine möglichst baldige Begutachtung, unter Rückgabe der Beilagen, wären wir Ihnen sehr zu Dank verpflichtet.

Im Namen der Oberpostdirektion, der Postkursinspektor: (Vaucher.)

Berlin W 66, den 14. Mai 1921.

An die schweizerische Oberpostdirektion, Bern.

Mit Bezug auf mein Telegramm vom 7. und mein Schreiben vom 9., I A 1918 a, beehre ich mich, ergebenst mitzuteilen, dass ich für die Strecke Zürich–Konstanz folgendem Flugplan den Vorzug geben möchte:

08.30	ab Zürich	an 11.20
09.00	an Konstanz	ab 10.00

Unter der Voraussetzung, dass schweizerseits Landflugzeuge verwendet werden, würden dann die deutschen Anschlussstrecken nach Stuttgart und München wie folgt zu befliegen sein:

10.00	ab Konstanz	an 09.45	10.00	ab Konstanz	an 09.25
11.20	an Stuttgart	ab 08.30	11.55	an München	ab 07.30

Bei Verwendung von Wasserflugzeugen zwischen Zürich und Konstanz wären folgende Anschlusspläne zu wählen:

10.20	ab Konstanz	an 09.30	10.20	ab Konstanz	an 09.25
11.50	an Stuttgart	ab 08.15	12.15	an München	ab 07.30

Dadurch werden in Stuttgart erreicht:

- der Anschluss des Zuges D 38 Berlin–Stuttgart, ab Berlin 5.31 (am vorhergehenden Tage), an Stuttgart 7.38 an das Flugzeug nach Konstanz;
- in der Gegenrichtung der Anschluss an den Zug D 52 Stuttgart–Bruchsal, ab Stuttgart 12.56, an Bruchsal 2.35 (hier Anschlüsse nach Mannheim, Darmstadt, Mainz, Köln, Frankfurt (Main)).

Welche Anschlüsse nach der Fahrplangestaltung vom 1. Juni ab in München zu erreichen sein werden, bedarf noch näherer Prüfung. Die Abteilung VII (München) des Reichspostministeriums ist ersucht worden, Ihnen hierüber weitere Mitteilung zu machen. Für baldige Nachricht, ob Sie meinen Flugplanvorschlägen zustimmen, wäre ich dankbar.

Der Reichspostminister I A (sig. Stenger)

Horgen, den 16ten Mai 1921.

An das Eidgenössische Luftamt, Bern.

Ich bestätige den Empfang Ihres gefl. Schreibens vom 12ten ds., von dessen Inhalt ich bestens dankend Kenntnis genommen habe. Zu meinem Bedauern ist es mir jedoch nicht möglich, einen Vertreter zu der Besichtigungsreise zu entsenden, weswegen ich Ihrer freundl. Anregung leider nicht näher treten kann.

Ich begrüsse Sie

Hochachtungsvoll

A. Comte, Luftverkehr & Sportfliegerschule, Horgen-Dübendorf (A. Comte)

Berne, le 20 mai 1921.

Monsieur Martin, 1er Secrétaire at Attaché commercial, Légation Suisse, Londres W.1.

Monsieur,

Donnant suite à la demande de l'éditeur du journal „Aeronautics“ que vous nous avez transmise, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance, à son intention, que nous avons en Suisse aucune ligne aérienne en exploitation.

Pour votre information personnelle et à toutes fins utiles, nous croyons bon toutefois, de vous dire, que nous avons établi un projet de ligne Prague–Munich–Zürich–Genève–Lyon, dont les services assureraient aux terminus la correspondance avec les grands express vers le Sud de la France et l'Espagne et vers la Pologne. Ce service qui comprendrait le transport de passagers et de la poste fait actuellement l'objet de pourparlers entre les administrations postales des Pays intéressés. Un premier tronçon est déjà mis en exploitation par la Compagnie allemande Bayr. Luft-Lloyd qui effectue sur le parcours Munich–Constance un service quotidien. Une Compagnie suisse: (Ad Astra-Aéro – Avion Tourisme S.A. à Zürich ou l'entreprise A. Comte à Horgen) ouvrira peut-être dès le 1er juin un service Constance–Zürich (Dübendorf). Le parcours complet audessus de notre territoire comprendrait 2 relais: Aérodrome de Dübendorf et aérodrome de Genève-Contrin.

Veuillez croire, Monsieur, aux assurances de notre parfaite considération.

Office aérien fédéral (J)

Londres, le 24 mai 1921.

Monsieur le Major A. Isler, Directeur de l'Office Fédéral Aérien, Berne.

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 20 mai et écris en conséquence à l'„Aeronautics“ que vous n'avez aucune ligne en exploitation.

Quand les lignes projetées fonctionneront, vous m'obligeriez en me le faisant savoir afin de me permettre de communiquer cette nouvelle au Journal dont il s'agit.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Légation de Suisse en Grande-Bretagne (Martin)

Zürich, den 24. Mai 1921.

Tit. Eidgenössisches Luftamt Bern.

Bestätige den Empfang Ihres Geehrten vom 20. crt. und gestatte mir in dessen höflicher Erwiderung mitzuteilen, dass ich die beiden erworbenen Rumppler C.I Flugzeuge vorläufig nur für mich zu sportlichen Zwecken verwenden werde.

Mit einem mir befreundeten Direktor eines deutschen Flugunternehmens wurde wohl die Frage erörtert bezgl. Eröffnung eines regelmässigen Passagierflugverkehrs seitens von mir von Zürich nach München und zurück mit Anschluss an die bestehenden Linien München–Nürnberg–Berlin–Leipzig etc. Ich meinerseits bin mir der Frage aus Rentabilitätsgründen noch nicht einig doch würde es mich interessieren was für Vorschriften für ein solches Flugunternehmen bestehen.

Gewärtige gerne Ihre diesbezüglichen Mitteilungen sowie eventl. gleichzeitiger Aufgabe der Register Nummern für obgenannte Flugzeuge.

Hochachtungsvoll :

(K. Duttlinger)

Zürich, den 1. Juni 1921.

Titl. Eidg. Luftamt, Bern.

In Bestätigung unseres telefonischen Gesprächs von heute, übermitteln wir Ihnen in Beilage Kopie einer Mitteilung der „Aero-Union“, Aktiengesellschaft, Berlin NW.7., Sommerstrasse 4. Wir stehen also hier einer sehr mächtigen Finanzgruppe gegenüber und sind gegenwärtig in Verhandlungen mit derselben betreffs gemeinsamer Übernahme internationaler Verbindungen. Hauptsächlich handelt es sich vorerst um eine direkte Verbindung Stuttgart–Dübendorf ohne Zwischenlandung in Konstanz oder anderswo. Die Deutsche Luftreederei würde sodann mit den wenigen Flugzeugen, die ihr von der Entente-Kommission übrig geblieben sind, die Strecke Stuttgart–Berlin machen. Die übrigen Gesellschaften können in der gegenwärtigen Lage in Deutschland, d.h. mit dem Bauverbot, kaum mehr in Betracht kommen zur Ausführung solcher Linien.

Wir hoffen, Ihnen bald mehr über die Angelegenheit berichten zu können und zeichnen indessen

Beilage: 1 Kopie.

Hochachtungsvoll

Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Der Direktor

Berlin NW.7., den 21. Mai 1921

An die Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Zürich, Seefeldstrasse 19

Ihr an Herrn Dornier gerichtetes Schreiben vom 15. d. Mts. betr. den Verein für Luftfahrt am Bodensee, Sitz in Konstanz mit angefügter Abschrift des Schreibens dieses Vereins vom 11. Mai a.c. an Ihre Gesellschaft wurde uns von Herrn Dornier über (die) Deutsche Luftreederei zur Erledigung zugestellt.

Zum Verständnis dessen, warum die Angelegenheit durch uns bearbeitet wird, bitten wir Sie, zunächst Kenntnis von der in diesem Monat vollzogenen Reorganisation unserer Firma zu nehmen.

- 1./ Der Luftschiffbau Zeppelin in Friedrichshafen, dessen Tochtergesellschaft das Zeppelin-Werk Lindau ist,
- 2./ Die AEG, deren Tochtergesellschaft die Deutsche Luftreederei ist, und
- 3./ Die Hamburg Amerika Linie

haben einen Vertrag geschlossen, nach welchem sie sich in allen Luftverkehrsangelegenheiten in Zukunft gemeinsam betätigen wollen und haben zu diesem Zweck eine Aktiengesellschaft unter dem Namen „Aero-Union“ A.-G., Sitz in Berlin, Sommerstrasse 4, gegründet.

Der Unterzeichnete, frühere Direktor der Zeppelin-Werke Staaken, hat die Geschäftsführung dieser Gesellschaft übernommen.

