

# Ad Astra-Aero – Erste internationale Flugpostlinie Genf–Zürich–Nürnberg

Transkription der Korrespondenz 1920-1923

---

Zürich, den 14. September 1920.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

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

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

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

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

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

In Zürich durch die schweiz. Gesellschaft weiterbefördert über:

Genf–Paris–Marseille.      Gotthard–Italien.

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

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

Ihre Bemühungen zum Voraus bestens verdankend, zeichnen wir

mit vorzüglicher Hochachtung

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

---

Zürich, den 29. September 1920.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In Erwartung Ihrer Rückäusserung, zeichnen wir  
Hochachtungsvoll

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

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

**Hochlöblicher Bundesrat der schweizerischen Eidgenossenschaft, Bern.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Wir empfehlen uns  
mit dem Ausdrücke vorzüglicher Hochachtung:

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

**Bern, den 16. November 1920.**

**Herrn Oberpostdirektor Furrer, Hotel Roma, Gran Via, Madrid.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Eidgenössisches Luftamt (Isler)**

**Bern, den 13. Dezember 1920.  
Flugpost.**

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

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

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

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

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

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

**An das Eidg. Luftamt, Bern,** zur gefälligen Kenntnisnahme.

**Bern, den 13. Dezember 1920.**

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

**Berne, le 13 décembre 1920.  
Aviation.**

**Au Ministère des postes, Prague  
A la Direction générale des postes, Madrid.  
Au Sous-Secrétariat d'Etat des postes et des télégraphes, Paris.**

Monsieur,

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

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

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

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

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

**An das Eidg. Luftamt, Bern,** zur Kenntnisnahme.

**Bern, den 13. Dezember 1920.**

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

**München, den 12. Januar 1921  
Flugpost.**

**An die Schweizerische Oberpostdirektion, Bern.**

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

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

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

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

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

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

**Der Reichspostminister.** (Unterschrift)

München, den xx. Januar 1921 Abschrift.

Fa. «Ad Astra» Schweiz. Luftverkehrsgesellschaft, Zürich.

Wir erlauben uns Ihnen mitzuteilen, dass wir ab 1. März lfd. Js. die Strecke München–Lindau i. Bodensee regelmässig befliegen werden; dies gilt für den Postverkehr und soweit es die Belastung unserer dormalen noch kleinen Flugzeuge zulässt auch für den Passagierverkehr.

Genauere Details werden wir Ihnen in der nächsten Zeit zukommen lassen, möchten Sie jedoch schon vorher dahin verständigen, dass es wohl sehr begrüssenswert wäre, wenn Sie den Anschlussverkehr bis zu diesem Zeitpunkte auch Ihrerseits organisieren könnten.

Soviel uns das Reichspostministerium Abteilung München mitgeteilt hat, hat sich dieses an Ihre Regierung gewandt mit der Bitte, die Bestrebungen unserer beiden Unternehmen kräftigst unterstützen zu wollen und soll daraufhin auch eine Antwort eingetroffen sein, wonach dieser Verkehr, als dessen Endpunkte derzeit München–Genf gedacht sind, in weiterer Folge über Prag–Warschau einerseits und Marseille–Madrid andererseits ausgedehnt werden soll.

Es ist uns hauptsächlich darum zu tun durch die einstweilen regelmässige Befliegung der kurzen Strecke München–Lindau das Vertrauen der Behörden und des Publikums zu gewinnen, worauf wir dann womöglich noch in diesem Jahre zu grösseren Projekten schreiten werden.

Wir sehen mit grossem Interesse Ihrer geschätzten Rückäusserung entgegen und hoffen zuversichtlich, dass es uns möglich ist, ehebaldigst in freundschaftliche Interessengemeinschaften zu treten.

Mit dem Ausdrucke vorzüglicher Hochachtung :

Bayerischer Luft-Lloyd, München (sig. Grimschitz.)

Zürich, den 24. Januar 1921.

Eingeschrieben.

An das Eidg. Post- & Eisenbahndepartement, Bern.

