

Erste Kabinenverkehrsflugzeuge – „Trans-Aero“ Schweiz. Flug-Gesellschaft A.-G. etc. (Transkription Dokumente und Korrespondenz 1918–1925)

Liebenwalde b. Berlin, 21.11.18

An die Flugplatzverwaltung Dübendorf

Mit Eintritt des Friedens beabsichtige ich in der Schweiz, in Dübendorf eine Flugzeughalle 100 mal 28 m. zu errichten. Deshalb frage ich an, ob und zu welchen Bedingungen mir ein Platz in obiger Grösse zur Verfügung gestellt werden kann.

Der Inhaber der soeben gegründeten Firma HARDER Flugzeug Bau G.m.b.H., Zürich, Herr Erich Berthold Harder, Ingenieur, ist Schweizer, in Schaffhausen als Sohn des Stadtrates Rob. Harder geboren und ist die Firma somit eine Schweizer Unternehmung.

Ich bitte um gefl. Angabe des Herstellers der jetzigen Hallen, damit ich mich mit diesen in Verbindung setzen kann.

Hochachtend: **HARDER FLUGZEUG BAU G.m.b.H.** (Harder)

Zürich, den 28. August 1919

An den Hohen Regierungsrat von Basel–Stadt

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

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

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

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

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

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

mit vorzüglicher Hochachtung **E. Harder** (Flugzeug-Ingenieur, Pflanzschulstrasse 58, Zürich)

Basel, den 3. September 1919.

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

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

Beilage: 1 Abschrift

Mit vorzüglicher Hochachtung

Der Militär-Direktor Basel-Stadt: (?)

Basel, den 4. September 1919

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

Herr Oberst,

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

Mit ausgezeichnete Hochachtung

1 Beilage.

BASLER HANDELSKAMMER, Der Sekretär: (?)

28. Juli 1920

PROSPEKT über die Gründung der „TRANS-AERO“ Schweizerische Flug-Gesellschaft A.-G. (Société Avion Suisse S.A.) Aktienkapital Fr. 50,000.--

Das unterzeichnete schweizerische Initiativkomitee hat sich gebildet zwecks Gründung der „Trans-Aero“ Schweizerische Flug-Gesellschaft A.G. und gibt zur Orientierung über das projektierte Unternehmen diesen Prospekt heraus unter Beilage der Statuten und eines Zeichnungsscheins.

1. Zweck und Ziele.

Seit der verhältnismässig äusserst kurzen Zeit seines Bestehens hat sich die Brauchbarkeit des Flugzeuges als modernstes und schnellstes Verkehrsmittel bestens bewährt. Die während des letzten Jahres erfolgten Neukonstruktionen, speziell als Passagier-Verkehrsflugzeug, haben gezeigt, dass bei einer rationalen Bauweise des Flugzeuges eine Rentabilität bei nicht übermässig hohen Flugpreisen erzielt werden kann.

Nachdem in verschiedenen Schweizerstädten Flugzeuge für den Flugverkehr bereits mit guten ideellen und materiellen Erfolgen Passagierflüge ausgeführt haben, sind die erforderlichen Voraussetzungen für Flugverkehrsunternehmen in der Schweiz gegeben.

Die Entwicklung des schweizerischen Flugverkehrs wird mit Rückkehr des normalen Fremdenverkehr schnelle Fortschritte zeitigen und umgekehrt wird ein reger Flugbetrieb viel zur Förderung des Fremdenverkehrs beitragen helfen,

Die Hauptziele der Gesellschaft sind deshalb:

1. Förderung des schweizerischen Flugverkehrs.
2. Förderung des schweizerischen Fremdenverkehrs durch Passagierflüge im Inland und nach der Schweiz, sowie nach dem Ausland. Zwecks Errichtung von Fluglinien nach dem Auslande und nach der Schweiz kann sich die Gesellschaft an ähnlichen schweizerischen oder ausländischen Unternehmungen direkt oder indirekt beteiligen.
3. Verallgemeinerung des Flugverkehrs durch Ansetzung geringster Flugpreise.

2. Flugzeuge

Um den Genuss von Flügen und den Vorteil schnellster Beförderung, sei es zu Vergnügungs- oder geschäftlichen Zwecken, auch dem weniger bemittelten Publikum zugänglich zu machen, legt die Gesellschaft nur Wert auf die speziell konstruierten Verkehrsflugzeuge und lehnt alle billigen Angebote von ehemaligen Kriegsflugzeugen ab.

Die bisherigen hohen Flugpreise, die durch die bis jetzt verwendeten wenig praktischen Flugzeuge mit nur 1–3 Plätzen und im Verhältnis zu hoher Motorkraft von 200–300 PS. und den daraus resultierenden hohen Betriebskosten bedingt waren, konnten sich nur Bemittelte leisten.

Durch eine Spezialkonstruktion des Flugzeuges rein als Verkehrsapparat mit nur 185 PS Motor bei einer Tragfähigkeit von 6 Passagieren und einem Piloten, sind die bisherigen ungünstigen Verhältnisse hinsichtlich Rentabilität und Zweckdienlichkeit völlig beseitigt worden.

Der vorgesehene Typ ist von Grund auf speziell als erstklassiger und modernster Passagierverkehrsapparat konstruiert worden und stellt als völlig verspannungsloser Eindecker das allerneueste und glänzend bewährte Modell eines solchen dar. Diese Maschine ist also nicht ein für Passagierflüge umgebautes Kriegsflugzeug mit aufgebauter Kabine, wie solche bis jetzt verwendet wurden, sondern ein von Grund auf dem eigentlichen Verwendungszweck und den damit verbundenen grossen Anforderungen entsprechend konstruierter Apparat.

Dieser Spezialbau bietet natürlich wirtschaftliche Vorteile, die nicht annähernd erzielt werden können beim Umbau von vorher Kriegszwecken gedienten Apparaten, wobei die Frage der Rentabilität überhaupt nicht existierte.

Das Hauptaugenmerk wurde vor allen Dingen auf die höchste Sicherheit der Flugpassagiere gerichtet. Brüche der Hauptorgane, namentlich der Tragflächen, die bis jetzt noch hie und da auch in der Schweiz auftraten und meistens ihren Grund in ungenügender konstruktiver Beachtung der plötzlich im Flugzeug auftretenden Kräfteveränderungen und hohen Beanspruchungen hatten, sind völlig ausgeschlossen. Ein plötzliches, unfreiwilliges Überschlagen des Flugzeuges mit Sturz um 500–1000 Meter und mehr mit anschliessendem Abfangen in die normale Lage, muss jedes Flugzeug aushalten, sei es nun als Sport-, Sturzflug- oder Verkehrsapparat gebaut. Diese Anforderung ist beim vorgesehenen Typus als Sicherheitsfaktor konstruktiv und praktisch einwandfrei durchgeführt worden.

Als Antriebskraft dient ein 185 PS B.M.W. Höhenflug-Motor. Der Betriebsstoffverbrauch dieses bestbewährten Motors ist dank seiner vorzüglichen Konstruktion ein unerreicht geringer, was für die Rentabilität von grosser Bedeutung ist. Auch die hohe Betriebssicherheit des Motors (Höhen-Weltrekord 9620 m Höhe, Schnelligkeitsweltrekord 210 km/Stde. mit 8 Passagieren) hat sich in langen Flügen glänzend bewiesen. Ein weiterer Sicherheitsfaktor ist dadurch gegeben.

Besondere Beachtung hat die bequeme Unterbringung der Flugpassagiere gefunden. In einer völlig geschlossenen Kabine mit herunterlassbaren Fenstern nach den beiden Seiten und nach vorn, finden 5 Personen in Polstersesseln bequem Platz, geschützt vor Luftzug und Kälte. Der bisherige Einstieg in die Flugzeuge konnte nur durch grosse Kletterpartien erfolgen. Durch eine normale Kabinentür steigt man jetzt bequem in diesen Apparat ein.

Der Ausblick seitlich, nach vorn, hinten und namentlich nach unten ist von keiner Tragfläche beeinflusst, da sich diese über der Kabine befinden.

Vor dem Passagierraum sitzt der Führer und neben diesem befindet sich noch ein Sitzplatz für Fluggäste, die lieber in offenem als geschlossenem Flugzeug fliegen.

Konstruktiv ist alles aufgewendet worden, um den Fluggästen das Fliegen zu einem Genuss und zu einem bequemen Reisen zu machen, sowie um das Gefühl der Sicherheit voll hervorzurufen.

Die grosse Leistungsfähigkeit des Flugzeuges ist aus folgenden Angaben ersichtlich:

Mit 6 Passagieren und Betriebsstoffen für 7 Stunden ununterbrochene Flugstrecke hat es ein Gewicht von 2000 kg. Bei einer Geschwindigkeit von 150 km pro Stunde entspricht der Aktionsradius z. B. der Strecke Genf–Stettin (1050 km) ohne Landung innerhalb 7 Stunden. Bei dieser Belastung könnten 5500 m Höhe erreicht werden.

Die Spannweite des als Landflugzeug gebauten Apparates beträgt 16,1 m, die Länge 11,55 m und die Höhe 3,67 m.

Von grosser Wichtigkeit ist die Witterungsbeständigkeit des Flugzeuges, die eine längere Belassung im Freien ohne Schädigung ermöglicht.

Das Publikum wird sich schnell mit dem modernen Flugzeug befreunden wegen seiner Bequemlichkeit und bester Flugsicherheit. Namentlich aber die niederen Flugpreise von Fr. 20.-- pro 1/6 Stunde werden viele anlocken, die sich den Genuss des Fliegens bis jetzt nicht leisten konnten. Die weitere Ermässigung der Taxen ist lediglich eine Frage der Betriebsstoffpreise.

Vorgesehen ist weiter die eventuelle Erwerbung eines oder mehrerer Wasserflugzeuge-Eindecker, auch verwendbar als Landflugzeug mit den ähnlichen Eigenschaften wie beim angeführten Landapparat, jedoch mit 7 Passagierplätzen.

3. Betriebsorganisation.

Die fachtechnische Ausbildung und Leitung des Unternehmens wird einem Schweizer-Flugzeugkonstrukteur und zugleich Pilot übertragen, der während des Krieges Chef eines ausländischen Flugzeugwerkes tätig war.

Die Flugzeugführung obliegt nur Schweizer Militär- oder Civilfliegern, wie überhaupt die Gesellschaft eine absolut schweizerische sein soll.

Zwecks diesjähriger Betriebsaufnahme soll vorerst nur eine kleinere A.-G. gebildet werden. mit Sitz in Aarau, wofür in entgegenkommender Weise und Erkennung der zukünftigen grossen Bedeutung des Flugverkehrs von der Stadt Aarau Platz und Schuppen zur Verfügung gestellt werden.

Verhandlungen zwecks baldigstem Eintreffen des ersten Verkehrslandflugzeuges sind noch im Gange, sodass in ca. 5–6 Wochen der Flugbetrieb eröffnet werden könnte.

Ferner steht das Eintreffen eines Eindecker-Verkehrsflugzeuges für Land- und Wasserstart mit 220 PS Motor und 7 Passagierplätzen in Aussicht.

Von diesen beiden Typen soll die eine event. beide zur ausschliesslichen Verwendung gelangen.

In Form von Tournen durch die Schweizerorte sollen Passagierflüge nach vorhergehenden Schauflügen ausgeführt werden.

Dem Erfolge und dem Bedarf entsprechend soll die Gesellschaft dann erweitert und weitere Flugzeuge in den Betrieb eingestellt werden an verschiedenen Stationen, für die der betreffende Pilot der Leitung gegenüber verantwortlich ist.

Zwecks Errichtung einer internationalen Luftlinie von grösster Bedeutung: Genf–Basel–Köln–Amsterdam unter Anschluss an die bestehende Linie Amsterdam–London werden z. Z. Unterhandlungen gepflogen mit einem der grössten ausländischen Flugverkehrsunternehmen.

Anschlüsse an andere ausländische Linien, z. B. Genf–Bern–Zürich–Schaffhausen–München–Berlin u. a. m. sind vorgesehen und lediglich eine Frage der Zeit.

4. Finanzielle Grundlagen.

Die Beurteilung des zu erwartenden Erfolges der Gesellschaft basiert auf folgenden Aufstellungen:
Das Aktienkapital soll vorerst Fr. 50,000.— betragen.

Jahresbudget 1920/21.

A. Gründungskosten und erste Anschaffungen.

1 Passagierflugzeug	ca.	Fr.	25,000.—
Spesen für Abholen auf Luftweg	ca.	Fr.	600.—
Ersatzteile dazu	ca.	Fr.	1.000.—
Werkzeuge und Instrumente	ca.	Fr.	500.—
Betriebsstoffe für 6 Stunden	ca.	Fr.	450.—
Eintragungen	ca.	Fr.	250.—
Anfangsreklamen und Propaganda	ca.	Fr.	2,000.—
Bureaumiete für 6 Monate	ca.	Fr.	400.—
Bureauinventar	ca.	Fr.	2,000.—
Bureaumaterial	ca.	Fr.	800.—
Verschiedenes, Aktienstempel-Gebühren	ca.	Fr.	3,000.—
Total	ca.	Fr.	<u>36.000.—</u>
Aktienkapital		Fr.	50,000.—
Erste Anschaffungen	ca.	Fr.	<u>36.000.—</u>
Bleibt Betriebskapital	ca.	Fr.	<u>14.000.—</u>

Durch die sofortigen Einnahmen ist ein höheres Betriebskapital nicht erforderlich. Dieses wird ausserdem eine wesentliche Erhöhung erfahren durch Zeichnungen à fonds perdu, die bereits erfolgt sind und andere, die in sicherer Aussicht stehen.

B. Betriebseinnahmen.

150 Flugstunden zu je 5 Passagieren in Flügen von 1/6 – 1 Std., pro Stunde à Fr. 600.—	ca.	Fr.	90,000.—
Eintrittsgelder, Postkarten und Photographien- Verkauf	ca.	Fr.	<u>10,000.—</u>
Total	ca.	Fr.	<u>100.000.—</u>

C. Betriebsausgaben.

150 Flugstunden à 50 Liter Benzin z Fr. 1.—	ca.	Fr.	7,500.—
150 Flugstunden à 5 Kg. Öl zu Fr. 3.50	ca.	Fr.	2,625.—
Ersatzteile für Maschine und Motor	ca.	Fr.	6,000.—
Fixbesoldung von 1 Pilot, monatlich Fr. 350.—	ca.	Fr.	4,200.—
Fixbesoldung eines Mechanikers	ca.	Fr.	4,800.—
Fixbesoldung eines Direktors	ca.	Fr.	9,600.—
Fixbesoldung eines Geschäftsführers	ca.	Fr.	6,000.—
Flugprämien für 1 Pilot, 150 Std. à Fr. 30.—	ca.	Fr.	<u>4,500.—</u>
Übertrag		Fr.	45,225.—
Bureaumiete	ca.	Fr.	875.—
Bureaumaterial	ca.	Fr.	2,400.—
Rest-Deckung des Flugzeuges per 1920/21	ca.	Fr.	8,000.—
Reklame pro Jahr	ca.	Fr.	6,000.—
Reisespesen	ca.	Fr.	2,500.—
Steuern	ca.	Fr.	1'500.—
Versicherungen	ca.	Fr.	10,000.—
Unvorhergesehenes	ca.	Fr.	<u>5,000.—</u>
Total	ca.	Fr.	<u>81.500.—</u>

D. Abschreibungen.

Amortisation des Flugzeuges, 30% seines Wertes		Fr.	9,900.—
Übrige Abschreibungen		Fr.	<u>1,100.—</u>
Total		Fr.	<u>11.000.—</u>

E. Bilanz.

Voraussichtliche Einnahmen pro 1920/21	ca.	Fr.	100,000.—
Voraussichtliche Ausgaben pro 1920/21	ca. Fr. 81,500.—		
Abschreibungen	ca. Fr. 11,000.—	ca.	<u>Fr. 92,000.—</u>
Voraussichtlicher Gewinn		ca.	<u>Fr. 7.500.—</u>

Entsprechend 15% des Aktienkapitals von Fr. 50,000.—

F. Gewinnverteilung.

a. 10% von Fr. 7500.— für Reservefonds		Fr.	750.—
b. Ordentliche Dividende von 6 % des Aktienkapitals		Fr.	3,000.—
c. Tantième an den Verwaltungsrat von 25% des Überschusses		Fr.	750.—
d. Superdividende an Aktionäre		Fr.	<u>3,000.—</u>
Total		Fr.	<u>7.500.—</u>

Pro Aktie von Fr. 500.— ergibt sich somit eine Rendite von 12 %.

5. Allgemeines.

Unter Hinweis auf die Statistik der Flugplatzdirektion Dübendorf geht hervor, dass die Witterungsverhältnisse in der Schweiz für einen regelmässigen Flugverkehr sehr günstig sind. Im Jahre 1918 wurde insgesamt an 315 Tagen geflogen, also durchschnittlich an 23 Tagen pro Monat und im Jahre 1919 durchschnittlich 28–29 Tage.

In unserem Voranschlag haben wir trotzdem nur 90 Flugtage angenommen mit einem Durchschnitt von nur je ca. 100 Minuten Flugzeit mit 50 Passagieren.

Die Einnahmen sind also für einen sehr ungünstigen Fall berechnet, während die Ausgaben teilweise sehr hoch eingestellt sind. Auch die angenommene Amortisation des Flugzeuges von 30% seines Wertes ist in Anbetracht des Umstandes, dass es viele Militärapparate gibt, die schon seit 4–6 Jahren im Betriebe stehen und Tausende von Flugstunden zurückgelegt haben, hoch eingestellt.

Auch ist während der Zeit des Flugpassagierbetriebes in der Schweiz bei weit über 4000 Passagierflügen noch nie ein Unfall zu verzeichnen gewesen.

6. Bildung der Aktiengesellschaft.

Auf Grund der beiliegenden Statuten als integrierender Bestandteil dieses Prospektes wird die Aktiengesellschaft mit einem Kapital von Fr. 50.000.-- gebildet.

Die Zeichnungen sind verbindlich bis zur konstituierenden Generalversammlung.

Die Zeichnungsscheine werden erbeten an das **Initiativkomitee „Trans-Aero“**, Hotel Aarauer Hof, **Aarau**.

Die Aktienausgabe erfolgt zum Nennwert. Sie sind bis zur konstituierenden Generalversammlung voll einzubezahlen bei der **Aargauischen Kantonalbank in Aarau**.

Indem wir Sie höflich bitten, den vorstehenden Ausführungen Ihre geneigte Aufmerksamkeit zu schenken und hoffend, dass Sie sich für unser Projekt, das den schweizerischen Flugverkehr fördern soll, interessieren und dasselbe unterstützen werden, zeichnen wir in dieser angenehmen Erwartung mit vorzüglicher Hochschätzung.

Aarau, den 28. Juli 1920

Initiativkomitee „Trans-Aero“, Schweizerische Flug-Gesellschaft A.-G.
Erich B. Harder, Flugzeugkonstrukteur.
Oberlt. Max Meier, Militärflieger.
Oberlt. Oskar Kihm, Militärflieger.

28. Juli 1920

STATUTEN der „TRANS-AERO“ Schweizerische Flug-Gesellschaft A.-G. in Aarau (Société Avion Suisse S.-A.)

I. Firma, Geschäftskreis, Sitz und Dauer der Gesellschaft.

§ 1.

Unter der Firma „Trans-Aero“, Schweizerische Fluggesellschaft A.-G., besteht eine Aktiengesellschaft, für welche die Vorschriften von Titel XXVI des Schweizerischen Obligationenrechtes massgebend sind, soweit die vorliegenden Statuten nicht besondere Bestimmungen enthalten.

Der Sitz der Gesellschaft ist Aarau. Die Dauer der Gesellschaft ist unbeschränkt.

§ 2.

Zweck der Gesellschaft ist die Ausbildung des Schweizerischen Flugverkehrs durch Passagier- und Warentransporte mittels Flugzeugen im Inland, vom und nach dem Ausland, sowie die Förderung des Fremdenverkehrs in, nach und aus der Schweiz.

Die Gesellschaft kann sich an andern schweizerischen oder ausländischen Flugunternehmen, direkt oder indirekt beteiligen.

II. Gesellschaftskapital, Aktien und Aktionäre.

§ 3.

Das Kapital der Aktiengesellschaft beträgt Fr. 50,000.--, eingeteilt in 100 volleinbezahlte auf den Inhaber lautende Aktien à Fr. 500.--.

§ 4.

Die Aktien sind unteilbar. Die Gesellschaft anerkennt für jede Aktie nur einen Repräsentanten. Die Aktien werden mit der Unterschrift zweier Mitglieder des Verwaltungsrates gezeichnet.

§ 5.

Der Verwaltungsrat ist berechtigt, das Aktienkapital durch Ausgabe neuer Aktien zu erhöhen und die Emissionsbedingungen festzulegen.

Bei jeder Kapitalerhöhung haben die bisherigen Aktionäre im Verhältnis ihres Aktienbesitzes das Vorrecht zur Zeichnung neuer Aktien.

§ 6.

Namen und Adressen der Aktionäre sind in das Aktienbuch der Gesellschaft einzutragen. Aktienübertragungen sind nur bei Vormerkung im Aktienbuch gültig.

§ 7.

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

§ 8.

Mitteilungen an die Aktionäre erfolgen durch eingeschriebene Briefe und, soweit statutarisch, durch Publikation im Schweizerischen Handelsamtsblatt.

III. Die Organe der Gesellschaft.

§ 9.

Die Organe der Gesellschaft sind:

- a) die Generalversammlung,
- b) der Verwaltungsrat,
- c) die Direktion,
- d) die Kontrollstelle.

A. Die Generalversammlung:

§ 10.

Die Generalversammlung ist das oberste Organ der Gesellschaft, ihre statutengemässen Beschlüsse sind für die Gesamtheit der Aktionäre rechtsverbindlich.

§ 11.

Die ordentliche Generalversammlung findet jährlich einmal in den ersten 6 Monaten nach Schluss des Rechnungsjahres statt. Ausserordentliche Generalversammlungen werden einberufen auf Beschluss einer Generalversammlung oder des Verwaltungsrates oder auf Verlangen der Rechnungsrevisoren; sie müssen einberufen werden auf schriftlich motiviertes Begehren von einem oder mehreren Aktionären, die zusammen mindestens den zehnten Teil aller emittierten Aktien vertreten, in diesem Falle hat die Einberufung innerhalb 6 Wochen vom Tage des Eingangs des Begehrens beim Verwaltungsrat an gerechnet, zu geschehen.

§ 12.

Die Einladungen zu den Generalversammlungen erfolgen durch den Verwaltungsrat. Die Einberufung hat mindestens 10 Tage vor dem Versammlungstage mit Angabe der Traktanden durch chargierten Brief zu erfolgen. Der Verwaltungsrat bezeichnet die Art und Weise, wie der Ausweis über den Aktienbesitz zu leisten ist. Eine Vertretung ist nur zulässig, durch einen andern Aktionär mit schriftlicher Vollmacht.

§ 13.

Den Vorsitz in der Generalversammlung führt der Präsident des Verwaltungsrates und, falls dieser verhindert ist, ein anderes vom Verwaltungsrate zu bezeichnendes Mitglied desselben.

Die Generalversammlung ernennt einen oder mehrere Stimmzähler in offener Wahl.

Über die Beschlüsse der Generalversammlung ist durch einen vom Verwaltungsrate zu bestimmenden Sekretär ein Protokoll zu führen. Das Protokoll ist von letzterem sowie vom Vorsitzenden zu unterzeichnen und vom Verwaltungsrat zu genehmigen.

§ 14.

Jede Aktie berechtigt zu einer Stimme, jedoch darf ein einzelner Aktionär für sich und als Stellvertreter anderer nicht mehr als den fünften Teil sämtlicher in der betr. Generalversammlung vertretenen Stimmrechte in sich vereinigen.

Bei Beschlüssen über die Entlastung der Verwaltung betreffend die Geschäftsführung und Rechnungsablegung haben Personen, welche in irgendeiner Weise an der Geschäftsführung teilgenommen haben, kein Stimmrecht.

§ 15.

Die Generalversammlung ist beschlussfähig, sofern an derselben mindestens ein Viertel aller Aktienstimmen durch wenigstens fünf Aktionäre vertreten sind.

Zur gültigen Beschlussfassung über:

- a) Abänderung der Statuten,
- b) Vermehrung oder Verminderung des Aktienkapitals,
- c) Fusion mit einer andern Gesellschaft,
- d) Auflösung der Gesellschaft,

ist jedoch notwendig, dass mindestens zwei Dritteile sämtlicher Aktien vertreten sind.

Wenn die Generalversammlung für die eben genannten Traktanden nicht beschlussfähig sein sollte, so ist auf einen mindestens 30 Tage spätern Termin eine zweite Versammlung einzuladen, welche ohne Rücksicht auf die Zahl der vertretenen Aktien mit einfachem Stimmenmehr endgültig entscheidet.

Bei Stimmgleichheit entscheidet die Stimme des Vorsitzenden.

§ 16.

In die Kompetenz der Generalversammlung fallen folgende Geschäfte:

1. Entgegennahme von Berichten des Verwaltungsrates und der Kontrollstelle.
2. Genehmigung der Jahresrechnung und der Bilanz, Décharge-Erteilung an die Verwaltung.
3. Entscheidung über die Verwendung des Jahresgewinnes und Festsetzung der Dividende.
4. Wahl bzw. Ergänzung und Abberufung des Verwaltungsrates in geheimer Abstimmung.
5. Wahl der Rechnungsrevisoren in offener Abstimmung.
6. Beschlussfassung über Anträge des Verwaltungsrates, der Revisoren, oder von Aktionären gemäss § 11 der Statuten.
7. Beschlussfassung über Statutenänderungen,
8. Beschlussfassung über die Auflösung und Liquidation der Gesellschaft.
9. Beschlussfassung über Gegenstände, welche zwar in die Kompetenz des Verwaltungsrates fallen würden, dieser aber aus besondern Gründen der Generalversammlung zu unterbreiten für gut findet.
10. Beschlussfassung über alle andern durch das Gesetz oder die Statuten der Generalversammlung reservierten Materien.

§ 17.

Diejenige Generalversammlung, welche die Auflösung beschliesst, ernennt auch die Liquidatoren und setzt die Modalitäten der Liquidation fest.

§ 18.

Anträge, welche Aktionäre spätestens vier Wochen vor dem Tage der Generalversammlung schriftlich eingereicht haben, müssen dieser mit dem Gutachten des Verwaltungsrates vorgelegt werden.

§ 19.

Die an die Aktionäre zu erlassenden Bekanntmachungen erfolgen durch das Schweiz. Handelsamtsblatt und allfällige weitere Blätter, welche vom Verwaltungsrate als obligatorische Publikationsmittel bezeichnet werden. Alle in dieser Weise gemachten Mitteilungen werden von den Aktionären als rechtsgültig bekannt gegeben, anerkannt.

B. Der Verwaltungsrat.

§ 20.

Die oberste Leitung der Gesellschaft steht dem aus 3–9 Aktionären gebildeten Verwaltungsrate zu. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden von der Generalversammlung jeweilen auf drei Jahre gewählt mit Wiederwählbarkeit.

§ 21.

Jedes Mitglied des Verwaltungsrates hat für die Zeit seiner Amtsdauer fünf Aktien der Gesellschaft bei deren Kasse zu hinterlegen. Dieselben dürfen während dieser Zeit weder veräussert noch in irgendeiner Weise belastet werden.

§ 22.

Der Verwaltungsrat wählt für die Zeit seiner Amtsdauer aus seiner Mitte einen Präsidenten und einen Vize-Präsidenten. Dieselben sind jeweils wieder wählbar. Der Verwaltungsrat bestellt ferner einen Protokollführer, welcher nicht Mitglied zu sein braucht.

§ 23.

Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Verfügung seines Präsidenten eventuell Vize-Präsidenten, so oft es die Geschäfte erfordern. Der Verwaltungsrat muss berufen werden auf Begehren der Kontrollstelle oder zweier Mitglieder des Verwaltungsrates.

Der Vorsitz in den Sitzungen führt der Präsident eventuell der Vizepräsident. Zur Beschlussfassung ist die einfache Stimmenmehrheit und die Anwesenheit von mindestens drei Mitgliedern erforderlich. Bei Stimmengleichheit steht dem Vorsitzenden der Stichentscheid zu.

Das Protokoll ist vom Vorsitzenden und dem Protokollführer zu unterzeichnen.

§ 24.

Die Kompetenz des Verwaltungsrates umfasst alle Massnahmen der obersten Leitung und Überwachung, welche nicht durch das Gesetz oder diese Statuten der Generalversammlung vorbehalten sind.

Insbesondere stehen dem Verwaltungsrate zu:

1. Die Überwachung der gesamten Geschäftsführung und des gesamten Geschäftsbetriebes, sowie die Organisation der verschiedenen Abteilungen mit Feststellung der Kompetenzen der einzelnen Abteilungs-Chefs.
2. Die Wahl resp. Bestätigung und Entlassung des Direktors, Abteilungs-Chefs und sonstiger Angestellter, sowie die Normierung der Anstellungsbedingungen.
3. Die Erteilung der für die Gesellschaft rechtsverbindlichen Unterschriften und der Prokuren, sowie die Bestimmungen der Form der Zeichnung. (Einzel- oder Kollektiv-Unterschrift.)
4. Aufstellung der nötigen Reglemente für Verwaltungsrat, allfällige Delegationen und die Direktion.
5. Beschlussfassung über Erwerb, Belastung und Veräusserung von Immobilien, sowie über Ausgabe von Obligationen.
6. Die Prüfung der von der Direktion vorzulegenden jährlichen Geschäftsberichte, Rechnungsabschlüsse und Bilanzen und Vorlage derselben an die Generalversammlung mit seinen Vorschlägen über die Verwendung des Jahresgewinnes.

§ 25.

Der Verwaltungsrat kann einen beliebigen Teil seiner Befugnisse einem oder mehreren seiner Mitglieder übertragen und einen ständigen Ausschuss oder mehrere ständige Delegationen ernennen und deren Befugnisse durch Geschäfts-Regulativ ordnen.

§ 26.

Die Mitglieder des Verwaltungsrates haben Anspruch auf Ersatz der durch ihre Funktionen veranlassten Reisekosten und sonstigen Ausgaben.

Sie erhalten für ihre Bemühungen eine Tantième gemäss § 34 der Statuten, über deren Verteilung der Verwaltungsrat selbst entscheidet. Ausserdem erhalten die Mitglieder ein Sitzungsgeld von Fr. 20.—.

C. Die Direktion.

§ 27.

Die Direktion besteht aus einem Direktor und aus einem Geschäftsführer.

Die Mitglieder der Direktion wohnen den Verhandlungen des Verwaltungsrates, soweit sie zu den Sitzungen berufen werden, mit beratender Stimme und mit dem Recht der Antragstellung bei.

§ 28.

Der Direktion steht die unmittelbare Leitung der Geschäfte der Gesellschaft und der Betrieb des Unternehmens zu. Sie sorgt für die Beobachtung und Vollziehung der Statuten, Reglemente sowie der Beschlüsse des Verwaltungsrates.

Sie ist die unmittelbare Vorgesetzte sämtlicher Angestellten, deren Verrichtung sie beaufsichtigt oder beaufsichtigen lässt.

Ihr liegt ob, die nötigen Vorschläge für die Organisation des Betriebes zu machen und insbesondere auch die Jahresberichte und Jahresrechnungen zu Händen des Verwaltungsrates vorzubereiten.

§ 29.

Die Direktion vertritt die Gesellschaft in allen Beziehungen gegenüber Dritten. Zur Vertretung sind die Unterschriften von zwei hiezu Bevollmächtigten erforderlich.

Ein Reglement enthält die nötigen Bestimmungen über Stellvertretung, Verteilung der einzelnen Geschäftszweige und die Kompetenz der einzelnen Abteilungs-Chefs.

D. Die Kontrollstelle.

§ 30.

Die Generalversammlung wählt jährlich 1 oder 2 Rechnungsrevisoren und einen Stellvertreter, welche nicht Mitglieder der Gesellschaft zu sein brauchen.

Bei Verhinderung eines zweiten Mitgliedes und des Stellvertreters kann die Revision auch nur von einem Mitgliede der Kontrollstelle gültig vorgenommen werden.

§ 31.

Die Revisoren sind verpflichtet, die vom Verwaltungsrate vorzulegende Bilanz und Jahresrechnung zu prüfen und spätestens 20 Tage vor der Generalversammlung zu ihren Händen dem Verwaltungsrate schriftlichen Befund und Antrag zu unterbreiten. Es steht ihnen ausserdem jederzeit die Einsichtnahme aller Bücher zu.

§ 32.

Die Entschädigung für die Mühewaltung der Revisoren wird durch den Verwaltungsrat festgesetzt.

IV. Rechnungsabschluss und Gewinnverteilung

§ 33.

Die Jahresrechnung wird alljährlich abgeschlossen auf den 30. September.

Die Rechnung und die Bilanz müssen jedes Jahr in den ersten vier Monaten nach Schluss des Rechnungsjahres vom Verwaltungsrat genehmigt werden und den Rechnungsrevisoren zum Zwecke der Prüfung zur Verfügung gestellt werden.

Für die ordentliche Jahres-Generalversammlung sind die Jahres-Rechnungen, Bilanz sowie Rechnung über Gewinn- und Verlust mit dem Berichte der Rechnungsrevisoren wenigstens 10 Tage vor der Generalversammlung im Geschäftslokale der Gesellschaft zur Einsicht der Aktionäre aufzulegen.