Die Gesellschaft hat alle Geschäftsanteile der Deutschen Luftreederei von der AEG übernommen und ebenso einen Teil der Geschäftsanteile des Zeppelin-Werks Lindau vom Luftschiffbau Zeppelin, so dass nunmehr die Deutsche Luftreederei eine ausschliessliche Tochtergesellschaft der Aero-Union A.-G. ist und das Zeppelin-Werk Lindau gewissermassen Tochtergesellschaft des Luftschiffbaues Zeppelin und der Aero-Union A.-G.

Aufgabe der Aero-Union ist:

- 1./ Die Finanzierung der beiden Tochtergesellschaften,
- 2./ Übernahme aller Geschäfte der Deutschen Luftreederei und des Zeppelinwerks Lindau, soweit sie wirtschaftlicher Natur sind, d.h. im Besonderen für den Verkehr die Vorbereitungen neuer Verkehrsmöglichkeiten und Linien im In- und Auslande und für den Bau, den Vertrieb usw. aller Fabrikate des Zeppelin-Werks-Lindau.

Der Deutschen Luftreederei liegt dagegen die technische Durchführung des Luftverkehrs ob, während das Zeppelin-Werk Lindau sich ausschliesslich mit der Konstruktion und Fabrikation der Flugzeuge befasst.

Wir bitten, demgemäss, sich in allen Angelegenheiten des Verkehrs (Verwendung der gemeinsamen Linienführung und dergl.), sowie in allen Angelegenheiten des Ankaufs von Flugzeugen sich an die oben genannte Adresse der Aero-Union A.-G. zu wenden.

Im Anschluss an die Reise nach Konstanz wird der Unterzeichnete nach Zürich kommen, um mit Ihnen über diese und andere Verkehrsfragen eingehend zu beraten.

Aero-Union Aktiengesellschaft (sig. Kann.)

Bern, den 3. Juni 1921.

An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.

In der Anlage retournieren wir Ihnen das Schreiben des Reichspostministers I A 1918 b vom 14.V.21, das Sie uns gütigst zur Verfügung gestellt haben.

Der darin enthaltene Anschlussplan für die projektierte Flugpostlinie Zürich–Konstanz ist im Vergleich mit den Schnellzugsverbindungen Zürich–Berlin so ungünstig, dass es uns unter diesen Verhältnissen nicht möglich ist, die Eröffnung der Linie Zürich–Konstanz zu beantragen.

Unterdessen ist übrigens ein neuer Faktor aufgetreten, der unsere weitere Stellungnahme beeinflusst.

Die grossen deutschen Luftverkehrsfirmen haben sich zu einer Aero-Union A.G. Berlin zusammengeschlossen und die Ad Astra eingeladen, die Linie Zürich–Stuttgart zu betreiben, in der Meinung, dass die Aero-Union eine Fluglinie Stuttgart–Berlin im Anschluss daran eröffne. Damit wäre natürlich eher ein gewisser Verkehrswert zu erzielen,

Um die Angelegenheit einmal abzuklären, beantrage ich Ihnen folgendes weiteres Vorgehen:

1. Die Oberpostdirektion erklärt sich bereit, einer schweizer. Luftverkehrslinie Zürich–Stuttgart einen Flugpostauftrag zu erteilen, unter näher zu vereinbarenden Bedingungen und gegen eine Entschädigung von Fr. 2.- pro Flugpostkilometer über Schweizerboden in einem Maximalbetrag von Fr. 18'000 (rund 3 Monate) pro 1921.
2. Die Ad Astra Aero hat eine Offerte an die eidg. Oberpostdirektion einzureichen, in der alle nähern Angaben über den Betrieb dieser Linie enthalten sind.
3. Zu den weitern Verhandlungen wird das Luftamt als begutachtende Instanz zugezogen.

1 Beilage.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Bern, den 11. Juni 1921.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Flugpost.

Wir bekennen uns zum Empfang Ihres geschätzten Schreibens vom 3. dieses Mts. und beehren uns, Sie zu benachrichtigen, dass wir von Ihrer Erklärung, es sei Ihnen unter den obwaltenden Umständen nicht möglich, die Eröffnung der geplanten Fluglinie Zürich–Konstanz zu beantragen, Vermerkung nehmen. In der Tat wären die Anschlussverhältnisse, wie solche sich nach den Mitteilungen der deutschen Postbehörden gestaltet hätten, im Vergleich zu den Schnellzugsverbindungen Berlin– und München–

Zürich derart mangelhaft, dass mit einer erspriesslichen Benützung dieser Beförderungsart für Postzwecke nicht gerechnet werden kann. Bei dieser Sachlage nehmen wir keinen Anstand, auch unsererseits auf eine weitere Verfolgung der Angelegenheit auf Grund des vorhandenen Anschlussplanes für die Strecke Zürich–Konstanz zu verzichten. Aus Ihren Ausführungen ergibt sich hingegen, dass von deutscher Seite eine Einladung an die „Ad Astra“ ergangen ist, letztere möchte die Linie Zürich–Stuttgart betreiben im unmittelbaren Anschluss an eine direkte Linie Stuttgart–Berlin. Gestützt darauf stellen Sie folgende Anträge:

„1. Die Oberpostdirektion erklärt sich bereit, einer schweiz. Luftverkehrslinie Zürich–Stuttgart einen Flugpostauftrag zu erteilen, unter näher zu vereinbarenden Bedingungen und gegen Entschädigung von Fr. 2.- pro Flugpostkilometer über Schweizerboden in einem Maximalbetrag von Fr. 18'000.- (rund 3 Monate) pro 1921.

„2. Die Ad Astra Aero hat eine Offerte an die eidg. Oberpostdirektion einzureichen, in der alle nähern Angaben über den Betrieb dieser Linie enthalten sind.

„3. Zu den weitem Verhandlungen wird das Luftamt als begutachtende Instanz zugezogen.“

Es unterliegt für uns keinem Zweifel, dass die neue direkte Flugpostverbindung Zürich–Berlin mit Zwischenlandung in Stuttgart, falls sie wirklich zustande kommt, regelmässig verkehren kann und für die Postbeförderung günstige Flugzeiten erhält, von entschiedenem Verkehrswert sein dürfte. Soweit an uns könnten wir also dem Antrag auf Erteilung eines Flugpostauftrages an die „Ad Astra Aero“ unter gewissen Voraussetzungen zustimmen. Für die Ausrichtung einer fixen Entschädigung fehlen uns aber budgetmässig eingestellte Kredite. Zudem erlaubt es die prekäre Lage der Postverwaltung nicht, unsere unabträglichen Dienstzweige zu vermehren, geschweige denn für einen blossen Versuch einen so hohen Kostenaufwand aufs Spiel zu setzen. Die Erfahrung zeigt mit aller Deutlichkeit, wie wenig Vertrauen seitens der Geschäftswelt der Flugpost entgegen gebracht wird, selbst dann, wenn diese ihren Betrieb das ganze Jahr hindurch aufrecht zu erhalten vermag. Bei einer Versuchszeit von drei Monaten erscheint es ausgeschlossen, dass ein richtiger Postverkehr einsetzen könne. Die Ausgabe von Fr. 200.- im Tag lohnt sich unter den gegenwärtigen Verhältnissen nicht. Dagegen erklären wir uns gerne erbötig, in der Weise Hand zu bieten, dass wir der „Ad Astra Aero“ den Ertrag der Zuschlagstaxen integral abzuliefern und namentlich auch für gehörige Bekanntmachung zu sorgen uns verpflichten würden.

Die sechsmonatliche Probezeit im Jahre 1919 hat zwar den Beweis erbracht, dass in unserem kleinen Gebiet mit dem dichten Bahnpostnetz die Flugpost in ganz geringem Mass von Banken, Handelsleuten und Privaten benützt wird. Vielleicht gelingt es hingegen den vereinten Anstrengungen der beteiligten deutschen und schweizerischen Unternehmungen eine Flugpostverbindung herzustellen, die dank einer viel rascheren Übermittlung der Postsachen auf grossen Distanzen doch nach und nach in einem Masse zur Postbeförderung dauernd in Anspruch genommen werden könnte, dass ein ausreichender Teil der Kosten durch die Einnahmen aus den Zuschlagstaxen gedeckt werden könnte. Von einer kurzen Probezeit versprechen wir uns aber nicht sehr viel.

Einer gefl. Rückäusserung sehen wir gerne entgegen.

Die Oberpostdirektion: (i.V. ...)

Bern, den 16. Juni 1921.

An die Schweizerische Oberpostdirektion, Bern.

Flugpost – ad 1100.64 v. 11.6.21.

Das Luftamt bekennt sich zum Empfang Ihres geschätzten Schreibens vom 11. Juni betreffs Stellungnahme zu einer Luftpostverbindung Zürich–Konstanz, bezw. Zürich–Stuttgart und hat der Ad Astra Aero Schweiz. Luftverkehrsgesellschaft in Zürich Ihren Standpunkt mitgeteilt.