Gestatten Sie uns, auf unsere diversen Eingaben an das Eidg. Luftamt und auf die persönliche Besprechung unseres Verwaltungsratspräsidenten, Herrn Dr. Peyer und unseres Direktors Mit Herrn Bundesrat Haab am 22. Oktober 1920 zurückzukommen.

Die Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G. hat nun bereits das erste Betriebsjahr hinter sich. Mit total 16 Flugzeugen sind in 1254 Flugstunden 4699 Flüge ausgeführt und 7384 Personen befördert worden. Zeitweise sind bis 7 Piloten beschäftigt gewesen, also ca. 25% der in Dübendorf trainierenden Piloten. Im Bedarfsfalle hätte also unsere schweiz. Fliegerabteilung sofort über 37 statt nur 30 Flieger und über 1 Jagd-, 3 Land- und 12 Wasserflugzeuge verfügen können. Jagd- und Landflugzeuge wären mit geringem Umbau und Einbau von Maschinengewehren ohne weiteres militärisch verwendbar geworden; die Wasserflugzeuge aber hätten, wenn nicht als Kampf-, so doch als Transportflugzeuge Verwendung gefunden. Unterkunft für dieselben hätten auch wiederum unsere Hangars in Zürich, Genf, Rorschach, Lugano, Locarno geboten. Da in unserem Lande die Möglichkeit vorliegt, beinahe überall infolge der vielen Seen und Flüsse niedergehen zu können, so hätten diese Flugzeuge ausserordentlich guten Dienst geleistet, sowohl für Nachschub, Übermittlung von Post und dgl. als auch für den Nachrichtendienst; letzteres insbesondere bei innern Unruhen.

Diese Wasserflugzeuge haben ausserdem noch den eminenten Vorteil, auf Plätzen landen und starten zu können, die unverwundbar sind, währendem Flugplätze für Landflugzeuge in ein paar Sekunden durch einige Bomben unbrauchbar gemacht werden können. Das für die Bedienung dieser Flugzeuge notwendige Personal hätte wiederum die Gesellschaft zur Verfügung gestellt.

Ausser diesen zum Teil militärischen Gründen, sind aber noch andere, rein verkehrstechnische, die die Existenzberechtigung, sogar Existenznotwendigkeit einer nationalen Aviatik darlegen; so insbesondere die Flugpost. Wir verweisen hier auf unsern beiliegenden Bericht, möchten aber speziell darauf aufmerksam machen, dass wir von verschiedenen ausländischen Luftverkehrsunternehmen betreffend Anschluss an von ihnen geplante oder bereits durchgeführte regelmässige Passagier- und Postverbindungen angefragt wurden. Bei den weiteren Verhandlungen haben wir uns sodann nach den finanziellen Bedingungen, unter welchen diese Gesellschaften arbeiten, erkundigt und dabei Auskunft über die enorm hohen Subventionen, die diese Unternehmen beziehen, erhalten.

Daraus ergibt sich ganz klar – und unsere diesbezüglichen Berechnungen bestätigen dies – dass wir an die Durchführung einer regelmässigen Luftverbindung nur denken dürfen, wenn unsere Bestrebungen durch eine genügend hohe Subvention unterstützt werden. Es ist diese Subvention hauptsächlich für die Entwicklungsperiode notwendig und kann sicherlich im Verlaufe der Zeit vermindert werden, wie es z.B. bei den amerikanischen Flugpostlinien – die allerdings unter den denkbar günstigsten Bedingungen (lange Strecken) arbeiten konnten – bereits geschehen konnte. Auf der Strecke Lindau–Zürich–Genf würde aber ausser der Postbeförderung auch der Personentransport sich rasch entwickeln. Kann aber eine schweiz. Unternehmung diese Linie nicht übernehmen, so werden die fremden Gesellschaften versuchen in der Schweiz selbst den Verkehr an sich zu ziehen, da sie dafür noch höher subventioniert werden, als im eigenen Lande und würde somit unsere nationale Aviatik bei Seite geschoben und erdrückt. Verbietet man aber diesen Gesellschaften das Fliegen in der Schweiz und ist Anschluss nicht vorhanden, so wird der internationale Verkehr uns bald umgehen.