Die diesbezügliche Anzeige erfolgt durch die statutarischen Publikations-Organen oder durch eingeschriebenen Brief.

§ 34.

Die Aufstellung der Jahresrechnung und der Bilanz hat nach den Vorschriften des schweizerischen Obligationenrechtes (Art. 656) zu erfolgen. Der sich hienach und nach Vornahme der üblichen Abschreibungen ergebende Reingewinn wird folgendermassen verwendet:

- a) In erster Linie werden mindestens 10 % dem Reservefonds einverleibt bis dieser den Betrag von 20 % des jeweiligen Grundkapitals erreicht hat, und sodann wird, soweit möglich
- b) Von dem noch verbleibenden Reingewinn den Aktionären eine ordentliche Dividende von 6 % ausgerichtet.
Von dem nach Abzug dieser beiden Quoten verbleibenden Reste erhalten:
- c) 25 % der Verwaltungsrat und die hiezu nach Massgabe der Anstellungsverträge berechtigten Mitglieder der Direktion.
- d) Der Rest soll, sofern die Generalversammlung nicht anders darüber verfügt, als Superdividende an die Aktionäre verteilt werden.

§ 35.

Wenn der Reservefonds 20 % des einbezahlten Aktienkapitals erreicht hat, so bestimmt die Generalversammlung auf Vorschlag des Verwaltungsrates, ob und eventuell welche weiteren Beträge demselben zugewiesen werden sollen.

Über den Reservefonds wird in den Büchern der Gesellschaft besondere Rechnung geführt.

V. Auflösung

§ 36.

Die Auflösung der Gesellschaft kann von der Generalversammlung nur nach Massgabe des Gesetzes und nur unter Beobachtung der Bestimmungen der §§ 14 und 15 beschlossen werden.

Die Liquidation richtet sich nach den Bestimmungen des Obligationenrechtes Art. 666 und ff.

Diese Statuten sind in der konstituierenden General-Versammlung vom

angenommen worden.

Aarau, den 28. Juli 1920.

Der Verwaltungsrat:

Aarau, 6. Aug. 20

Sehr geehrter Herr Deppeler!

Anbei übermittle ich Ihnen die Originale der Statuten u. des Prospektes als druckreif.

Wie besprochen, wollen Sie also je 200 Stück drucken. Je 1 oder 2 Probedrucke erbitte ich zwecks nochmaliger Durchsicht. Senden Sie dieselben bitte an: Initiativkomitee Trans-Aero, Hotel Aarauer Hof, wohin jetzt alle Postsachen bis zur Konstituierung gehen.

Inzwischen begrüsse ich Sie

Mit aller Hochachtung

Harder.

N.S. Erbitte schnellste Drucklegung. Ich hoffe, einen Teil bis Dienstagabend zu erhalten. Hr.

Zürich, 16. August 1920

Herrn Erich B. Harder, Ingenieur, Buchs b/Aarau.-

Nach Rückkehr von Genf, wo ich mich einige Tage aufhalten musste, fand ich Ihre Corespondenzen vor, von welchen ich bestens dankend Kenntnis nahm.

Ich werde nun diese Woche in Dübendorf die Erlaubnis zu erwirken suchen in Aarau zu landen, und den versprochenen Flug also unverzüglich unternehmen.

Eventuell werde ich nächsten Samstag per Eisenbahn nach Aarau gehen, wenn ich am Flugtag in Basel nicht mitzuwirken habe.

Nebenbei möchte ich Ihnen nur bemerken, dass weder Dübendorf, noch die Ad Astra von Ihrem Unterfangen erbaut sind und alles daran setzen um Ihr Projekt zu Fall zu bringen. Wollen Sie also möglichst diskreten Gebrauch machen von meiner Ihnen gegebenen Zustimmung.

Die beregten Artikel in den Zeitungen, die Prospekte und andern Akten interessieren mich sehr und wäre ich Ihnen für deren Zustellung dankbar.

Da Sie mir schreiben, dass Sie schon namhafte Beträge teilweise sogar à fonds perdu gezeichnet erhielten, nehme ich bis zum Moment persönlicher Rücksprache davon Umgang Ihnen einen Beitrag an die Propagandaspesen zugehen zu lassen.

Hoffe Sie also bald persönlich sprechen zu können & begrüsse Sie inzwischen bestens.

Max Meier Importation – Exportation Zürich, Kanzleistrasse 84. (M. Meier)

Bern, den 20. August 1920.

An das Initiativ-Komité „Trans-Aero“, Hotel Aarauerhof, Aarau.

Wir bestätigen den Empfang Ihres Konzessionsgesuches vom 14. ds. sowie vom Statuten-Prospekt der „Trans-Aero“, Schweiz. Fluggesellschaft A.-G. und nehmen mit Interesse Kenntnis von Ihrer Absicht, mit speziell für den Zivilverkehr gebauten Flugzeugen eine rein schweizerische Unternehmung zu gründen.

Zu Ihrer Orientierung möchten wir Ihnen allerdings bekannt geben, dass auf Antrag einer bereits bestehenden Flugunternehmung und auf Empfehlung des eidg. Militärdepartements die Frage ventiliert wird, ob angesichts der für unser kleines Land bedeutenden Zahl von Unternehmungen in nächster Zeit noch weitere Bewilligungen für gewerbsmässigen Luftverkehr erteilt werden sollen. Wie Sie wissen hat unser Land ein grosses Interesse an einer gesunden Entwicklung der Nationalaviatik. Es ist daher nach Möglichkeit zu vermeiden, dass diese Entwicklung durch vorzeitige übertriebene Konkurrenz geschädigt werde.

Wir warnen Sie daher davor, Ihre Gesellschaft durch Verträge, Käufe, etc. finanziell zu engagieren, bevor Sie im Besitze einer vom Chef des eidg. Post- und Eisenbahndepartements unterschriebenen Bewilligung für gewerbsmässigen Luftverkehr sind.

Es ist selbstverständlich, dass die Behandlung Ihres Gesuchs von uns in durchaus objektiver Weise durchgeführt wird, mit dem Vorbehalt, dass inzwischen durch höhere Verfügung Einschränkungen im oben angedeuteten Sinne erlassen werden könnten.

Es ist auch nicht ausgeschlossen, dass die Einschränkung darin besteht, dass ein bestimmtes Minimal-Aktienkapital verlangt wird und wir möchten in Ihrem Interesse Ihnen schon jetzt unsere Ansicht bekannt geben, die dahin geht, dass Ihr Aktienkapital von Fr. 50,000 uns etwas bescheiden erscheint, angesichts der Summen, die bei allfälligen Unfällen mit Schädigung von Drittpersonen in Betracht kommen können.

Zur Behandlung Ihres Gesuches bedürfen wir vorerst noch verschiedene Angaben, die Sie auf beiliegendem Formular, von den 3 Initianten unterschrieben, uns zustellen wollen. Um keine Zeit zu verlieren, legen wir Ihnen zu Ihrer vorläufigen Orientierung die Bedingungen bei, die einer andern Unternehmung bereits gestellt wurden. Wir bitten Sie, uns baldmöglichst event. Wünsche betr. Abänderung der Bedingungen zukommen zu lassen.

Sobald wir im Besitze des ausgefüllten Formulars und Ihrer Rückäusserung betr. Bedingungen sind, werden wir Ihnen die zu erledigenden Formalitäten des Nähern bekannt geben.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Beilagen: B.R.B. vom 27.I.20. Prov. Konvention mit Frankreich und England. Abwurf von Reklameflugblättern.
Bekanntmachung betr. Akrobatik. Autorisation d'exploiter industriellement la circulation aérienne (Copie). Anmeldeformular.

Zürich, den 20. August 1920.

Herr Major Isler, Direktor Eidg. Luftamt, Bern.

Herr Direktor Rihner hat mich vor seiner Abreise nach dem Tessin ersucht, Ihnen Mitteilung zu machen, falls mir über die Gründung in Aarau genauere Tatsachen bekannt würden.

Inzwischen hatte ich den Besuch des Herrn Oblt. Meyer, Reserveflieger, der mir mitteilte, dass die Nennung seines Namens ohne sein Einverständnis erfolgt sei. Er scheint absolut nicht entschlossen, gemeinsam mit Harder zu arbeiten, sondern würde es lieber sehen, in unserer Gesellschaft Unterschlupf zu finden. Er sagte, dass er vor einigen Monaten mit Harder geredet hätte, als ein Projekt für Aarau noch in den Kinderschuhen steckte. Damals sei von einer Zusage keine Rede gewesen und inzwischen keine Korrespondenz gewechselt worden.

Betr. Oblt. Kihm hat mir Herr Meyer mitgeteilt, dass dieser von der ganzen Aarauer Angelegenheit keine Kenntnis gehabt habe und ebenfalls von keiner Zustimmung die Spur zu finden sei.

Ich kann nicht beurteilen, wie die Äusserungen des Herrn Meyer aufzufassen sind, ob man denselben volles Zutrauen schenken kann oder ob er damit einen andern Zweck verfolgt hat. Hingegen würde es mich äusserst sonderbar berühren, wenn sein Besuch nur eine Finte gegen uns gewesen wäre.

Ich gebe Ihnen hievon Kenntnis, in der Annahme, dass Sie dies interessiert.

Genehmigen Sie, verehrter Herr Major, die Versicherung meiner

vorzüglichen Hochachtung: **(A. Zellweger.)**

Aarau, den 24. August 1920, Aarauer Hof.

An das Eidg. Post- & Eisenbahndepartement. Bern.

Aus einem Schreiben des Eidg. Luftamtes in Bern vom 20. August entnehmen wir, dass von einer bestehenden Flugunternehmung, unseres Erachtens nach der Ad-Astra, Schweizerische Luftverkehrs A.G. in Zürich, der Antrag eingegangen ist, unserer in Konstituierung befindlichen „Trans-Aero“ Schweizerische Flug-Gesellschaft A.G. mit Sitz in Aarau, keine Konzession zu erteilen. Dieses Begehren soll schon vom Eidg. Militärdepartement empfohlen worden sein.

Aus diesem Grunde möchten wir mit Gegenwärtigem und durch Beilage unserer Drucksachen dem Eidg. Post- & Eisenbahndepartement Aufschluss geben über unsere Absichten, da wir doch eine von dieser Stelle unterschriebene Bewilligung haben müssen zur Ausführung von Passagierflugbetrieben.

Wir nehmen kaum an, dass die bestehende Gesellschaft eine derartige Monopolstellung erhalten wird, da dies doch sonst in unserem Lande nicht üblich ist.

Dem Antrag liegt also das Motiv zu Grunde, ein Konkurrenzunternehmen nicht aufkommen zu lassen und es werden deshalb alle Anstrengungen gemacht, die massgebenden Stellen zu veranlassen, uns keine Konzession zu erteilen.

Wir sehen uns deshalb veranlasst, höflich aber des Entschiedensten gegen diesen Antrag zu protestieren und dies zwar aus folgenden Gründen.

- 1.) Unsere Gesellschaft hat ebenso das Anrecht auf die Erteilung einer Genehmigung als wie die bestehende Unternehmung.
- 2.) Unsere Gründung bedeutet einen grossen Fortschritt auf dem Gebiete des schweizerischen Flugverkehrs aus folgenden angeführten Gründen.

Gerade im Interesse an der zukünftigen Entwicklung des Flugverkehrs und der Nationalaviatik in der Schweiz liegt es, unsere Bestrebungen weitgehendst zu unterstützen.

Diese Bestrebungen, für den Flugverkehr in der Schweiz nur Spezialflugzeuge zu verwenden, sind die ersten dieser Art.

Da von dem Bau des Flugzeuges die Sicherheit der Passagiere abhängt in vollem Masse, so ist das allerzweckmässigste, speziell für den in Aussicht genommenen Verwendungszweck entsprechende Konstruktionen zu schaffen.

Bei der Konstruktion unserer zu verwendenden Apparate wurde das ganze Augenmerk auf eine allen Anforderungen gerecht werdende Unterbringung der Passagiere gerichtet unter Zugrundelegung aller Sicherheitsfaktoren. Unsere Type ist eine reine Friedenskonstruktion. Sie ist nicht hervorgegangen aus ehemaligen Kriegsflugzeugen, wie es ohne Ausnahme bei den Maschinen der bestehenden Gesellschaft der Fall ist.

Unsere Verwendung von nur Spezial-Verkehrsflugzeugen hat deshalb sicherheitstechnische und wirtschaftliche Vorteile, die als Hauptfaktoren bei den anderen Apparaten nicht annähernd erreicht werden können.

Deshalb verwendet unsere neue Gesellschaft nur solche, auf dem Kontinent und in Amerika hervorragend bewährte Verkehrsflugzeuge.

Zweifellos wird erkannt werden, dass dies ein bedeutender Fortschritt im schweizerischen Flugwesen bedeutet. Aus diesem Grunde wird doch unmöglich von behördlicher Seite unseren guten fortschrittlichen Bestrebungen entgegengetreten werden können.

Im Übrigen hat unsere Gesellschaft kein Interesse daran, durch eine übertriebene Konkurrenz die Ad-Astra zu schädigen. Ev. liessen sich auch mit derselben verschiedene Abkommen treffen, so z. B. über einheitliche Flugtaxen etc.

Wir bitten deshalb das Eidg. Post- & Eisenbahndepartement, unserem Unternehmen geneigte wohlwollende Sympathie entgegenbringen zu wollen und unser Konzessionsgesuch gütigst empfehlen zu wollen.

Zu jeder weiteren Auskunft sind wir mit Vergnügen bereit und zeichnen, eine gefl. Antwort mit Interesse erwartend,

Mit aller Hochschätzung

Initiativkomitee „Trans-Aero“, Schweizerische Flug-Gesellschaft A.G. i./A. (Harder)

Aarau, den 25. August 1920. Kopie Vereinbarung betr. „Trans-Aero“.

Nachdem sich herausgestellt hat, dass die beiden Initianten Kihm und Meyer ihre Formelle Zustimmung zum Prospekt nicht gegeben haben, dass ferner ein passender Schuppen zur Zeit nicht existiert, sondern höchstens in Aussicht gestellt wurde, dass sodann die auf Seite 4 des Prospektes genannten Qualitäten des zukünftigen Leiters zum mindesten ungenau wiedergegeben sind, und nachdem das Luftamt erklärt, dass auf dieser Basis eine Konzession unmöglich sei, wird vereinbart:

1. Herr Harder hat baldmöglichst die beglaubigten Unterschriften der Herren Meyer und Kihm unter dem Prospekt vom 28. Juli 1920 einzuholen, wodurch die Genannten die Verantwortlichkeit für diesen Prospekt und den Statuten-Entwurf ausdrücklich mit übernehmen.
2. Herr Harder hat ein Berichtigungsblatt unter chargierter Zustellung an sämtliche Empfänger des genannten Prospektes zu versenden, worin erklärt wird, dass der zukünftige Leiter der Unternehmung noch unbestimmt und dass der Schuppen auf dem Schachen nicht zur Verfügung gestellt sei sondern nur in Aussicht gestellt. Über die Erfüllung dieser Verpflichtung hat sich Herr Harder gegenüber dem Aargauer Tagblatt m. E. auszuweisen.

Falls die sub 1 verlangten Unterschriften bis zum 1. Sept. nicht beigebracht sind, tritt an Stelle dieser Berichtigung die unter 4 genannte Mitteilung betr. Aufgabe der Unternehmung.

3. Die unter 1 und 2 verlangten Schriftstücke bedürfen der Genehmigung des Luftamtes.
4. Im Falle dass die sub 1 verlangten Unterschriften bis zum 1. Sept. nicht beigebracht wurden, hat Herr Harder sofort eine chargierte Mitteilung an alle Empfänger des Prospektes zu machen, dass die Konstituierung nicht stattfinden konnte, weil zwei der im Prospekt als Flieger aufgeführten Initianten ihre Mitwirkung versagten.
5. Im Falle der Nichtausführung dieser Bedingungen wird Strafklage vorbehalten.

sig. **Eugen Bircher.** **Jsler, Major.** **Aug. Deppeler.** **Rud. Harder.**

Zürich, den 2. September 1920.- An das Eidgenössische Luftamt, Bern.-

Zurückkommend auf unser Schreiben vom 29. VIII.- teilen wir Ihnen mit, dass wir am Dienstagabend nach Aarau gefahren sind.

Von den Interessenten, welche wir von Herr Harder verlangten ist einzig Herr Direktor Deppeler erschienen mit welchem wir eine ausführliche Aussprache gehabt haben. Wir haben mit Herrn Direktor Deppeler abgemacht, dass Herr Harder unverzüglich Mittwochmorgen dem Eidg. Luftamt in Bern anläute, um eine Verlängerung seiner Frist von ca. 8 Tagen zu erlangen, während welcher Zeit wir Fühlung genommen hätten mit Herren in Aarau zur Bildung eines festen Initiativ-Komitees und zur Ausarbeitung eines neuen Prospektes in welchem wir mit Herren von Aarau gezeichnet hätten. Da Herr Harder dieser Verpflichtung wieder nicht nachgekommen ist, haben wir Herrn Dir. Deppeler beiliegendes Schreiben übermittelt, woraus Sie unsern Standpunkt ersehen können.

Die nur noch von Herrn Harder aufgestellten und gedruckten Prospekte und Statuten, von welchen wir zur Zeit der Drucklegung und Veröffentlichung keine Einsicht hatten, können wir selbstverständlich nie durch unsere Unterschriften nachträglich gutheissen und lehnen des Bestimmtesten irgendwelche sich daraus ergebenden Folgen ab.

Hochachtungsvoll

(Oblt. Max Meyer. Militärflieger)
(Oscar Kihm, Dipl. Masch. Ing.)

Beilage (Schreiben an Herrn Dir. Deppeler.)

11.2.21	Bericht über die technische Erstkontrolle	CH-49
Datum:	11.2.21 / 15.2.21	Letzte Kontrolle: --
Flugzeugtype:	Dornier C III	Verwendungszweck: Passag. Limousine
Erbauer:	Zeppelinwerke Lindau	Baujahr: 1921
Anzahl der Sitze:	4 in Lim., 1 Pilot	Jetziger Besitzer: Ad Astra Zürich (für 3 Wochen Zur Verfügung gestellt, Eigentümer Zeppelinwerke Lindau)
Standort des Luftfahrzeuges:	z. Zt. Dübendorf	
Kontrolle des Motors:	Typ: BMW 220 PS (nur 2 Ex. gebaut)	
Bordbücherkontrolle:	neues Flugzeug, kam mit nur 5 Einflügen.	Durch Unfall Cartier am 16.2. zerstört

Gsell 17.2.21.

17. Februar 1921 Intelligenzblatt Ein neuer Flugzeugtyp.

Dübendorf. ag. Am Dienstagnachmittag führte die Ad Astra, schweizerische Luftverkehrs- A.-G. Vertretern der Presse ein neues Flugzeug vor. Der aus den Zeppelin-Werken in Friedrichshafen stammende Eindecker ist vollständig aus Metall (Stahl und Duraluminium) hergestellt und daher wesentlich wetterbeständiger und solider als die bisher gebräuchlichen Apparate ist. Eine geschlossene, mit Fenstern versehene Kabine bietet 6 Personen bequem Platz. Auch ein Gepäckraum ist vorhanden. Wie Direktor Rihner ausführte, soll mit diesem Flugzeug und einigen weitern vom gleichen Typ eine internationale Luftverkehrslinie Lindau –

Genf eingerichtet werden, mit Anschluss an die Linien Deutschland – Schweden, Deutschland – Prag, Frankreich – Spanien usw. Die Vorbedingung für die Ausführbarkeit dieses Planes bildet jedoch eine Bundessubvention. Entsprechende Unterhandlungen mit dem Eisenbahndepartement seien bereits im Gange. Vorläufig findet dieses Flugzeug, das mit einem 200 Pferdekraft starken Motor getrieben wird und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometer erreicht, zu Passagierflügen im Innern der Schweiz Verwendung.

21. Februar 1921.

**Bericht betreffend Unfall des Dornier-Verkehrsflugzeuges
C.H.49 am 16. Februar 1921 in Dübendorf.**

Schon bei der technischen Abnahme der Dornier Passagier Limousine (C.H. 49) am 14. Februar hatte ich grosse Bedenken wegen der sehr ungünstigen Sichtverhältnisse nach vorn für den Piloten; ich sah mich deshalb genötigt, vor Beantragung der Zulassung vom Fabrikpiloten, Herrn Zeno Diemer, die Vorführung einer Landung zu verlangen, die an die Sichtverhältnisse gewisse Anforderungen stellte, da es sich in der Schweiz häufig darum handelt, vor dem Landungsgelände liegende Hindernisse (Bäume, elektrische Leitungen) in möglichst geringer Höhe zu überfliegen, um noch genügend Landungsgelände vor sich zu haben. Ich ersuchte darum Herrn Diemer, eine Landung in Dübendorf quer zur langen Platzachse vor Schuppen 1 von Dübendorf kommend vorzunehmen; dabei sind eine Hochspannungsleitung und nachher die Bahnlinie mit ihrer Telegraphenleitung zu überfliegen. Ich machte Herrn Diemer darauf aufmerksam, dass ich es ihm überlasse, ob er sich und dem Flugzeuge diese Landung zutraue, dass dies aber die Minimalanforderungen bezügl. Landungsmöglichkeiten seien, die an ein in der Schweiz verkehrendes Flugzeug gestellt werden müssten.

Herr Diemer erklärte sich sofort bereit, den Versuch vorzunehmen und landete in der gewünschten Richtung, wobei der Stillstand vor Mitte Querrichtung des Platzes erfolgte. Unter diesen Umständen hielt ich mich, unter Ansehung der Schwierigkeiten, welche daraus für die Ad Astra erwachsen wären, für nicht befugt ein Verbot des Verkehrs mit diesem Flugzeuge zu beantragen, umsomehr als es der Ad Astra von den Zeppelinwerken Lindau (Dornier) nur für 3 Wochen zur Verfügung gestellt war, schon das nächste Exemplar den Führersitz vorn haben sollte und die Wahrscheinlichkeit einer Motorpanne durch die Möglichkeit sehr starken Drosselns im Normalflug sehr gering war; von letzterem hatte ich mich bei der Teilnahme an einem Probeflug persönlich überzeugt.

Am Nachmittag des 15. II. wurden von Herrn Diemer zahlreiche Flüge mit (je 4) Pressevertreter an Bord ausgeführt, Start und Landung boten zu keinen Anständen Anlass; sie erfolgten in Längsrichtung des Flugfeldes.

Da das Flugzeug für einen, an normale C-Maschinen gewöhnten, Führer ungewohnte Anforderungen stellt – die Lage der Tragflächen täuscht z.B. stets ein Überziehen vor – wollte ich unbedingt Herrn Cartier sich auf die Maschine einschulen sehen, bevor diesem die Erlaubnis zu Verkehrsflügen mit derselben gegeben werden konnte. Zur Erleichterung veranlasste ich, dass ein Geschwindigkeitsmesser (ein Staudruckmesser war nicht aufzutreiben) montiert wurde und dass Herr Diemer Herrn Cartier die Grenzwerte, bis zu welchen das Flugzeug gezogen werden darf, mitteilte.

Am 16. Februar sollte Herr Cartier sich auf das Flugzeug einschulen; leider verstrich fast der ganze Tag mit einem Einregeln des Motors auf bessere Wirtschaftlichkeit und den nachherigen Probeflügen Herrn Diemers.

Abends gegen 5 Uhr waren diese Arbeiten erledigt und vollkommene Windstille eingetreten. Cartier wollte diesen Umstand benützen und ich sah keinen Grund ihn davon abzuhalten, obschon er noch nicht als Fluggast Diemers mitgeflogen war; in der Kabine hätte Cartier die Besonderheiten der Handhabung nicht lernen können.

Cartier startete ohne Passagier wenige Minuten vor 5 Uhr, Richtung Gfenn normal und flog eine weite Runde über Dübendorf. Er hatte dabei die Maschine gut in der Hand, nur flog er ständig mit geringem Anstellwinkel, d.h. mit hohem Schwanz; offenbar liess er sich durch die Lage der Tragfläche täuschen und beachtete nicht die Geschwindigkeitsmesserangabe.

Bei dem Versuche der Landung (Richtung Gfenn) beurteilte Cartier das lange Ausschweben der Maschine richtig, beunruhigte aber das Flugzeug beim Abfangen durch etwas zu grosse Steueraussschläge, da ihn die ungewohnten Sichtverhältnisse offenbar störten. Er kam dabei weit in den Platz hinein und zog es vor, nochmals Gas zu geben um eine weitere Runde zu unternehmen. Mein Standpunkt war vor Halle 1, da ich versuchen wollte, nach der Landung noch den 5.01 Zug nach Zürich-Bern zu erreichen, ich sah das Flugzeug gerade die Richtung nach dem hohen Baume einschlagen, der an der Peripherie des Flugplatzes nahe Schuppen 1 steht, hörte das Motorgeräusch verstummen und rannte sofort in der Richtung des Unfalles.

Das Flugzeug lag mit nach unten abgebrochenen, an der rechten Eintrittskante beschädigten Flügeln und äusserlich (ausser einem Kabinenfenster) unbeschädigten Rumpfe hinter der Hochspannungsleitung und Bahnlinie mit Vorderteil Richtung Flugfeld. Cartier war glücklicherweise unverletzt; er und mehrere Augenzeugen schilderten den Vorfall so, dass Cartier mit dem ganzen Rumpf die Baumspitze berührte und dabei derart Geschwindigkeit verlor, dass er in einen Mast der Hochspannungsleitung hineinrutschte, wobei er Kurzschluss verursachte, die Leitung zerriss und 4 Maste halb umwarf. Die Leitung fing den Sturz aber derart ab, dass der Aufprall auf den Boden mit geringer Vorwärtsgeschwindigkeit ungefährlich erfolgte und Cartier durch den Pilotengürtel gehalten, trotz ungepolsterten Cockpitträndern (bei Abnahme reklamiert) unverletzt blieb. Der Unfall ergibt, dass für in der Schweiz verkehrende Flugzeuge sehr günstige Sicht des Piloten nach vorn unbedingt verlangt werden muss!

21. Februar 1921.

(Robert Gsell)

Bern, 7.4.21.

Mitgeteilt.

Von Herrn H. Müller, Reklamefachmann in Winterthur werden Prospekte versandt, wodurch zum Abschluss von Aufträgen für Flugzeugreklame der „Trans-Aero“ Schweiz. Fluggesellschaft a.G. aufgefordert wird.

Das eidg. Luftamt gibt bekannt, dass eine solche Gesellschaft auf der Liste der konzessionierten schweiz. Luftverkehrsunternehmen nicht existiert.

Eidgenössisches Luftamt

Winterthur, den 8. April 1921

An das eidgen. Luftamt, Bern.

Sie erlassen unter fettgedrucktem Titel eine Warnung in den Zeitungen, in denen Sie vor Geschäftsverbindungen mit Herrn H. Müller, Reklamefachmann, in Winterthur warnen. Die Mitteilung ist so abgefasst, dass der unbefangene Zeitungsleser den Eindruck erhalten muss, als habe Herr Müller sich eines illoyalen Verhaltens schuldig gemacht, und als ob Sie vor seinen Geschäftspraktiken ein weiteres Publikum warnen wollen.

Herr Müller verwarft sich energisch gegen die Unterstellungen, die Sie ihm in Ihrer Publikation machen. Er behält sich wegen dieser schweren Kreditschädigung alle rechtlichen Schritte vor. Herr Müller ist von der Trans-Aero Schweizerische Fluggesellschaft damit betraut worden, für die Flugzeuge dieser Gesellschaft Aufträge für Reklame zu sammeln. Weitere Beziehungen mit der Gesellschaft als diese geschäftliche hat er nicht. Diese Gesellschaft ist bereits mit einem erheblichen Kapital gegründet; das erste Flugzeug ist bereits eingetroffen. Es ist selbstverständlich, dass diese Gesellschaft sich den gesetzlichen Anordnungen fügen wird. Sie wird sich um die Konzession bewerben, sofern dies nicht schon geschehen ist; es ist dies aber nicht Sache meines Klienten. An ihrer Spitze steht Herr Ing. Harder in Schaffhausen.

Ich verlange nun, dass Sie sofort die Meldung wieder richtig stellen, damit jedermann weiss, dass mein Client sich nicht eines unreellen Verhaltens schuldig gemacht hat, wie Sie es in Ihrer Publikation ihm untersuchen. Diese Rechtfertigung hat auf dem Wege der Presse zu erfolgen, und zwar in allen Organen, in denen Ihre Meldung veröffentlicht wurde. Ebenso erwartet Herr Müller, dass ihm persönliche Satisfaktion für diese gröbliche Verletzung seiner Ehre und seines geschäftlichen Ruhmes zu teil werde. Sofern ich nicht sofort deswegen befriedigenden Bericht erhalte, werde ich vorerst eine Beschwerde beim Departementsvorsteher einreichen, und sofort gerichtliche Klage einreichen. Man sollte von einer eidgen. Amtsstelle erwarten dürfen, dass Sie sich zuerst genau vergewissert, mit wem sie es zu tun hat, und wie die Tatsachen sich verhalten, bevor sie einem ehrenwerten Schweizerbürger gegenüber sich ein derartiges, seine persönliche und geschäftliche Ehre schwer beeinträchtigendes Verhalten zuschulden kommen lässt. Ein Irrtum Ihrerseits kann nicht vorliegen, da im Circulare des Herrn Müller seine Stellung zur Trans Aero genau umschrieben ist. Es kann also nur eine höchst leichtfertig erlassene Warnung in Frage kommen; bevor man den Namen eines Menschen in eine solche Publikation aufnimmt, muss man sich auch genau informieren. So gut das für Private gilt, gilt das auch für Amtsstellen. Der Vorwurf, der durch Ihr Mitgeteilt Herrn Müller gemacht wurde, ist geeignet, ihm in seinem Geschäfte schweren Schaden zuzufügen, und hiefür wird er Klage wegen Schadenersatz und Kreditschädigung einreichen.

Mit Hochachtung: **Advokaturbureau Dr. F. Aebli (Dr. F. Aebli)**

Friedrichshafen-Seemoos, am 20. April 1921.

An das Eidgenössische Luftamt, Bern.

Die Firma Zeppelinwerk Lindau G.m.b.H. gibt die Erklärung ab, dass bei dem z. Zt. in Dübendorf befindlichen Dornier-Landflugzeuge Type Do C III die im Nachstehenden aufgeführten, rechnerisch ermittelten Maximalbeanspruchungen vorhanden sind.

	<u>a. Holme. (Material Stahl)</u>			
Fall a:	Lastenvielfaches: 5	Vorderholm + 35,07 kg/qmm - 32,47 kg/qmm	Hinterholm	- 30,30 kg/qmm + 50,00 kg/qmm
Fall b:	Lastenvielfaches: 3	Vorderholm kommt nicht in Frage		- 41,20 kg/qmm + 66,40 kg/qmm

Die äussersten Holmenden sind aus Dural.

Die maximalen Beanspruchungen sind:	Vorderholm	- 11,87 kg/qmm + 9,30 kg/qmm	Hinterholm	- 8,88 kg/qmm + 13,85 kg/qmm
-------------------------------------	------------	---------------------------------	------------	---------------------------------

	<u>b. Sonstige Konstruktionsteile.</u>		
Kastenspielen	+ 4,02 kg/qmm (Dural)		
Stiele:	Hinten: + 24,40 kg/qmm (Stahl)		
	Vorne: - 22,40 kg/qmm (Stahl)		
Höhenleitwerkholme	bei 225 kg/qm Belastung: + 34,70 bzw.		
Seitenleitwerkholme	" " " " + 26,90		
Rumpf auf Biegung und Verdrehung	zusammenges. Festigkeit: 4,5 kg/qmm Dural		
Gelenkbolzen:	Scherung 13,30 kg/qmm (Stahl von 80 kg/qmm)		
	Leibung - 23,60 kg/qmm		

Eine Probelastung der Flügeldecke ergab Bruch bei der 25,2-fachen „A-Last“.

Die für jeden verwendeten Teil sorgfältig ermittelten Materialfestigkeiten sind im Mittel:

Für Stahl	80 kg/qmm
Für Dural	40 kg/qmm.

Zeppelin-Werk Lindau G.m.b.H. (Dornier)

20.4.21 / 25.4.21

Bericht über die technische Erstkontrolle

CH-50

Datum:	20.4.21 / 25.4.21	Letzte Kontrolle:	-
Flugzeugtype:	Dornier C III Limousine	Verwendungszweck:	Passag.transport Limousine
Erbauer:	Zeppelinwerke Lindau	Baujahr:	1921
Anzahl der Sitze:	sechs (5 in Kabine), 1 Pilot aussen vorn	Jetziger Besitzer:	leihweise der Ad Astra-Aero
Standort des Luftfahrzeuges:	Dübendorf		von Fabrik überlassen

...
Flugeigenschaften: Probeflüge wegen Aussetzer bei Höhengas 20.-25.4. unmöglich, daher Abnahme Dübendorf (siehe Beilage).
Repräsentationsflug 24.5.21 ; Pilot Diemer, Pass: Isler, Gsell, Dr. Meier, Fremder.
27 min. Thun–Leissigen–Niesen–Thun, 1400 m

20./21.4.21

Bericht über die technische Erstkontrolle

CH-54

Datum:	20.4.21 / 25.4.21	Letzte Kontrolle:	-
Flugzeugtype:	Sablätzig P.II Nr.262 (18 Exemplar)	Verwendungszweck:	Pass.transport Limousine
Erbauer:	Sablätzig Flugzeugbau, Johannisthal	Baujahr:	1921
Anzahl der Sitze:	4 in Kabine), 1 Pilot, 1 Mechaniker = 6	Jetziger Besitzer:	Alfred Comte, Luftverkehr und
Standort des Luftfahrzeuges:	Dübendorf		Sportfliegerschule, Horgen

...
Motor: Maybach Mb III 260 PS Fabr. No.: 2498

...