Sobald die Verhandlungen dieser Gesellschaft mit der Aero-Union Akt. Ges. Berlin NW 7 ein greifbares Resultat ergeben haben, werden wir uns gestatten, wieder an die Schweizerische Oberpostdirektion heranzutreten. Allerdings dürfte die von Ihnen mitgeteilte Unmöglichkeit der Gewährung einer Entschädigung nach den Flugkilometern das Zustandekommen der Luftverbindung sehr in Frage stellen, da die integrale Gewährung des Ertrages der Zuschlagstaxen allein bei der gegenwärtigen Krise einen ungenügenden Gegenwert zum Risiko einer derartigen Linie bildet. Vielmehr müsste gerade der Staat für die erste Zeit das Bestehen derartiger, das Geschäftsleben immerhin fördernder, Schnellverbindungen durch Gewährung eines nicht von der Frequenz abhängigen Beitrages ermöglichen; mit der Gewöhnung des Publikums steigt dann die Rendite, sodass die Beiträge nur für die Einführungszeit in Frage kommen. So erlaubte z. B. die Entwicklung in den Vereinigten Staaten den vollkommenen Abbau der Flugpostzuschläge neben gleichzeitigen Ersparnissen der Postverwaltung. Das Luftamt hofft daher auf Ihre Unterstützung seines Bestrebens, derartige Zuwendungen im nächstjährigen Budget zu ermöglichen.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Bern, den 16. Juni 1921.

An die Ad Astra-Aero, Zürich VIII, Seefeldstrasse 19.

Das Luftamt hat mit Interesse Kenntnis von Ihrem Schreiben vom 1. Juni betreffs Verhandlungen mit der „Aero-Union“ Akt. Ges. Berlin NW 7 über eine direkte Luftverkehrsverbindung Dübendorf–Stuttgart mit Luftanschluss nach Berlin genommen und ersucht Sie über das Ergebnis der Verhandlungen freundlichst zu berichten.

Gleichzeitig nimmt das Amt Veranlassung, Sie vom Standpunkt der Schweiz. Oberpostdirektion betreffs seiner Unterstützung dieser Luftlinie durch die anliegende Abschrift zu unterrichten. Das Luftamt hat nicht verfehlt, die Oberpostdirektion darauf aufmerksam zu machen, dass der verkehrstechnische Fortschritt der Luftverbindungen nur durch anfängliche grössere Opfer eingeführt werden kann und hofft zu erreichen, dass im nächsten Jahre ein Eingehen auf diese Notwendigkeiten nicht mehr aus budgettechnischen Gründen unterbleiben muss.

In Erwartung Ihrer geschätzten Nachrichten

Eidgenössisches Luftamt (J)

Anlage: Kopie des Briefes Nr. 1100.54 v. 11.6.21 der Schweiz. Oberpostdirektion an das Luftamt.

Bern, den 18. Juni 1921.

Herrn Karl Duttlinger, Zürich, Rotwandstrasse 72

Wir bestätigen Ihnen den Empfang Ihres Schreibens vom 24. Mai.

Die Bedingungen, unter welchen Sie Ihre zwei Flugzeuge als Sportflugzeuge eintragen lassen können, sind folgende:

- Anweisung eines Betrages von Fr. 100.— als Registergebühr für jedes Flugzeug an die eidg. Staatskasse Bern (IK/520) auf Rechnung des Luftamtes.
- Abschluss einer Haftpflichtversicherung in Minimalhöhe von Fr. 15'000.— wovon eine Kopie an unser Amt zu übermitteln ist.
- Verpflichtungsschein, wovon ein Exemplar ausgefüllt an das Luftamt zurückzusenden ist.

Sobald die Formalitäten erledigt sind, werden wir Ihnen die Nummern für Ihre Flugzeuge und den Zeitpunkt der technischen Kontrolle mitteilen.

Wir ersuchen Sie, uns über die Art und Weise, wie Sie sich als Pilot auszubilden gedenken, ferner wo und mit welchen Piloten die Ausbildung stattfinden soll, Mitteilung zu machen.

In der Beilage übermitteln wir Ihnen auch einen Fragebogen für Gesuche um Erteilung der Bewilligung zum internen gewerbsmässigen Luftverkehr in der Schweiz, aus welchem Sie ersehen können, welche Formalitäten erfüllt werden müssen, um die Bewilligung zu erhalten.

Eidgenössisches Luftamt (i.V. Gsell)

Beilagen : B.R.B. 27.I.20. ; Verpflichtungsscheine ; Fragebogen

Zürich, den 11. Juli 1921

An die Oberpostdirektion, Bern.

Sehr geehrter Herr Direktor !

Als Halter von drei Flugzeugen stehe ich in Verbindung mit einer deutschen Flugverkehrsgesellschaft zur Eröffnung eines Flugverkehrs Zürich–München.

Die heutigen Verhältnisse erfordern wie in allen unsern umgebenden Staaten eine raschmögliche Postbeförderung die zweifelsohne heute unter den modernen Verkehrsmitteln nur mit Flugzeug als schnellstes Gefährt erledigt werden kann. Um dieses Unternehmen zu Stande zu bringen und als Hauptfaktor zu dessen Rentabilitätsberechnung wäre es unbedingt erforderlich von Ihnen zu hören, ob Sie im Prinzip auf Verhandlungen wie und zu welchen Bedingungen sich dieser erledigen sollte, einlassen wollen.

Ich gewärtige gerne Ihre diesbezüglichen Rückäusserungen und möchte nicht unterlassen hierzu noch zu bemerken, dass solches nur aus schweizerischem Kapital aufgebaut würde und als reines Schweizer Unternehmen zu betrachten wäre.

Die Verhandlungen die ich mit der deutschen Fluggesellschaft führe beziehen sich nur auf eine Verständigung zur Aufrechterhaltung eines regelmässigen Fahrplanes der Strecken München–Berlin–München bzw. Konstanz–Stuttgart–Konstanz.

In dieser Erwartung verbleibe ich mit besten Empfehlungen

hochachtungsvoll !

C. Duttlinger (Langstr.103. Zürich.)

Zürich, den 19. Juli 1921.

Tit. Eidgenössisches Luftamt, Bern.

Bestätige den Empfang Ihres Geehrten vom 18. v. Mts. und benachrichtige Sie, dass ich heute an die Eidg. Staatskasse Bern Kto. II/520 für Ihre Rechnung Frs. 200.-- überwiesen habe. (*lag nichts bei*)

In der Beilage empfangen Sie wunschgemäss zur Unterschrift zugestellten Verpflichtungsschein zurück.

Meine für die mir letztes Jahr beschlagnahmte Maschine abgeschlossene Haftpflicht-Versicherung besteht heute noch zu recht. D.h. ich habe solche z. Zt. sistiert und kann solche jeden Tag wieder in Kraft treten lassen.

Da ich mich soeben mit der Montage der beiden Flugzeuge befasse bitte ich Sie mir die Kontroll-Nummern schnellmöglichst mitzuteilen, damit ich solche gleich aufmachen lassen kann um für später eine Demontage der Tragflächen zu ersparen.

Was die Frage betr. der Ausbildung als Pilot anbetrifft bedaure ich vorläufig Ihnen noch keine Mitteilung machen zu können, da ich noch ohne Hangar noch Flugfeld bin und eine technische Kontrolle wie auch Ausbildung erst in Betracht fällt wann ich Ihnen genauen Aufschluss erteilen kann.

Hochachtungsvoll !

(C. Duttlinger)

Berne, le 21 juillet 1921.

A la Direction générale des Postes, Berne.

Votre 1100/76.

Monsieur le Directeur,

Conformément à votre demande, nous avons l'honneur de vous renvoyer ci-inclus la demande de Mr. Duttlinger que vous nous avez transmise le 13 juillet dernier.

Mr. Duttlinger est possesseur de deux avions qui ne sont pas encore autorisé à circuler dans l'espace aérien suisse parce qu'ils n'ont pas encore subis les contrôles réglementaires. D'autre part Mr. Duttlinger n'est pas pilote et n'a pas encore ni demandé et ni obtenu l'autorisation, prévue par l'art. 16 de l'arrêté du C.F. du 27.I.1920, nécessaire pour l'exploitation industrielle de la navigation aérienne en Suisse. Ainsi la demande qu'il vous adresse, n'étant pas basée sur une organisation complète et stable de l'entreprise Duttlinger, est pour le moins fort prématurée. D'ailleurs nous doutons fort que Mr. Duttlinger, en admettant qu'en Suisse il reçoive l'autorisation sus-citée, soit autorisé à faire voler en Allemagne ses appareils qui sont d'un type militaire tombant sous le coup des restrictions aéronautiques imposées à l'Allemagne par l'Entente.

A toutes façons, il ne nous paraît pas utile d'entrer en conversation avec Mr. Duttlinger avant que l'entreprise qu'il projette soit dûment autorisée et reconnue par notre Office.