Bordbücher-Kontrolle	neu (wird angelegt)
Anzahl der Flüge:	ab neu 51 Einfliegen in Johannisthal
Anzahl der Flugstunden:	6 Std 52 bis 10.5.21 17 Std 53 bis Rückgabe 26.6.21
Anzahl der Motorstunden:	neu (Dübendorf eingeb.); ...
Anzahl der beförderten Passagiere:	ab Übernahme bis 18.5.21: 21 Flüge 51 Passagiere (einschl. Flüge Limbach) bis 31.10.21: Flüge 41 : Flugstd. 17.06 incl. Limbach ; Mot. Std. 17.53 incl. Limbach Passag. 120
Besondere Beobachtungen:	keine Reparaturen bis 10.5.21

Bern, den 21. April 1921.

**An das Initiativkomitee der „Trans-Aero“
Schweiz. Fluggesellschaft A.G., Schaffhausen. Feldstrasse.**

Wir bestätigen Ihnen den Empfang Ihres Schreibens vom 19. April 1921 mit Konzessionsgesuch. Sie wünschen vor allem eine baldige Bewilligung für Probeflüge mit Ihrem Junkersflugzeug. Die eingegangenen Berichte über dieses Flugzeug lauten leider äusserst ungünstig. (Neigung zur Vrille und zur schiefen Landung, langes Gleiten, ungünstige Sicht, ermüdende Steuerung, ungünstige Lage der Gas- und Zündhebel, schlechtes Funktionieren der Kühlerklappen, Flammenrückschläge, unsolide Benzinleitung, Unsolidität der Metallbespannung, zahlreiche Unfälle mit dieser Maschine, von der amerikanischen Flugpost ausgeschlossen). Es geht daraus hervor, dass zum mindesten dessen Eignung für unser Gelände sehr zweifelhaft ist. Die Maschine ist jedenfalls schwierig zu fliegen.

Angesichts der öffentlich geltend gemachten Beanstandungen gegen dieses Flugzeug müssen wir das Resultat einer Untersuchung, die wir bereits begonnen, abwarten, bevor wir überhaupt Probeflüge in der Schweiz vornehmen lassen können. Wir haben die Zusammenstellung der Beanstandungen direkt an den Konstrukteur Junkers gesandt mit der Bitte um Äusserung. Die Probeflüge müssten jedenfalls durch den Fabrikpiloten des Konstrukteurs vorgeführt werden.

Sie dürfen erst stattfinden, wenn die erwähnte Untersuchung beendet und wenn Sie von uns schriftliche Bewilligung dazu haben.

Was sodann die Erteilung einer Konzession anbelangt, so möchten wir gleich zum vornherein bemerken, dass Ihr grossartiges Projekt in Anbetracht der bereits existierenden Unternehmungen sehr wenig Aussicht auf Erfolg hat. Die Erfahrung hat auch gezeigt, dass ständige Stationen in kleinen Städten wie Aarau und Schaffhausen nicht rentieren können.

Sodann ist es durchaus nicht im Interesse des Landes, wenn in einer Zeit, wo die Aviatik überhaupt noch nicht zur Rendite gelangt ist, immer noch neue Unternehmungen entstehen, die schliesslich eine nach der anderen wieder eingehen müssen. Wir betrachten den Moment für eine neue Gründung in der Ostschweiz, wo bereits drei Gesellschaften tätig sind, als äusserst ungünstig. Die Frage wird gegenwärtig geprüft, ob überhaupt weitere Konzessionen erteilt werden sollen, solange die Krisis in diesem neuen Verkehrsgewerbe anhält. Wir machen Sie hierauf ausdrücklich aufmerksam und lehnen jede Verantwortlichkeit dafür ab, wenn Sie finanzielle Verpflichtungen eingehen, bevor Sie die Konzession effektiv erhalten haben.

Auf alle Fälle wird die Konzession nur erteilt an eine Firma, die in jeder Beziehung vertrauenswürdig ist.

Nachdem einer der Initianten, Herr Harder, letztes Jahr versucht hat, unter unwahren Angaben und unter Missbrauch des Namens von zwei Fliegern, in Aarau eine Gründung vorzunehmen, ist nicht daran zu denken, dass eine Firma, in der er eine führende Rolle spielt, konzessioniert werde. Dass Ihr Initiativkomitee die Reklame lanciert, bevor es nur ein Konzessionsgesuch eingereicht hat und bevor es weiss, ob die Maschine überhaupt zugelassen wird, spricht nicht zu Gunsten der Vertrauenswürdigkeit des neuen Initiativkomitees. Bevor wir über die Konzessionserteilung weiter verhandeln, ersuchen wir Sie, uns mit den Finanzleuten, die für die Gründung in Betracht kommen, in Verbindung zu setzen.

Sodann geben wir Ihnen schon jetzt bekannt, dass für Junkersflugzeuge, wenn sie überhaupt in der Schweiz zugelassen werden, nur erstklassige Piloten in Betracht kommen, zu denen wir die in Ihrem Konzessionsgesuch genannten nicht zählen können.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Schaffhausen, den 22. IV. 21.

An das Eidg. Luftamt. Bern.

Unter Bezugnahme auf Ihr Schreiben vom 21. April cr. teilen wir Ihnen in Beantwortung desselben folgendes mit.

Es ist uns nicht klar, dass über das Junkers Flugzeug ungünstige Berichte existieren sollen. Nachdem nämlich einer unserer Herren selbst in Dessau die Fabrikationsmethode dieser Type bis in alle Einzelheiten eingehend kennen lernen konnte und auch die Maschine in verschiedenen Flügen auszuprobieren die Gelegenheit hatte, beantworten wir infolgedessen die Beanstandungen punktweise wie folgt.

- 1.) Vrillneigung konnten wir nicht konstatieren.
- 2.) Ebenfalls landet sich die Maschine ganz vorzüglich und sind schiefe Landungen auch nicht zu verzeichnen gewesen.
- 3.) Die Bemerkungen über langen Start sind haltlos. Mit 160 PS Mercedes sind laut Protokoll der Versuchsanstalt für Luftfahrt in Adlershof 140 m benötigt worden. Bei B.M.W. Motor sind diese Ergebnisse weitaus besser: 100 m Start.
- 4.) Dass die Maschine lange gleitet, ist gerade für die Schweiz von grosser Bedeutung. Nichtsdestoweniger landet das Flugzeug schnell und gut.
- 5.) Die Sicht des Piloten ist ausgezeichnet, wie nicht gerade bei einer anderen Verkehrsmaschine (Dornier!). Ebenfalls die Sicht der Passagiere, trotz untenliegender Tragfläche.
- 6.) Dass die Steuerung ermüdend sei, müssen wir ganz in Abrede stellen, indem wir einige Zeit mit ganz freien Händen bei böigem Wetter fliegen konnten in Dessau. Sonst ist die Steuerung sehr leicht und einfach zu bedienen und stellt keine besonderen Anforderungen an den Piloten.
- 7.) Die Gas- und Zündhebel sind schön zentral angeordnet & können Sie sich davon am besten selbst überzeugen.
- 8.) Schlechtes Funktionieren der Kühlerklappen: Für die Betriebssicherheit des Motors nicht von Bedeutung, da geschlossene oder geöffnete Klappen den Lauf des Motors nicht beeinflussen. (*u. Kühler bedeutend vergrössert worden ist*).
- 9.) Nach den neuesten Änderungen am Motor verpuffen entstandene Rückschläge in der Motorwanne, ohne den Flugzeugrumpf zu gefährden.
- 10.) Die gesamte Benzinanlage ist nach langen Versuchen mit grösster Solidität umkonstruiert worden und bietet sicherste Gewähr.

- 11.) Soweit wir in Dessau selbst konstatieren konnten, wird auf die Metallbespannung die denkbar grösste Sorgfalt verwendet und sind uns darüber bis heute keine nachteiligen Berichte zugekommen.
- 12.) Betr. Unsicherheit bemerken wir, dass Unglücksfälle lediglich auf eine unsachgemässe Wartung der Flugzeuge zurückzuführen sind, da in Amerika deutsches sachverständiges Monteurpersonal nicht zugelassen war.
Dagegen haben wir hier einen der erstklassigsten Monteure der Firma Junkers zur Verfügung gestellt erhalten, welcher unser Personal belehrt.
- 13.) Betr. Eignung für unser Gelände und schwierigen Fliegens bemerken wir nur, dass Sie sich nach Erteilung der Bewilligung zu Probeflügen selbst gegenteilig überzeugen können.

Es freut uns, dass Sie sich direkt mit der Fa. Junkers in Verbindung gesetzt haben betr. der Beanstandungen.

Wir haben mit der Lieferantin ein Abkommen, nach welchem wir einen Fabrikflieger zum Vorfliegen erhalten.

Betr. Rentabilität müssen wir Ihnen mitteilen, dass unsere Unternehmung auf solider Basis aufgebaut ist und wird. Durch die Misserfolge der AD ASTRA haben wir ausserdem gelernt, wie man den Luftverkehr **nicht** betreiben soll.

Es ist uns ganz klar, dass Unternehmungen, wie sie bis jetzt organisiert und betrieben worden sind, wieder eingehen müssen. Diese Ansicht teilen hier weiteste Kreise.

Aus diesem Grunde dürfte man annehmen, dass eine neue Unternehmung, die wirklich reell und sparsam ans Werk gehen will, das Misstrauen zu beseitigen, vom Luftamt unterstützt wird.

Was die früheren Absichten unseres Herrn Harder anbelangt, so haben dieselben mit diesem gegenwärtigen Projekte nichts gemein. Wir möchten Sie deshalb bitten, dieses Projekt ganz für sich zu betrachten. Im Übrigen verfügt unser Herr Harder über erste Zeugnisse, nach welchen er zur Organisation und Leitung eines derartigen Unternehmens befähigt ist.

Ihrer Aufforderung, Ihnen unsere Aktionäre namhaft zu machen, können wir zu unserem Bedauern leider keine Folge leisten, indem wir das Geschäftsgeheimnis darüber wahren müssen. Es ist uns übrigens nicht bekannt, dass eine solche Anforderung laut Bundesratsbeschluss über die Regelung des Luftverkehrs in der Schweiz erfüllt werden muss.

Betreffend Engagement guter Piloten haben wir uns bereits mit einer offiziellen Stelle ins Einvernehmen gesetzt. Wir bemerken jedoch, dass unser Herr Oblt. Meier, Max als tüchtiger Pilot von berufener Seite empfohlen worden ist. Auch über Herrn Oblt. Hax, Heinrich, welcher noch für Junkers Flugzeuge trainiert werden soll, ist uns nichts Nachteiliges bekannt in Bezug seiner Qualifikationen als Flieger.

Unter Darlegung dieser Ausführungen ersuchen wir Sie nun höflichst, unser Konzessionsgesuch vorerst für die Probeflüge gefl. weiter behandeln zu wollen.

Mit Hochachtung

Initiativkomitee „TRANS-AERO“ Schweizerische Fluggesellschaft A.-G. (Hch. Hax; Harder)

Schaffhausen, 25. April 1921. Vertraulich Herr Major i.G. Isler, Direktor des Eidgenössischen Luftamtes, Bern.

Sehr geehrter Herr !

Ihr Schreiben vom 20. April und die demselben beigelegte Kopie der Zuschrift des Eidgenössischen Luftamtes an das Initiativkomitee der „Trans-Aero“ Schweiz. Fluggesellschaft A.G. sind in meinem Besitz. Ich habe in diesen Schriftstücken bestätigt gefunden, was ich stets von den Versuchen zur Gründung solcher Unternehmungen seitens meines Sohne Erich Harder gehalten habe und woraus ich ihm und den Personen, die mit mir über die Angelegenheit sprachen, nie ein Hehl gemacht habe, dass sie nämlich nur auf Lug und Trug aufgebaut seien und deshalb sowie wegen der überall zu Tage tretenden Unreife und Unerfahrenheit des Urhebers in derartigen Dingen nicht zur Verwirklichung gelangen können. Bei dem unglaublichen Eigensinn meines Sohnes und seinem jeder Belehrung unzugänglichen Wesen, womit er mir seiner Zeit schon meine Pläne bezüglich seiner Ausbildung durchkreuzt und mir in der Folge schwere finanzielle Opfer verursacht hat, lässt sich bei ihm aber nichts ausrichten. Auch auf den Rat seiner Freunde gibt er nichts. In allem spielt er den Besserwisser und wer seine Ansichten nicht teilt, ist für ihn ein Idiot. Seine bisherigen Misserfolge in der Aviatik lässt er mir zur Last fallen. Zur Zeit kann er sich denn auch nicht genug darauf zu gute tun, dass es ihm trotz meiner „Bekämpfung“ seines Vorhabens gelungen sei, von einer deutschen Firma, die grösseres Vertrauen in ihn setze als sein Vater, eine Flugmaschine zu erhalten. In seinem Eigendünkel ging er sogar so weit, dass er, nachdem ihm die Ausstellung des Apparates einige Barmittel verschafft hatte, jeden Verkehr mit uns abbrach, seine Frau hierher kommen liess und mit ihr in einem Hotel wohnt. Ohne jede Benachrichtigung ist er aus unserem Haus weggeblieben, wo er, weil mittellos und ohne Beschäftigung, seit einem halben Jahr erhalten werden musste. Für sein Kind, das er in der Krippe in Aarau untergebracht hat, ohne mir nur ein Wort zu sagen, lässt er mich auch heute noch sorgen, weil ich aus Unterstützungspflicht mich der Garantie nicht habe entziehen können.

In welcher Weise ich dem Treiben meines Sohnes Einhalt gebieten kann, ist keine leichte Frage. Das radikalste Mittel wäre natürlich die Entmündigung. Die gesetzlichen Voraussetzungen für eine solche sind aber, trotz allem, was schon gegen meinen Sohn vorliegt, doch nicht vorhanden. Auch würde sie meinem Sohne in ihren Folgen die Möglichkeit benehmen, sich eine richtige Existenz zu verschaffen. Aus meiner 25jährigen Tätigkeit beim Waisenamt weiss ich sodann, wie gefährlich gerade bei solchen Naturen, die einer geregelten Tätigkeit gerne aus dem Weg gehen und ihr Leben mühelos fristen wollen, ein Eingriff in ihre Handlungsfähigkeit ist. Verschafft sie ihnen doch einen erwünschten Vorwand um überhaupt nicht mehr arbeiten zu müssen. Wo die Möglichkeit zur Erfüllung der Unterstützungspflicht vorliegt, haben die Eltern dann eben einfach für den Unterhalt solcher Kinder aufzukommen und es bleibt ihnen höchstens die Anrufung der Behörden für eine korrektionelle Versorgung übrig, wovon aber aus leicht begreiflichen Gründen nicht gerne Gebrauch gemacht werden will.

Ich muss meinem Sohne daher einfach die Verantwortung für sein Tun und Treiben überlassen. Dass er von mir keine Hülfe mehr zu erwarten hat, wenn er sich, wie schon früher, wieder in verzweifelte Situationen bringt, habe ich ihm deutlich genug gesagt. Gegenüber den Personen, bei welchen er sich auf mich beruft und von denen ich davon in Kenntnis gesetzt werde, habe ich mich schon bisher zu schützen gewusst. Dass ihm übrigens nicht zu viele Leute auf den Leim gehen, dafür sorgt mein Sohn schon selbst durch sein Verhalten. So hat er auf die Warnung des Luftamtes in der Neuen Zürcher Zeitung in den hiesigen Tagesblättern eine nichtssagende „Aufklärung“ erlassen, mit dieser aber gerade bewirkt, dass die Leute stutzig geworden sind und Geschäfte, bei welchen er Bestellungen machte, nunmehr sofort Vorausbezahlung verlangten. Dann hat er zu dem Prospekt ein ganz einfältiges Empfehlungsschreiben verfasst und dieses wahllos von Personen unterzeichnen lassen, die nun eine bunt zusammengewürfelte Gesellschaft darstellen und von denen verschiedene in weiteren Kreisen gar nicht bekannt sind, andere aber nur noch am Wirtstisch eine Rolle spielen. Der Erfolg der Aktienzeichnung in Hier soll dann auch ein recht misslicher gewesen sein. Gegenüber den Leuten, die hiebei hereinfallen konnten, fühle ich mich moralisch in keiner Weise verantwortlich, denn es brauchte wirklich nicht viel Einsicht um aus dem Prospekt und namentlich aus dem darin enthaltenen finanziellen Exposé herauslesen zu können, dass man es mit einer unreellen Sache zu tun habe.

Mir scheint auch, dass das Eidgenössische Luftamt mit einer ernsthaften Behandlung des Projektes meines Sohnes der Sache eine viel zu grosse Ehre antut. Ich bin als Präsident der Waisenbehörde immer gut gefahren, wenn ich gewisse Eingaben ohne weiteres habe in den Papierkorb wandern lassen. Ein eigentliches Initiativcomitée der „Trans-Aero“ besteht meines Wissens auch gar nicht, sondern es haben die Herren Müller (*Meier*) und Haks (*Hax*) ihre Unterschriften nur gefälligkeitshalber unter den Prospekt gesetzt. In allem schaltet und waltet mein Sohn vollständig frei und unbeschränkt. Mit Müller scheint er erst jetzt in nähere Beziehungen treten zu können durch einen Prozess, der sich zwischen beiden entspinnen soll.

Wie das Projekt meines Sohnes aus dem Nichts entstanden ist, so wird es auch wieder in das Nichts zurücksinken. Einen Nachteil werden nur diejenigen haben, die nicht alle werden (?). Der Aviatik aber wird aus diesem Gründungsversuch eines unerfahrenen Jünglings auf jeden Fall keine Schädigung erwachsen, weshalb eine Aufklärung in der Presse kaum von Nöten sein wird.

Robert Harder (Goldgraben 6) ?

Bern, den 4. Mai 1921 Chargé An das Initiativ-Komitee „Trans-Aero“, Schaffhausen, Feldstrasse.

Wir bestätigen den Empfang Ihrer Mitteilungen vom 22. April 1921 und wiederholen Ihnen, dass Herr Harder im Jahre 1920 einen Gründungsversuch in Aarau vornahm und dabei ein Konzessionsgesuch einreichte auf Grund eines Prospektes, der unwahre Angaben enthielt und ausser von Herrn Harder noch unterzeichnet war von zwei Fliegern, die von dem Prospekt gar keine Kenntnis hatten und sich auch weigerten, Ihre von Herrn Harder ohne ihr Wissen verwendeten Unterschriften nachträglich zu anerkennen.

Herr Harder hat sich damit als eine Persönlichkeit charakterisiert, die nicht als vertrauenswürdig bezeichnet werden kann.

Im Einverständnis mit dem Chef des Eisenbahndepartements erklären wir hiermit nochmals, dass wir Herrn Harder keine Konzession erteilen können. Wir werden dies den Personen, die Ihren Prospekt empfohlen haben, zur Kenntnis bringen und nötigenfalls veröffentlichen, wenn sich Herr Harder weiterhin den Anschein geben sollte, als ob sein Unternehmen Aussicht habe, bewilligt zu werden.

Eidgenössisches Luftamt (Isler)

Zürich, den 8. V. 1921 Hauptpostlagernd An das Eidg. Luftamt, Bern.

Wir bestätigen den Eingang Ihres Schreibens vom 4.V.21, und teilen Ihnen daraufhin mit, dass wir soeben von Herrn Harder folgendes Schreiben erhalten haben:

An das Initiativkomitee Trans-Aero Zürich.

Mit Gegenwärtigem erkläre ich hiermit meinen Austritt aus Ihrem Komitee. Zu diesem Schritte sehe ich mich veranlasst, um die Schwierigkeiten aus dem Weg zu schaffen, die in Bezug der Konzessionierung der zu gründenden Gesellschaft von Seiten des Eidg. Luftamtes gemacht werden, die sich ganz persönlich gegen mich richten. Ausserdem bin ich auch anderweitig in Anspruch genommen. Ich hoffe, dass Ihnen dieser Schritt, zu dem ich mich nach reiflicher Überlegung entschlossen habe, von Nutzen sein werde und dürfte nun einer Konzessionierung nichts mehr im Wege stehen. Ich wünsche Ihnen nun einen guten Erfolg in Ihren Bestrebungen und zeichne

Hochachtend **gez. HARDER**

Zürich, den 7.V.21. Hotel Krone

Nachdem wir uns mit diesem Austritt einverstanden erklärt haben, dürfte nun nichts mehr Hinderndes bestehen, um die Genehmigung zu Probeflügen zu erlangen, worum wir Sie nun höflichst bitten möchten.

Weiter teilen wir Ihnen mit, dass heute Sonntag (8.5.1921) ein Teil der Gesellschaft schweiz. Militärflieger unseren Apparat einer eingehenden Besichtigung unterzogen hat. Das Urteil in konstruktiver Hinsicht lautete von sämtlichen anwesenden Herren glänzend. Namentlich Herr Lt. Wuhrmann sprach sich sehr lobend aus über die vorzügliche Sicht des Führers und die handliche Anordnung der Instrumente etc. im Führerraum.

Wir bitten Sie nun, uns die Gelegenheit zu geben, Ihnen die Maschine im Fluge vorführen zu können.

Ihren gefl. Nachrichten sehen wir nun gerne entgegen und wären Ihnen sehr verbunden, wenn Sie uns jetzt Ihre Unterstützung angeidehen lassen würden.

In dieser angenehmen Erwartung zeichnen wir

Mit aller Hochachtung
Initiativkomitee „TRANS-AERO“ Schweizerische Flug-Gesellschaft A.-G.
(P. Mundwyler; F. Max Rubens)

15.V.21 / 18.V.21 Abnahmeresultate mit Dornier Flugzeug zu Handen d. Eid Luftamtes, Bern.

Datum	Zeit von Start	Landung	Ort	Pilot	Passagier	Ballast - kg	Witterung
15/V.21	6.19	7.15	Dübendorf	Diemer	Zinsmeier	1 Pilot = 86 1 Passag. = 65 Benzin + Öl = 106 Ballast = 233 Total = 489 kg	windstill gut
							also 40 kg zu wenig und nur Betriebsstoffe für 2 ½ Std.

Start:	Anlauf 250 m	250 m bis Höhe 12 m		Landung:	Anflug über Hindernis 12 m	Auslauf 150 m
	Anlauf 245 m	250 m auf Höhe 8-9 m			Anflug über Hindernis 15-17 m	Auslauf 140 m
Startbedingung nicht erfüllt				Landungs. bed. erfüllt		

Für die Richtigkeit: **Künzli F.P.D. Geiser F.P.D. Högger Adj. U. Of.**

Datum	Zeit von Start	Landung	Ort	Pilot	Passagier	Ballast - kg	Witterung
18/V.21	10.07	10.13	Dübendorf	Diemer	Zinsmeier	489 kg – wie erste Prüfung	Leichter Nord-West, böig
Start:	Anlauf 250 m	250 m bis Höhe 12 m		Für die Richtigkeit:		Högerger Adj. U.Of.	
	Anlauf 187 m	250 m auf Höhe 13-15 m					

19.V.1921

An das Luftamt, Bern

(handschriftlich)

Endlich, nach 4 Wochen ist es uns gelungen, das Dornier-Flugzeug flott zu bekommen. Fehler: Magnete.
Wir bitten Sie um baldige Zustellung der definitiven Verkehrsbewilligung nach Genf.

Hochachtend

per Ad Astra**F. Rihner, Dir.**

Dübendorf, den 19.V.21

Beilage: Abnahme-Protokoll

Herr Major,

Nutzlast bei den Versuchen war etwas zu gering (fehlt 40 kg f. Passagiere; Betr.stoffe nur f. 2 ½ Std)
Immerhin scheint kein Hindernis zur Erteilung der Fahrbewilligung da bes. Landungsbedingungen einwandfrei erfüllt.
Prot. Dübdf. erbitte zu meinen Akten.

Gsell 20.5.21.**Bern, den 19. Mai, 1921.****An das Initiativkomitee Trans-Aéro, Zürich. Hauptpostlagernd.**

In Beantwortung Ihrer Zuschrift vom 8. Mai teilen wir Ihnen mit, dass das Luftamt neue Instruktionen über die Behandlung von Konzessionsgesuchen erhalten hat und dass wahrscheinlich in nächster Zeit noch bundesrätliche Verfügungen in dieser Sache erscheinen werden.

Vorgängig der weiteren Behandlung erklären wir Ihnen heute schon, dass wir auf den Namen von Ausländern keine Konzessionen erteilen.

Wir ersuchen Sie daher, falls Ihr Initiativkomitee Ausländer enthält, dieselben zu eliminieren.

Sodann haben wir von Herrn A. Egolf-Büttner, Zürich, Russenweg 7, einen Brief erhalten, wonach derselbe sich zusammen mit Herrn Rubens an der Weiterführung der Unternehmung Harder interessiert. Er erklärt auch, dass das Initiativkomitee der Trans-Aéro und der Firmenname erloschen seien.

Angesichts der vorhandenen Widersprüche ist es Ihre Sache, diese Angelegenheit abzuklären, bevor wir weitere Schritte unternehmen können.

Eidgenössisches Luftamt (J)**Bern, den 19. Mai 1921.****Herrn A. Egolf Büttner, Russenweg 7, Zürich.**

In Beantwortung Ihres Geehrten vom 11. dies teilen wir Ihnen mit, dass das Luftamt neue Instruktionen über die Behandlung der Konzessionen erhalten hat und dass wahrscheinlich nächstens noch bundesrätliche Verfügungen in dieser Sache erscheinen werden.

Es fällt auf, dass Sie erklären, das Initiativkomitee der Trans-Aéro und der Firmenname seien erloschen, während andererseits mit den Unterschriften Mundwyler und Rubens ein neues Gesuch unter dem alten Namen „Initiativkomitee Trans-Aéro“ eingereicht wurde.

Wir können der Angelegenheit der Einführung des Junkersflugzeuges in den gewerbsmässigen Luftverkehr keine weitere Folge geben, bevor abgeklärt ist, wie es sich mit der Fortsetzung der Harderschen Unternehmung verhält.

Immerhin können wir Ihnen mitteilen, dass wir gegen die Ausstellung des Junkersflugzeuges nichts einzuwenden haben, wenn damit nicht Anstrengungen über eine zukünftige Unternehmung verbunden werden, die mit der Wirklichkeit nicht übereinstimmen.

Falls Sie persönlich oder mit anderen Schweizerbürgern zusammen das Junkersflugzeug vertraglich vom Erbauer übernehmen und damit Probe- und dann erwerbsmässige Passagierflüge ausführen wollen, so haben Sie ein Konzessionsgesuch an uns einzureichen.

Die Frage, ob die Konzession wirklich erteilt wird, können wir Ihnen allerdings noch nicht beantworten, da dies vom Resultat der eingehenden Untersuchung abhängt, die das Luftamt in Bezug auf Personal, Material und Finanzen einer neuen Unternehmung durchzuführen hat.

Wir betrachten es auf alle Fälle als ein gewagtes Geschäft, für die probeweise Einführung des Junkersflugzeuges in der Schweiz eine besondere Unternehmung ins Leben zu rufen, weil damit zweifellos viele Umstände und Unkosten verbunden wären.

Falls Sie eine neue Flugunternehmung gründen wollen, so teilen Sie uns Ihre Absicht unter Erläuterung des Zweckes Ihrer Gründung mit. Wir werden Ihnen dann ein Formular zustellen, das, nachdem es von Ihnen ausgefüllt und unterschrieben wurde, als Grundlage für die weitere Untersuchung seitens unseres Amtes dienen soll.

Eidgenössisches Luftamt (J)**Bern, den 19. Mai 1921.****An Junkers-Flugzeugwerk A.G., Dessau.**

Das Luftamt verdankt den Eingang Ihres Schreibens vom 4. Mai und der beigefügten Zeichnungen. Die beiden Hauptbeanstandungen Ihres Verkehrsflugzeuges, auf welche die Ihnen übersandten ausländischen Berichte sich konzentrieren, betreffen die Brandgefahr und die fliegerischen Eigenschaften.

Bezüglich der Brandgefahr scheint dem Amte durch die Herausführung der Ansaugleitungen und Benzinleitungen aus dem Motorschott des Rumpfes begegnet worden zu sein. Wieweit eine Gefährdung etwa noch vorliegt, kann bei Augenschein des Flugzeuges festgestellt werden.

Betreffs der fliegerischen Eigenschaften könnte die von Ihnen beabsichtigte Vorführung Klärung ergeben. Die Versuchsflüge hätten sich dabei auf folgende Prüfungen zu erstrecken:

1. Feststellung von Rollstrecke und erreichter Höhe 500 m hinter dem Abfahrtspunkt (Durchschnitt mehrerer Versuche).
2. Feststellung der Ausschwebestrecke hinter einem 15 m hohen Hindernis und der Auslauflänge (Durchschnitt mehrerer Versuche).
3. Vorführung enger Kurven mit voller und nahe der Ausschwebegeschwindigkeit liegender Geschwindigkeit (Bestimmung etwaiger Tendenz zum Trudeln).

Die Steigfähigkeit nach der Absolvierung der Beschleunigungsstrecke und die Geschwindigkeit sind dem Ingenieur des Amtes, Herrn Gsell, aus seiner früheren Tätigkeit als einwandfrei bekannt.

Das Amt legt Wert darauf, dass diese Versuchsflüge in der Schweiz von einem mit der Maschine eng vertrauten Flieger, also zweckmässig Fabrikpiloten, gemacht werden; hierbei behält sich das Amt vor, durch seinen Ingenieur am Doppelsteuer mitfühlen zu lassen, wieweit das Flugzeug eine besondere Anpassung des Piloten verlangt. Eine gewisse Anpassung muss den trotz guter Wirtschaftlichkeit hohe Flugleistungen erzielenden Maschinen zugebilligt werden, doch darf diese Anforderung nicht zu hohe Ansprüche an die Geschicklichkeit des Piloten stellen (Sichtverhältnisse, Vrilletendenz).

Das Amt wird sich daher unter Umständen genötigt sehen, einen erfahrenen Schweizer-Piloten die Maschine bei einem Teil dieser Versuche steuern zu lassen, wobei Ihr Fabrikflieger etwa nötige Korrekturen am Doppelsteuer machen könnte.

Das Amt möchte aber nicht verfehlen, darauf hinzuweisen, dass ihm aus diesen Versuchen keine andern als die Reisekosten der Experten entstehen dürfen. Die Versuche erweisen sich eben als notwendig um die auf Grund der übersandten ausländischen Berichte entstandenen Bedenken zu zerstreuen, liegen also in Ihrem Interesse.

Wenn das Luftamt richtig orientiert ist, gehört das z. Z. im Besitze des Initiativkomitees der „Trans-Aero“, Schweizer. Fluggesellschaft in Schaffhausen, befindliche Junkers-Verkehrs-Flugzeug noch Ihrer Firma; das Amt möchte daher wenn möglich von einer besonderen Überführung eines Ihrer Flugzeuge auf dem Luftwege absehen und die Versuche mit dieser Maschine machen lassen. Voraussetzung hierfür wie für die Zulassung ist, dass die nötig gewordenen Änderungen an der Betriebsstoffzufuhr, dem Höhen- und den Querrudern an dem in Schaffhausen befindlichen Exemplar schon gemacht sind.

Um die Kontrollmöglichkeit zu schaffen ersucht das Amt um gefl. Übermittlung der Abmessungen der alten und der neuen Höhen- und Querruder.

Gleichzeitig benützt das Amt die Gelegenheit, darauf hinzuweisen, dass die Konzessionsfrage der „Trans-Aero“ an sich noch nicht erledigt ist, da die Initianten die persönlichen bezw. fachtechnischen Bedingungen noch nicht erfüllen und die Gründung auch finanziell noch nicht gesichert ist. Dies gilt auch nach dem inzwischen erfolgten Austritt des Herrn Harder.

Das Amt sieht Ihrer Stellungnahme mit Interesse entgegen.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Basel, den 21. Mai 21.

Tit. Eid. Luftamt, Bern

In höflicher Beantwortung Ihres sehr Geehrten vom 19.d.Mts. gereicht Ihnen zur Mitteilung, dass ich als Deutscher von der Firma Junkers, Dessau der Maschine beigegeben bin und mich in der Angelegenheit Harder ganz passiv verhalten habe.

Mit meiner Unterschrift zeichnete ich in Vollmacht des Herrn Oblt. Hax, der nicht immer am Platze sein konnte. Mit der schriftlichen Austrittserklärung des Herrn Harder ist das Initiativkomitee der „Trans-Aero“ Schweizerische Fluggesellschaft erloschen und werden für diese Gesellschaft keinerlei Propagandamaterial und Prospekte mehr ausgegeben.

Das am 8. d. Mts. an Sie gerichtete Schreiben wurde von Herrn Harder selbst abgefasst und erklärte er mir, dass er im Einvernehmen mit Oblt. Hax handelt, worauf ich in Vollmacht des Genannten die Unterschrift gab unter der Voraussetzung aber nur, dass Herr Ltn. Egolf, der sich der Sache angenommen hatte, mit unterzeichnet. Wie in vielen hat es Herr Harder auch hier nicht ernst genommen und, wie mir jetzt bekannt, Herrn Mundwyler, der als Mechaniker für die Maschine vorgesehen war, unterzeichnen lassen.

Ich wiederhole Ihnen, dass ich nur die Interessen meiner Firma vertrete und mich in keiner Weise weder aktiv oder passiv an einer Gesellschaft beteiligen werde. Dadurch, dass das Komitee aufgelöst wurde, war ich zum eigenmächtigen Handeln gezwungen, tat es nur solange bis mir Herr Ltn. Egolf erklärte, dass er sich der Sache angenommen und mit seinem Namen dafür haftet.

Zur weiteren Orientierung teile ich Ihnen mit, dass sich Herr Harder solange bei dem Flugzeug aufhält, bis er von den Verpflichtungen der Firma Junkers gegenüber entbunden ist. Ich habe meiner Direktion entsprechend Mitteilung gemacht und wurde mir der Bescheid, dass Herr Dir. Sachsenberg im Laufe der kommenden Woche in Zürich eintrifft.

Indem ich hoffe, dass mein Schreiben Ihnen den Beweis meines passiven Verhaltens erbracht hat, stehe ich zur weiteren Aufklärung gern zu Ihren Diensten und zeichne

mit aller Hochachtung ergebenst

F. Max Rubens, z. Zt. Basel, Gewerbeschule

27. Mai 1921

Intelligenzblatt

--- **Flugplatz Interlaken.** Am Mittwoch fand in Anwesenheit von Vertretern des Verkehrsvereins, des Flugzeugkonstruktors Häfeli aus Thun und des Piloten Diemer aus Friedrichshafen die Inspizierung des nunmehr fertig erstellten Flugplatzes Interlaken-Unterseen durch Direktor Rhiner von der Fluggesellschaft Ad Astra-Aero statt. Der Flugplatz wurde in allen Teilen betriebsbereit befunden und es soll entgegen einer bereits getroffenen und publizierten Abmachung Fliegerleutnant Cartier bereits am 12. Juni anlässlich des Probeschiessens zum Kantonschützenfest den Flugdienst aufnehmen. Er wird auch während des schweizerischen Bäckertages (14./15. Juni) Passagierflüge veranstalten.

27.5.21 / 2.6.21

Bericht über die technische Erstkontrolle

CH-59

Datum:	27.5.21 / 2.6.21	Letzte Kontrolle:	-
Flugzeugtype:	Junkers J.13 Landflugz.	Verwendungszweck:	Passag. Limousine
Erbauer:	Junkerswerke Dessau	Baujahr:	1921
Anzahl der Sitze:	6	Jetziger Besitzer:	Junkers Dessau
Standort des Luftfahrzeuges:	z. Zt. Dübendorf		
...			
Motor:	B.M.W. 3 a	185 PS	Fabr. No.: 1827
Flugeigenschaften:	2.6.21	Pilot Hr. Zimmermann (Fabrikpilot)	sechs Flüge
Bordbücher-Kontrolle (neu 27.5.21 ; bis Ende Sept 1921 lt. Ber v. Ad Astra 24.11.21.)			
Anzahl der Flüge:	103	Anzahl der Flugstunden:	45 Std 18

Anzahl der beförderten Passagiere:
Besondere Beobachtungen

324
63 %

Anzahl der Motorstunden: 52 Std 29
durchschnittliche Ausnützung

Motor 1827
(324 : 103 x 5 / x100)

**Bern, den 8. Juni 1921.
Junkersflugzeug**

Herrn Direktor Sachsenberg, Hotel Hecht, Dübendorf.

Wir bestätigen Ihnen hiermit, dass die technische Abnahme des Junkers Flugzeuges erledigt ist. Die Ergebnisse von Start und Landeprüfungen mit einer Zuladung von 686 kg sind folgende: Start, Abheben nach 202 m Anlauf, Höhe nach 500 m, 18 m. Landung: Aufsetzen hinter einem Hindernis von 15 m Höhe nach 100 m, Stillstand der Maschine 350 m nach dem Aufsetzungspunkte. Bei normalen Landungen beträgt der Auslauf ca. 100 m.

Für den Verkehr in der Schweiz mit dem Flugzeuge bestehen drei Möglichkeiten.

1. Beibringung der deutschen Zulassungsbewilligung und Immatrikulation in Deutschland, fliegen in der Schweiz mit den deutschen Abzeichen. In diesem Falle ist gewerbsmässiger interner Luftverkehr ausgeschlossen.

2. Das Flugzeug wird nach privater Vereinbarung einem schweizerischen Zivilluftverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt und in der Schweiz immatrikuliert. Der gewerbsmässige Luftverkehr kann in diesem Falle von der schweizer. Unternehmung durchgeführt werden.

3. Zu Propagandazwecken wird der Apparat der „Agis“, Akademische Gesellschaft für das Flugwesen, oder der Gesellschaft Schweiz. Militärfieger überlassen, dabei dürfte kein gewerbsmässiger interner Luftverkehr betrieben werden.

Wir hoffen gerne, dass Ihnen die gemachten Angaben dienen werden.

Eidgenössisches Luftamt (J)

16.6.1921.

**Stellungnahme betreffend Fertigungsmontage in Rorschach
von Flugzeugen der Zeppelinwerke Lindau.**

Die Zeppelinwerke Lindau (Dornier) haben dem eidgenössischen Luftamt die Absicht angezeigt, vorderhand 4 Flugzeuge in Rorschach zu montieren und die der Montage vorausgehenden Arbeiten zur Fertigstellung dort zu erledigen.

Es handelt sich vorderhand um ein Wasserflugzeug Typ Delphin und 3 Sportflugzeuge; später soll noch ein Sportwasserflugzeug dazu kommen.

Das Wasserflugzeug Delphin soll der Ad Astra, schweiz. Luftverkehrsgesellschaft, nach Fertigstellung zur Verfügung gestellt werden um ein Ausprobieren desselben für die Schweizerverhältnisse zu erlauben. Dieses Flugzeug wird als Schweizer-Zivilflugzeug registriert.

Das eine der Sportflugzeuge soll ebenfalls in der Schweiz vorgeführt werden, jedoch ohne als Schweizerflugzeug registriert zu werden.

Die beiden andern Sportflugzeuge sind offenbar vom Ausland bestellt; dass die Zeppelinwerke dieselben in der Schweiz fertigen wollen, ergibt sich sichtlich aus dem Umstande, dass das von der Entente erneut erlassene Bauverbot die Fertigstellung in Deutschland nicht erlaubt.

Das eidgenössische Luftamt hat ein direktes Interesse daran, dass den Zeppelinwerken Lindau ermöglicht wird, diejenigen Flugzeuge in der Schweiz fertigzustellen, welche nachher in der Schweiz benützt bzw. vorgeführt werden sollen; in diesem Falle also bezüglich des Wasserflugzeuges Delphin, des einen Exemplars Landспортflugzeug und des später in Rorschach fertig zu stellenden Wassersportflugzeuges.

Bezüglich der anderen beiden Landспортflugzeuge gleichen Typs besteht ein Interesse des Luftamtes nur insofern, als die Zeppelinwerke Lindau die Absicht haben, für die Fertigstellung von Flugzeugen überhaupt in der Schweiz, voraussichtlich in Rorschach eine Filiale zu gründen.

Diese Filiale soll gewissermassen eine selbständige Flugzeugfabrik unter Beteiligung Schweizer Kapitals darstellen. Sie würde unter Verwendung von Schweizerarbeitern, welche durch deutsche Spezialarbeiter eingeführt werden sollen, Flugzeuge aus Teilen herstellen, welche in Deutschland fabriziert werden, aber als Einzelteile nicht ohne weiteres dem Ententebauverbot unterstehen.

Schweizer Kapitalisten, welche für diese Gründung Interesse haben, sind nach Angaben des Zeppelinwerkes Lindau vorhanden; von der Ad Astra Aero ist das Interesse dem Luftamt mitgeteilt worden. Ebenso unterstützt der Stadtrat von Rorschach das Gesuch.

Das Luftamt hat an dieser Gründung insofern ein grosses Interesse, als dadurch in der Schweiz der Anfang einer Flugzeugindustrie gemacht wird und Schweizerarbeiter Beschäftigung finden, sowie in der zukunfts wichtigen aber schwierigen Arbeit des Metallflugzeugbaues ausgebildet werden, sodass ein guter Spezialarbeiterstamm damit entsteht, was naturgemäss militärische Wichtigkeit besitzt.

Das eidgenössische Luftamt hat ein Interesse daran, dass den Zeppelinwerken Lindau die Erlaubnis zum Bau in der Schweiz schon jetzt weitgehend erteilt wird, damit ein Anreiz für die beabsichtigte Gründung entsteht, ebenso, wie schon bemerkt, besteht ein direktes Interesse an der Fertigstellung der einzelnen in der Schweiz vorzuführenden Flugzeugtypen.

Das Luftamt möchte jedoch vermeiden, dass die Fertigstellung in Rorschach zu offensichtlich eine Umgehung des Ententebauverbotes darstellt.

3 Beamte und Arbeiter sind zurzeit in Rorschach schon eingereist, für 8 weitere Arbeiter wurde von der eidgenössischen Fremdenpolizei die Erlaubnis erteilt, täglich von Friedrichshafen nach Rorschach mit dem Motorboot zu fahren und abends nach Friedrichshafen zurückzukehren. Diese Erlaubnis wurde jedoch in der Meinung erteilt, dass es sich nur um die Fertigstellung eines für die Ad Astra Aero bestimmten Flugzeuges handle.

Eidgenössisches Luftamt

i.V. Gsell

23.6.21

Bericht über die technische Erstkontrolle

CH-66

Datum: 23.6.21
Flugzeugtype: Junkers J.13 Zweischwimmer
Erbauer: Junkers W. Dessau
Anzahl der Sitze: 6
Standort des Luftfahrzeuges: z. Zt. Thun

Letzte Kontrolle: -
Verwendungszweck: Pass.fl.
Baujahr: 1921
Jetziger Besitzer: Junkers Dessau

...

Motor: B.M.W. 185 PS Fabr. No.:
Flugeigenschaften: Thun–Interlaken, Interlaken–Thun, Thun–Gümligen–Thun. Pilot Ing Tiedemann;
Pass: Gsell (vorn), Sachsenberg (hinten); Betr.st.: 255 Ltr. Benzol, 20 kg Oel.

Berne, le 29 juin 1921. Ad Astra Aéro – Avion Tourisme S.A., Zurich. Seefeldstrasse 19.

Monsieur le Directeur,

Par la présente nous vous confirmons l'entretien téléphonique eu ce matin avec Mr. Pillichody, chef-pilote de votre entreprise, au sujet de votre demande du 27 juin passé concernant l'hydravion Delphin qui sera mis à votre disposition par les usines Zeppelin.

Pour ce qui concerne l'hydravion lui-même, nous envisageons les trois solutions suivantes qui sont à votre disposition:

1° Cet appareil sera enregistré en Suisse: en conséquence il doit être mis au bénéfice de votre contrat d'assurance et la taxe d'enregistrement de fr. 100 doit nous être versée avant le contrôle technique de cette machine;

2° Cet appareil est ou sera enregistré en Allemagne: dans ce cas il est au bénéfice de la convention germano-suisse et peut librement circuler en Suisse, les vols commerciaux lui étant toutefois interdits à l'exception de vols occasionnels Allemagne-Suisse ou Suisse-Allemagne et d'un meeting avec vols de passagers payants qui serait autorisé exceptionnellement par notre Office, à titre de réciprocité, en tenant compte qu'une autorisation semblable a été donnée, le 26 juin dernier, pour le Junker D 1;

3° Cet appareil ne sera pas enregistré, ni en Suisse, ni en Allemagne: en conséquence il ne pourra être autorisé à effectuer que quelques vols de démonstration, la responsabilité envers les tiers étant couverte par un contrat d'assurance, dont copie nous sera donnée, passé avec une compagnie suisse ou concessionnée en Suisse.

Quant au pilote, puisque le permis de conduire provisoire que nous avons délivré à Mr. Diemer n'est plus valable depuis le 1er juin 1921, nous sommes disposés à favoriser Mr. Niemeier d'un permis de conduire provisoire et de courte durée, pour peu que vous mettiez à notre disposition un certificat constatant que ce pilote a un entraînement suffisant.

Nous saisissons cette occasion pour vous rappeler que la taxe d'enregistrement de l'appareil C.H. 50 (Dornier), soit fr.100 ne nous a pas encore été versée et nous vous prions de régler cette formalité au plus tôt.

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

Office aérien fédéral p.o. Gsell

Zürich, den 30. Juni 1921. Eidg. Luftamt, Bern.

1./ Wir haben uns entschlossen, für einige Zeit vorläufig probeweise Dornier- und Junkersflugzeuge im Betrieb zu verwenden und bitten Sie daher um Verkehrsbewilligung für zwei Junkersflugzeuge und ein Dornierflugboot (Delphyn).

2./ Wir begreifen sehr wohl, dass es Ihnen nicht gut möglich ist, so viel deutschen Piloten Verkehrsbewilligungen zu erteilen. Herr Diemer wird vorläufig als Verkehrsflieger nicht in Betracht kommen, sondern nur Herr Niemeier auf dem Wasserflugzeug, und sodann Herr Zimmermann auf einem der Junkersflugzeuge. Das zweite Junkersflugzeug wird durch unseren Chefpiloten Herrn Henri Pillichody geflogen. Wir bitten Sie also um die Verkehrsbewilligung für die beiden deutschen Herren, mit der Begründung, dass dieselben vorerst unsere Piloten auf die neuen Flugzeuge eintrainieren müssen.

3./ Was das Jagdflugzeug anbelangt, so handelt es sich nur um ein Ausprobieren desselben. Sobald diese Proben erledigt sind, wird Herr Diemer wieder nach Deutschland verreisen und das Flugzeug bis auf weiteres in unserm Hangar deponieren.

Wir hoffen, mit diesen Auskünften Ihnen gedient zu haben und bitten Sie, uns die verlangten Bewilligungen baldmöglichst erteilen zu wollen.

Hochachtungsvoll

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

PS.: Dieser Brief war bereits geschrieben als der Ihrige eintraf. Wir machen demnach von N°1 Ihrer Ausführungen Gebrauch. Die Fr. 100.-- für die Registrierung des Dornierflugzeuges (Delphyn), ebenso wie die Fr. 100.-- für die seinerzeitige Registrierung des CH.50 überweisen wir Ihnen/der Staatskasse heute.

1.7.21 / 2.7.21

Bericht über die technische Erstkontrolle

CH-58

Datum:	1.7.21 / 2.7.21	Letzte Kontrolle:	-
Flugzeugtype:	Dornier Do Cs II Delphin	Verwendungszweck:	Passagierflüge
Erbauer:	Zeppelinwerke Lindau	Baujahr:	1921
Anzahl der Sitze:	6 – 7	Jetziger Besitzer:	Ad Astra Aero
Standort des Luftfahrzeuges:	Rorschach 1.7.21 ; Sursee 2.7.21		
...			
Motor:	B.M.W. III a 185 PS	Fabr. No.:	1989
Flugeigenschaften:	2 Flüge von 15 min. 12.30 – 12.45	Pilot Niemeyer	Pass.: Gsell (1 mal hinten, 1 mal vorn stehend), Pillichody, Monteur. starker W.N.W, starke Sturmböen
...			
Bordbücher-Kontrolle:	wird angelegt (neu);	bis Verkauf an Japan	lt. Ber v. Ad Astra 24.11.21.
Anzahl der Flüge:	28	Anzahl der Flugstunden:	7 Std 12
Anzahl der beförderten Passagiere:	102	Anzahl der Motorstunden:	7 Std 12
Besondere Beobachtungen	91 %	durchschnittliche Ausnützung	(102 : 28 x 4 : 100)

4. August 1921

Intelligenzblatt Kleines Feuilleton

Im Flug über die Hochalpen

Das war in den Tagen, als in Interlaken vom Morgen bis zum Abend die Gewehre der festfrohen Schützen knatterten. Da sollte mir ein alter Wunsch in Erfüllung gehen: Ich durfte fliegen.

Am Vortage waren von Dübendorf her zwei Junker-Verkehrsflugzeuge in Thun gelandet, ein Land- und ein Wasserflugzeug. Die sollten das Reisen durch die Luft durch einige Propagandafahrten volkstümlich machen, sollten zeigen, dass ein geregelter Luftverkehr sehr wohl wirtschaftlich und vor allem mit grösster Sicherheit für Apparat und Gäste möglich sei.

Gegen Mittag, als die Bergnebel sich über die höchsten Berggräte ins Wallis flüchten wollten und dabei von Sonne und Wind zersaust und aufgelöst wurde, besahen sich unserer drei Zeitungsmannen erst rasch das oberhalb Scherzligen am Seeufer liegende Wasserflugzeug und dann wurden wir zu den Hangars bei der Kaserne Thun zurückgeführt. Aus der weit geöffneten Halle wurde eben der Riesenvogel hinausgeschoben, der uns hoch über die Gipfel der Berneralpen tragen sollte. An einen Vogel erinnerte zwar der mächtige Apparat eigentlich wenig. Im Gegensatz zu den üblichen schlanken Maschinen ist dieser Typ, bei allen grossen Ausmassen, doch eher gedungen, am ehesten einem Maikäfer vergleichbar, den malfreudige Bubenhände mit Silberbronze angestrichen haben, denn sowohl Rumpf wie Tragfläche sind aus gewelltem Aluminiumblech hergestellt, das nur um den Motor herum schwarz gestrichen ist, wodurch der Eindruck eines Käferkopfes noch verstärkt wird. Mit Ausnahme der gedungenen „Beine“, die die Achse der Laufräder umklammern, ist am ganzen Körper keine Strebe, keine Verspannung zu sehen. Das allein schon gibt einem ein Gefühl der Sicherheit: Man hängt nicht an dünnen Drahtseilen in der Luft, sondern eine feste, breite Fläche trägt Motor und Reisende.

Verstärkt wird der Eindruck der Sicherheit noch durch die wohnliche Kabine. Zwei gemütliche Polsterstühle und zwei Klappsitze geben dem Raum das Aussehen einer Motordroschke. Drei ziemlich grosse Fenster lassen den Blick nach der Seite frei, und nach vorn kann man durch eine helle Scheibe dem Führer über die Achsel sehen und seine Messapparate mitkontrollieren.

Nach einer raschen Motorprobe, bei der der Luftzug das Gras des Flugfeldes an den Boden peitschte und die Zuschauer in respektvolle Entfernung trieb, stiegen wir auf bequemen Tritten über den einen Flügel in die Kabine, und kaum hatten wir die Türe geschlossen, da sausten auch schon die Hangar und Alleebäume an uns vorbei. Unspürbar hob sich der schillernde Käfer vom Boden und stieg in steilem Fluge. Wie einem Erwachsenen, der spreizbeinig über aufgestelltem Spielzeug steht, kamen uns die Häuser und Bäume vor und die Ackerbreiten und Felder sehen wie ein sauberer Gemeindeplan aus. Eine schöne Schwenkung gegen das Stockhorn zu – da blitzten über dem schillernden Thunersee die schneeigen Hochgipfel auf. Ihnen flog nun, sich in riesigen Spiralen höher und höher schraubend, die brave Maschine entgegen. Mutwillig folgte sie eine Strecke weit dem Kandertal, wendete sich, wie spielend, über die Vorberge wieder den beiden Seen zu, überkreiste den wimmelnden Festplatz von Interlaken, folgte dem Tal der Lutschine, wandte sich dem Breithorn zu und strich auf Schulterhöhe an Jungfrau, Mönch und Eiger vorbei. In weitausholenden Windungen sich noch höher bohrend, stieg der Apparat endlich selbst über diese Gipfel hinaus und schwebte in stolzem Fluge den Walliser Bergriesen zu.

Wer uns in der molligen Kabine hätte beobachten können, der hätte unweigerlich auf etwelche Gehirnstörungen schliessen müssen. Wir waren aufgesprungen, hopsten in der Kutsche herum, brüllten uns alle drei gleichzeitig in die Ohren und rauchten dazu wie Kaminschlote. Wer wollte aber über der Bergpracht nicht halb närrisch werden! Was wir bisher in mühsamer Berggängelei an Fernsichten und Höhenstimmung uns stückweise erobert hatten, das lag nun als Ganzes, mühelos erreicht, tief unter uns. Von den Buckeln und Zacken des Montblanc bis hinüber zur Bernina lag die ganze Alpenwelt in fleckenloser Reinheit vor unsern trunkenen Augen, und ganz fern stach die Ortlergruppe durch den Bergnebel. Jura und Mittelland dagegen lagen unter einem tief violetten Dunst. Vor solcher Pracht merkten wir fast nicht einmal, wie die scharfe Kälte uns in die Hände und Füsse kneifte und in die Knochen kroch. Immer neue Schönheiten wurden sichtbar: Kühngeschnittene Berghäupter, buckelnde Gletscher und gleissener Firn, tiefe Talrunsen mit winzig kleinen Häuserwürfelchen an kleinen Häuflein, dunkle Bergseelein und helle Weiden, und über allem die kristallklare Bergluft, die alle Farben und Zeichnungen verschärft.

Auch nicht auf eines Augenblicks Länge kam uns der Gedanke an Gefahr. Die weichen, wiegenden Schwankungen unseres Riesenvogels waren kaum zu spüren und der Blick, der in die Tiefe flog, streifte den festen, breiten Aluminiumflügel und nahm von da Sicherheit und Beruhigung mit. Und selbst als der Apparat vom höchsten Punkt, aus fast 5000 Meter Meereshöhe, hoch über dem Petersgrat in den absteigenden Gleitflug überging, merkten wir das Abfallen bloss am aussetzenden Motorknattern. In pfeilgeradem Abflug schoss das Flugzeug dem untern Ende des Thunersees zu, und mit dem raschen Sinken in dichtere Luftschichten schwand rasch das Kältegefühl. Dafür begann es nun in den Ohren zu brummen; aber ein paar leere Schluckbewegungen hoben jeweilen das kleine Übel leicht. Noch ein paar kühne Spiralen über dem See und dem winkligen Aarestädtchen, und dass sausten wir über die Alleebäume weg auf die Allmend nieder. Die Räder fassten Boden, ohne dass auch nur eine Erschütterung spürbar gewesen wäre, und wie in einem gemütlichen Auto führte uns der sichere Mann am Steuerrad in einem schönen Bogen dem Hangar zu. Wie betäubt von all den wunderbaren Eindrücken konnten wir nur magern Dank stottern und uns in das bereitstehende Auto werfen, das uns dem Bahnhof und damit der täglichen Arbeit zuführte. Mit der Arbeit aber hatte es einen Haken; denn lieber als hinter politischen Dingen her liefen die Gedanken der künftigen Entwicklung des Flugverkehrs voraus, stieg die Hoffnung auf es werde recht bald die Zeit kommen, da Jeder mit wenig Geld auf derartigen Luftfahrten die Schönheiten der Erde und das Wunder des Fliegens erleben könne.

11. August 1921

Intelligenzblatt

Interlaken

Für nächsten Sonntagnachmittag ist die Abhaltung eines Flugmeetings angesagt. Zwei Wasserflugzeuge der Ad Astra-Gesellschaft treffen am Vormittag ein, um nachmittags ihre Passagierflüge auszuführen. Es handelt sich um ganz moderne, vollständig aus Metall gebaute Maschinen, von denen die eine fünf, die andere drei Passagiere mitführen kann. Infolge der grösseren Passagierzahl können auch billigere Taxen für die Flüge angesetzt werden. Tram und Dampfschiff sorgen für bequeme Verbindungen zum Startplatz beim Neuhaus am Thunersee. Im Laufe des Nachmittags wird ausserdem ein Fallschirmabsprung aus einem Flugzeug stattfinden, ein Schauspiel, das wohl auch manchen Besucher anlocken wird. Auch an musikalischer Unterhaltung wird es nicht fehlen.

18. August 1921

**Bericht des Piloten Ulrich Niemeyer über die
Notlandung des DORNIER-Flugzeuges CH-50.**

Am 18. August 1921 machte ich während des Vormittags Versuchsstarts mit allmählich sich steigernder Belastung des Flugzeuges, ausgehend von 300 Kg. Zuladung. 11 Uhr 39 machte ich meinen letzten Start mit einer Ladung von 700 Kg. Das Flugzeug kam nach ca. 250 Metern vom Boden frei, und stieg bis auf 50 Meter Höhe. (Tourenzahl des Motors 1400). In dieser Höhe ging der Motor plötzlich unter gleichzeitiger starker Erwärmung auf 1250-1300 Touren zurück. Da ich das Flugzeug bisher ziemlich stark gezogen hatte, hatte es verhältnismässig wenig Geschwindigkeit. Ich drückte deshalb schnell, um sehen zu können, ob ich mit dem Flugzeug noch in die Kurve gehen und dadurch wieder in den Platz hinein landen könnte. Ich bemerkte nun, dass ich nicht mehr

genügend Geschwindigkeit für eine Kurve bekam, schob deshalb das Flugzeug bei langsam weiter nachlassender Tourenzahl durch das Tal nach dem Greifensee zu, und langte mit ungefähr 20 Meter Flughöhe dort an. In die dort befindliche kleine Landungsstelle, die mir bekannt war, konnte ich nicht hineinlanden, da ich infolge der Bodenformation etwas zu weit rechts herausgekommen war, und auch eine Kurve hätte machen müssen. Da mir bekannt war, dass sich unter den tiefen Tragdecks der Dornierflugzeuge beim Flug dicht über Wasser, ein sehr gut tragendes Luftkissen bildet, das mir die Möglichkeit gegeben hätte, den Motor durch starkes drosseln langsam abzukühlen, drückte ich die Maschine auf ungefähr einen Meter Höhe über den See. Dies tat ich ausserdem, da ich mir darüber klar war, dass ich die Maschine bei einer Landung im Wasser so gut wie gar nicht beschädigen würde, während eine Notlandung auf Land durch Rammen von Bäumen, bezw. durch die Ungunst des Geländes zu einer schweren Beschädigung des Flugzeuges geführt hätte. Ungefähr in der Nähe des Dorfes Greifensee blieb der Motor gänzlich stehen und ich machte eine ausgesprochene Schwanzlandung ins Wasser. Das Flugzeug blieb vollkommen horizontal auf dem Wasser liegen, ohne mit den Tragdecks einzutauchen. Das Wasser stand ca. 30 cm. unter den Kabinenfenstern. Obwohl die Landung mit Rückenwind gemacht worden war, zeigte das Flugzeug nicht im geringsten Neigung zum Überkopfgang, und drehte sich wie ein Wasserflugzeug langsam mit der Nase in den Wind, während langsam durch die Öffnung im Rumpf und am Motor Wasser hineinlief. Der Mechaniker, der sich in der Kabine befand, öffnete eines der hintern Fenster und kam durch dieses zu mir auf den Rumpf. Um das Flugzeug vorn höher aus dem Wasser zu bekommen, begab ich mich mit ihm auf den Schwanz. Nach ca. 10 Minuten begann das Wasser in das geöffnete Kabinenfenster, das wir nicht wieder hatten schliessen können, hineinzulaufen.

Nun sank das Flugzeug sehr schnell bis auf die Tragflächen. Diese hielten es noch ca. 8 Minuten über Wasser, sodass die Maschine insgesamt ungefähr 22 Min. blieb. Mein Mechaniker und ich waren inzwischen von einem herangekommenen Ruderboot aufgenommen worden. Da dieses Boot weder eine Leine noch eine Kette an Bord hatte, konnten wir weder das Flugzeug näher an Land schleppen, noch durch eine Boje seinen Liegeplatz feststellen. Ich merkte mir jedoch die genaue Lage, indem ich eine Kreuzpeilung an Land nahm. Am Nachmittag legten wir den Ort noch durch eine Boje fest.

Am nächsten Tag stellte ich fest, dass das Heben des Flugzeuges mit den dort zur Verfügung stehenden Hilfsmitteln nicht möglich war, und besorgte mir deshalb von der städtischen Wasserversorgung Zürich einen Taucher und das nötige Material. Die Bergungsarbeiten konnten erst am Dienstag den 23. ds. Monats fortgesetzt werden, da das Tauchgerät nicht eher verfügbar war. An diesem Tage montierten wir das Tauchgerät auf dem grossen Motorboot der Dampfbootgesellschaft Uster, und der Taucher stellte zunächst die Lage und den Zustand des Flugzeuges fest. Dieses lag vollkommen unbeschädigt in einer Tiefe von 22 Metern auf Sporn und Rädern. Beim zweiten Tauchen versuchte er, den Ballast aus der Kabine zu bringen, was ihm jedoch nicht gelang. Er tauchte nunmehr zum dritten Male und befestigte eine schwere Stahlrosse an der Propellernabe. Am nächsten Morgen wurde das Flugzeug über das Heck des Motorbootes bis dicht unter die Wasseroberfläche gehoben, und von dem Boot mit eigener Kraft bis an das steil abfallende Ufer gebracht, wo es auf dem Grund aufstand. Nunmehr wurde eine zweite Leine von der Propellernabe nach Land zu ausgebracht, und nach deren Verankerung auch die Stahlrosse hinübergegeben. Da es wegen des grossen Gewichtes des Flugzeuges bei dem steil abfallenden Ufer nicht möglich war, dasselbe direkt aufzuschleppen, liess ich dicht am Ufer einen 4 Meter hohen schweren Holzbock aufstellen, an dessen Querbalken eine Rolle aufgehängt wurde, über die nunmehr das Flugzeug mit einem schweren Kettenflaschenzug langsam – damit das Wasser aus den Flächen gut ablaufen konnte – gänzlich ans Land geholt wurde. Zuletzt wurde das Flugzeug mit Menschenkraft aufgezo-gen.

Das Flugzeug weist nur folgende Beschädigungen auf:

- 1./ Der Propeller ist aufgeleimt.
- 2./ Das Benzinfa-ss ist durch den hohen Wasserdruck zusammengedrückt.
- 3./ Das B.B.-Tragdeck ist an der Hinterkante durch den Suchdraggen ca. 20 cm. aufgerissen.
- 4./ Die horizontale Dämpfungsfäche ist an der St.B.-Aussenkante infolge der Schwanzlandung etwas eingebault.

Die bei dieser Notlandung für den Luftverkehr (gemachten) Erfahrungen sind folgende:

Die Passagiere hätten weder bei der Landung Verletzungen durch Stoss oder Fall erlitten, da sie sehr weich war, noch wären sie der Gefahr des Ertrinkens in der Kabine ausgesetzt gewesen, da sie innert einer Zeit von 10 Minuten bequem durch eines der hintern Fenster die Kabine hätten verlassen können. Des Weitern ist es ein Beweis für die Solidität des Metallflugzeuges (und damit für die Ökonomie des Flugzeuges), dass es fast unbeschädigt gehoben werden konnte.

Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.G. Zürich

19. August 1921 Intelligenzblatt

--- **Thun.** Donnerstagvormittag wurde von Pilot Pillichody von der Ad Astra-Aero-Gesellschaft mit einem Junkers-Metallflugzeug mit fünf Passagieren ein Alpenflug ausgeführt, der eine neue Rekordleistung bedeutet. Es wurden Stockhorn, Niesen, Blümlisalp überflogen, das Bietschhorn umkreist, das Aletschhorn überflogen, die Fiescherhörner umkreist und endlich das Massiv von Eiger, Mönch und Jungfrau sowohl auf der Südseite wie auch auf der Nordseite entlang geflogen und endlich über Grindelwald die Rückkehr nach Thun angetreten. In $\frac{3}{4}$ Stunden war eine Höhe von 4500 Metern erreicht, der ganze Flug dauerte $1\frac{1}{2}$ Stunden.

23. August 1921 Intelligenzblatt

--- **Interlaken.** In Anwesenheit einer nach Tausenden zählenden Volksmenge, wurden am Sonntag von den Piloten Zimmermann-Zürich und Cartier-Interlaken mit Wasser- und Landflugzeugen zahlreiche Flüge ausgeführt. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Fallschirmabsprung des Piloten Romaneschi zuteil.

Bern, den 3. Oktober 1921. Ad Astra-Aero, Zürich **Subvention für moderne Verkehrsflugzeuge.**

In Erwiderung Ihrer Anfrage vom 19. September müssen wir Ihnen bestätigen, dass M 18 keine Aussicht auf Subvention hat. Abgesehen von den Bootsreparaturen behält die Maschine den Nachteil des hintenliegenden Propellers und des statisch ins Tragwerk eingebauten Motorgehäuses.

Andererseits wird die Metallkonstruktion nicht Bedingung für die Prämierung sein. Genügende Wirtschaftlichkeit sowie Start-, Landungs- und Steigeigenschaften entsprechend den schweizerischen Verhältnissen treten in erster Linie in Rechnung.

Verkehrsflugzeuge für 4 Passagiere in geschlossener Kabine dürften den Vorzug haben.

Vor Neuanschaffung wollen Sie bitte das Luftamt anfragen, wie es sich im besonderen Fall zur Prämierung stellt.