Il y aurait lieu, à notre avis, de répondre dans ce sens à Mr. Duttlinger.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de notre haute considération.

Annexe mentionnée.

Office aérien fédéral (p.o. Gsell)

Bern, den 27. Juli 1921

Herrn Karl Duttlinger, Langstrasse 105, Zürich.

Mit Schreiben vom 11 dieses Monats fragen Sie uns an, ob wir geneigt wären, mit Ihnen in Unterhandlungen zu treten zur Errichtung eines Flugpostverbindung Zürich–München. Gestützt auf ein Gutachten des schweiz. Luftamtes, dem wir ihre Anfrage unterbreitet haben, beehren wir uns, Ihnen folgendes mitzuteilen:

Ihre Unternehmung sei nicht im Besitze der im Bundesratsbeschluss vom 27. Januar 1920 vorgesehenen Bewilligung zum gewerbsmässigen Betrieb der Luftschiffahrt in der Schweiz. Ihre Flugzeuge seien den zuständigen schweiz. Organen noch nicht zu der gesetzlich vorgeschriebenen Prüfung angemeldet worden. Überdies entsteht die Frage, ob Ihre Apparate im deutschen Luftgebiet zugelassen werden. Da es sich um Militärflugzeuge handelt, ist zu gewärtigen, dass sie dort den Luftverkehrsbeschränkungen der Entente unterliegen würden.

Unsere bisherigen Erfahrungen haben ferner gezeigt, dass derartige Flugpostverbindungen von unserer Bevölkerung nur in ganz bescheidenem Masse zur Beförderung von Postsachen benützt werden. Es wäre deshalb mit keinen grossen und namentlich keinen andauernden Einnahmen aus dem Postverkehr zu rechnen. Unter keinen Umständen könnten die Einnahmen aus dem Postverkehr als wesentlich in die Rentabilitätsberechnung eingestellt werden. Für eigentliche Subventionen fehlen uns budgetmässige Kredite.

Falls Sie trotzdem die Angelegenheit weiter zu verfolgen gedenken, müssten zuerst die gesetzlichen und technischen Fragen mit dem schweiz. Luftamt geordnet werden.

An das schweiz. Luftamt, Bern. ad Nr. 471/IV B.1. vom 21. d. Mts. Hochachtungsvoll
zur gefl. Kenntnisnahme. **Die Oberpostdirektion:** i. V. (gez. Meng)
Im Namen der Oberpostdirektion, der Oberpostinspektor: i.V. (Dubois)

Zürich den 28. Juli 1921 **An die Oberpostdirektion, Bern.**
Betr. 1100/78 betr. Luftverkehr m/Postbeförderung Zürich-München-Zürich. (Kopie)

Mit Ihrer Karte vom 18. crt. stellten Sie mir die Beantwortung meines Schreibens vom 11. ds. Mts. in Aussicht und gestatte ich mir Sie diesbezüglich um baldmöglichste Erwiderung (zu) bitten.

In kurzer Erläuterung möchte ich noch bemerken, um Ihnen ein ungefähres Bild über die hauptsächlichsten Punkte wie folgt:

<u>Beförderung:</u>	Täglich 1 mal hin 1 mal zurück;	Zeit der Beförderung: (lt. Beiliegendem Plan)
	Abflug n/München ab Zürich	6 h. früh
	Ankunft i. München	8 h.
	Anschluss n/ Berlin	8 ½ h. (zgl. Dresden, Stettin, Menel.)
	Abflug von München	3 h.
	Ankunft v. Berlin	2 h.
	Ankunft i. Zürich	5 h.

Preis:

für allgemeine Postgegenstände bis Kgr. 120 ohne Passagier, das heisst Erlös für Passagiermitnahme zu Gunsten der Fluggesellschaft Fr. 1.- p. Kilometer

Dto. d.h.. Erlös der Passagiermitnahme zu Gunsten der Eidg. Postverwaltung. Frs. 1.25 p. Kilometer

Flugstrecke Zürich-München-Zürich 2 x 260 km = 520 Km.

Es können höchstens zwei Passagiere pro Flug und Flugzeug befördert werden.

Es würde mich freuen in nächster Zeit von Ihnen zu hören, wie Sie sich diesem Projekt gegenüberstellen.

In dieser angenehmen Erwartung verbleibe ich mit vollkommener Hochachtung:

(sig. C. Duttlinger)

Flugverkehr Zürich-München: **An das schweiz. Luftamt, Bern**

Zur gefl. Kenntnisnahme, unter Hinweis auf Ihr geschätztes Schreiben vom 21. Juli No 471 IV/B P und auf unsere Überweisung No. 1100/76 vom 19.VII mit dem Ersuchen um Rückgabe dieses Schreibens.

Bern, den 4. August 1921 **Im Namen der Oberpostdirektion, der Postkursinspektor** (sig. Vaucher.)
Kenntnis genommen, 5 VIII. 21. **Eidgenössisches Luftamt** (sig. Isler)

Bern, den 28. Juli 1921. **Herrn Karl Duttlinger, Rotwandstrasse 72, Zürich 4.**

Wir bestätigen den Empfang Ihres Schreibens vom 19. ds., sowie auch den der 200 Fr. Bis heute haben wir jedoch den Verpflichtungsschein den Sie als Beilage erwähnten, nicht erhalten.

Ihre Flugzeuge erhalten die Immatrikulationsnummer CH 56 und 57; sie sind nach Anweisungen der Beilage an den Flugzeugen anzubringen. Im Übrigen haben wir Ihnen mit Datum vom 18. Juni übersandten Fragebogen noch nicht zurückerhalten und machen Sie noch einmal darauf aufmerksam, dass es jeweils von der Erfüllung der Bedingungen betreffs finanzieller und technischer Organisation abhängt, ob eine neue Unternehmung konzessioniert wird.

Eidgenössisches Luftamt (i. V. Gsell)

Zürich, den 24. Oktober 1921 **An das Eidgenössische Flugamt, Bern**

Wir sollten in einer Inkassoangelegenheit Aufschluss über ein Flugzeug, das im Besitze eines gewissen Carl Duttlinger, Langstrasse 103, in Zürich 4 sein soll, haben.

Diesem Duttlinger wurde seiner Zeit in Deutschland ein Flugzeug von der Ententekommission beschlagnahmt und vernichtet. Als Ersatz dafür wurde ihm später ein damals in Romanshorn stehender Rumpler C.I No.7060 mit Motor Benz 150 PS. übergeben. Wir sollten nun darüber aufgeklärt sein, wo sich dieses Flugzeug befindet und in wessen Eigentum dasselbe steht.

Wir wären Ihnen für diesbezügl. Aufschluss sehr verbunden und danken zum Voraus für Ihre geschätzten Dienste.

Hochachtungsvoll: **Comptoir Th. Eckel A.G. Handels-Auskünfte** (E. Suter / ...)

Bern, den 26. Oktober 1921. **An das Comptoir Th. Eckel A.G., Zürich, Börsenstr. 10.**

In Beantwortung Ihrer Anfrage vom 24. ds. teilen wir Ihnen mit, dass lt. einem Schreiben vom 14. Mai des Herrn C. Duttlinger, damals zwei Flugzeuge „Rumpler“ C1, No. 7060 & 7073 von der deutschen Regierung an ihn abgesandt wurden. Duttlinger teilte uns mit, er hätte diese zwei Maschinen vertraglich, quasi als Kompensation für sein früher beschlagnahmtes Flugzeug, jedoch noch gegen Auszahlung von Fr. 2000.- erhalten. Duttlinger wusste damals noch nicht an welche schweiz. Grenzstation die Flugzeuge speidiert wurden. Seither haben wir keine Nachricht über Bestimmung und Standort dieser Apparate.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Bern, den 31. Oktober 1922
Ankauf eines L.V.G. Flugzeuges.

An das Eidg. Militärdepartement.

Wie wir s. Zt. dem Herrn Dept. Sekretär mündlich berichtet haben, ist in Dübendorf ein L.V.G.-Flugzeug, das die eidg. Kriegsgewinnsteuerverwaltung beschlagnahmt hatte, zur Versteigerung gelangt. Dieses Flugzeug ist im Herbst 1921 von der F.P.D. für die Firma Comte-Becker vollständig in Stand gestellt und von dieser einem gewissen Metschik verkauft worden, der bei Oberlieut. Comte Flugunterricht nahm. Metschik, der Kriegsgewinnsteuer schuldet, ist dann ins Ausland abgereist und die Steuerverwaltung hat das Flugzeug gepfändet und versteigern lassen. Dasselbe hat 2 Passagiersitze. Es eignet sich militärisch zum Einüben des Fliegens mit schwereren Motoren (Benz 200 H.P.), als Übergang vom D.H. 3 zum Zepp; ferner zum Fliegen mit 2 Beobachtern oder einem Beobachter und einem Mechaniker, Das Flugzeug erlaubt auch einen Flug mit zwei Mitgliedern milit. oder polit. Behörden oder mit einem Truppen-Kdten. mit seinem Gst. Offizier oder Adjutanten auszuführen.