Eidgenössisches Luftamt (J)

11. Oktober 1921.

Intelligenzblatt

--- **Nidau.** ag. Der gestrige Flugtag in Nidau nahm unter gewaltigem Andrang der Bevölkerung einen prächtigen Verlauf. Unermüdlich unternahmen Zimmermann und Cartier mit ihren Ad Astra – Ein- und Zweideckern schon vom Vormittag an Passagierflüge. Der Luftakrobat Romaneschi vollführte mit dem Fallschirm einen flotten Absprung aus zirka 500 Meter Höhe. Die Menge zählte nach Tausenden.

Bern, den 12. Oktober 1921.
Herbstkontrolle.

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

Um die periodische Herbstkontrolle der Civilflugzeuge durchzuführen, ohne die Kontrollreise unnütz zu verlängern ist deren Durchführung nach einem genauen Programm nötig, dessen Sie betreffender Teil für den ersten Reiseabschnitt (Zürich, Horgen, Frauenfeld, Lugano, Locarno) unten wiedergegeben ist.

Das Luftamt ersucht Sie hiermit, Personal und Piloten zu den angegebenen Zeiten bereitzuhalten und eine glatte Durchführung zu ermöglichen. Sofern einige der genannten Flugzeuge nicht betriebsbereit sind, bitten wir um Angabe derart, dass wir spätestens am 15.10, früh in deren Besitz sind; zur Disposition der zweiten Kontrollreise ersuchen wir um Angabe betr. Bereitschaft der verschiedenen Flugzeuge in Genf.

Die Bordbücher sind zur Kontrolle bereitzuhalten.

25.10. 8 bis 18 Uhr: Kontrollen in Dübendorf (möglichst CH 1, 2, 7, 5, 50); Probeflüge sind nötig bei CH 5 und 7.

26.10. 8 bis 12 Uhr: Kontrollen CH 59 und 66 in Dübendorf.

29.10 8 bis 12 Uhr: Kontrollen Zürichhorn (CH15, 19, 21; Probeflüge sind nötig mit CH 15, 19, 21).

1.11. 8 bis 10 Uhr: Kontrolle CH 12; Probeflug CH 12 in Lugano.

2.11. 8 bis 10 Uhr: Kontrolle CH 24 in Locarno

Zürich, den 21. Oktober 1921.

An das Kriminal-Kommissariat, Zürich.

In Sachen Fluggesellschaft Ad Astra A.G. (Altherr, Walter, Seefeldstrasse 19).

Heute Freitag den 21. Oktober 1921, nachmittags 7 ½ Uhr, erschienen auf dem Detektivbureau Schwarzenbach, Edwin, Verwaltungsrat der Schweiz. Luftverkehrs-A.G. Ad Astra, Bahnhofstr.12, Zürich 1 und Altherr, Walter, Prokurist dieser Gesellschaft, Seefeldstr. 19., Zürich 8.

Auf Veranlassung des Schwarzenbach, machte Altherr, folgende Deposition:

„Am Dienstag den 18. Oktober a. c. vormittags zwischen 9 & 10 Uhr, erschien auf dem Bureau ein Herr, angebl. Rumäne und brachte vor, er beabsichtige für Rumänien Flugzeuge zu kaufen. Anschliessend wünschte er Auskunft, wo er sich in Dübendorf melden müsse, um den Flugplatz anzusehen. Ich erklärte ihm, er solle hier ein Billet lösen, das sei am einfachsten, er wollte das aber nicht. Gleichen Tages, nachmittags kurz nach 2 Uhr, telefonierte Zimmermann, Wilhelm, aus Deutschland, vermutlich geb. 1897, Pilot der Flugzeugwerke Junkers A. G. in Dessau, wohnhaft bei Näf, alte Wangenerstr. In Dübendorf, (Die Flugzeugwerke Junkers, haben 2 Flugzeuge in Dübendorf, bei der Ad Astra, als Reklameobjekte und Zimmermann, ist mit einem Mechaniker namens Rubens, Max, dort, um Interessenten die Flugzeuge vorzuführen, aber alles unter Einwilligung der Ad Astra A.G.) auf das Bureau der Ad Astra und fragte, ob er mit 2 Herren aus Rumänien, einen kurzen Flug machen dürfe. Ich erlaubte den Flug, mit dem Bemerkten, wenn sich die Herren um die Flugzeuge von Junkers, interessieren, sei nichts einzuwenden, immerhin, müssten die beiden Herren einen Verzichtschein unterschreiben. Auf diese Bewilligung hin, führte Zimmermann, am gleichen Nachmittag (18.X.) den Flug aus.

Am 19. Oktober a. c. vormittags ca. 11 Uhr, erschienen die beiden Herren bei mir auf dem Bureau und bedankten sich für den Flug. Gleichzeitig erklärten sie, ihrer 3 Herren und eine Dame möchten einen grösseren Flug machen, es wurde dann vereinbart für einen Flug auf dem kürzesten Weg, von Dübendorf nach Genf, womit sie sich einverstanden erklärten. Ich stellte das Billet für 4 Personen aus und einer der Herren zahlte mit einer Tausendfrankenote. Auf dem Billet wurden die Namen von allen 4 Personen aufgeführt, es ist mir aber keiner der Namen mehr bekannt. Im Geschäftsbuch habe ich nur einen Flug von 4 Personen Dübendorf – Genf aufgeführt. Das Billet mit dem Talon, gab ich den Personen mit und es ist Praktik, dass der Pilot vor dem Flug den Talon abtrennt und in Dübendorf abgibt und letzteres ist nun von Zimmermann, in Dübendorf nicht geschehen, sondern er hat den Talon zu sich genommen und deshalb können wir jetzt die Namen der Passagiere nicht mehr wissen.

Gestern den 20. Oktober, mittags 12 ¼ Uhr, ist Zimmermann, mit den Passagieren in Dübendorf aufgestiegen und zwar mit 5 Personen, 4 Herren und einer Dame, er hat also eine Person mehr mitgenommen, als dass er durfte, das Flugzeug war dann mit den 6 Personen (mit dem Flieger) vollständig besetzt. Den Mechaniker nahm er nicht mit, was verdächtig ist, denn bei grösseren Flügen, wird der Mechaniker immer mitgenommen.

Bis heute Abend den 21. Oktober, ist Zimmermann, mit dem Flugzeug nicht mehr zurückgekehrt und hat auch nichts mehr von sich hören lassen. In Genf ist er, wie ich mich erkundigt habe nicht eingetroffen und hat auch den Flug vorher in Genf nicht avisiert, wie er hätte tun sollen.

Es besteht nun die Vermutung, dass es sich bei den 5 Personen um eine zweifelhafte Gesellschaft handelte und Zimmermann, mit denselben irgendwohin über die Grenze geflogen ist, oder dass er den Flug in die Berge verlegt hat und dort verunglückt ist.

Nach dem ganzen Sachverhalt ist aber anzunehmen, dass Zimmermann, über einen bestimmten Plan orientiert war und über die Grenze geflogen ist.

Wie ich von Dübendorf Bericht erhielt, hat er dort über 300 Liter Benzin gefasst, mit welchem Quantum er mindestens 700 Kilometer weit fliegen konnte. Für die Strecke nach Genf, hätte er nicht ein so grosses Quantum mitnehmen müssen.

Selbstverständlich haben wir alles Interesse daran, dass die Angelegenheit so bald wie möglich seine Aufklärung findet. Ich werde am Samstagmorgen dem eidgenössischen Luftamt in Bern, die Angelegenheit mitteilen.“

Auf obige Deposition hin, setzte ich mich mit dem Flugplatz in Dübendorf, in Verbindung. Von dort wurde mir vom Piloten Cartier, Max, mitgeteilt, er habe in der Sache etwas Nachfrage gehalten und könne mir bis jetzt folgendes deponieren:

„In der Wirtschaft Fonti, zum Rosenbaum, Dübendorf, werde gesagt, es seien am 19. Oktober, 2 österreichische Flieger bei Zimmermann, auf dem Zimmer gewesen und am gleichen Abend habe er mit diesen Herren das Nachtessen eingenommen. Am 20. Oktober, mittags, kurz vor dem Flug, seien 3 Herren in einem Auto angekommen und hätten sich um die Bereitstellung des Flugzeuges interessiert. Bald nachher sei ein zweites Auto mit einem Herr und einer Dame angekommen und diese beiden Personen hätten sich das Gesicht mit den Kleidungsstücken eingehüllt gehabt. Sofort sei das Flugzeug von den 5 Personen bestiegen worden und Zimmermann, sei aufgefliegen, unbekannter Richtung.

Auffallenderweise, sei der Mechaniker Rubens, Max, nicht mitgenommen worden, aber man gewinne den Eindruck, er sei über die Sache einigermaßen orientiert, wenigstens mache er sich nichts daraus, dass Zimmermann, nichts mehr habe von sich hören lassen. Ferner sei gesagt worden, Zimmermann, habe am Tage vor dem Flug, einen grossen Koffer auf die Bahn spedieren lassen.

Es ist noch zu erwähnen, dass das vermisste Flugzeug folgende Aufschriften trägt:

Am Rumpf die Buchstaben C. H. No. 59 und an den Flügeln, C. H. No. 66.

In der Angelegenheit machte ich heute Abend noch einige Erhebungen, in Begleitung von Herrn Schwarzenbach.

In einem gewissen Hause, welches nur von der bessern Gesellschaft besucht wird, wurde ein Gespräch herumgeboten, Exkaiser Karl, sei am letzten Dienstag in Zürich gewesen und er habe eine bestimmte Persönlichkeit aufgesucht, welche für ihn ein Auto habe kaufen müssen, ob dieses Gespräch der Richtigkeit entspricht, ist nicht festgestellt, immerhin wäre es nicht ausgeschlossen, dass die genannte Persönlichkeit mit dem verdächtigen Flug etwas zu tun haben könnte.

Der betreffenden Person, welche die letztern Angaben machte, musste in Bezug auf ihre Person Diskretion zugesichert werden.

Bartlome, Det. Corpl.

Zürich, den 22. Oktober 1921.

An Mayor Heusser, Polizei-Inspektor, Zürich.

Bericht über die Vorbereitungen, welche anlässlich der Flucht, von Ex Kaiser Karl, getroffen wurden.

Wie aus dem Polizei-Rapport des Det. Corpl. Bartlome hervorgeht, so stieg der Pilot Zimmermann, Wilhelm, am 20. dies Mts. auf dem Flugplatz in Dübendorf, mit einem mit 5 Passagieren besetzten Flugzeug auf, um eine Fahrt nach Genf zu machen. Der Betriebsleitung der Ad Astra Gesellschaft, bei welcher Zimmermann in Anstellung stand, fiel es auf, als Z. mit seinen Reisegefährten am 21. dies Mts. nicht zurückkehrte, bezw. von sich nichts mehr hören liess. Es wurden verschiedene Vermutungen ausgesprochen, auch fiel es nun, denjenigen Personen, welche beim Aufstieg des fraglichen Flugzeuges anwesend waren, das Gebaren des Z. auf. Det. Bartlome hatte in seinem ersten Rapport, die Vermutung, diese Fahrt dürfte mit einer event. Flucht von Ex. Kaiser Karl, in Zusammenhang zu bringen sein. In Anbetracht dessen. Erhielten Det. Corpl. Bartlome, nachdem Sie vorher die Schweizerische Bundesanwaltschaft in Bern, verständigt hatten, den Auftrag in Dübendorf nähere Erhebungen zu machen. In dorten wurde der dort stationierte Polizeisoldat Graf benachrichtigt.

Dem Letzteren war ebenfalls zu Ohren gekommen, dass Zimmermann von einer Luftfahrt von Genf nicht mehr zurückgekommen war, näheres wusste er jedoch noch nicht. Wie wir erfahren hatten, so waren bei der fraglichen Fahrt bezw. bei der Abfahrt die beiden nachgenannten Personen anwesend.

Muntwyler, Paul, von Basel, Mechaniker, geb. 14. April, 1892, wohnhaft in Dübendorf bei Gossweiler, angestellt bei der Ad Astra Gesellschaft.

Muntwyler schilderte den Hergang wie folgt: „Ich kenne Zimmermann seit dem Monat Juni dieses Jahres, er sollte hier als Pilot der Firma Junkers Flugzeugwerke, in Dessau, für die Ad Astra Gesellschaft, ein aus dieser Fabrik stammendes Flugschiff einführen. Von der zit. Gesellschaft wurde ich Zimmermann als Mechaniker beigegeben. Nachdem nun Zimmermann seit dem 20. dies Mts. nicht mehr zurückgekehrt ist, so fällt mir folgendes auf: Am 3. oder 4. Oktober dies Jahres kam der unten signalisierte Mann nach dem Hangar in Dübendorf, er erkundigte sich einlässlich, über das bereits geschilderte Flugzeug, er wollte die Leistungsfähigkeit kennen und über jedes Einzelne Auskunft haben. Ich sah, dass ich es mit einem Fachmanne zu tun hatte. Der Betreffende verliess den Hangar, er kam jedoch am 18. dies Mts. vormittags 9 Uhr in Begleite eines zweiten Mannes, mit einem Auto (Taxameter) nach dem Flugplatz. Die Beiden erkundigten sich nach Zimmermann und ich wurde aufgefordert, sie zu demselben zu führen. Mit dem fraglichen Auto fuhren wir nach dem Logis des Z. Dieser war noch im Bette. Die beiden Herren warteten vor dem Hause bis zur Ankunft desselben, während ich nach dem Arbeitsplatz zurückging. Nach kurzer Zeit kamen die drei angefahren. Ich musste sofort das Flugzeug in Stand stellen und ca. um 12 Uhr unternahmen wir vier einen kurzen Flug. Der erstere Herr nahm im Führersitz neben Z. Platz, während der zweite Herr neben mir sass. Sowohl der Erstere als auch der zweite Herr konnten die Leistungsfähigkeit und die Vorteile der Maschine nicht genug rühmen.

Auch Zimmermann machte ein vergnügtes Gesicht. Die Beiden verliessen nun den Flugplatz und kamen am 20. Oktober a.c. vormittags ca. 11 Uhr wieder mit einem Auto angefahren. Gleich darauf kam ein zweites dem Anscheine nach ein Privatauto angefahren, diesem Wagen entstiegen zwei Herren und eine Dame. An diesem Tage war mir von der Ad Astra Gesellschaft telefonisch mitgeteilt worden, es sei die Maschine auf 12 Uhr flugbereit zu halten, für eine Fahrt mit vier Passagieren nach Genf. Wir mussten sehr anstrengend arbeiten, denn die Passagiere drängten abzufahren. Es mussten 300 Lit. Benzol in das Flugzeug geschafft werden. Auch nahm Z. gegen seine sonstige Gewohnheit einen Koffer und seinen Mantel mit. Kaum war die Maschine bereit, stiegen die Angekommenen ein, auch hier fiel es mir auf, dass fünf Personen einstiegen, anstatt vier wie mir gemeldet worden war. Es ging jedoch alles so schnell, dass wir keine Zeit, zu weiterem Nachdenken hatten.

Signalement: I. Unbekannter angeblicher Österreichischer Pilot 30 bis 35 Jahre alt, besetzte Statur, bartlos, Haare grau meliert, trug grauen Sportanzug und dito Sportmütze.

II. Unbekannter angeblich Pilot aus Rumänien, ca. 25 Jahre alt, ebenfalls glatt rasiert, schwarze Haare, volles gesundfarbiges Gesicht, trug silbergraue Kleidung und hellbraunen Hut.

Das Auto Taxameter trug vermutlich die Nummer 6306 oder eine ähnliche Nummer. Der Chauffeur war ein jüngerer blonder Mann, er trug gegen die Gewohnheit der Chauffeure, einen Hut und keine Mütze.

Bestimmt kann ich nicht sagen, ob die Beiden am zweiten Tage, das heisst am 20. Dies Mts. mit dem gleichen Auto angefahren sind.

Signalement der weiteren Passagiere, die dem zweiten Auto entstiegen: 1. Ca. 40 Jahre alt, schwarze Haare, dito kleinen Schnurrbart, schlanke magere Statur. II. ca. 45 Jahre alt, ebenfalls magere Gestalt, bartlos. Beide waren in Pelzmäntel gehüllt, einer trug eine Automütze, der zweite hatte einen Schlapphut über die Ohren gezogen. Die Dame kann nicht signalisiert werden,

sie war vollständig in Mäntel gehüllt. Das Auto war ein Privatauto, es trug keine Zürchernummer. Der Chauffeur war ein ca. 40 Jahre alter Mann, besetzte Statur, gesundes Aussehen.“

Rubens, Max, von Cotbus, Deutschland, Techniker, geb. 18. Januar 1895, wohnhaft in Dübendorf, machte folgende Angaben: „Ich kenne Z. seit 1 Jahr. Wir beide sind Angestellte der Firma Junkers Flugzeugwerke in Dessau. Zimmermann als Pilot und ich als Technischer Leiter. Vor 6 Monaten wurden wir von der zit. Firma nach Zürich zu der Ad Astra Gesellschaft abkommandiert, denn die letztere Gesellschaft hatte von unserer Firma ein Flugzeug bezogen und war unsere Aufgabe, dieses hier einzuführen. Zimmermann und ich verkehrten während der Arbeit immer miteinander, standen jedoch nicht auf freundschaftlichem Fusse miteinander, denn derselbe war eine verschlossene Natur.

Am Dienstag fuhr ich mit Z. von Dübendorf per Bahn nach Zürich, er trug einen gelben Lederkoffer bei sich, welchen er auf dem Bahnhof Zürich, wie er angab, auf dem Zollamt zur Revision abgeben müsse, um den Koffer dem Eilgut zu übergeben. Dieses fiel mir nicht auf, denn unsere Arbeit war hier vollendet und wollten wir auf Ende Monat Dübendorf verlassen. Am 18. dies Mts. abends traf ich Z. beim Hangar am Zürichhorn, bei diesem Anlass erzählte er mir, er habe heute mit zwei österreichischen Herren, einen Propagandaflug ausgeführt und seien dieselben über die Leistungsfähigkeit der Maschine sehr überrascht, sodass es nicht ausgeschlossen sei, dass dieselben eine Maschine kaufen. Im weiteren gab er an, es werde von diesen beiden Herren die Gründung eines Luftschiffverkehrs Budapest–Wien geplant und sei diese Maschine für diesen Dienst vorgesehen. Er Zimmermann habe die beiden Herren angewiesen, sich mit seiner Firma in Verbindung zu setzen. An diesem Tage wurde Z. von den Beiden zum Nachtessen eingeladen, wo dasselbe eingenommen wurde weiss ich nicht.

Am 20. dies Mts. musste ich bei der Bereitstellung des Flugzeuges ebenfalls behilflich sein. Ich sah wie zuerst zwei Herren einem Auto entstiegen und wie kurz nachher ein zweites Privatauto vorfuhr, welchem ein Herr und eine Dame entstiegen. Die Abfahrt und das überaus schnelle Einsteigen der Passagiere liessen keine Zeit zum weiter Denken übrig. Auch kann ich die Betreffenden nicht besser signalisieren als Muntwyler. Die Dame wurde Zimmermann speziell vorgestellt, ich kann mich jedoch nicht erinnern, was für ein Name gesagt wurde.“

Wüest, Hans, Leut, Flieger, der zur Zeit in Dübendorf einen Wiederholungskurs besteht, hat die Abfahrt des Flugzeuges am 20. dies Mts. mittags ca. um 12 Uhr beobachtet, ihm machten die Passagiere den Eindruck, heruntergekommener Schieber. Die ganze Gesellschaft habe ihm keinen guten Eindruck gemacht. Das Auto in welchem die drei Letzteren gekommen seien habe nach seiner Ansicht eine Genfernnummer getragen, das Auto sei grau angestrichen und habe er beobachtet, dass hinten auf dem Auto ein gelber ziemlich grosser Koffer, platziert gewesen sei, welchen der fragliche Chauffeur in der Richtung Zürich mitgenommen habe.

Frau Fonti, Berta, Wirtin, bei welcher Zimmermann öfters verkehrte, gab an, sie habe nie etwas Auffälliges bemerkt. Auch dieselbe hat das fragliche Auto gesehen, kann sich jedoch an die Nummer ebenfalls nicht erinnern.

(Manzini, Det. Hptm.?)

Zürich, den 23. Oktober 1921 Vormittags 9.20 Uhr Stadtpolizei Zürich – Vorladung Altherr

Es erscheint auf dem Polizeiinspektorat vorgeladen:

Altherr, Walter, von Trogen Appenzell. Geb. 8. Juni 1895, Prokurist bei der Fluggesellschaft „Ad Astra“, verheiratet mit Marta geb. Rüegg, Sohn des Johann, Jakob und der Anna Meier, wohnhaft Weinbergstrasse 95, Zürich 6, Gefreiter der Fliegerabteilung, Geschwader 4.

und erklärt auf Befragen:

Ich bin Prokurist der „Ad Astra“ Aero, Schweiz. Luftverkehrsgesellschaft A.-G. in Zürich. Flieger Mittelholzer ist Photograph, Pillichody ist technischer Leiter der Gesellschaft.

Mittelholzer und Pillichody absolvieren zurzeit Militärdienst in Dübendorf und zwar vom 10.–27. Oktober und besorge ich in deren Abwesenheit die gesamte Leitung.

Flieger Zimmermann kam Anfangs Juli 1921 als Vertreter und Vertrauensmann der Junkerswerke in Dessau und als solcher als Flieger der Junkersapparate. Wir hatten von den Junkerswerken vor einigen Monaten 2 Junkers-Flugzeuge zu Reklame- und Propagandazwecken übernommen. Pilot Zimmermann und Mechaniker Rubens befanden sich im Auftrag der Junkerswerke in Dübendorf, um Interessenten die Apparate jeweils vorzuführen und den Mechanismus vorzudemonstrieren. Einer der beiden Junkersapparate war meines Wissens dieses Jahr auf dem Kasernenplatz in Zürich zu Reklamezwecken aufgestellt; nachher bekam ihn Flieger Comte in Horgen. Comte zerwarf sich dann aus unbekanntenen Gründen mit den Junkerswerken und bekamen wir dann den Apparat nach Dübendorf. Die Apparate, die zu Wasser und zu Lande gebraucht werden können, sind bequem umzubauen. Einer dieser Apparate befindet sich in unserem Hangar im Zürichhorn und der andere im Hangar in Dübendorf. Die Apparate galten in unserem Besitz als Kaufobjekte. Sie waren vertraglich übernommen, aber noch nicht bezahlt. Am 22. September 1921 bekamen wir von den Junkerswerken aus Dessau einen Brief, worin uns mitgeteilt wurde, dass wir die Apparate zu kaufen oder am 24. September ausser Betrieb zu stellen hätten. Da wir am Sonntag den 25. September 1921 Flugmeeting in Solothurn und Orbe vorhatten, so waren wir in Verlegenheit, wenn die beiden Junkersapparate nun gerade auf diese Flugtage hin ausser Betrieb gestellt werden mussten. Ich verreiste deshalb am 23. September zu unserem Gönner Dietrich Jenny-Dinner nach Mollis, zwecks Veranlassung eines Kaufabschlusses mit den Junkerswerken. Wir kauften dann am Samstag den 24. September das Flugzeug No. 59 CH., Fabriknummer 574. Dieser Apparat befand sich in Dübendorf. Der Apparat ist nun Eigentum der Ad Astra, gehört aber eigentlich unsrem Wohltäter Jenny-Diener in Mollis. Unser Wohltäter behält sich lediglich das Eigentumsrecht für den Apparat CH 59 vor, sämtliche Betriebseinnahmen mit diesem Apparat fallen der „Ad Astra“-Gesellschaft zu. Zimmermann hatte von den Junkerswerken den Auftrag, Piloten mit diesen Apparaten auszubilden und Interessenten zu zeigen. Mechaniker Rubens war dem Piloten Zimmermann von den Junkerswerken als Gehülfe zugeteilt. Muntwyler ist Mechaniker der „Ad Astra-Aero“-Gesellschaft.

Mit Zimmermann kam ich in der ersten Zeit nicht gut aus, ich hatte immer Krach mit ihm. Ich war in Luzern immer mit ihm zusammen. In Luzern war er während seines anfänglichen Aufenthaltes sehr frech, nachher besserte er sich.

Er wohnte in Dübendorf bei Näf, alte Wangenerstrasse. Er ist deutscher Offizier und zwar Lieutenant. Er war Kampfflieger und ist er als Flieger wirklich zu bewundern. Wir hatten Interesse daran, deutsche Piloten zu halten, indem diese immer bevorzugt wurden. Was den übrigen Verkehr mit Zimmermann im Privatleben betrifft kann ich nichts über diesen aussagen indem ich nie mit diesem zusammen kam. Ausser dem Geschäft widme ich mich ganz der Familie, weshalb mir in Bezug auf Zimmermann nichts besonderes auffiel, da ich auch nicht in Gesellschaften verkehre. Da er in Dübendorf und ich in Zürich wohne, konnte mir überhaupt nichts auffallen, was auf die Flucht des Ex-Kaisers Bezug haben könnte. Besonders da Mittelholzer und Pillichody im Militärdienst waren, hatte er freie Hand. Zimmermann war m. W. hie und da zu Direktor Rhiner eingeladen. Während der Geschäftszeit musste er sich immer zu meiner Verfügung halten und mich auf dem laufenden halten, wo er sich aufhielt.

Am Dienstag 18. Oktober vormittags ca. um 9.00 Uhr kam ein eleganter feingeschnieglter schwarzgekleideter Herr auf unser Bureau der „Ad Astra-Aero“-Gesellschaft, das sich Seefeldstrasse 19, Zürich 8 befindet. Der Herr, es war ein ganz schwarzer, hatte äusserst feine Umgangsformen. Er brachte vor, einen Apparat für Rumänien für den Flugdienst zwischen Wien und Budapest kaufen zu wollen. Ich erklärte diesem Herrn, dass wir uns nicht mit dem Verkauf von Flugapparaten beschäftigen täten, sondern lediglich Passagier- und Propagandaflüge ausführen würden. Hingegen wären wir vielleicht unter Umständen bereit, den Kauf eines guten Apparates vorzuschlagen und zu vermitteln. Auf einmal kam dann der Herr auf den Flugplatz Dübendorf zu sprechen und fragte mich, wo man sich melden müsse, um den Flugplatz ansehen zu können. Ich gab ihm die diesbezügliche Auskunft und riet ihm auch zugleich bei uns ein Billet zu lösen, was er aber abschlug und sich dann entfernte, nachdem ich ihm mitgeteilt hatte, wo er sich in Dübendorf melden könne, um Einlass auf den Flugplatz zu bekommen. Am Nachmittag des gleichen Tages läutete mir Zimmermann von Dübendorf an und fragte mich erregt und freudig, ob er nicht einen Probeflug machen dürfe, es seien zwei Herren aus Rumänien da, die gerne fahren würden. Ich fragte dann Zimmermann noch, ob die Junkerswerke Interesse daran hätten, wenn er mit diesen fliegen würde, was er mir bejahte. Ich bewilligte Zimmermann dann einen Flug von einer Viertelstunde. Zimmermann führte dann den Flug mit den beiden angeblichen Rumänen und dem Mechaniker Muntwyler aus. Es handelte sich also um das Modell der Junkerswerke No. CH 59. Das Flugzeug hat eine Kabine für 4 Personen und zwar befindet sich diese im Rumpf hinter dem Motor, Führersitz befindet sich hinter dem Motor; rechts neben dem Führersitz ist der Platz der eigentlich für den Mechaniker bestimmt ist. Die geschlossene Kabine ist mit Celluloidfenstern versehen und hat Fenster zum Herunterlassen. Ca. um 2.45 – 3.00 Uhr wurde der Flug ausgeführt, den Flugrapport besitze ich aber noch nicht.

Am anderen Tage, also am 19. Oktober kam dann der gleiche Herr von gestern in Begleitung eines zweiten schwarzen Herrn auf mein Bureau an der Seefeldstrasse. Es war etwa 11 Uhr vormittags. Ich kann mich leider an die beiden Namen nicht mehr erinnern die sie mir angaben. Ich glaube der eine gab an Heldener und der andere Inkner zu heissen. Sie bedankten sich für den gestrigen Flug und erklärten mir, sie beabsichtigten nun einen grossen Flug nach Genf und zurück mit dem Apparat von gestern ausführen zu wollen und zwar erklärten sie mir in einer Höhe von 4000 Metern fliegen zu wollen. Ich erklärte den beiden Herren, dass mit unseren Apparaten eine Gipfelhöhe von 7600 Metern mit Vollast erreicht werden könne, worüber der eine der Herren sich sehr erfreut zeigte. Nach dem Preis eines Fluges Genf–Zürich befragt, erklärte ich den Herren, dass der Flug für 2 Personen 750 Franken koste, worauf man mir sagte, es seien vier Personen, die zu fliegen beabsichtigen täten. Ich setzte dann den Preis für 4 Personen auf 1000 Franken fest, was für die beiden Rumänen allem Anschein nach zu viel war, denn sie blinzelten einander an. Sie wollten dann mit mir markten, und fanden den Preis von 1000 Franken zu hoch für diese Fahrt. Während dieser Unterhandlung wurde ich in ein Nebenbureau an das Telefon gerufen und waren die beiden Herren einen Moment allein. Als ich dann zurückkam gaben sie mir an, sie hätten unterdessen in einem aufliegenden Flugtarif betreffend den üblichen Tarifen nachsehen können und hätten nun gesehen, dass der Preis von 1000 Franken nicht zu hoch sei für den Flug Zürich–Genf und zurück; sie erklärten sich einverstanden mit 1000 Franken. Der schwarze Herr, angeblich namens Heldener oder ähnlich nahm dann eine gewöhnliche braune Brieftasche, die nicht viel Geld zu enthalten schien aus der Tasche und entnahm ihr eine Tausendernote. Ich stellte dann das Flugbillet aus, das einen Talon zum abreißen enthielt. Auf dem Talon mussten sie mir ihre Namen unterschreiben als Garantie, dass die Firma nicht haftbar für eventuelle Unfälle und Schäden gemacht werden könne. Ich notierte dann die Namen aller vier Personen auf dem Billet, wenn es mir recht ist hiessen sie Heldener, Inkner, Ingenieur, sowie Kowno und Frau. Inkner der angebliche Ingenieur hatte eine langsame feine Schrift und wunderte es mich, dass er als Ingenieur nicht besser schreiben konnte. Die Unterschriften machten sie mit meinem Füllfederhalter.

Ich erklärte dann den beiden Herren dass der linke Teil des Billetes vom Piloten abgerissen werde. Ich versprach den Herren, den Flug am Donnerstag ausführen zu wollen, insofern der Nebel weiche und die Witterung es überhaupt gestatten werde.

Ich benachrichtigte dann Mechaniker Rubens noch am gleichen Vormittag, es war etwa 11.45 Uhr telefonisch nach dem Hangar Zürichhorn, dass Zimmermann am Donnerstag einen Landflug mit vier Personen nach Genf und zurück zu machen habe, insofern es die Witterung gestatte und zwar habe dies in direkter Linie zu geschehen und in einer Höhe von 4000 Metern. Weitere Konzessionen dürften an die Passagiere keine gemacht werden; ebenfalls dürfte kein Alpenflug veranstaltet werden. Rubens versprach mir am Telefon das Flugzeug für Zimmermann für den Flug Zürich–Genf bereit machen zu wollen und war also dies in Ordnung. Der Preis für den Flug war knapp berechnet und konnte ich nicht zulassen, dass den Passagieren auf dem Fluge weitere Wünsche berücksichtigt würden. In Genf war eine kurze Landung vorgesehen.

Am 19. Oktober nachmittags musste ich dann als Zeuge für Fallschirmexperimente nach Frauenfeld fliegen. Bevor ich in Dübendorf startete läutete mir Zimmermann von Dübendorf auf dem Flugplatz an, ob etwas besonderes vorliege, er wolle am Nachmittag zum Zahnarzt nach Zürich, denn er habe Zahnweh. (Zahnarzt Walter Wild, Bahnhofstrasse 74, Zürich 1). Bei dieser Gelegenheit sagte ich dann Zimmermann, dass er morgen Donnerstag den 20. Oktober einen Landflug nach Genf und zurück auszuführen habe und zwar seien es die Herren mit denen er am Dienstag den Probeflug ausgeführt habe. Er dürfe nicht zu hoch hinauf und es sei abgemacht auf 4000 Meter Höhe. Weitere Konzessionen dürfe er an die Passagiere absolut nicht machen. Ich gab ihm zugleich den Auftrag, vor dem Start unsere Station Genf von dem Flug zu avisieren und mitzuteilen wann er starten und in Genf voraussichtlich landen werde. (Telefon No. 4525) Es wurde aber nicht telefoniert. Am 20. Oktober 11.30 Uhr vormittags läutete er mir nach Zürich auf und teilte mir mit, er habe durch Muntwyler die alte Mischung Benzin und Benzol aus der Maschine des Junkerapparates entleeren lassen und 300 Liter neues gutes Benzol einfüllen lassen. Er sagte mir dann noch am Telefon, er starte in einer Stunde (12.30 Uhr).

Am Abend läutete ich dann Dübendorf an und fragte Muntwyler, ob Zimmermann noch nicht vom Genferflug zurückgekehrt sei, was mir verneint wurde. Nach meiner Berechnung hätte er spätestens um 6.00 Uhr abends wieder in Zürich-Dübendorf ankommen sollen.