Das Flugzeug war zu Fr. 8,000 eingeschätzt worden. Wir hatten angefragt, ob wir bis zu diesem Preise steigern dürfen und beigefügt, dass wir nicht höher steigern möchten, um der Zivilaviatik einen allfälligen Kauf nicht zu verteuern. Sie hatten uns durch den Herrn Dept. Sekretär ermächtigt auf das Flugzeug Fr. 8,000 zu bieten.

Bei der Steigerung in Dübendorf bot der Vertreter der eidg. Steuerverwaltung sofort Fr. 8,000, worauf sich instruktionsgemäss der Vertreter der F.P.D. eines höheren Angebotes enthielt.

Wir haben darauf die eidg. Steuerverwaltung angefragt, zu welchem Preise sie bereit sei das Flugzeug zu verkaufen. Die Sektion für Kriegsgewinnsteuer verlangte Fr. 10,000. Wir antworteten, dass dieser Betrag zu hoch sei und machten ein Angebot von Fr. 8,000. Darauf antwortete uns die Sektion für Kriegsgewinnsteuer am 25. Oktober:

„Sie offerieren uns mit Brief vom 24. dies für das im Zwangsverfahren gegen Metschik erworbene Flugzeug einen Betrag von Fr. 8000. Diese Summe entspricht dem von uns bezahlten Kaufpreis. Wir müssen Sie aber darauf aufmerksam machen, dass wir ausser diesem Kaufpreis dem Flieger Alf. Comte in Zürich, Besitzer der Flughalle, die Garagespesen mit Fr. 600 und an die Betriebskosten rund Fr. 50.-, zusammen also Fr. 650 bezahlen müssen und sind der Auffassung, dass Sie uns für das Flugzeug mindestens Fr. 8,650.- bezahlen sollten, damit wir gedeckt sind.

Es ist allerdings zu bemerken, dass die Mehreinnahme von Fr. 650.- durch das Militärdepartement wieder verausgabt werden müsste und da wir nicht darauf dringen, auf Kosten Ihres Departementes einen möglichst grossen Erlös zu erzielen, sind wir bereit, Ihnen das Flugzeug für Fr. 8,000.- zu überlassen, falls Sie sich nicht entschliessen können, uns den geforderten Mehrbetrag von Fr. 650.- zu vergüten. Wir betrachten also das Flugzeug als unter allen Umständen verkauft und gewärtigen Ihren diesbezüglichen Bericht.

Wenn wir uns zur Überlassung des Kaufobjektes zu Fr. 8,000.- an Sie entschliessen, so geschieht dies nicht etwa deshalb, weil wir der Auffassung sind, das Flugzeug sei nicht mehr wert, sondern einzig und allein aus dem Grunde, weil die dahierige Einnahme, wie auch die Ausgabe, in die, bzw. aus der Bundeskasse fliesst.“

Wie wir bereits der eidg. Steuerverwaltung am 24. dies geschrieben haben, wird diese Verwaltung aus einer weiteren Platzmiete für das Flugzeug nicht unwesentliche Mehrausgaben haben. Muss es den Winter hindurch in einem unheizbaren Holzschuppen untergebracht werden, der die Feuchtigkeit durchlässt, so wird es rasch an Wert verlieren und im nächsten Frühjahr bedeutende Instandstellungskosten verursachen. Wir sind daher der Ansicht, dass kein höherer Preis als FR. 8,000.- bezahlt werden soll.

In Bezug auf die Verwendung des Flugzeuges erlauben wir uns noch beizufügen, dass es, von einer Periode der Fliegerschule abgesehen, in Thun magaziniert werden soll, damit es sich in der Nähe des Militärdepartementes befindet. (In Dübendorf befindet sich bereits der Sablatnig, der nur von ausgewählten Fliegern des ständigen Personals geflogen werden kann).

Wir beehren uns zu beantragen

Das von der eidg. Steuerverwaltung gesteigerte L.V.G.-Flugzeug wird zum Preise von Fr. 8,000 für das Militärflugwesen gekauft und aus dem Separatkonto (Erlös aus altem Kriegsmaterial) bezahlt.

Generalstabs-Abteilung des eidg. Militärdepartements, 1. Sektion (Immenhauser)

Dienstag, 7. November 1922. Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des schweizerischen Bundesrates
Ankauf eines L.V.G-Flugzeuges. Militärdepartement. Antrag vom 2. November 1922.

Ein Flugzeug der Luftverkehrsgesellschaft, das die eidg. Kriegsgewinnsteuerverwaltung beschlagnahmt hatte, ist letztthin in Dübendorf zur Versteigerung gelangt. Dieses militärisch gut verwendbare Flugzeug war zu Fr. 8000 eingeschätzt und wurde bei der Steigerung für diesen Preis der eidg. Steuerverwaltung zugesprochen. Es ist gegenwärtig dem eidg. Militärdepartement die Möglichkeit gegeben, das genannte Flugzeug für den gleichen Preis anzuschaffen.

In Zustimmung zum Antrag des Militärdepartements wird

b e s c h l o s s e n :

Das von der eidg. Steuerverwaltung ersteigerte L.V.G.-Flugzeug wird zum Preise von Fr. 8000 für das Militärflugwesen gekauft und aus dem Separatkonto *Erlös aus altem Kriegsmaterial* bezahlt.

Protokollauszug (4 Expl.) an das Militärdepartement zum Vollzug unter Rücksendung der Akten und an das Finanzdepartement zur Kenntnis.
Für getreuen Auszug, Der Protokollführer (...)

Bern, den 4. Dezember 1922. An das Eidg. Militärdepartement.
Antrag betr. Ankauf bzw. Rückkauf von Flugzeugen unserer Zivilaviatik.

I. Antrag betr. Ankauf von 3 schweren Beobachter-Maschinen
(Doppeldecker) De Havilland IX" mit 260 PS. Siddeley-Puma – Motoren.

Im November 1921 hat die Fluggesellschaft A. Comte, damals finanziert durch Herrn Becker, aus der englischen Kriegsflugzeug-Liquidation 4 schwere Beobachtermaschinen „De Havilland IX“ mit 260 PS Siddeley-Puma-Motoren in London erworben. Sie wurden durch englische Fliegeroffiziere im Laufe des Winters von London nach Dübendorf geflogen und sind anstandslos eingetroffen. Der Ankauf war erfolgt, um im Falle der Organisation einer Luftpostlinie München-Dübendorf-Genf oder Strassburg-Dübendorf damit die Strecken München bzw. Strassburg-Dübendorf zu bedienen, während Ad-Astra die Strecke Dübendorf-Genf bedienen sollte. Ad-Astra organisierte die Luftpostlinie München-Dübendorf-Genf allein in Verbindung mit der Firma Junkers in Dessau und unter ausschliesslicher Benützung der Junkers Limousinen (Metallflugzeuge und Eindecker). Es steht ausser Frage, dass für den Luftpostverkehr die Kabinen der Limousinen den Vorzug verdienen vor Beobachterflugzeugen; andererseits lassen sich diese Limousinen nicht als Beobachterflugzeuge verwenden.

Die Firma Comte-Becker hat für die 4 Flugzeuge und deren Transport nach Dübendorf auf dem Luftwege etwas über Fr. 100,000 bezahlt, sodass das Flugzeug auf Fr. 25,000 – 26,000 zu stehen kam.

Wie Ihnen bekannt ist, schied Herr Becker aus der Firma A. Comte aus, nachdem er in diesem Unternehmen in den Jahren 1921–1922 mindestens Fr. 350,000 eingebüsst hat. Die neue Firma A. Comte rekonstituierte sich mit Hilfe von 2 Zürcher-Herren (Major Nabholz und Herr Fenner) und übernahm das Inventar, soviel uns bekannt, für Fr. 150,000. In diesem Inventar figurieren die „De Havilland“ noch mit einem Werte von Fr. 15.000 pro Stück.

Von den 4 Flugzeugen hat Herr Comte im Sommer 1922 nur wenig Verwendung gehabt. Er verwendete sie für Passagierflüge und für den Alpenrundflug der Flugwoche. Diese Flugzeuge gehen in den von der Firma Comte gemieteten Flugzeugschuppen zu Grunde, wenn sie nicht gebraucht werden. Bekanntlich lassen diese Flugzeugschuppen Feuchtigkeit (Regen, Nebel, Schnee) durch. Bei Schneegestöber sind die darin aufbewahrten Flugzeuge oft mehrere cm hoch mit Schnee bedeckt. Dadurch verziehen sich die Holzbestandteile und leidet die Bespannung.

Die Firma Comte hat nun der Flugplatzdirektion 3 „De Havilland“ zum Gesamtpreise von Fr. 36,000 (Ankaufspreis im Winter 1921/22 zwischen Fr. 75,000–78,000) angeboten. Der Direktor des Luftamtes erklärt, dass diese Fluggesellschaft zu viele Flugzeuge habe und empfiehlt ihre finanzielle Entlastung durch Ankauf solcher.

Die Verluste, welche die ursprüngliche Firma erlitten hat, sind so bedeutende, dass entsprochen werden sollte, wenn auch die militärischen Interessen dafür sprechen, d.h. wenn ihre Erwerbung einem Bedürfnis des Militärflugwesens entspricht. Ad-Astra hat eine Subvention à fonds perdu von Fr. 30,000 aus der Flugspende erhalten; die Firma Comte keine. Wir würden auch niemals eine Subvention à fonds perdu befürworten, wohl aber den Ankauf der Flugzeuge, weil es sich lohnt.

Das Bedürfnis nach diesen Flugzeugen ist vorhanden, Von unseren schweren Beobachtermaschinen, den Zepp, sind bereits zwei abgeschrieben worden, weil sie nach einer Havarie nicht mehr repariert werden konnten. Die übrigen müssen wegen der Zersetzung des Duraluminiums fleissig geflogen werden, damit sie in unserem Instruktionsdienst möglichst viele Flugstunden leisten und sich gut amortisieren. Allerdings enthält das Budget 1923 12 schwere Beobachter-Maschinen; allein das Modell derselben wird nicht vor Neujahr 1924 so fertiggestellt sein, dass ein Serienbau früher möglich wird. Flugzeug- und Motorenmodell befinden sich erst auf dem Papier. Da nun erst im Laufe des Jahres 1925 schwere Beobachtermaschinen schweizerischer Konstruktion zur Ablieferung gelangen würden und inzwischen manche Zepp-Flugzeuge abgeschrieben werden müssen, so werden die 3 „De Havilland“ eine Lücke in unserem Flugbetrieb und in unserer Kriegsbereitschaft ausfüllen. (Um Kosten zu sparen würde darauf verzichtet, diese 3 Flugzeuge im Frieden für die Bewaffnung umzubauen; der Umbau wird im Mob. Fall rasch und billig (2,000 Frs pro Stück) ausgeführt sein.

Schon an dieser Stelle muss erwähnt werden, dass wir Ihrem Departement im nächsten Januar beantragen werden, an Stelle der im Budget 1923 enthaltenen schweren Beobachtermaschinen wiederum leichte Beobachtermaschinen, sog. D.H. 5, zu bauen, die samt ihren Motoren nun so vervollkommen sind, dass sie den Anforderungen an die leichten Beobachtermaschinen der Flugzeugstaffeln unserer Divisionen entsprechen. Die im Bau begriffene II. Serie berücksichtigt die an der I. Serie vorgenommenen Verbesserungen und mit dem Bau der III. Serie braucht erst begonnen zu werden, wenn die zweite Serie erprobt ist. In der Zwischenzeit hat die Konstruktionswerkstätte genügend Arbeit mit der Instandstellung der in Frankreich angekauften Nieuport-Serie und mit dem Bau einer Serie von 12 Wildmaschinen mit Doppelsteuer, die wir für die Ausbildung der Fliegerschüler bis zum nationalen Fliegerbrevet (Sportbrevet) bedürfen.

Für den technischen Dienst der F.P.D. wird der Kauf der 3 „De Havilland“ einige Komplikationen verursachen, weil die Mechaniker mit dem Unterhalt der Flugzeuge und Motoren vertraut gemacht werden müssen. Zudem müssen gelegentlich Ersatzbestandteile aus England bezogen werden, was aber nicht schwierig sein wird, weil das liquidierte Flugzeugmaterial der demobilisierten englischen Luftflotte sehr übersichtlich und gut magaziniert ist, um in Handel verwertet zu werden.

Der Flugplatzdirektor berichtete:

„Der Unterzeichnete (Herr Major Müller) hat selber erfahren, in welchem Masse das Training eines Fliegers gesteigert wird, wenn er Gelegenheit hat möglichst viele verschiedene Flugzeugtypen zu fliegen. Die Sicherheit in der Handhabung wird enorm gesteigert, sodass ein neues Flugzeug, das dem Flieger in die Hand gegeben wird, eigentlich kein besonderes Training mehr erfordert. Dies kann für den Ruf unserer Flieger, insbesondere aber für deren Verwendung im Kriegsfall, von grösster Bedeutung sein.“

Schliesslich darf man noch erwähnen, dass es schade ist, dass Flugzeuge von der Güte der „De Havilland“, die vielleicht z.Zt. in unnötigerweise von einer Zivilgesellschaft gekauft worden sind, in unserem Lande (sogar in Dübendorf) brach liegen und verderben.“

Wir haben auch Herrn Ing. Gsell um einen Bericht ersucht. Er schrieb u.a.:

„Der „De Havilland“ DH. 9 ist eine im Kriege von englischer Seite stark benützte Beobachtermaschine. ... Nach Ausweis der englischen Bordbücher, welche genaue Kenntnisnahme der Geschichte dieser Maschinen erlauben, waren die Flugzeuge zu Kriegsende neu. Sie wurden von der Aircraft Disposal Company übernommen und erst nach Ankauf durch die Firma Comte für die Probeflüge und die Überführung auf dem Luftwege bei der englischen Verwertungsgesellschaft zurecht gemacht. Comte benützte, entsprechend seinem Überfluss an Flugzeugen, diese Maschinen selten, sodass sie incl. der Überführung nur wenige Flugstunden haben. Da bei der englischen Gesellschaft auch für eine sachgemässe Lagerung gesorgt war, kann man die Flugzeuge als beinahe neu ansprechen. Nach den Wochenrapporten hatte CH 81 am 26.9.22 14 Std. 05 min, CH 82 am 13.10.22 2 Std 24 min, CH 84 17 Std 20 min; dazu kommt bei allen der Überführungsflug und die paar Probeflüge in England.“

Unter Berücksichtigung dieser Umstände dürfte der Preis von Fr. 12,000 pro Stück nicht zu hoch gegriffen sein. Genaue Preistaxierung für Flugzeuge sind allerdings heute kaum möglich, da einerseits Gelegenheitskäufe oft lächerlich billig zu machen sind, andererseits die Herstellung ein vielfaches kostet. Wenn man aber bedenkt, dass eine Serie – auch von nur 3 Stück – betriebstechnisch wertvoller ist als 3 verschiedene Gelegenheitskäufe und dass bei Gelegenheitskäufen kaum je 3 gleiche und gute Flugzeuge zu haben sind, ist der Preis als angemessen zu betrachten

Wir fügen bei, dass der Vertreter der Aircraft Disposal Company, als er uns besuchte und die Photographien und Kataloge der englischen Verwertungsgesellschaft zeigte, auf die Mitteilung, wie wenig wir in Italien und Frankreich für Jagdmaschinen der Kriegsverwertung zahlen, antwortete, England würde vorziehen die Flugzeuge zu vernichten, statt sie zu solchen Spottpreisen abzugeben. Wir fügen auch bei, dass nach Budget 1923 unsere schwere Beobachtermaschine (allerdings mit einem 450 HP. Motor und samt Bewaffnung) auf Fr. 81'000 zu stehen kommt. Die 3 „De Havilland“ würden also nicht einmal die Hälfte einer unserer neuen Beobachtermaschinen ohne Bewaffnung kosten,

Herr Gsell schrieb weiter:

„Die Flugeigenschaften der D.H. 9 hat der Experte gelegentlich seiner Kontrollflüge als ausgezeichnete kennen gelernt. Die Maschinen kommen an die Geschwindigkeit der Zepp heran, können aber mit nur 80 km/h äusserst stark gedrosselt werden, ohne

dabei Tendenz zur Vrilie zu zeigen. Auch Loopings und Renversements hat der Experte als Passagier mitgemacht, was sonst für schwere Flugzeuge nicht üblich ist. Die D.H. 9 geben also Gelegenheit, dem Flieger die Eigentümlichkeiten schwererer Flugzeuge bei Akrobatik kennen zu lernen; immerhin erscheint es nicht rätlich die Maschinen intensiv hierzu auszunützen.

Interessant ist für Schweizer-Verhältnisse die Leichtigkeit, mit der der D.H. 9 aus der Glissade aufgerichtet werden kann. Landungen in der Glissade hat der Experte ebenfalls mitgemacht und diese ermöglichen ein kurzes Aufsetzen hinter hohen Hindernissen – ein Fall, den unser Schweizerterrain oft schafft. Eine Erprobung der Möglichkeiten und Unmöglichkeiten der Glissadelandungen durch geübte Militärfieger dürfte diese für uns wichtige Frage klären und die Eignung der D.H. 9 hierzu den Wert ihrer Anschaffung erhöhen.