Am Freitag, den 21. Oktober läutete mir Rubens ca. 3 h nachm. nach Zürich an und fragte mich ob Zimmermann nicht da sei, was ich ihm verneinte. Ich telefonierte dann nach Genf (No. 4525) und fragte an was mit Zimmermann los sei, dass er noch nicht zurückgekehrt sei. Ich erhielt darauf den Bescheid, dass in Genf von einem solchen Flug nichts bekannt sei und dass sie nicht benachrichtigt worden seien vom Start eines Flugzeuges in Dübendorf. Pilot Weber telefonierte mir um 2.30 Uhr ebenfalls von Genf, dass Zimmermann nicht in Genf angekommen sei. Muntwyler erklärte, Zimmermann habe mit Rubens abgemacht, sofort zu telefonieren, wenn er in Genf ankomme.

Ich fragte Muntwyler, wie lange denn die Fahrt ungefähr dauere nach Genf und sagte er zu mir 2 ½ Stunden. Er hätte also um 6.00 Uhr Abends wieder in Dübendorf landen können. Ca. um 3.00 oder 3.30 Uhr nachmittags fragte ich das eidg. Luftamt in Bern, meinen Kollegen Koepke, Charles an, was ich in der Angelegenheit die mir mysteriös vorkomme, machen solle. Man sagte mir dann, dass vom Luftamt aus sofort diskret recherchiert werde und dass man mir sofort Mitteilung erstatten wolle. Verwaltungsrat Erwin Schwarzenbach war während diesem Gespräch auf meinem Bureau.

Ich muss noch nachtragen, dass ich von Muntwyler telefonisch Kenntnis erhielt nachdem Zimmermann gestartet war, dass Zimmermann mit fünf und nicht nur mit 4 Personen gestartet sei. Ich gab dann den Auftrag, es sei Zimmermann nach Genf zu telefonieren, dass er unter keinen Umständen mit fünf Personen nach Zürich zurückfliegen dürfe, wenn nicht der Betrag von 250 Franken nachbezahlt würde. Sollte der Flug noch mehr als 1 ½ Stunden über die abgemachte Zeit hinausdauern, so müsste ein Betrag von 400 Franken nachbezahlt werden. In der Luftlinie mögen es nach Genf etwa 300 Km. sein. Der Benzinvorrat der mitgenommen wurde, reicht für eine Fahrt nach Wien aus. Der Flug Zürich–Wien mag etwa 4

Stunden dauern. Der mitgenommene Ölvorrat reichte nur für einen Weg nach Wien.

Cartier, Max, Flieger in Dübendorf sagte mir dann, es seien zwei Autos auf dem Flugplatz angekommen. Im ersten seien drei Herren und im zweiten Auto 1 Herr und eine Dame gewesen. Die Herren und die Dame waren in grosse Mäntel mit in das Gesicht geschlagenen Mänteln versehen und trugen Fliegerbrillen mit Nasenmasken.

Die Ad Astra-Fluggesellschaft hat man komplett für den Narren gehalten. Ich war äusserst erregt und wütend auf Muntwyler, weil er sich nicht in das Zeug setzte wo er doch auch sah, dass eine fünfte Person den Apparat bestieg.

Signalement der beiden angeblichen Rumänen:

Heldener: 1. ca. 163 cm. gross, ziemlich fest, gesundfarbenedes Gesicht, schwarze Haare, schwarzen, engl. Gestutzten Schnurrbart, schwarze Augen und dito Brauen, ca. 30–32 Jahre alt, elegante schwarze Kleidung, & schwarzen Mantel, schneidiges Auftreten, Haare glatt geschneigelt und gekämmt, Sprache hochdeutsch.

Imkner: 2. Angeblich Ingenieur, rötlichblonde Haare, rauhe Gesichtsfarbe, Adlernase, Gesicht lang, abgelebt, glattrasiert, ca. 34–35 Jahre alt, 165 cm. gross, trug grau-gerieselten abgeschabten Überzieher. Die Kleidung konnte nicht gesehen werden.

Der Protokollführer: (Wintsch, Polizeimann)

vorgelesen u. bestätigt:

Das vorstehende, gestern bei der Stadtpolizei aufgenommene Protokoll wurde heute bei der Kantonspolizei zwecks Unterzeichnung vorgelesen. Ich habe folgende Nachträge und Ergänzungen anzubringen:

Die Junkersapparate wurden von uns mietweise übernommen. Bis jetzt wurde nur einer gekauft, CH 59, d.h. derjenige, mit welchem die Flucht Kaiser Karls erledigt wurde. Ob die Fabriknummer 574 stimmt, weiss ich momentan nicht.

Ich muss gänzlich falsch verstanden worden sein, wenn im Protokoll gesagt wird, wir hätten ein Interesse daran, deutsche Piloten zu halten, indem diese immer bevorzugt wurden. Das Gegenteil ist richtig. Von unserem Publikum werden immer Schweizerflieger verlangt. Wir mussten aber den deutschen Flieger Zimmermann anstellen, weil er unsere Piloten im Fliegen mit den Junkersapparaten einüben musste und weil Zimmermann und der Mechaniker Rubens eben zu diesen Apparaten gehören. Beides sind für die Junkersflugzeuge Spezialisten.

Mit der Erwähnung, dass Pilot Zimmermann öfters bei unserem frühern Direktor Rihner verkehrte, möchte ich nicht etwa sagen, dass Rihner in dieser Angelegenheit die Hand im Spiele haben könnte. Zimmermann verkehrte ausschliesslich als Gast bei Rihner.

Ich muss auch heute wieder bestätigen, was ich bereits gestern sagte, nämlich dass ich keine Ahnung hatte, dass der angebliche Flug nach Genf in Wirklichkeit nach Österreich gehen sollte und dass er zur heimlichen Ausreise des Kaisers Karl und seines nähern Gefolges dienen musste.

Ich habe auch seither keine Beobachtungen machen können, nach welchen noch weitere Personen als Zimmermann von dem Unternehmen Kenntnis gehabt haben.

vorg. und bestätigt:

Polizeicommando des Cantons Zürich

(W. Altherr / p.f. Kunz Hptm.)

Zürich, den 22. Oktober 1921 Vormittags 11.20 Uhr Stadtpolizei Zürich

Es erscheint vorgeladen auf dem Polizeiinspektorat:

R u b e n s, Max, von Corpus, Brandenburg, geb. 18. Januar 1895, Flugzeug-Konstrukteur, Sohn des Friedrich und der Klara, geb. Neubauer, ledig, wohnhaft Wangenerstrasse, Dübendorf, Villa Stiefel.

und erklärt auf Befragen:

Mir ist in Bezug auf die Flucht des Ex-Kaisers Karls absolut nichts bekannt.

Mittwoch, den 19. Oktober, vormittags ca. um 11.00 Uhr, erhielt ich von Herrn Altherr der „Ad Astra-Gesellschaft“ telefonisch den Auftrag, einen Junkersapparat für einen Flug Zürich–Genf und zurück bereit zu machen.

Zimmermann sagte mir dann er werde einen Alpenflug ausführen. Er fahre allein; im Falle er mich benötige, werde er mich telefonisch nach Genf rufen und könne ich dann nachkommen, Am Tage des Startes kamen kurz nach 11 Uhr zwei Herren in älterem Taxameter auf das Flugfeld angefahren. Ich sah es an dem Chauffeur, der nicht wie Herrschaftschauffeure gekleidet war, dass es ein Taxichauffeur war.

Punkt 12 Uhr kam dann ein zweites Auto angefahren. Es war ein offenes Privatauto mit Privatchauffeur von besetztem Alter. Dem Auto entstiegen 2 Herren und eine Dame mit hochgeschlagenen Mänteln und waren diese so verhüllt, dass man sie nicht erkennen konnte. Es war auch eine solche Hast mit Vorbereitungen zur Abfahrt, dass man nicht noch lange Zeit hatte, die Leute genau anzusehen. Einer der zuerst gekommenen Herren sprach immer mit Zimmermann. Ich hatte den Auftrag gehabt, die Maschine des Apparates zur Abfahrt zu prüfen und bereit zu halten. Am Tage des Startes kam ich um 8.00 Uhr auf den Flugplatz in Dübendorf. Die Maschine des Apparates war zu einem Überlandflug absolut nicht bereit und fehlte so vieles, dass ich den ganzen Tag hätte daran arbeiten können. Wenn nicht etwas besonderes geplant gewesen wäre, so bin ich sicher, dass Zimmermann nicht einmal zu einem Probeflug gestartet wäre. Auf meine Bemerkung, der Motor sei zu einem Überlandflug nicht bereit, sagte Zimmermann zu mir, er mache vorläufig nur einen Probeflug und wenn es nicht gehe, so werde er sofort wieder landen. Den beiden Herren die den ersten Probeflug mit dem Junkersapparat machten hatte ich verschiedenes über die Konstruktion des Motores erklären müssen. Sie mögen etwa im Alter von 30 Jahren gewesen sein. Sie waren Beide schwarz gekleidet. Bei den letzten Vorbereitungen zum Start ging alles so hastig und rasch, dass ich nicht einmal Gelegenheit bekam, wie es sonst der Fall ist, den Passagieren beim Einsteigen behülflich zu sein, so dass ich nicht näher beobachten konnte, wie die Passagiere näher aussahen und um wen es sich eigentlich handelte. Der Herr neben dem Pilotensitz trug eine eng anschliessende Lederkappe.

Die Dame wurde Zimmermann von dem einen schwarzen Herrn vorgestellt. Sie war schwarz gekleidet und in schwarzen Pelz eingehüllt; sie war schlank uns im Alter von etwa 25 Jahren,

Der Start vollzog sich kurz nach 12.00 Uhr. Dem Apparat wurde von Muntwyler 300 Liter gutes Benzol mitgegeben. An Ölvorrat befanden sich solcher für 4 Stunden, bei Sparsamkeit für 5 Stunden auf dem Apparat. Zimmermann wollte den Behälter voll von Öl haben, ich füllte ihn aber nicht ganz.

Pilot Zimmermann war sehr freundlich im Verkehr; hervorragend als Flieger. Wir waren lange in Luzern miteinander. Ich war immer bei Zimmermann beim Luzerneraufenthalt. Juli-August-September waren wir immer für 3 Wochen in Luzern, wo wir Passagierflüge ausführten. Besuche machten wir keine. Dass er in Hertenstein verkehrte war mir nicht bekannt. Wir logierten im Hotel Fédéral in Luzern miteinander. Zimmermann war ein verschlossener Charakter und verkehrte mit Niemandem.

Am Dienstag den 18. Oktober führte Zimmermann in Dübendorf mit zwei österreichischen Fliegeroffizieren einen Zehnminutenflug aus. Nachmittags machte er einen Flug vom Zürichhorn aus und sagte er dann zu mir, ich müsste ihn am Abend entschuldigen, da er mit den zwei österreichischen Fliegern, mit denen er am Vormittag geflogen sei, eingeladen sei. Vorher müsse er noch zum Zahnarzt, denn er habe Zahnweh; er gehe zu Zahnarzt Wild an der Bahnhof-Uraniastrasse.

Wenn wir beieinander waren, so verkehrten wir in Zürich im Café Wäspi und auch im „Kropf“. Betreffend den zwei Herren mit welchen er den Probeflug ausführte, sagte er zu mir ausdrücklich, es seien österreichische Fliegeroffiziere. Am Mittwoch den 19. Oktober fuhren wir mit dem Zug 9.44 vormittags ab Dübendorf nach Zürich. Zimmermann nahm einen grünen Lederkoffer mit in den Bahnwagen nach Zürich. Den Koffer verbrachte er in Zürich auf das Bahnzollamt und gab ihn per Express auf. Da wir in nächster Zeit nach Deutschland zurückkehren wollten, indem unser Vertrag mit der „Ad Astra“-Gesellschaft ablief, so fiel es mir nicht auf, dass Zimmermann alle seine Wäsche und seine Kleider einpackte und nach Hause sandte.

Als ich sah, dass Zimmermann vor dem Start am 20. Oktober mit einem schweren Mantel bekleidet war, welches sonst nicht seine Gewohnheit war, so fragte ich ihn nach dem Grunde, worauf er mir sagte, er wolle mit den Passagieren einen Alpenflug ausführen und da sei es ihm zu kalt ohne Mantel.

In Luzern hatte er meines Wissens absolut keine Beziehungen zu Hertenstein. Wir führten bei unserem dortigen Aufenthalt täglich 8 – 10 Passagierflüge aus.

Der Begleiter der Dame war ein schwarzer schlanker Herr. Ich konnte die Leute nicht genau beobachten, da sie immer weit abseits vom Apparat standen und dann nachher mit der grössten Hast in den Apparat stiegen. Um in den Apparat zu gelangen hatte man nur einen Tritt zu besteigen und dann konnte man wie bei einem Auto durch eine Coupeetüre in die Kabine gelangen. Man musste sich jedoch ein wenig bücken, um in die Kabine zu gelangen. Die Fenster der Kabine waren schon geschlossen, bevor der Pilot Vollgas gegeben hatte.

Der Protokollführer: Wintsch, Pol. mann

vorgelesen u. bestätigt:

Ich erkläre auch heute noch ganz bestimmt, dass ich keine Ahnung davon hatte, dass Zimmermann statt nach Genf, nach Österreich fliegen wollte.

Hätte ich hievon Kenntnis gehabt oder überhaupt gewusst, dass ein längerer Flug von solcher Bedeutung geplant gewesen, so hätte ich schon am Tag zuvor den Motor gründlich in Stand gestellt. So wie er war, hätten wir ihn als untauglich bezeichnet zu einem langen Überlandflug. In solchen Fällen haben wir jeweils kurze Probeflüge gemacht um dabei festzustellen, ob der Motor in grösserer Höhe sich besserte. War es nicht der Fall, so kehrten wir sofort auf den Flugplatz zurück.

Meines Erachtens hat auch Mechaniker Muntwyler kein Wissen gehabt von dem geplanten Flug. Am Mittwochabend, nachdem er den Auftrag bekommen hatte, 300 Liter Benzin einzufüllen, frug er mich noch, bzw. äusserte er sich zu mir: er möchte nur wissen, warum Zimmermann diese Brennstoffmenge einfüllen lasse. Auch aus seinem nachherigen Verhalten ziehe ich den bestimmten Schluss, dass er in Zimmermanns Pläne nicht eingeweiht war.

Die Kleidung der beiden Herren, welche den Probeflug unternahmen und die Zimmermann nachher als österr. Fliegeroffiziere ausgab, habe ich nicht gesehen. Beide trugen graugüne Gummimäntel.

vorg. und best. (F. Max Rubens / p.f. Kunz, Hptm.)

Zürich, den 24. Oktober 1921.

An die tit. Bundesanwaltschaft, Bern.

Wir übermitteln Ihnen hiermit in der Beilage die Akten der Stadtpolizei Zürich über ihre Erhebungen in Sachen exKaiser Karls Flucht mit einem Junkersflugzeug der Ad Astra Aero Gesellschaft Zürich.

Die bisherigen Erhebungen, welche durch heute vorgenommene neuerliche Befragungen unsererseits keine wesentlichen Änderungen erfahren, ergaben, dass anscheinend nur der Pilot Zimmermann Albert (?), früherer deutscher Offizier von dem Vorhaben Kenntnis hatte und dies vermutlich auch nur seit kurzer Zeit. Die wiederholte Befragung der beiden Mechaniker Rubens und Muntwyler ergab keine Anhaltspunkte dafür, dass sie in die Absichten Zimmermanns eingeweiht gewesen wären.

Inzwischen ist von verschiedenen Seiten die Vermutung geäussert worden, die von der Firma Junkers in die Schweiz gebrachten Flugzeuge seien von Anfang an dazu bestimmt gewesen, eine spätere Flucht des Kaisers Karl zu ermöglichen. Diesbezügliche Erhebungen bei Hauptmann Ryhner, dem frühern Director der Ad Astra Aero, gegenwärtig auf dem Flugplatz Dübendorf, ergaben aber, dass diese Annahme sicher falsch ist. Die beiden Junkersflugzeuge kamen vor mehreren Monaten als Reklame- und Propagandaapparate in die Schweiz und waren vorerst für das Fliegerunternehmen Comte-Becker bestimmt, gingen dann aber an die Ad Astra über und zwar leihweise. Seither ist das eine davon gekauft worden, vide Einvernahme von Walter Altherr, Prokurist der Ad Astra. Hptm. Ryhner, der heute über seine Beziehungen zum Flieger Zimmermann befragt wurde, erklärte, dass er früher oft mit Zimmermann zusammenkam, in letzter Zeit aber nicht mehr, da er sich im Militärdienst befinde. Von Zimmermanns Aufgabe, den Kaiser Karl nach Ungarn zu bringen, sei ihm absolut nichts bekannt gewesen. Auch früher habe sich Zimmermann nie irgendwie in diesem Sinne geäussert.

Erhebungen auf dem Flugplatz Dübendorf ergaben weiter, dass am Donnerstag den 20. crt. ca. 11.55 ein Taxameter glaublich Nr. 87 mit zwei Herren erschien, die 4 Eintrittskarten lösten mit dem Bemerkung, dass ein zweites Auto mit den andern zwei Personen gleich kommen werde, die man sofort passieren lassen möchte. Das zweite Auto erschien um 12 Uhr am Haupteingang des Flugplatzes. Darin sassen zwei Herren und eine Dame. Das Auto wurde von einem Zivilisten gesteuert, der rasch abstieg und ebenfalls 4 Bilette löste. Da vergessen wurde, nach dem Namen des Chauffeurs zu fragen, fuhr der Wächter Mühlebach den beiden Autos nach und frug den Lenker des zweiten Wagens nach seinem Namen. Er wies einen rumänischen Pass vor lautend auf den Namen Alvin Schager. Der Herr sei ca. 165/70 cm gross, feste Statur, braune Kleider, Ulster und Mütze. In diesem Momente sei ein zweiter Insasse des Wagens gekommen mit der Frage: Was, will er noch die Namen wissen? Der Fragende war ca. 170 cm gross, mit gestutztem Schnurrbart und braunem Reisemantel. Nach Aussage des Wächters Mühlebach handelte es sich beim zweiten Auto, in dem vermutlich Kaiser Karl, die Kaiserin und Schager sassen, um einen rotbraun gestrichenen Wagen mit 6 Plätzen. Hinten sei ein gelber Reisekoffer aufgeladen gewesen, der aber bei Wegfahrt des Autos noch dort war.

Es handelt sich sehr wahrscheinlich um den von Albin Schager und von Fischer gekauften Austro-Daimler, siehe Rapport von Det. Hüni dat. 24. crt. – wenn auch die Angaben über die Farbe nicht übereinstimmen.

Nach einer in der Tagespresse erschienenen Wienermeldung wäre einer der mit Kaiser Karl verreisten Herren der Fliegeroffizier Alex F e k e t e . Die Erhebungen in Zürich bezüglich dieser Person ergaben, dass er unter diesem Namen in den letzten Tagen hierorts nicht logiert hat. Weitere Erhebungen sind noch im Gange.

Mit vorzüglicher Hochachtung:
Das Polizeikommando des Kantons Zürich (Kunz Hptm)

24. Oktober 1921 **Intelligenzblatt**

Wienerneustadt, 23. Oktober. ag. Über die Reise des Exkaisers Karl wird berichtet, dass vor einigen Tagen zwei ungarische Fliegeroffiziere mit einem ungarischen Kurier in die Schweiz fuhren und sich nach Fühlungnahme mit Hertenstein auf den Flugplatz von Dübendorf begaben, wo sie ein 180pferdiges Junker-Flugzeug entdeckten. Die Fahrt von Hertenstein im Automobil ging über Rapperswil auf den Flugplatz. Der Flug ging über Bayern und längs der Donau über Linz bis vor Wien, dann gegen Wienerneustadt im Burgenland. Bei Denesa, wo sich das Schloss des Grafen Sigiray befindet, wurde gelandet. Graf Andrassy befand sich schon dort. Ostenburg wurde von der Ankunft verständigt und begleitete das Königspaar nach Oedenburg.

Der Bundesrat erlässt folgende Mitteilung: König Karl von Ungarn hat Samstag den 22. Oktober 1921 dem Bundesrat schriftlich mitgeteilt, dass, wie er behauptet, seine ungarischen Getreuen ihn unter Darlegung schwerwiegendster Gründe, seiner eidlichen Pflicht gemäss, aufgefordert hätten, mit der Königin unverzüglich nach Ungarn zu kommen.

Der König und die Königin haben am 20. Oktober gegen Mittag die Schweiz von Dübendorf aus in Begleitung von drei andern Personen im Flugzeug verlassen.

Der Bundesrat stellt bei diesem Anlass erneut fest, dass der König sich am 18. Mai in Hertenstein verpflichtet hat, sich jeder politischen Betätigung zu enthalten und dem Politischen Departement von jeder beabsichtigten Abreise mindestens 3 Tage vorher Kenntnis zu geben.

Am 5. Oktober 1921 hat der König den Anlass einer Anfrage benützt, um durch einen besonderen Beauftragten nochmals erklären zu lassen, er erachte sich durch die ihm am 18. Mai 1921 in Hertenstein unterbreiteten und von ihm angenommenen Bedingungen immer noch rückhaltlos gebunden.

Der Bundesrat sieht sich demnach zu seinem tiefen Bedauern zu der Feststellung gezwungen, dass der König durch seine Handlungsweise das gewährte Asyl missbraucht und insbesondere sein Versprechen gebrochen hat, indem er die Schweiz ohne die ausbedungene Voranzeige verlassen hat.

Der Bundespräsident und der Vorsteher des politischen Departements sind einig in der schärfsten Verurteilung des Verhaltens und des Wortbruches seitens Karl. An eine Rückkehr in die Schweiz ist nicht mehr zu denken. Der Bundesrat wird in einer der nächsten Sitzungen die bezüglich Hertenstein zu treffenden Massnahmen bestimmen.

Zürich, den 25. Oktober 1921 **An die tit. Bundesanwaltschaft, Bern.**

Im Nachgang zu den gestrigen Akten übermitteln wir Ihnen in Sachen Flucht des exKaisers Karl eine Einvernahme mit alt Konsul Fischer von Anker, zugeteilt der österr. Handelskammer in Zürich. Daraus ergibt sich, dass Fischer und der ung. Legationsrat Boroviczenyi diejenigen Personen waren, die mit Albin Schager in Zürich den Austro-Daimler kauften, mit dem nach Wien gefahren wurde.

Der Pilot Zimmermann ist identisch mit Zimmermann Wilhelm aus Dessau, Flugzeugführer, geb. 24. Februar 1897 in Coblenz, dessen Photographie beiliegt. Er besitzt einen am 9. Mai a.c. von der Polizeiverwaltung in Dessau ausgestellten Pass und kam erstmals am 25. Mai a.c. über Thayngen in die Schweiz.

Das Polizeikommando des Kantons Zürich: (Kunz Hptm)

Dienstag, 25. Okt. 1921 **Der Morgen, Katholisches Tageblatt der Schweiz, 1. Jahrgang Nr. 248**
Für die, so sich spitzbübisch freuen -- !

...
Vor ein paar Wochen hat auf dem Gheid in Olten ein Flugtag stattgefunden. Das Flugzeug, das damals die grösste Aufmerksamkeit beim Publikum fand, war das nämliche Flugzeug, mit dem König Karl nun nach Ungarn geflogen ist, und der Flieger Zimmermann war der gleiche Pilot, der nun das Flugzeug mit den königlichen Fahrgästen über die Schweizergrenze führte! **Die Eingeweichten empfanden schon damals eine freudige Beruhigung beim Anblick des tadellosen Funktionierens des glänzenden Fahrzeuges.** Sie sagten sich im Stillen, dass eine Maschine, die **die wichtigsten Oltnen Persönlichkeiten so federleicht durch die Lüfte trug, auch Sicherheit biete für das Leben eines Königs und einer Königin, wenn die Stunde einmal gekommen sei.** Und sie haben sich nicht getäuscht. Das Köstliche bei der Veranstaltung war nur, dass gerade jene Kreise dazu halfen, dem Piloten Zimmermann Gelegenheit zu geben, sich mit seinem Apparat für die geplante Fahrt zu trainieren und durch diese Scheinmanöver den naiven Bundesrat einzulullen, im gleichen Augenblick, wo der Redaktor des „Oltner Tagbl.“ Den Bundesrat „vor dieser Einullerei gewarnt“ hat! Viel Einfluss scheinen demnach die Oltner freisinnigen Hellseher in Bern nicht zu haben.

Je nachdem sich die Ereignisse in Ungarn gestalten, werden wir unsere Enthüllungen in Bekenntnisse zum Genusse aller „Spitzbuben“ fortsetzen.

Unsere Luftschiffahrt.

Die Ad Astra-Aero, Schweizerische Luftverkehrs-A.-G. in Zürich, orientiert in ihrem dritten Quartalbericht über ihre Tätigkeit vom 1. Juli bis 30. September. Es ist ein gutes Zeichen der Popularität unserer schweizerischen Aviatik, wenn der Bericht feststellt, dass in diesen drei Monaten nicht weniger als 17 Meetings, und zwar in Sursee, Frauenfeld, Morges, Zürich, St. Gallen, Vevey, Meisterschwanden, Ragaz, Interlaken, Brunnen, Olten, Bern, Montreux, Orbe, Solothurn, Balsthal und Mannenbach ausgeführt wurden, die ohne jeglichen Unfall und ausnahmslos zur Befriedigung der Bevölkerung verliefen. An den Fremdenkurorten Luzern, Interlaken und Weggis wurden die Flugzeuge der Gesellschaft häufig von Gästen zu Spazierflügen benützt und überdies eine Reihe nennenswerter Alpenflüge durch die Piloten Pillichody, Cartier und Weber ausgeführt. Auch die während dieses Sommers in der Schweiz eingeführten Junkers-Metallflugzeuge, mit denen sich die schweizerischen Piloten vollständig vertraut machten, fanden überall Anklang und werden häufig zu Gesellschaftsrundfahrten benützt. Der vierte Pilot der Gesellschaft, Oberlt. Mittelholzer, beschäftigte

sich auch in diesem Quartal hauptsächlich mit der Fliegerphotographie und bereicherte die Kollektion der Gesellschaft durch neue wertvolle Serien, die nicht nur für den Handel bestimmt sind, sondern die auch der Industrie wertvolle Dienste leisten und deren Wichtigkeit für wissenschaftliche Zwecke, nicht zuletzt aber auch für unsere Landestopographie immer deutlicher hervortritt. Die Fliegerbilder dieses Quartals sind besonders deshalb wertvoll, weil ein Teil der während dieses Sommers beinahe schneelos gewordenen Hochalpen im Bild dauernd festgehalten werden konnte.

Insgesamt wurden in den drei Monaten in 296 Flugstunden 1098 Flüge mit 2075 Passagieren ausgeführt, ein ausgezeichnetes Resultat, das die Gesamtzahl der Passagiere, die mit Ad Astra-Aero-Flugzeugen geflogen sind, auf die Ziffer 12,000 hinaufsetzt.

Dienstag, 25. Oktober 1921.

Neue Zürcher Zeitung N° 1522 Erstes Morgenblatt

142. Jahrgang

Einzelheiten über den Flug Zürich – Oedenburg

b. Es ist selbstverständlich, dass die Flucht des Exkaisers Karl aus der Schweiz nach Ungarn zurzeit das Tagesgespräch bildet und besonders lebhaft wird darüber diskutiert, dass die Flucht mit einem Flugzeug der Zürcher Luftverkehrsgesellschaft „Ad-Astra Aero“ geschah. Das Vehikel, das von Dübendorf nach Oedenburg flog, war, wie bereits gemeldet, ein Junkers Metallflugzeug mit geschlossener Kabine, gesteuert von dem Piloten Zimmermann. Von allem Anfang an sei wiederholt und nochmals festgestellt, dass der Pilot Zimmermann ein Reichsdeutscher ist und nicht der bekannte schweizerische Fliegerleutnant Balz Zimmermann, der mit der ganzen Sache nicht das Geringste zu tun hat und dessen Name, durch die ersten ungenauen Meldungen unterstützt, vollständig zu Unrecht in die Affäre hineingezogen wurde. Der Öffentlichkeit muss aber auch daran liegen (und wir sehen das aus einer Reihe von Zuschriften, die uns in den letzten Tagen zukamen), über die Tätigkeit der Ad Astra-Gesellschaft bei diesem Vorfall vollständig aufgeklärt zu werden, und wir haben uns aus diesem Grunde so bald als möglich mit dem Geschäftsführer der Gesellschaft, Herrn Altherr, der in Abwesenheit des Delegierten des Verwaltungsrates zurzeit die Geschäfte führt, in Verbindung gesetzt und von ihm folgendes erfahren:

Das deutsche Junkers Metallflugzeug, das sich seiner geschlossenen Kabine wegen vorzüglich für grössere Überlandflüge eignet, wurde im Sommer dieses Jahres probeweise von den Junkers Flugzeugwerken A.-G. in Dessau der Zürcher Ad Astra-Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Es war notwendig, dass zur Ausprobierung dieses Flugzeuges ein mit dieser Konstruktion vertrauter Pilot von den Werken abgeordnet wurde und so kam etwa Anfang Juli mit dem Flugzeug als Vertrauensmann der Junkers-Werke der 1897 geborene Wilhelm Zimmermann, der im Krieg Fliegeroffizier gewesen war und von Koblenz stammt, nach der Schweiz, um hier die Piloten der Ad Astra-Gesellschaft und die Mechaniker über den Bau und die Bedienung des Flugzeuges zu informieren. Die Einreise Zimmermanns erfolgte selbstverständlich unter Zustimmung der Behörden und es erhielt der deutsche Pilot eine provisorische Flugbewilligung, die Ende dieses Monats abgelaufen wäre, auf welchen Zeitpunkt Zimmermann nach Deutschland hätte zurückkehren sollen. Es ist unbestritten, dass Zimmermann ein ausserordentlich tüchtiger Pilot ist, der in der Schweiz eine Reihe von Flügen für die Ad Astra-Gesellschaft ausführte; er hatte das Junkers-Flugzeug sicher in seiner Hand und durch ihn wurde unser schweizerischer Pilot Pillichody in die Steuerung des Flugzeuges sehr rasch so eingeführt, dass Pillichody bald selbständig Flüge ausführen konnte. Einige Wochen später kam noch ein zweites Junkers Flugzeug in die Schweiz, das vornehmlich als Wasserflugzeug Verwendung fand: ersteres trug die Nummer C. H. 59 und letzteres C. H. 66. Die Flucht erfolgte mit dem Flugzeug C. H. 59. Unglücklicherweise hatte in der kritischen Zeit die Ad Astra-Gesellschaft nur wenige Piloten zur Verfügung, denn sowohl der Delegierte des Verwaltungsrates, Fliegerhauptmann Rihner, als auch die Militärflieger Oberlt. Pillichody und Oberlt. Mittelholzer sind zurzeit im Militärdienst in Dübendorf, Pilot Lt. Cartier ist auf Junkers nicht eingeflogen und so blieb für diesen Flug nur der deutsche Hilfspilot W. Zimmermann übrig. Festzustellen ist noch, dass das Landflugzeug Junkers C. H. 59 in den Besitz der Ad Astra-Gesellschaft Ende September gekommen ist; es wurde unterm 24. September durch telegraphische Anzeige gekauft für einen Preis von etwa 50,000 Fr., der allerdings noch nicht bezahlt ist. Die Instruktionen durch einen Flieger der Junkers-Gesellschaft liessen sich nicht vermeiden, denn dieser Metalltyp ist bis vor kurzem in der Schweiz noch ganz unbekannt gewesen und die Flugtechnik von den bisher in der Schweiz verwendeten Flugmaschinen wesentlich verschieden.

Die nachstehenden Episoden gingen dem eigentlichen Flug voraus: Am Dienstag den 18. Oktober vormittags erschien im Bureau der Ad Astra-Gesellschaft an der Seefeldstrasse 19 ein Herr, der sich als „Fekete, rumänischer Experte“ vorstellte und sich für den Ankauf von Flugzeugen interessierte, die für den Flugdienst Wien – Budapest bestimmt seien. Geschäftsführer Altherr erklärte ihm, dass die Ad Astra-Gesellschaft sich mit dem Handel von Flugzeugen nicht beschäftige, hingegen bereit sei, ihm bei seinen Plänen an die Hand zu gehen. Als sich Fekete erkundigte, ob er den Flugplatz Dübendorf besichtigen könne, wies ihn Herr Altherr in korrekter Weise an die dortige Flugplatzdirektion. Am Nachmittag des gleichen Tages läutete Zimmermann, der in Dübendorf wohnte und im dortigen Hangar der Ad Astra-Gesellschaft tätig war, Altherr an und fragte, ob er mit zwei Rumänen, die sich für das Junkers Flugzeug interessierten, einen kurzen Probeflug ausführen dürfe. Altherr stellte bei diesem Telefongespräch fest, dass einer dieser Herren zweifelsohne der Besuch des Vormittags sein müsse und gab, da die Ad Astra-Gesellschaft mit der Junkers-Gesellschaft in guten Beziehungen steht, die Erlaubnis zu einem solchen Probeflug. Am nächsten Tag, Mittwoch den 19. Oktober, kam Fekete in Begleitung eines zweiten Herrn neuerdings aufs Bureau, der sich als Ingenieur Ickner vorstellte. Fekete bedankte sich für den Flug, betonte neuerdings sein Interesse an den Junkers Flugzeugen und erklärte, er wolle nunmehr mit vier Personen einen längern Überlandflug Zürich–Genf–Zürich machen zur weiteren Ausprobierung des Flugzeuges, wobei er sich besonders über die Steigfähigkeit des Flugzeuges erkundigte und den Wunsch äusserte, einen grössern Höhenflug mit diesem Genfer Flug zu verbinden. Als weitere Mitreisende gab er einen Herrn und eine Frau Kowno an. Der Flugpreis wurde auf 1000 Fr. festgesetzt, unter der Bedingung, dass die Passagierzahl von vier Personen nicht überschritten werde, der Flug nicht über 4000 Meter Höhe gehe und dass die Rückkehr am gleichen Tage zu erfolgen habe. Die 1000 Fr. wurden in einer Note sofort bezahlt und Fekete trug sich und Ickner dabei in das Passagierscheinbuch ein. Als Flugtag wurde der nächste Tag, Donnerstag 20. Oktober, festgesetzt und als Abflugszeit die Stunde bestimmt, wo der Nebel weg sei. Irgendwelche Bedenken konnten der Ad Astra-Gesellschaft nicht aufsteigen, die in der jetzigen flauen Zeit über diesen grössern Überlandflug nur zufrieden sein konnte. Bei diesen Unterhandlungen war Zimmermann selbstverständlich nicht dabei und er erhielt erst nach Abschluss der Unterhandlungen telephonisch den Auftrag, mit einem Mechaniker auf nächsten Tag ein Flugzeug für den Flug Zürich–Genf zur Verfügung zu stellen unter Angabe der abgemachten Bedingungen.