Für schweres Wetter gilt der D.H. 9 als sehr geeignet.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Anschaffung von 3 D.H. 9 Flugzeugen unter den gegenwärtigen Verhältnissen empfohlen werden kann und dass der Preis zwar nicht eine der gelegentlichen lächerlich billigen Gelegenheiten darstellt, aber angemessen ist.“

Wir fügen noch bei, dass es für unser Fliegerkorps und wohl auch für die K.T.A. wertvoll ist, wenn wir neben deutschen und französischen Flugzeugmodellen auch ein englisches erproben können, weil die Leistungen des englischen Flugwesens im Kriege auch nach Ansicht der Gegner sehr bedeutende waren. Da von den 3 Flugzeugen eines einen, zwei aber zwei sehr bequeme Beobachtersitze haben, so können wir an den Trainingstagen mit diesen beiden letzten Flugzeugen 2 Beobachter mitschicken und an das Zusammenarbeiten gewöhnen. Letztere Flugzeuge sind auch geeignet, um 2 Offiziere oder Mitglieder von Behörden mitzuführen, was in manchen Fällen günstig ist.

Wir erlauben uns den Ankauf der 3 „De Havilland IX“ der Firma A. Comte zum Preis von Fr. 35,000 total zu beantragen.

II. Rückkauf von der an Zivilflieger Vacano verkauften Wildmaschine mit Doppelsteuer No.152 .

In die früheren Budgets des Militärflugwesens waren noch Einnahmen eingestellt; darunter solche aus dem Erlös alter Flugzeuge. Um der Zivilaviatik, die Fliegerschüler ausbilden wollte, Schulflugzeuge zu liefern, ferner aus Rücksicht auf den Platzmangel in den Flugzeugschuppen und auf den Posten Einnahmen des Budgets wurden insgesamt 6 Wildmaschinen verkauft, nämlich am 6. August 1921 4 Stück zum Gesamtpreis von Fr. 26,000 an die Firma A. Comte; am 24. August 1921 1 Stück zu 3000.- Fr. an Zivilflieger Vacano, und, als diese Maschine beim Absturz des Sportfliegers Bouché mit Lieut. Minder zertrümmert wurde, eine zweite Wildmaschine im Januar 1922 zum Preise von Fr. 3000.- an Zivilflieger Vacano.

Herr Vacano war Fluglehrer der „Agis“ (akademische Flugesellschaft Zürich), Aushilfsflieger der Ad-Astra und beabsichtigte in Dübendorf eine Flugzeug-Reparaturwerkstätte mit Flugbetrieb einzurichten. Das Luftamt und wir waren auch überzeugt, dass eine weitere Zersplitterung der Zivilaviatik auf dem Platze Zürich-Dübendorf sich nicht empfehle. Herr Vacano war vom 1. Februar bis 28. Oktober 1922 ohne Unterbrechung in der Unt. Off. Schule, Offiziersschule und Fliegerschule und hat in letzterer die beste Qualifikation erhalten. Er hat sich seither mit der Finanzierung des von ihm projektierten Unternehmens beschäftigt und festgestellt, dass eine Rendite nicht zu gewärtigen sei. Aus diesem Grunde offeriert er der F.P.D. die im Januar 1922 von ihr gekaufte Wildmaschine No.152 zum Preise von Fr. 3000 und die F.P.D. beantragt den Rückkauf dieses Flugzeuges.

Seitdem zu hoffen ist, dass durch baldige Aufstellung der weiteren Mathéehallen für eine wettersichere Unterkunft unserer Flugzeuge gesorgt wird, stehen wir auf dem unsererseits von Anfang an eingenommenen Standpunkt, dass überhaupt keine schweiz. Militärflugzeuge inskünftig verkauft werden sollen; vielmehr sollen sie ausgenützt werden, bis sie abgeschrieben werden müssen und (...) die noch brauchbaren Bestandteile zur Wiederverwertung inventarisiert werden.

Flugzeuge, welche nicht mehr genügend Sicherheit bieten, der Zivilaviatik zu verkaufen, betrachten wir als ausgeschlossen, weil Unfälle mit solchen Flugzeugen schädliche Folgen für das Militärflugwesen hätten. Könnten wir aber die Flugzeuge weiterhin für das Training der Flieger verwenden, so ist ihr Verkauf kaufmännisch ungünstig, weil der Verkaufspreis in keinem Verhältnis steht zu den Anschaffungskosten, die für neue Flugzeuge der K.T.A. bezahlt werden müssen. Es hat früher die Tendenz bestanden, ältere Flugzeuge mit schwachen Motoren zu veräussern, um den Flugzeugpark zu modernisieren. Für Anfänger braucht man aber immer Flugzeuge mit schwachen Motoren und diese haben überdies den Vorteil des geringen Benzinverbrauchs, denn die Zunahme der Geschwindigkeit verhält sich zur Zunahme der Pferdestärke und des Brennstoffverbrauchs etwa wie 1:3.

Über die Wildmaschine äusserte sich der Kursbericht des Flugplatzdirektors über die Fliegerschule 1922 wie folgt:

„Als Schulmaschine wurde verwendet der altbewährte Wildapparat. Er ist für den Schüler wie für den Lehrer zum Anfängerunterricht die bestgeeignete Type. Unser Park von 7 solcher Lehrflugzeuge reichte für diese Schule aus. Es durfte aber dann kein Bruch gemacht werden.“

Seither hat die F.P.D. der Aero Lausanne 2 Wildmaschinen vermietet, weil diese Gesellschaft mit Flugzeugen schulte, welche die nach dem Absturze Johners als Fluglehrer von Aero Lausanne verwendeten Militärfieger (Lieut. Köpke und Oblt. Kramer) als ungeeignet bezeichneten. Die Vermietung dieser Flugzeuge dauert allerdings nur bis zum Beginn der Fliegerschule 1923; man weiss aber nicht, in welchem Zustand sie zurückkehren. Für den ersten Bedarf der Fliegerschule kann somit die Wildmaschine, die Lieut. Vacano verkauft wurde, unentbehrlich werden. Wir unterstützen daher den Rückkauf sehr.

Bei diesem Anlass erwähnen wir, dass gegenwärtig von der K.T.A. die Frage geprüft wird, zu welchem Preise unter Benützung von auf der F.P.D. vorhandenen Argusmotoren, und von Instrumenten abgeschriebener Flugzeuge, im Jahre 1923 eine Serie von 12 Wildmaschinen mit Doppelsteuer gebaut werden kann. Die grossen Vorteile dieses Modells als Schulflugzeug beruhen darauf, dass es sehr leicht zu kontrollieren und zu revidieren ist und dass es erlaubt mehr Fehler zu machen, ohne dass es Bruch gibt. Der Schulbetrieb mit diesem Flugzeug ist somit sicherer und ökonomischer, als der mit einem anderen.

Wir erlauben uns somit, um Ermächtigung zum Rückkauf der Wildmaschine des Lieut. Vacano zum Preise von FR. 3000.- nachzusehen.

III. Kredit, aus dem vorstehende Flugzeuge beschafft werden können.

1.) 3 „De Havilland“ No. IX .

Wie unter II ausgeführt wurde, ist der Erlös aus dem 1921 der Zivilaviatik verkauften 5 Wildmaschinen im Gesamtbetrag von FR. 29,000 dem Mobilmachungskonto zurückerstattet worden. Man ist nun genötigt aus dem für moderne Kriegsflugzeuge gewährten Krediten wiederum Wildmaschinen als Schulflugzeuge mit Doppelsteuer anzuschaffen, die ohne Motore und Instrumente auf ca. Fr. 20,000 pro Stück zu stehen kommen dürften. Um der Zivilaviatik zu dienen und Einnahmen abliefern zu können hat somit das Militärflugwesen ein sehr schlechtes Geschäft gemacht. Eine Rückerstattung der dem Mobilisationskonto zurückbezahlten Fr. 29,000 kommt nicht mehr in Frage. Dagegen rechtfertigt sich schon im Hinblick auf diese Rückerstattung der Antrag:

Die 3 „De Havilland“ No. IX im Gesamtbetrag von Fr. 36,000 aus dem Separatkonto „Erlös aus altem Kriegsmaterial“ zu bezahlen.

Wir benützen den Anlass um zu berichten, dass die Zivilaviatik avisiert wurde, sie solle nicht darauf rechnen, dass inskünftig unnötigerweise von der Zivilaviatik gekaufte Flugzeuge vom Militärflugwesen gekauft werden.

Endlich erlauben wir uns noch den Vergleich zwischen der Leistung der Zepp-F.Z. die den Alpenrundflug Dübendorf – Thun – Bellinzona – Dübendorf vollendeten, und dem daran beteiligten „De Havilland“ CH-81 mitzuteilen.

Zepp 807	Oblt. Mittelholzer	2 Std. 29 Min. 09,2 Sek.
De Havilland	Oblt. Comte	2 Std. 44 Min. 20,4 Sek.
Zepp 818	Oblt. Koschel	2 Std. 45 Min. 0,08 Sek.
Zepp 816	Lieut. Mooser	2 Std. 54 Min. 46,8 Sek.
Zepp 817	Oblt. Müller	3 Std. 04 Min. 15,0 Sek.
Zepp 804	Oblt. André	3 Std. 11 Min. 30,2 Sek.

2.) Rückkauf der Wildmaschine No.152

Der Erlös für diese Maschine im Betrag von Fr. 3000.- ist unserem Konto Neuanschaffungen einverleibt worden. Wir ersuchen um die Ermächtigung diese Maschine aus dem gleichen Konto zurückzuerwerben.

Generalstabs-Abteilung des eidg. Militärdepartements, 1. Sektion (Immenhauser)

Bern, den 11. Dezember 1922

An den schweizerischen Bundesrat.

Ankauf bzw. Rückkauf von Flugzeugen der Zivilaviatik.

1. Im November 1921 kaufte die Fluggesellschaft A. Comte-Becker in Zürich aus der englischen Kriegs-Liquidation vier schwere Beobachter-Flugzeuge „De Havilland IX“, um im Falle der Organisation einer Luftpostlinie München–Dübendorf–Genf oder Strassburg–Dübendorf in der Lage zu sein, sich am Betriebe dieser Linien beteiligen zu können. Die Luftpostlinie München–Dübendorf–Genf wurde dann aber von der Ad-Astra-Gesellschaft allein organisiert. Die Gesellschaft sieht sich daher genötigt, die Flugzeuge wieder zu verkaufen und offeriert 3 dieser Maschinen, die seinerzeit in London zum Preise von ca. Fr. 25'000.-- das Stück gekauft worden sind, zum Preise von zusammen Fr. 36'000.--. Nach Ausweis der englischen Bordbücher waren die Flugzeuge zu Kriegsende neu.

Das Bedürfnis nach diesen Flugzeugen für unsere Militäraviatik ist vorhanden. Von unseren bisherigen schweren Beobachtermaschinen (Zepp-Flugzeuge) mussten bereits 2 abgeschrieben werden und da die schweren Beobachterflugzeuge schweizerischer Konstruktion erst im Laufe des Jahres 1925 zur Ablieferung gelangen, so werden die 3 offerierten De Havilland-Maschinen eine Lücke in unserem Flugbetrieb und in unserer Kriegsbereitschaft ausfüllen. Für unsere Flieger ist es wertvoll, wenn sie neben deutschen und französischen Flugzeugmodellen auch eine englische Maschine erproben können.

2. Am 11. Januar 1922 verkaufte die Flugzeugdirektion Dübendorf an den Zivilflieger Vacano eine Wildmaschine zum Preise von Fr. 3000.--. Herr Vacano war Fluglehrer der akademischen Fluggesellschaft Zürich und beabsichtigte in Dübendorf eine Flugzeugreparaturwerkstätte mit Flugbetrieb einzurichten. Es stellte sich aber bald heraus, dass eine Rendite des projektierten Unternehmens nicht zu gewärtigen sei; Herr Vacano, der inzwischen in Dübendorf vom 1. Februar bis 28. Oktober 1922 die Unteroffizierschule, Offizierschule und Fliegerschule absolviert hat, offeriert daher der Flugplatzdirektion die Wild-Maschine zum Preise von Fr. 3'000.--.

Die Generalstabsabteilung beantragt den Ankauf der 3 Beobachtermaschinen „De Havilland“ und den Rückkauf der Wild-Maschine, weil alle 4 Flugzeuge mit Vorteil für das Militärflugwesen verwendet werden können. Wir schliessen uns dem Antrag der Generalstabsabteilung an und beehren uns, Ihnen zu

be a n t r a g e n .

das Militärdepartement wird ermächtigt:

1. 3 Beobachtermaschinen „De Havilland IX“ zum Preise von Fr. 36'000.-- zu Lasten des Separatkontos „Erlös aus altem Kriegsmaterial“ anzuschaffen;
2. Die seinerzeit verkaufte „Wild-Maschine“ No.152 wieder zurückzukaufen und aus dem Kredit „Neuanschaffungen X.5.“ zu bezahlen.

Protokollauszug (3. Expl.) unter Rückschluss der Beilage an das eidg. Militärdepartement zum Vollzug und an das Finanzdepartement zur Kenntnis.

1 Beilage.

Eidg. Militärdepartement:

Donnerstag, 14. Dezember 1922.

Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des schweizerischen Bundesrates.

Ankauf bzw. Rückkauf von Flugzeugen der Zivilaviatik.

Militärdepartement

Antrag vom 11. Dezember 1922.

1. Im November 1921 kaufte die Fluggesellschaft A. Comte-Becker in Zürich aus der englischen Kriegs-Liquidation vier schwere Beobachter-Flugzeuge „De Havilland IX“, um im Falle der Organisation einer Luftpostlinie München–Dübendorf–Genf oder Strassburg–Dübendorf in der Lage zu sein, sich am Betriebe dieser Linien beteiligen zu können. Die Luftpostlinie München–Dübendorf–Genf wurde dann aber von der Ad-Astra-Gesellschaft allein organisiert. Die Gesellschaft sieht sich daher genötigt, die Flugzeuge wieder zu verkaufen und offeriert 3 dieser Maschinen, die seinerzeit in London zum Preise von ca. Fr. 25'000.-- das Stück gekauft worden sind, zum Preise von zusammen Fr. 36'000.--. Nach Ausweis der englischen Bordbücher waren die Flugzeuge zu Kriegsende neu.

Das Bedürfnis nach diesen Flugzeugen für unsere Militäraviatik ist vorhanden. Von unseren bisherigen schweren Beobachtermaschinen (Zepp-Flugzeuge) mussten bereits 2 abgeschrieben werden und da die schweren Beobachterflugzeuge schweizerischer Konstruktion erst im Laufe des Jahres 1925 zur Ablieferung gelangen, so werden die 3 offerierten De Havilland-Maschinen eine Lücke in unserem Flugbetrieb und in unserer Kriegsbereitschaft ausfüllen. Für unsere Flieger ist es wertvoll, wenn sie neben deutschen und französischen Flugzeugmodellen auch eine englische Maschine erproben können.

2. Am 11. Januar 1922 verkaufte die Flugzeugdirektion Dübendorf an den Zivillieger Vacano eine Wildmaschine zum Preise von Fr. 3000.--. Herr Vacano war Fluglehrer der akademischen Fluggesellschaft Zürich und beabsichtigte in Dübendorf eine Flugzeugreparaturwerkstätte mit Flugbetrieb einzurichten. Es stellte sich aber bald heraus, dass eine Rendite des projektierten Unternehmens nicht zu gewärtigen sei; Herr Vacano, der inzwischen in Dübendorf vom 1. Februar bis 28. Oktober 1922 die Unteroffiziersschule, Offiziersschule und Fliegerschule absolviert hat, offeriert daher der Flugplatzdirektion die Wild-Maschine zum Preise von Fr. 3'000.--.

Die Generalstabsabteilung beantragt den Ankauf der 3 Beobachtermaschinen „De Havilland“ und den Rückkauf der Wild-Maschine, weil alle 4 Flugzeuge mit Vorteil für das Militärflugwesen verwendet werden können. Wir schliessen uns dem Antrag der Generalstabsabteilung an und beehren uns, Ihnen zu

Antragsgemäss wird beschlossen:
das Militärdepartement wird ermächtigt:

1. 3 Beobachtermaschinen „De Havilland IX“ zum Preise von Fr. 36'000.-- zu Lasten des Separatkontos „Erlös aus altem Kriegsmaterial“ anzuschaffen;

2. Die seinerzeit verkaufte „Wild-Maschine“ No.152 wieder zurückzukaufen und aus dem Kredit „Neuanschaffungen X.5.“ zu bezahlen.

Protokollauszug (3. Expl.) unter Rückschluss der Beilage an das eidg. Militärdepartement zum Vollzug und an das Finanzdepartement zur Kenntnis.

Für getreuen Auszug,

Der Protokollführer: (Coulet)

Bemerkungen:

Die Transkription von Dokumenten und Korrespondenz des Eidgenössischen Luftamts und der Schweizerischen Oberzolldirektion mit den Luftverkehrsunternehmen Ad Astra-Aero, Alfred Comte–Luftverkehr und Sportfliegerschule u.a.m. sowie den ausländischen Postverwaltungen über die im Jahre 1921 geplante Flugpostverbindung von Prag/München via Zürich und Genf nach Lyon erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Beitrag „**Startabbruch nach München – Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule**“ der Artikelserie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 7, Juli 2021, Seiten 22-25, erschienen.

2021.06.23. – DR