Die weiteren Ereignisse haben gezeigt, dass Zimmermann selbstverständlich von Anfang an wusste, dass es sich hier um eine abgekartete Sache handelte, bei der er als Pilot eine wichtige Rolle zu spielen habe, und es ist wohl kaum daran zu zweifeln, dass sich der Bursche für seine Beteiligung angemessen entschädigen liess; denn Zimmermann hatte, wie dann zwei Tage später bei der amtlichen Durchsuchung seines Zimmers in Dübendorf festgestellt wurde, fast seine gesamte Bagage schon weggeschickt, weil er ja wissen musste, dass eine Rückkehr nach der Schweiz für ihn nach diesem Flug von vornherein ausgeschlossen war. Aus der ganzen Situation heraus ergibt sich, dass die Arrangeure dieses Fluges von Zimmermann ganz genau wussten, dass in diesen

Tagen nur er für die Lenkung des Junkers Flugzeuges in Frage kommen konnte, und darauf bauten sie ihren Plan. Und es ist anzunehmen, dass Exkaiser Karl und seine Frau schon um diese Zeit sich in der Nähe von Dübendorf aufgehalten haben dürften, um beim ersten günstigen Wetter abzufliegen.

Am Donnerstag den 20. Oktober, kurz nach 12 Uhr, kam in zwei Automobilen die Fluggesellschaft, die, entgegen der Abmachung, aus fünf, nicht aus vier Personen bestand, auf dem eidgenössischen Flugplatz in Dübendorf an und fuhr wie üblich über den Flugplatz bis zum Hangar der Ad Astra-Gesellschaft, wobei sie zwei Wachen, eine am Portal beim Fliegerdenkmal und eine vor dem Kommandogebäude, passieren musste. Im ersten Wagen sassen drei Herren, im zweiten Wagen ein Herr und eine Dame, Karl und Zita, alle mit hochgeschlagenen Mantelkragen, die das Gesicht verdeckten, und sogenannten Maskenbrillen versehen, wie sie beim Autofahren und Fliegen gebraucht werden. Altherr gab noch kurz vor 12 Uhr von Zürich aus Zimmermann die letzten Instruktionen, und wünschte vor allem, dass Zimmermann unmittelbar vor Abflug den Flugplatz Genf von seiner Ankunft verständige, um gleichzeitig auch noch von Genf her die letzten Informationen über das Wetter einzuziehen. Zimmermann telephonierte natürlich nicht nach Genf, was aber damals die Ad Astra-Gesellschaft nicht wissen konnte, und Zimmermann protestierte auch nicht dagegen, dass fünf Personen ins Flugzeug stiegen, wähen nur für vier die Fahrt bezahlt worden war. Nach der Beobachtung eines Mechanikers der Ad Astra-Gesellschaft nahmen die vier männlichen Personen in der geschlossenen Kabine Platz, die weibliche Person vorn neben dem Piloten. Das Flugzeug ging ungefähr 12 Uhr 15 ab und verschwand bald. Zimmermann nahm für eine vorgesehene Flugdauer von etwa vier bis fünf Stunden etwa 20 Kg, Öl und etwa 300 Liter Benzol mit. Diese mitgeführte Menge hat nichts Auffallendes an sich, da man bei grösseren Überlandflügen die Quanten reichlich bemisst.

Am Donnerstag blieben Nachrichten von dem Flugzeug aus und als auch am Freitag früh weder Nachrichten aus Genf da waren, noch das Flugzeug zurückgekehrt war, erkundigte sich die Ad Astra-Gesellschaft in Genf, wobei sie Order gab, dass, wenn der Rückflug noch nicht erfolgt sei, dieser mit fünf Personen nur stattfinden dürfe, wenn für die fünfte Person noch die Nachtaxe entrichtet werde. Erst jetzt erfuhr man, dass in Genf überhaupt kein Flugzeug angekommen sei. Da aber auch von nirgendher Kunde einer Notlandung oder eines Unglücks einlief, war die Annahme möglich, dass ein Unglück in den Bergen geschehen sein könne und Herr Altherr avisierte daher telephonisch das eidgenössische Luftamt in Bern, das sofort Recherchen durch Bekanntgabe des Vorfalles an die Grenzzollämter einleitete. Irgendwelches Verfliegen war am Donnerstagnachmittag und Freitagvormittag ausgeschlossen, da vollständige Nebelfreiheit herrschte. Am Freitag war nichts Näheres zu erfahren und erst am Samstagvormittag halb 11 Uhr wurde der Ad Astra-Gesellschaft der wahre Tatbestand bekannt, als ihr die Schweizerische Depeschen-Agentur in Bern anlätete und anzeigte, dass ein Ad Astra-Flugzeug in Oedenburg gelandet sei. Zimmermann soll, wie nachträglich in Erfahrung gebracht wurde, in letzter Zeit häufig in grösserer Gesellschaft gewesen und erst in den letzten Tagen angeblich mit ungarischen Fliegeroffizieren zusammen zechend gesehen worden sein. Seinen Lohn für Oktober hat er von der Ad Astra-Gesellschaft noch zu gut. Sofort hat die Ad Astra-Gesellschaft Schritte eingeleitet, um Bezahlung für diese nicht abgemachte Luftreise von Dübendorf nach Wien und überdies Genugtuung für die schwere Schädigung ihres Unternehmens durch diesen Vorfall zu erhalten. Es wird zweifelsohne schwer halten, bis sie das ihr gehörige Flugzeug wieder zurückbekommt, da erst vor wenigen Monaten das Flugzeug einer andern schweizerischen Fluggesellschaft, das in Österreich landete, von der dortigen Ententekommission beschlagnahmt wurde, da es sich um ein in Österreich angefertigtes Flugzeug handelte, das nach dem Friedensvertrag hätte vernichtet werden sollen. Irgendwelches Gepäck nahmen die Reisenden, wie die Mechaniker deponieren, auf ihrer Flucht nicht mit, wohl aber verschwand mit Zimmermann und dem Flugzeug auch das der Ad Astra-Gesellschaft gehörige Passagierbuch.

Dies ist der Tatbestand, wie wir ihn durch direkte Information bisher ermitteln konnten. Es wird Sache der Untersuchungsbehörden sein, weitere Aufklärung in diese geschickt eingefädelt Affäre und ihre wohlgelungene Ausführung zu bringen, die zeigt, dass es heute auf dem modernen Wege des Luftverkehrs ohne besondere Schwierigkeiten möglich ist, nicht nur mit feierlich abgegebenen Versprechen, sondern auch mit anderweitigen Hindernissen fertig zu werden.

25.10.21		Bericht über die technische Nachkontrolle		CH-66 (mit kleinerem Flügel von CH-59)	
Datum:	25.10.21	Letzte Kontrolle:	8.8.21		
Flugzeugtype:	Junkers J.13 Zweischwimmerflugz.	Verwendungszweck:	Passagierflüge (Kabine)		
Erbauer:	Junkerswerke Dessau	Baujahr:	1920		
Anzahl der Sitze:	sechs	Jetziger Besitzer:	Ad Astra Aero		
Standort des Luftfahrzeuges:	Zürichhorn				
...					
Motor:	B.M.W. 185 PS	Fabr. No.:	1771		
Flugeigenschaften:	1 Flug 17 min sehr böig	Pilot Pillichody,	Gsell in Beobachtersitz	2 zahlende Passag. hinten.	
Bordbücher-Kontrolle:	besteht noch nicht, da noch nicht gekauft;		bis Ende Sept 1921 lt. Ber v. Ad Astra 24.11.21.		
Anzahl der Flüge:	359	Anzahl der Flugstunden:	101 Std 50		
Anzahl der beförderten Passagiere:	836	Anzahl der Motorstunden:	Nr. 1771 49 Std 31		
Besondere Beobachtungen	78 %	durchschnittliche Ausnützung	(836 : 359 x 3 x 100)		

Bern, den 27. Oktober 1921
Betrifft: Zimmermann, Wilhelm.

An den schweiz. Polizeianzeiger, Bern, Kramgasse 72.

Die Einreisesperre wird verhängt über den deutschen Staatsangehörigen

Zimmermann, Wilhelm, geboren den 24. Februar 1897, in Koblenz, Flugzeugführer, ledig, nach Dessau zuständig.

Vertraulich Grund: Unerwünschter Ausländer

Eidg. Zentralstelle für Fremdenpolizei, Aufsicht Intern A.

sig. Dr. Röthlisberger

An die Schweizerische Bundesanwaltschaft, Bern, zur Kenntnis.

Bern, den 26. Oktober 1921.

An das Polizeikommando des Kantons Zürich.

Wir senden Ihnen beiliegend die Akten betr. die Flucht des Exkaisers Karl zurück, mit dem Ersuchen, noch folgende ergänzende Erhebungen anordnen zu wollen:

1. Nach der Aussage des Prokuristen Kunz, Hans (im Rapport des Detektivs Hüni) ist Fischer von Anker in Begleitung eines rumänischen Legationsrates bei den Automobilwerken erschienen, der vorgab, er wolle ein Automobil in seine Heimat mitbringen. Nach der Aussage des Herrn Fischer von Anker ging er mit dem ihm persönlich bekannten ungarischen Legationsrat Boroviczeny. Wie Graf Ledochowski. Kämmerer und Gregoric, Oberchauffeur des Exkaisers in Hertenstein mitteilen, fuhr Boroviczeny am 20. Oktober 1921 mit einem von ihm geführten Auto dem von Hertenstein kommenden Auto des Exkaisers in die Nähe von Uster entgegen und fuhr mit dem König und der Königin weg. Es ist auffallend, dass Fischer gegen die Vorstellung des Boroviczeny als rumänischer Legationsrat nichts eingewendet hat. Es besteht der Verdacht, dass Fischer im Komplott war.

Fischer ist hierüber eingehend zu befragen.

2. Altherr sagt, er habe nach der Mitteilung Muntwylers vom Einsteigen einer fünften Person den Auftrag gegeben, nach Genf zu telefonieren, es sei für diese Person nachzuzahlen. Das hätte vernünftigerweise sofort geschehen müssen, damit man Zimmermann noch in Genf erwische. Wann wurde dieser Auftrag gegeben? Wurde er ausgeführt? Wenn nicht, warum nicht? Wenn ja, warum wurde nicht gemeldet, dass Zimmermann gar nicht nach Genf sich avisiert habe?

3. Rubens sagt aus, der Apparat sei zu einem Überlandflug nicht bereit gewesen; Zimmermann habe deshalb gesagt, er mache vorläufig nur einen Probeflug. Das stimmt nicht mit dem Auftrag, den Rubens hatte, die Maschine für die Fahrt nach Genf bereitzustellen. – Rubens soll sich über den Widerspruch äussern.

4. Es wäre wünschenswert, die nähere Beziehungen zwischen Fischer und Schager festzustellen.

Über die Ausreise Schagers werden wir bei der Fremdenpolizei Erhebungen machen lassen.

5. Es sollten über die österreichischen Fliegeroffiziere Erhebungen gemacht werden. Nach einer telefonischen Mitteilung des Herrn Polizeiinspektor Heusser von Montagmorgen haben sich um die kritische Zeit ein Adolf Faller, Wien und ein Theodor Farkasch Ungarn im Hotel Viktoria und National eingetragen, die möglicherweise als diese österreichischen Flieger in Betracht kommen können.

Wir teilen Ihnen noch mit, dass der Flieger Wilhelm Zimmermann vom Ausweisungsbeschluss des Bundesrates nicht betroffen wird.

Der Bundesanwalt: (...)

Beilage: Akten betr. Erhebungen über die Flucht Kaiser Karls, in Zürich

Zürich, den 27. Oktober 1921 2 Uhr nachmittags Polizeikommando des Kantons Zürich.

Es erscheint Altherr Walter, Prokurist der Ad Astra

und gibt auf Befragen an : Ich habe in der ersten Einvernahme bei Herrn Inspektor Heusser ausdrücklich gesagt, dass ich nicht mehr genau wisse, welcher unserer beiden Mechaniker, Muntwyler oder Rubens mich am Donnerstagnachmittag davon verständigte, dass statt 4 Personen deren 5 mitgeflogen seien. Wie ich seither feststellte, war es Rubens und nicht Muntwyler, wie ich zuerst annahm. Bei Empfang dieser Meldung frug ich Rubens, ob er Zimmermann nicht darauf aufmerksam gemacht habe, dass eine Person zu viel einsteige. Er erklärte, dass er dies getan habe, dass aber Zimmermann erklärt habe, er wisse es schon, die Sache sei in Ordnung.

Am Donnerstag habe ich überhaupt nicht nach Genf telefoniert, da ich annahm, es sei alles in Ordnung. Ich hatte Rubens auch aufzutragen, Zimmermann bei seiner Rückkehr zu veranlassen, den Fahrpreis von der 5. Person nachträglich zu beziehen.

Im Laufe des Donnerstagnachmittags haben sowohl Rubens als auch Muntwyler gegen Abend mir angeläutet und mir beiläufig mitgeteilt, dass Zimmermann noch nicht zurück sei. Da ich von Muntwyler auch wusste, dass Zimmermann event. einen Alpenflug in Aussicht genommen hatte – wenigstens hatte er sich zu den Mechanikern in diesem Sinne geäußert – so hatte ich keinen Grund zur Beängstigung. Ich nahm an, dass er entweder später oder erst am Freitag zurückkehren werde. Da es im Laufe des Donnerstag nachm. leicht zu regnen angefangen hatte, rechnete ich ohnehin mit einer Rückkehr erst am Freitag.

Am Freitag pressierte ich nicht mit der Anfrage in Genf, weil erfahrungsgemäss am Morgen nicht geflogen werden konnte wegen des Nebels.

Erst nachm. ca. 3 Uhr telefonierte ich nach Genf, nachdem mir Rubens neuerdings mitgeteilt hatte, dass Zimmermann noch nicht zurück sei. In Genf telefonierte ich an Pilot Weber, Stand 4525, zuerst kam Mechaniker Freund ans Telefon, der ganz erstaunt war und dann Weber ans Telefon kommen liess. Erst jetzt stellte es sich heraus, dass Zimmermann entgegen unserm Auftrag am Donnerstag gar nicht nach Genf telefoniert hatte und dass man nichts von ihm wusste.

Da ich am Donnerstag angenommen hatte, Zimmermann habe instruktionsgemäss vor der Abfahrt Genf telefonisch verständigt, so war ich der festen Meinung, Genf sei verständigt. Ich konnte daher auch annehmen, dass ich sofort von Genf aus Bericht bekommen würde, falls irgendetwas nicht klappen sollte. Das Ausbleiben dieses Berichtes setzte mich ohne weiteres in den Glauben, es sei alles in Ordnung. Daher auch mein Zuwarten mit einer Anfrage in Genf bis Freitag nachm.

Der Herr, der sich am Dienstag bei mir auf dem Bureau nach dem Junkersflugzeug erkundigte, war offenbar der in den Zeitungen genannte Flieger Fekete. Am Donnerstag anlässlich des Bestellens der Billette für den Genfer Flug war dann noch der ang. Inkner dabei. Wer dieser Herr in Wirklichkeit ist, weiss ich nicht.

Bis zur Stunde haben wir keine Meldung über den Verbleib des Flugzeuges.

Am Dienstag waren offenbar Fekete und Inkner auf dem Flugplatz. Aus der begeisterten Art, wie mir Zimmermann telefonierte um die Erlaubnis zu einem Probeflug mit den beiden zu erhalten, musste ich annehmen und teile diese Ansicht eigentlich heute noch, dass Zimmermann an jenem Tag zum ersten Mal mit den beiden Herren zusammenkam.

Ich muss berichten, dass es am Donnerstag den ganzen Tag schön Wetter war, dass aber am Freitag gegen Mittag sich das Wetter ändern wollte und ich auch aus diesem Grund etwas unruhig wurde und mir vornahm, nun die Meldung von Genf nicht länger abzuwarten, sondern selber zu telefonieren. Diese Gelegenheit wollte ich auch benutzen, um mich durch Weber darüber zu erkundigen, wieviel Nachzahlung Zimmermann für die 5. Person verlangt habe, event. um ihm Instruktionen zu geben.

vorg. und best. (W. Altherr / i f Kunz Hptm.)

Zürich, den 27. Oktober 1921 ½ 3 Uhr nachmittags Polizeikommando des Kantons Zürich.

Es erscheint Rubens Max

und gibt auf Befragen an: Es ist richtig, dass ich am Mittwoch den Auftrag bekam, den Junkersapparat in Dübendorf für einen Flug nach Genf in Ordnung zu bringen. Ich war damals in Zürichhorn und bekam den Auftrag von Herrn Altherr persönlich. Da aber am gleichen Nachmittage von Zimmermann in Zürich noch geflogen wurde, konnte ich nicht nach Dübendorf gehen und

ging daher erst am Donnerstagsmorgen hin. Trotzdem ich mich mit Muntwyler sofort an die Arbeit machte, gelang es nicht, bis mittags den Apparat zu einem tadellosen Funktionieren zu bringen. Ca. ½ 11 Uhr kam Zimmermann selber, dem ich Mitteilung machte. Er meinte, wenn er Zeit habe, werde er allein noch einen kurzen Probeflug machen, wahrscheinlich werde aber die Zeit nicht langen. In diesem Falle werde er die Passagiere einladen und den Flug antreten. Sehe er dann, dass es nicht gehe, so werde er gleich wieder zurückkommen.

Wäre es nicht Sache des Mechanikers Muntwyler gewesen, den Apparat in Dübendorf in Stand zu halten?

Doch. Muntwyler nahm auch an, dass der Apparat in Ordnung sei, da ja am Dienstag geflogen wurde und dass es nur am Brennstoff fehle, bezw. an der Einstellung des Vergasers auf den neuen Brennstoff. Tatsächlich ist Zimmermann mit einem durch-aus nicht einwandfrei funktionierenden Motor abgeflogen.

Wenn ich mich recht erinnere, habe ich erst am Freitag mit Herrn Altherr gesprochen und ihm bei dieser Gelegenheit auf seine Frage, warum ich nicht mitgefahren sei, gesagt, dass 5 Passagiere mitgefahren seien.

Dagegen hat Muntwyler am Donnerstag nachm. mit Altherr telefonisch verkehrt.

F. Max Rubens / i. f. Kunz Hptm.

Cassel, den 1. November 1921

An die Direktion der Schweizerischen Luftverkehrs A.-G., „Ad Astra“, Zürich

Nachdem ich erst vor einigen Tagen unter grössten Schwierigkeiten von Ungarn aus die deutsche Grenze erreicht habe, beileibe ich mich, Ihnen über die bereits bekannte Tatsache des Fluges mit König Karl von der Schweiz nach Westungarn Mitteilung zu machen und betreffend meiner Stellung in der ganzen Angelegenheit folgende Erklärung abzugeben:

Montag den 17.X.21 sind Bevollmächtigte des noch dort weilenden Königs Karl an mich herangetreten mit dem Verlangen, einen Flug von der Schweiz nach Westungarn mit 5 Passagieren, unter denen sich König Karl befinden würde, auszuführen. Durch verschiedene Mittel hat man mich in eine gewisse Zwangslage versetzt, sodass ich nach einer mir nur sehr kurzfristig gegebenen Bedenkzeit die Ausführung des Fluges zugesagt habe.

Ausschlaggebend war für mich die Überzeugung, die ich auch heute noch habe, dass ich dem vorliegenden Falle weder einem Verbrechen, noch einer Hochstaplerei Vorschub leisten, sondern mich in den Dienst einer gerechten Sache stellen würde, die unter den obwaltenden Umständen leider nur mit nicht ganz korrekten Mitteln erreicht werden konnte. Ferner hat man mir ausreichende Garantien gegeben, dass die volle Verantwortung für die politischen Folgen und jeglichen Schadenersatz durch die Person König Karls gedeckt werde. In dieser Hinsicht habe ich vor allem die Interessen Ihrer Firma, die pflichtgemäss auch die meinen sein mussten, vollkommen durch Deckung des möglichen Schadens gewahrt und habe bereits eine Garantiesumme von 36'000 Schweizerfranken als Kaufwert des benutzten Flugzeuges am 29.X.21. sofort nach meiner Ankunft in Dessau bei der Firma Junkers-Flugzeugwerk A.-G., mit der Sie ja in Verrechnung stehen, hinterlegt. (Im übrigen war die sofortige Rückführung des Flugzeugs auf dem Luftwege von mir vorgesehen und erstrebt worden, liess sich aber nach der baldigen Komplikation der Verhältnisse in Ungarn nicht mehr durchführen). Eine weitere Summe in der zu erwartenden Höhe für den für Sie ausfallenden Gewinn bis zur endgültigen Regelung der Ersatzfrage habe ich weiterhin sichergestellt. Da die Saison sowieso ihrem Ende zuneigte, war ich der Ueberzeugung, dass eine Schädigung durch den Ausfall des in Frage kommenden Flugzeugs nicht besonders schwer sein könnte, und im anderen Falle mit Vermittlung der Firma Junkers an Ort und Stelle gleich ein Ersatz geboten werden konnte.

Ich möchte an dieser Stelle noch ausdrücklich betonen dass ich persönlich keine Vorteile durch den Flug erstrebt habe, dass ich vielmehr ausdrücklich eine mir angebotene namhafte Summe sofort von der Hand gewiesen habe. Ich bin im Gegenteil bis jetzt schon in die grössten Verwicklungen geraten und habe es nur unter ernstlicher Gefährdung meiner persönlichen Sicherheit erreichen können, nach Deutschland zurückzukehren und die Regelung der Ersatzfrage einzuleiten.

Wie mir bekannt ist, wurde Herr Direktor Sachsenberg, der sich zur Zeit in Zürich aufhält, sofort nach meiner Ankunft über die Sachlage unterrichtet, und wäre es vielleicht der einfachste Weg für die Regelung der Schadenersatzfrage, die Firma Junkers für eine Vermittlung in Anspruch zu nehmen. Ich bitte Sie, mir Ihre Stellungnahme mitzuteilen.

Wegen meines eigenmächtigen Handelns bitte ich um Entschuldigung. Seien Sie nochmals versichert, dass ich nur unter Wahrung Ihrer Geschäftsinteressen den Flug unternommen und weiterhin mit allen Mitteln bestrebt sein werde, dass Ihre gerechtfertigten Ersatzansprüche in jeder Hinsicht gedeckt werden.

sign.: W. Zimmermann.

zZt. Cassel (Hessen), Hotel Casseler-Hof.

N.B. Ich erlaube mir noch die Frage, ob es von Ihrer Seite besonders erwünscht ist, dass ich in einem Bericht an das Eidg. Luftamt ausdrücklich betone, dass ich den Flug nach Ungarn ohne das geringste Vorwissen der „Ad Astra“ ausgeführt habe.

Zi.

Cassel, den 2. November 1921.

An das Eidgenössische Luftamt, Bern

Nachdem ich erst vor wenigen Tagen von Ungarn aus die deutsche Grenze erreicht habe, erlaube ich mir, im folgenden über den von mir mit König Karl nach Ungarn ausgeführten Flug Mitteilung zu machen, und bitte, meine weiteren Erklärungen betreffs dieser Angelegenheit entgegenzunehmen:

Bevollmächtigte des Königs Karl haben mich veranlasst, einen Flug von Dübendorf nach Westungarn mit dem der Schweizerisch. Luftverkehrs-A.-G. „Ad Astra“ Zürich gehörigen Junkers-Flugzeug C H 59 mit 5 Passagieren, unter denen sich König Karl befand, am 20.X.21 auszuführen.

Von den verschiedenen Umständen und Motiven, die mich zu diesem Schritt bewogen, war ausschlaggebend, dass ich der Überzeugung war und noch bin, dass ich mich in den Dienst einer gerechten Sache gestellt habe, die leider nur mit nicht ganz korrekten Mitteln zu erreichen war. Die volle Verantwortung für alle Folgen, insbesondere der Schadenersatz für den möglichen Schaden wurde durch die Person König Karl voll garantiert.

Die Regelung der Schadenersatzfrage der Schweiz. Ges. „Ad Astra“ gegenüber ist eingeleitet.

Ich möchte besonders darauf hinweisen, dass ich den Flug nach Ungarn, ohne irgend einem Angestellten der genannten Firma davon Mitteilung zu machen, unternommen habe, dass ich aber die Geschäftsinteressen meiner damaligen Firma durch Sicherstellung gegen jeden möglichen Schaden gewahrt habe. Im übrigen war von mir, leider durch die baldige Komplikation der Verhältnisse in Ungarn vergeblich erstrebt worden, das Flugzeug sofort zurückzuführen.

Um etwaigen falschen Vorstellungen vorzubeugen, möchte ich noch betonen, dass ich durch den Flug keinerlei persönliche, materielle Vorteile erstrebt habe, sondern eine mir angebotene namhafte Summe unbedenklich von der Hand gewiesen habe.

Wenn ich durch meine Tat die Gastfreundschaft der Schweiz schlecht gelohnt haben sollte, so bitte ich, zu meiner Rechtfertigung in Erwägung zu ziehen, dass ich in bestem Glauben und in selbstloser Absicht gehandelt habe.

sig. W. Zimmermann, Flugzeugführer

Z.Zt. Cassel, Casselerhof.

Bern, den 7. November 1921.

An die Bundesanwaltschaft, Bern. Kramgasse 72.

Wir beehren uns, Ihnen in der Anlage, die Kopie eines Schreibens des deutschen Flugzeugführers W. Zimmermann zuzustellen. Zimmermann hat mittels „Junkers“-Flugzeug CH 59 (der Ad Astra A.G.) den Ex-König Karl von Dübendorf nach Oedenburg geführt.

Beilage erwähnt.

Eidgenössisches Luftamt (Isler)

Bern, 7. November 1921

An den Schweiz. Polizeianzeiger, Bern. Kramgasse 72.

Betrifft: Zimmermann, Wilhelm.

Die am 27. Oktober 1921 über den deutschen Staatsangehörigen

Zimmermann, Wilhelm, geboren den 24. Februar 1897, in Koblenz, Flugzeugführer, ledig, nach Dessau zuständig; verhängte Einreisesperre wird hiermit aufgehoben.

Eidg. Zentralstelle für Fremdenpolizei, Aufsicht Intern A. sig. Dr. Röthlisberger

An die Schweizerische Bundesanwaltschaft, Bern, zur Kenntnis.

Bern, den 8. November 1921.

An die Direktion der schweiz. Luftverkehrs A.G. „Ad Astra“, Zürich.

Sehr geehrte Herren,

Wir haben durch Vermittlung des kantonalen Polizeikommandos Zürich eine Abschrift des vom Piloten W. Zimmermann an Sie gerichteten Schreibens erhalten, das uns für die Untersuchung betr. die Flucht des Königs Karl von Nutzen ist. Es wäre uns gedient, von Zimmermann noch näheren Aufschluss über die Ausreise zu erhalten. Da, soweit wir wissen, keine Strafverfolgung wegen Diebstahls am Flugzeug durchgeführt wird, können wir Zimmermann nicht durch die deutschen Behörden einvernehmen lassen. Wir richten deshalb an Sie die Bitte, den Zimmermann von Ihnen aus zu einer genauen Darstellung zu veranlassen, in der Annahme, dass diese Aufschlüsse sowohl im Interesse Ihrer Entschädigungsforderung, als im Interesse unserer Untersuchung liegen. Zimmermann sollte über folgende Umstände Auskunft geben:

1. Wer hat ihn zuerst zum Fluge nach Ungarn bestimmt?

War es Dr. Schager, Legationsrat Boroviczeny, oder die österreichischen Flieger? Hiessen diese letzteren Fekete, Ikner oder Aller und Farkasch oder andere? Waren noch andere Personen an der Verabredung beteiligt, insbesondere Personen aus dem Gefolge des Königs oder Schweizerbürger?

Kann Zimmermann über folgende Unbekannte Auskunft geben, die mit den als die österreichischen Flieger in Betracht kommenden Personen verkehren:

I. Unbekannter, ein, hochdeutsch sprechend, 40 bis 50 Jahre alt, gross, schlanke Statur, dunkle Haare, vermutlich kleines, englisch geschnittenes Schnurrbärtchen, mageres blasses Gesicht, elegant gekleidet, grauen Überzieher und

II. Unbekannter, ein, hochdeutsch sprechend, 40 bis 50 Jahre alt, kleiner als der Erste, feste, dicke Statur, dunkle Haare und ziemlich starken dunkelbraunen Schnurrbart, volles, gesundfarbiges Gesicht, elegant gekleidet, dunkelgrauen Überzieher.

Wo, wann und unter welchen Umständen fand die erste Besprechung statt, was war ihr Inhalt?

2. Welche weiteren Vorbereitungen wurden zum Fluge getroffen? Nahmen weitere Personen hieran teil?

3. Wie wurde der Flug ausgeführt? Wer ist mitgefahren? Wer führte die Mitfahrenden auf den Flugplatz? War Dr. Schager dabei? Wie war die Verteilung der Mitreisenden im Flugzeug?

4. Welche Vorbereitungen wurden für die Ankunft in Oedenburg getroffen? Wurden bestimmte Personen vorausgeschickt, per Bahn oder Automobil?

5. Bestand die bestimmte Absicht, das Flugzeug zurückzubringen und die Ad Astra-Gesellschaft schadlos zu halten?

Wir ersuchen Sie, den Piloten Zimmermann zu einer sofortigen Beantwortung der Fragen aufzufordern.

Für Ihre Bemühungen danken wir Ihnen bestens.

Mit vollkommener Hochschätzung,

Der Bundesanwalt:

Bern, den 10. November 1921.

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

Herbstkontrolle CH ... 50 & 66.

Das Luftamt übersendet Ihnen im Folgenden die Zusammenstellung der Anstände, welche sich bei der Herbstkontrolle Ihrer Flugzeuge der Plätze Zürichhorn, Dübendorf, Lugano und Locarno ergaben: (4 Exemplare zur Verteilung an die einzelnen Stationen).

... (S.4)

CH 50; Dornier C 3, 185 PS B.M.W. (26.10.21. in Dübendorf): Dieses Flugzeug ist angeblich nicht mehr in Ihrem Betrieb, vielmehr soll es bei Ihnen gegen Gebühr in Aufbewahrung sein; in diesem Falle muss die Verkehrsbewilligung dem Luftamt zurückgesandt werden.

Am Führersitz fehlt ein Pilotengurt, der Benzinahn geht schwer, der Lederstulpen der Handluftpumpe dichtet nicht, da ausgetrocknet.

CH 59; Junkers J 13, Landflugzeug, 185 PS B.M.W.: Die Kontrolle konnte nicht stattfinden (Flug nach Oedenburg mit Kaiser Karl). Bei einer eventuellen Rückkunft muss die Kontrolle nachgeholt werden.

CH 66; Junkers J 13, Zweischwimmerflugzeug, 185 PS B.M.W.:

- 1.) Die Knotenpunkte der Motorbefestigung sind teilweise gebrochen; die von Ihnen deshalb eingebaute behelfsmässige Rohraufhängung des Motors erfüllt ihren Zweck; eine gründliche Reparatur soll, nach Angabe von Herrn Pillichody, sofort durch Personal der Junkerswerke stattfinden.
- 2.) Die Schwimmer sind etwas undicht, die Stufenböden eingedrückt, zwei Schwimmerstrebenanschlüsse waren ungesichert.
- 3.) In der Saugleitung der Benzinpumpe muss eine Undichtigkeit vorhanden sein, da das Schauglas in der Steigleitung starke Luftblasenbildung erkennen lässt.
- 4.) Auf Magnet 2 setzt die Zündung teilweise aus.

Bei allen Flugzeugen fehlen die, vom Luftamt wiederholt geforderten, Schemas für Verspannungen und Betriebsstoffleitungen, ebenso die Tabellen über bei teilweiser Besetzung nötigen Gegengewichte. Die Forderung, dass derartige Angaben an jedem Flugzeug angebracht sein müssen, bezweckt die Wartung durch fremdes Personal zu erleichtern und ist besonders für den Mobilmachungsfall wichtig.

Das Luftamt behält sich Massnahmen für den Fall vor, dass Sie sich diesem Punkte weiter beharrlich über seine Forderungen hinwegsetzen! Natürlich können diese Schemas sinngemäss vereinfacht werden, so kann z. B. beim verspannungslosen Junkers das Verspannungsschema wegfallen.

Die Bordbücher konnten nur bei CH 24 kontrolliert werden. Der Kontrollingenieur des Amtes hat sich davon überzeugt, dass die nötigen Angaben jetzt nachträglich in Ihrem Büro aus den Flugrapporten zusammengestellt werden. Sobald diese Arbeit fertig ist, müssen jedoch für jedes Flugzeug und jeden Motor Bordbücher angelegt und derart laufend geführt werden, dass jederzeit eine Kontrolle über die Zahlen: Anzahl der Flüge, Anzahl der Flugstunden (bzw. Motorbetriebsstunden), Anzahl der beförderten Passagiere und über alle wichtigen Reparaturen, Revisionen, Anstände und Unfälle möglich ist.

Falls die Flugzeuge, deren Verkehrsbewilligungen hiermit zurückgefordert werden, nach Behebung der aufgezählten Anstände und Neukontrolle durch das Luftamt wieder in Betrieb kommen, so stellt dieses keine neue Immatrikulation dar und ist also auch nicht mit den Kosten einer solchen verbunden. Falls für die Neukontrolle eine besondere Reise nötig ist, fallen jedoch die Reisekosten zu Ihren Lasten.

Eidgenössisches Luftamt (Jsler)

Sonntag, 13. November 1921.

**Neue Zürcher Zeitung N°1620 Sechstes Blatt
Nachträgliches zum Flug des Exkaisers Karl nach Ungarn.**

Bb. Der deutsche Pilot W. Zimmermann, der unter grobem Missbrauch seiner Befugnisse bei der Schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft „Ad Astra-Aero“ mit einem ihr gehörenden Junkers Metallflugzeug den Flug nach Ungarn ausführte, ist, wie am Donnerstag gemeldet wurde, aus der Schweiz ausgewiesen worden. Wie „Freiherr“ von Werkmann, der während des Krieges noch einfacher Oberleutnant hinter der Front ohne jegliche Adelsranken war, hat auch Zimmermann das überflüssige Bedürfnis gefühlt, einen Abschiedsbrief zu schreiben, der durchaus zu seiner perfiden Handlungsweise passt. Er ist an die Ad Astra-Gesellschaft in Zürich gerichtet und in Cassel am 1. November abgegangen. Unter grössten Schwierigkeiten, meldet Zimmermann, habe er von Ungarn aus die deutsche Grenze erreicht und er „beeile“ sich, (nachdem er vorher seiner Gesellschaft von dem geplanten Heldenstück natürlich nichts gesagt hatte), über seine Stellung in der Angelegenheit Aufklärung zu geben. Erst am 17. Oktober will er von dem geplanten Flug Zürich–Westungarn etwas erfahren haben; Bevollmächtigte Karls seien mit dem Verlangen an ihn herangetreten, Karl und weitere vier Passagiere per Flugzeug nach Ungarn zu bringen und man habe ihn „durch verschiedene Mittel in eine gewisse Zwangslage versetzt“, so dass er nach einer nur sehr kurzfristig gegebenen Bedenkzeit die Ausführung des Fluges zugesagt habe. Welcher Art die „Mittel“ waren, die zur „Zwangslage“ führten, verschweigt Herr Zimmermann bescheiden, aber man wird nicht stark danebengreifen, wenn man annimmt, Zimmermann habe sich für einen gutbezahlten Flug lebhaft interessiert, der ihm, wenn der Endzweck der Fahrt erreicht worden wäre, überdies noch Ruhm und ein fürstliches Trinkgeld eingetragen hätte und seine Versicherungen, für ihn sei bei der Zusage die Überzeugung ausschlaggebend gewesen, dass es sich dabei „um eine gerechte Sache“ und nicht um ein Verbrechen oder Hochstaplerei handle, sind nichts als Dunst und einfältiges Geschwätz. In dieses Gebiet gehört auch der famose Satz in dem Brief, es sei von ihm die sofortige Rückführung des Flugzeuges in die Schweiz auf dem Luftweg vorgesehen worden!

Dieses Besorgtsein um fremdes Gut nimmt sich eigenartig aus gegenüber dem folgenden Passus in dem Abschiedsbrief des Herrn W. Zimmermann: „Man hat mir ausreichende Garantien gegeben“, schreibt er, „dass die volle Verantwortung für die politischen Folgen und jeglicher Schadenersatz durch die Person König Karls gedeckt werde, In dieser Hinsicht habe ich vor allem die Interessen Ihrer Firma, die pflichtgemäss auch die meinen sein mussten (Zimmermann war vorübergehend Angestellter der Ad Astra) vollkommen durch Deckung des möglichen Schadens gewahrt und habe bereits eine Garantiesumme von 36,000 Schweizerfranken als Kaufwert des benutzten Flugzeuges am 29. Oktober sofort nach meiner Ankunft in Dessau bei der Firma Junkers-Flugzeugwerk A.-G., mit der Sie ja in Verrechnung stehen, hinterlegt. Eine weitere Summe in der zu erwartenden Höhe für den für Sie ausfallenden Gewinn bis zur endgültigen Regelung der Ersatzfrage habe ich weiterhin sichergestellt. Da die Saison sowieso ihrem Ende zuneigte, war ich der Überzeugung, dass eine Schädigung durch den Ausfall des in Frage kommenden Flugzeuges nicht besonders schwer sein könnte, dass Ihnen vielleicht der Barwert noch erwünschter sein könnte und im andern Falle mit Vermittlung der Firma Junkers an Ort und Stelle gleich ein Ersatz geboten werden könnte.“ Zimmermann, der am Schluss des Briefes noch versichert, dass er persönlich vom Flug keine Vorteile gehabt und eine ihm angebotene namhafte Summe sofort von der Hand gewiesen habe, und der überdies bemerkt, dass er den Flug nur „unter Wahrung der Geschäftsinteressen der Ad Astra“ unternommen habe, entpuppt sich mit dieser Transaktion als ein origineller Geschäftsmann: er nimmt die 36,000 Fr. in Empfang, die der Ad Astra-Gesellschaft gehören, reist damit nach Dessau und liefert das Geld quasi als Kassenbote der Junkers Gesellschaft ab, wozu er selbstverständlich nicht das geringste Recht hatte, da ihn die kommerziellen Beziehungen zwischen Ad Astra-Gesellschaft und Junkers-Gesellschaft nicht das geringste angingen. Gleichzeitig bringt er diese Firma auch noch in empfehlende Erinnerung, in der Annahme, dass die Ad Astra-Gesellschaft doch einen Ersatz brauche und wohl in der Überzeugung, dass auf eine Rückkehr des von ihm nach Ungarn gesteuerten Flugzeuges sowieso nicht mehr zu rechnen sei. Dieser Allerweltskerl quittierte die angenehmen Wochen seiner Tätigkeit in der Schweiz mit einer ausgiebigen Serie von Unanständigkeits und seine Ausweisung ist die richtige Antwort darauf; wir wollen nur hoffen, dass die von der Staatsanwaltschaft Zürich vorgesehenen Schritte, Zimmermann wegen widerrechtlicher Aneignung des Flugapparates zu verfolgen, Erfolg haben.

Nach den neuesten Meldungen aus Budapest ist kaum anzunehmen, dass das Flugzeug zurückkehren wird; die Entente habe beschlossen, berichtet das „Neue Wiener Tagblatt“, das Flugzeug nach Budapest zu bringen und dann darüber zu entscheiden, ob es verkauft werden soll. Die Ad Astra-Gesellschaft verlange von der Entente die Rückgabe des Flugzeuges oder eine Geldentschädigung von 37,000 Schweizerfranken. Vorerst soll das Flugzeug in einem Budapester Museum ausgestellt werden.

Chefpilot H. Pillichody der Gesellschaft „Ad Astra-Aero“ schreibt uns:

Die Flucht des Exkönigs Karl von Habsburg hat verschiedenen Blättern Veranlassung gegeben, ihr Befremden darüber auszusprechen, dass der deutsche Flieger W. Zimmermann einige Monate für die Ad Astra-Aero A.-G, in Dübendorf tätig war. Es seien uns daher einige Bemerkungen zu diesem Vorwurfe gestattet, die ohne weiteres dartun werden, wie unberechtigt derselbe ist.

Die Schweiz besitzt keine Flugzeugindustrie. Die Zivilaviatik ist daher beim Bezug ihrer Apparate ganz vom Ausland abhängig. Beim Ankauf von bekannten, normalen Flugzeugtypen kann eine Gesellschaft ohne Gefahr die neuen Maschinen ihrem eigenen Personal anvertrauen. Ganz anders gestaltet sich dies, wenn ein neuer Flugzeugtyp angeschafft werden soll.

Die „Ad Astra-Aero“ war von Anfang an bemüht, die neuesten Errungenschaften der Flugzeugindustrie in die Schweiz zu bringen. Sie scheute keine Schwierigkeiten, die modernsten Verkehrstypen einzuführen, auszuprobieren und anzuschaffen. So wurden lange praktische Proben mit verschiedenen Zeppelin – Dornier – Land- und Wasserflugzeugen und Junkers Verkehrs-Eindeckern vorgenommen. Letzterer Typ zeigte im Betrieb ganz ausserordentliche Leistungsfähigkeit, sowohl in bezug auf die Ökonomie (geringer Brennstoffverbrauch) als auch bezüglich der Betriebssicherheit und Regelmässigkeit. Dies will aber nicht sagen, dass im Laufe einiger Wochen oder Monate nicht plötzlich irgendwelche Mängel auftreten, deren Behebung Spezialisten benötigt. Aus diesem Grunde ist die absolute Notwendigkeit vorhanden, das Personal der Firma, die Flugzeuge zu liefern hat, so lange in den eigenen Betrieb einzustellen, bis im Laufe der Zeit das eigene Personal voll und ganz mit dem neuen Maschinentyp vertraut ist. Dies ist aber erst dann möglich, wenn einige Reparaturen erfolgt sind.

Das rücksichtslose Vorgehen gegen ausnahmsweise und begründete Einstellung von fremden Fliegern hätte zum Resultat, dass neue Flugzeugtypen nicht mehr eingeführt werden könnten, ohne eine direkte Gefährdung der Verkehrssicherheit und ohne ein grosses finanzielles Risiko des schweizerischen Flugunternehmens.

Aus diesem Gründen hat auch zweifellos das Eidgenössische Luftamt W. Zimmermann die Flugbewilligung für einige Monate erteilt und es wird sich gewiss in Zukunft von diesem durchaus vernünftigen Standpunkt wegen des unliebsamen Vorfalles vom 20. Oktober 1921 nicht abbringen lassen.

Zürich, den 14. November 1921.

An die Schweizerische Bundesanwaltschaft, Bern.

Wir haben Ihren Brief vom 8. ds. erhalten und sofort dem Flugzeugführer W. Zimmermann nach Cassel geschrieben und ihn um die von Ihnen verlangte Auskunft gebeten. Bis heute vermissen wir eine Antwort von ihm und glauben auch schwerlich, dass er uns antworten wird; denn wenn er, wie die „Neue Zürcher Zeitung“ im zweiten Sonntagsblatt vom 13. ds. berichtet, behördlich gesucht wird, so wird er wohl jedes Interesse daran haben, sich versteckt zu halten.

Wir hoffen immerhin, Ihnen in nächster Zeit mit seiner Antwort dienen zu können und zeichnen inzwischen
hochachtungsvoll

Ad Astra-Aero, Schweiz Luftverkehrs A.-G. (Mittelholzer; ppa W. Altherr)

29. November 1921

Intelligenzblatt

Zürich. ag. Auf Wunsch des Vertreters des Exkaisers Karl von Ungarn, teilt die „Ad Astra Aero“ mit, dass in den Schadenersatzforderungen in den letzten Tagen ein Vergleich abgeschlossen und dass sie für ihr Guthaben vollständig ausbezahlt wurde.

Dessau, den 24. April 1922.

An das Eidgenössische Eisenbahndepartement, Luftamt, Bern.

Lufttüchtigkeitszeugnis Junkers-Flugzeug.

Wir erlauben uns hiermit, auf Ihr geehrtes Schreiben vom 8. Juli 1921 (an Herrn Direktor Sachsenberg s. Zt. nach Dübendorf gerichtet) zurückzukommen, in dem Sie uns die Ergebnisse der technischen Abnahmeprüfung unseres Flugzeuges und seine zulässige Verwendung in der Schweiz mitteilten.

Um eine Parallele zu den von anderen massgebenden Stellen ausgesprochenen Beurteilungen unseres sechssitzigen Verkehrs-Typs zu haben, möchten wir Sie bitten, uns gleichfalls eine solche Beurteilung in der Form eines „Lufttüchtigkeitszeugnisses“ zukommen zu lassen.

Es wäre uns besonders wertvoll, wenn Sie hierbei die von Ihrer technischen Prüfungskommission festgestellten Daten über Anlauf, Steigfähigkeit nach Start, Landung über Hindernis und Auslauf anführen wollten. Wir bemerken jedoch, dass die in Ihrem Schreiben vom 8. Juni 1921 angegebenen Zahlen über Ausschweben hinter dem Hindernis und Auslauf in einem späteren Schreiben des Luftamtes berichtigt wurden.

Zi./Th.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Junkers-Flugzeugwerk A.-G. (...)

Bern, den 10. Mai 1922

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

Flugzeugkontrollen.

Im Nachstehenden bestätigen wir Ihnen den Befund der letzten Kontrolle Ihrer Flugzeuge. Der zweite Teil enthält das Programm der zweiten Kontrollreise; Sie wollen die Maschinen zu den angegebenen Terminen startbereit halten und für Anwesenheit eines Piloten sorgen. Sofern einzelne Flugzeuge zu den genannten Zeiten nicht bereit sind, ersuchen wir um Nachricht.

...
CH 66, Junkers J 13 Limousine: Keine techn. Anstände. Die mit CH 59 ausgewechselten Flügel tragen noch letztere Bezeichnung, natürlich müssen Flügel und Rumpf dieselbe Nummer tragen.

...
Das Luftamt ersucht Sie, die diversen Anstände bis zum nächsten Kontrolltermin zu beheben: Über diesen Termin siehe anliegenden Arbeitsplan für die zweite Kontrollreise.

Eidgenössisches Luftamt i.V. Gsell

ANLAGE: Arbeitsplan der zweiten Kontrollreise.

In Beantwortung Ihres Geehrten vom 22. ds. Mts., das uns von der Ad Astra Aero, Zürich zur direkten Erledigung übergeben wurde, teilen wir Ihnen mit, dass die Ihnen von Herrn Pillichody gemachte Mitteilung, nach der das Flugzeug für dauernde Stationierung in Fürth bestimmt ist, insofern wohl zutrifft, als die Maschine als Reserveflugzeug für die Strecke Fürth–Zürich vorgesehen ist. Die Ansicht des Herrn Pillichody, nach der die Maschine von Fürth aus nach Berlin fliegen soll, beruht dagegen auf einem Irrtum, da der Verkehr dahin durch den Rumpler–Luftverkehr ausgeübt wird.

Wir bitten daher ergebenst, die Zulassung im Interesse der Durchführung des regelmässigen Luftverkehrs auf der Strecke Fürth – Genf auch weiterhin bestehen zu lassen und zeichnen, einer diesbezüglichen Bestätigung mit Interesse entgegensehend,
mit vorzüglicher Hochachtung
Junkers-Flugzeugwerk A.G. (...)

Bern, den 9. Juni 1922.

An die Junkers-Flugzeugwerk A.G., Dessau.

Auf Veranlassung Ihres Schreibens vom 24. April übersenden wir Ihnen wunschgemäss einen Bericht über die, im Frühjahr 1921 mit Junkers-Verkehrsflugzeugen vorgenommenen Prüfungen.
Anlage (erwähnt).

Eidgenössisches Luftamt (J)

Zu Schr. d. Junkerswerke
vom 24.4.22.

Bericht zu Handen der Junkers-Flugzeugwerk Akt.Ges.
betreffend die Zulassungsprüfung des Typs „Junkers J 13“
(6 Sitzer-Limousine, 185 PS BMW)

Bern, den 9. Juni 1922.

A. Zweck der Prüfung.

- I. Die Immatrikulation von Flugzeugen in die Liste der Schweizer Civilflugzeuge erfolgt auf Grund einer technischen Prüfung durch das Eidg. Luftamt.
Diese Prüfung zerfällt in eine Begutachtung des Flugzeugtyps in Bezug auf Festigkeits- und fliegerische Eigenschaften und in eine Untersuchung des zu immatrikulierenden Flugzeugexemplars auf guten Zustand.
- II. Von der Typprüfung wird abgesehen, wenn der Flugzeugtyp in Bezug auf Festigkeits- und fliegerische Eigenschaften dem Amte bekannt ist; entweder dadurch, dass andere Flugzeuge dieses Typs in der Schweiz schon verkehren, oder dass dieser Typ im Auslande in grossen Serien verwendet wird, ohne zu Anständen Anlass zu geben.
Bei Verkehrsflugzeugen mit grösserer Leistungsbelastung wird in jedem Falle festgestellt, ob die Starteigenschaften, die Steigfähigkeit unmittelbar nach dem Start und die Landeeigenschaften den besonderen Ansprüchen des Schweizer Terrains entsprechen.
- III. Im vorliegenden Falle war eine vollständige Typprüfung unnötig, da der Junkers J 13 in Deutschland in Serien gebaut und vielfach verwendet wird; seine Leistungen und Eigenschaften waren dem Kontrollbeamten bekannt. Ein vollständiges Erlassen der Typprüfung kam dennoch nicht in Frage
 - 1) Weil bei Verkehrsflugzeugen mit grosser Leistungsbelastung, wie schon erwähnt, geprüft werden muss, ob sie dennoch den Anforderungen an das Schweizer Terrain genügen.
 - 2) Weil einige Nachrichten, besonders aus den Vereinigten Staaten, auf gewisse konstruktive und fliegerische Mängel hinwiesen sodass festzustellen war, wieweit diese Mängel tatsächlich bestehen, bzw. inzwischen behoben waren.
- IV. Aus vorstehenden Gründen wurden die beiden, im Frühling 1921 in der Schweiz zu immatrikulierenden Junkersflugzeuge (Typ J 13), CH 59 (Landflugzeug) und CH 66 (Zweischwimmerflugzeug), letzteres entsprechend dem Verwendungszweck ohne Start- und Landeprüfung, einer vereinfachten Typprüfung und Exemplarprüfung unterzogen.

B. Ausführung der Prüfung.

I. Vereinfachte Typprüfung; Untersuchung betreffend etw. konstruktive Mängel:

Die erwähnten amerikanischen Nachrichten sagten dem Typ „Junkers J 13“ eine nennenswerte Brandgefahr bei Vergaserrückschlägen nach.

Die beiden, vom Eidg. Luftamte geprüften, Junkersflugzeuge wiesen eine, gegen die ursprüngliche Einrichtung veränderte, Betriebsstoff-Förderungseinrichtung auf. Die Motorbenzinpumpe liegt aussen unterhalb des Rumpfes, sodass etwa leckender Betriebsstoff ins Freie austritt. Sie fördert in einen Falltank, von dem die Betriebsstoffleitung durch einen Absperrhahn und Filter vor dem Führersitz aussen unter den Rumpf führt, von wo sie in einem Überfangrohr von unten zum Vergaser läuft. Bei Leckage oder Bruch der Hauptleitung kann also kein Betriebsstoff zum Motor oder dessen Ansaugöffnungen geraten.

Die, infolge Verwendung zweier Flügel- und eines Schwanztanks (Trimm tanks), allerdings vielfältigen und langen Betriebsstoffleitungen sind sorgfältig verlegt. Für gute Ventilation des Metallrumpfes und genügendem Abschluss von der Kabine ist gesorgt, sodass Leitungsbrüche unwahrscheinlich sind, und kaum Anlass zu Bränden geben dürften.

Bei der gegenwärtigen Brennstoffanlage der Junkers J 13 Limousinen kann nicht die Rede von einer grösseren Brandgefahr als bei sonst üblichen Verkehrsflugzeugen sein, dies abgesehen von den diesbezüglichen Vorzügen der Metallbauart.

II. Vereinfachte Typprüfung; Untersuchung betr. etw. fliegerischer Mängel:

Die genannten amerikanischen Meldungen sagten den Junkers-Verkehrsflugzeugen, Typ J 13, folgende Fehler nach:

- 1) Dass sie, namentlich im verlangsamten Fluge, leicht ins Rutschen oder Trudeln (Vrille) komme; bei rechtzeitiger Mitbenützung des Höhenruders während der Schräglage soll dies jedoch, nach denselben Meldungen, nicht vorkommen.
Bei Kurven soll das Flugzeug schieben und dann in die Vrille geraten, starkes Hineinlegen ist danach erforderlich, führt aber auch zur Vrille, wenn nicht die Wirkung der Kielflosse durch das Höhenruder gedämpft wird.
- 2) Langer Start, Schwanz geht spät hoch.
- 3) Ungünstige Sicht des Piloten, da Sitz einseitig. Dadurch leicht seitliches Hängenlassen des Flugzeuges (gefährlich bei der Landung).
- 4) Sehr langes Gleiten
- 5) Fehlen der Spanndrähte gibt den Piloten falschen Begriff von der Geschwindigkeit.
- 6) Tendenz bei der Landung mit etwas Querneigung auf den Flügel zu fallen, schlechte Steuerung auf dem Boden bei Wind.

Bemerkungen zu B II, 1-6 nach den Kontrollflügen des Eidg. Luftamtes:

Zu B II 1: Die Berechtigung der genannten Einwände wurde durch eine Reihe von Probeflügen bei verschiedener Wetterlage und verschiedener Belastung nachgeprüft. Die Flugzeuge wurden hierbei durch Fabrikpiloten der Junkerswerke gesteuert, teilweise auch am Doppelsteuer seitens des Kontrollingenieurs des Amtes.

Der Kontrollbeamte gelangte hierbei zur Überzeugung, dass die amerikanischen Einwände zutreffen, sobald das Flugzeug überlastet ist, d.h. das Landflugzeug eine Zuladung über 650 kg (das Wasserflugzeug entsprechend weniger unter Berücksichtigung des Schwimmer-Mehrgewichts) mitführt. Da das Flugzeug auch mit Überlast verhältnismässig leicht startet, ist der den Typ nicht kennende Pilot leicht versucht, mit zu grossem Gesamtgewicht zu fliegen.

Bei Mitführen einer Nutzlast von nicht über 650 kg (entsprechend voller Besetzung = 6 Personen und Betriebsstoff für 3 Std. Reiseflug) zeigten die Flugzeuge jedoch einwandfreie Flugeigenschaften. So wurden Kurven z.B. absichtlich zu falsch, also schiebend, und absichtlich zu steil genommen, ohne dass eine Tendenz zum Abtrudeln bemerkt wurde. Natürlich muss den besonderen Eigenschaften des Flugzeuges Rechnung getragen werden, was aber an Hand des Staudruckmessers durch Fliegen innerhalb der richtigen Geschwindigkeitsgrenzen leicht möglich ist. Der Kontrollingenieur des Amtes hat seither Gelegenheit gehabt, das Flugzeug mehrere Stunden selbständig zu fliegen, ohne Schwierigkeiten zu bemerken.

Zu B II 2: Die offizielle Messung der Starteigenschaften ergab mit 686 kg Nutzlast (einschl. Betriebsstoff) bei 4 m/s Gegenwind eine Rollstrecke von 202 m, eine Höhe von 2,5 m in 250 und von 18 m in 500 m vom Abrollpunkt.

Je nachdem der Pilot vor dem Start das Flugzeug mit dem Schwanztank zur Sicherung gegen Überschlagen schwanzlastig trimmt oder nicht, geht der Schwanz früher oder später hoch; bei normalem Trimm jedenfalls nicht später, als von einer Maschine mit derartig hoher Leistungsbelastung verlangt werden kann.

Zu B II 3: Die Sicht nach der dem Pilotensitz abgewandten Seite ist naturgemäss nicht gut, wie dies eben bei Verkehrsflugzeugen mit breitem Rumpfe unvermeidlich ist. Der Anfänger lässt die Maschine leicht seitlich hängen; wie sich der Ingenieur des Amtes selbst überzeugen konnte, erfolgt die Gewöhnung an richtige Querlage aber sehr rasch. Ein Querneigungsmesser sollte bei Verkehrsflugzeugen sowieso, wegen etwaigen Passieren kurzer Nebelschichten, nicht fehlen.

Zu B II 4: Dies ist bei einem Flugzeuge von derartiger aerodynamischer Güte selbstverständlich; tatsächlich erfordert ein kurzes Landen des Junkers J 13 viel Übung.

Da die Möglichkeit einer kurzen Landung für Verkehrsflugzeuge im Schweizer Gelände sehr wichtig ist, erfolgte eine genaue Prüfung. Hierbei gelang dem Fabrikpiloten eine Landung mit Aufsetzen 100m nach Passieren eines Hindernisses von 15 m Höhe mit nachfolgender Ausrollstrecke von 150 m gegen 4 m/s Wind und mit Vollast (656 kg). Bei 200 m Ausschwebestrecke nach dem Hindernis von 15 m Höhe war der Auslauf knapp 100 m.

Zu B II 5: Das fehlende Singen in den Drähten kann den freitragenden Flugzeugen nicht zum Vorwurf gemacht werden. Das Gefühl für richtige Neigung wird durch Übung leicht erworben, zur quantitativen Feststellung ist ein Staudruckmesser angebracht. (Die Prüfung schloss aber auch Gleitflüge ohne solchen ein.)

Zu B II 6: Trifft nur für auf das Flugzeug nicht genügend eingeschulten Führer zu.

C. Zusammenfassung.

Vor Zulassung des Typs „Junkers J 13, 185 PS BMW“ wurde durch das Eidg. Luftamt eine verkürzte Typprüfung vorgenommen, um Aufschluss über dem Amte noch unbekannt Eigenschaften des Typs zu geben und die Stichhaltigkeit fremder Einwände zu prüfen.

Ergebnis dieser Prüfung ist:

- a) Dass der Typ „Junker J 13, 185 PS BMW“ genügende Start. Und Landeeigenschaften auch für die schwierigen Schweizer Bodenverhältnisse aufweist und dass diese Eigenschaften im Verhältnis zur Wirtschaftlichkeit und Leistungsbelastung hervorragende sind.
- b) Dass das genannte Flugzeug eingehende Einschulung des Führers verlangt, namentlich für kurzes Landen, dass die Anforderungen an den geübten Führer aber keine unbilligen sind und der Typ in Händen des eingeschulten Piloten bei vernünftiger Belastung keine besonderen gefährlichen Eigenschaften besitzt. (sowohl für ursprüngl. wie vergr. Flügel).
- c) Dass konstruktive Mängel, wie besonders die Brandgefahr, früherer Ausführungen behoben sind.

Vorstehende Ermittlungen wurden durch das Ergebnis einer einjährigen Verwendung zweier, in der Schweiz immatrikulierter, Junkers-Verkehrsflugzeuge bestätigt.

Eidgenössisches Luftamt (J)

Zürich, den 6. Januar 1925. City-Hôtel Zürich

Vernehmung: Zimmermann, Wilhelm, geb. 24.2.1897 in Koblenz, Flugzeugführer, wohnhaft in Dessau, Friedrich-Schneiderstrasse 68; verheiratet, s. Zt. Leutnant bei der deutschen Fliegertruppe.

In meiner Eigenschaft als Angestellter der Junkers-Flugzeugwerk A.G. in Dessau kam ich Ende Mai 1921 nach Dübendorf. Ich hatte hier zwei Junkers-Flugzeuge einzufliegen, die ich anschliessend dem Luftamt vorführte.

Die Maschinen waren seit Juni 1921 an die Ad-Astra A.G. vermietet, ich selbst war von meiner Firma beurlaubt und stand seit Juni im Dienst der Ad-Astra. Das eine Flugzeug ist, soviel mir damals bekannt war, im September oder auch schon im August an die Ad Astra verkauft worden mit Zahlungstermin am 1. Nov. 1921. Das Flugzeug, das ich für den Flug nach Ungarn verwendete, war das der Ad-Astra gehörige und zu diesem Zeitpunkt noch nicht bezahlt.

Wenn ich mich recht entsinne, sind wohl am 18. Oktober 21 vormittags zwei Herren auf dem Flugfeld Dübendorf erschienen, die sich für einen Junkers-Apparat interessierten. Sie gaben an, evtl. einen solchen Apparat für eine Rumänische Gesellschaft zu kaufen. Die Herren waren die gleichen, die späterhin wegen des Fluges nach Ungarn mit mir verhandelten; als sie sich vorstellten, glaube ich andere Namen verstanden zu haben, als sie nachher führten! Ich führte Ihnen dann ein Flugzeug vor und wir machten zusammen einen Probeflug. Der Flug scheint soweit befriedigt zu haben, dass die Herren für sich der Ansicht waren, man könne damit den Flug nach Ungarn wagen.

Angeblich als Gegenleistung für den Probeflug luden mich die Herren für den Abend nach Zürich ein und wir gingen zusammen in ein gutes Restaurant in der Bahnhofstrasse, ich glaube fast, es war im Hugenin. Während des Essens haben mich die beiden Herren in geschickter Weise über meine politische Einstellung ausgelacht. Als wir nachher auf die Strasse traten, teilten sie mir ihr wahres Anliegen mit. Der eine der beiden – er hat sich nachträglich als Fekete herausgestellt – erklärte mir, dass Kaiser Karl entschlossen sei, nach Ungarn zurückzukehren, da nach allem, was von dort berichtet werde, das Land auf seine Rückkehr warte. Die Reise habe zu erfolgen mit jedem möglichen Mittel. Man liess mich deutlich verstehen, dass man von mir die Ausführung des Fluges erwarte. Weiterhin glaubte ich unzweideutig verstehen zu müssen, dass man mich zwingen könne, den Flug auszuführen,

und andernfalls dass man zum mindesten Mittel und Wege habe, zu verhindern, dass ich durch etwaigen Verrat des geheimen Vorhabens die Person des Königs Karl während seines Aufenthalts in der Schweiz kompromittiere.

Man hat mir 20.000 Franken angeboten, was für mich damals schon eine ansehnliche Summe bedeutete, die Zahl war wohl aufs Handeln eingestellt. Weiterhin sagte man mir, wenn die Sache glücke, dann könne ich in Ungarn glänzend leben u.s.w. Ich wies jedoch eine Bezahlung, ganz gleich, ob ich zu dem Flug behülflich sei oder nicht, ob das Vorhaben glücke oder nicht, sofort von der Hand. Ich bat mir dann eine Bedenkzeit aus. Ich möchte hier auf meine s. Zt. an das Eidgenössische Luftamt und die Ad Astra A.G. abgegebenen Erklärungen hinweisen, worin ich die einzelnen Motive auseinandergesetzt habe, die mich veranlassten, am nächsten Tage, am 19.10.21 in Zürich meine Zustimmung zu geben. Ich betone auch hier nochmals, dass für mich die Überzeugung ausschlaggebend war, dass König Karl in Recht sei und unter den damaligen Verhältnissen mir mit nicht ganz korrekten Mitteln seine Rückkehr nach Ungarn ermöglichen könne.

Am 20.10. um 12.15 starteten wir dann. Im Flugzeug befanden sich: der König, die Königin, die Herren Fekete, Alexei und der Sekretär v. Boroviczini. Alexei war der Begleiter des Herrn Fekete, als er sich das Flugzeug in Dübendorf ansah und als wir im Huguenin (vermutlich) waren. Nach vierstündigem Fluge landeten wir zum Zwecke der Detail-Orientierung und flogen dann noch etwa 15 km weiter nach Cziraky, einem Dorf ca. 200 km von Budapest.

Die Auszahlung der von mir ausbedungenen Garantiesumme erfolgte nicht in der Schweiz. Ich möchte auch an dieser Stelle hervorheben, dass ich persönlich nie beobachtet habe, dass irgendwelche Schweizer Staatsangehörige in die Angelegenheit verwickelt waren bezw. davon Kenntnis hatten. Ich glaube sogar, man hat es geflissentlich vermieden, Schweizer Staatsangehörige in Anspruch zu nehmen. Ebenso wenig waren die Firma Junkers-Flugzeugwerk A.G. und die Monteure des Flugzeug davon vorher in Kenntnis gesetzt.

Das Flugzeug blieb in Cziraky stehen. Dort wurde es später beschlagnahmt. Soviel mir bekannt ist, befindet es sich noch in Ungarn und wird als Staatseigentum betrachtet, nachdem es von König Karl bezahlt ist.

W. Zimmermann

Bemerkungen:

Die Transkription von Dokumenten und Korrespondenz des Eidgenössischen Luftamts mit den Firmen Trans-Aero, Ad Astra-Aero, Junkers Flugzeugwerk etc. sowie betreffend die Flucht von ex-Kaiser Karl mit einem Flugzeug der Ad Astra erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Beitrag „**Zweckmässige Apparate – Trans-Aero, Schweizerische Fluggesellschaft AG, Aarau**“ der Artikelserie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 11, November 2021, Seiten 22-25, erschienen.

2021.10.10. www.HistAero.ch