Aber auch zur Entwicklung unseres Fremdenverkehrs hat die Ad Astra schon kräftig beigetragen, einerseits dadurch, dass es den Fremden möglich wurde, durch Touristenflüge die Schönheiten unserer Schweiz bewundern zu können, hauptsächlich aber durch die Photographien und Filme aus dem Flugzeuge, die bereits in allen Ländern grossen Anklang gefunden haben.

Die Ad Astra hat im Verlaufe dieses ersten Betriebsjahres ohne irgendwelche Abschreibung an ihren Flugzeugen vornehmen zu können, ein Defizit von Fr. 130'000 erlitten. Es ist dies eine sehr unangenehme Feststellung und doch haben wir im Vergleich mit ausländischen Unternehmungen noch verhältnismässig gut abgeschnitten. Die meisten Unternehmungen dieser Art im Auslande bestehen bereits seit mehreren Jahren und sind zum Teil aus gut finanzierten Flugzeugfabriken hervorgegangen, im Gegensatz zu unserer jungen Gesellschaft, die ohne solchen Rückhalt dasteht und die dazu noch mit ausserordentlichen Entwicklungsschwierigkeiten zu kämpfen hat. Was aber hauptsächlich zur Entwicklung der ausländischen Unternehmungen beiträgt, das sind die staatlichen hohen Subventionen, die ihnen zugesprochen werden. Die Gründe, die die Regierungen veranlassen, solche Subventionen zu bewilligen, sind unseres Erachtens folgende:

- 1) Militärische Gründe, wie wir sie in unserem Bericht Sub C 1 ausgeführt haben.
- 2) Verkehrspolitische Gründe, die aus der Erkenntnis entspringen, dass das Flugzeug für den künftigen internationalen Verkehr unentbehrlich ist.

In Anbetracht des unbefriedigenden Ergebnisses des ersten Betriebsjahres sah sich nun der Verwaltungsrat der Ad Astra-Aéro genötigt, den Betrieb vorläufig möglichst zu reduzieren, d.h. sämtlichen Piloten und Mechanikern bis auf einen, resp. zwei zu künden. Kann eine erhöhte Subvention für die Zivilaviatik nicht erreicht werden, so müssten wir eventuell den Flugbetrieb sogar ganz aufgeben. Eine Zersplitterung der Kräfte und ein Überhandnehmen des ausländischen Einflusses wären die unmittelbare Folge. Um dies zu vermeiden, gestatten wir uns, nochmals mit folgendem Gesuch an Sie zu gelangen:

Die Ad Astra-Aéro ersucht das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement nochmals auf ihre diversen Subventionsbegehren zurückzukommen und bittet, gestützt auf die in beiliegendem Bericht sub C 1 und vorgehend ausgeführten Gründe um eine Subvention, die es ihr ermöglicht, den zivilen Flugverkehr in der Schweiz so lange durchzuführen, bis es ihr gelingt, aus eigenen Kräften bestehen zu können.

Wir hoffen sehr, dass es Ihnen möglich sein wird, in vermehrtem Masse als bis anhin, unsere nationale Aviatik zu unterstützen. In Erwartung Ihrer diesbezüglichen Nachrichten zeichnen wir

Hochachtungsvoll

**Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.**  
**Der Direktor:** (F. Rihner) ; (W. Peyer)

Bericht über die Entwicklung und Tätigkeit der Ad Astra-Aéro schweiz. Luftverkehrs A.G. insbesondere über die Bestrebungen für die Subventionierung der Zivilaviatik.

---

**Bern, den 1. Febr. 1921. An das eidg. Luftamt, Bern.**  
**Flugpostverbindungen.**

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

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

Hochachtungsvoll,

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

---

**München, 5. II. 21. Abschrift. Fa. Ad Astra-Aero, Zürich.**  
**Abt : Flugverkehr.**

Wir bekennen uns höfl. dankend zum Empfang Ihres sehr geschätzten Schreibens vom 2. cr., dessen Ausführungen wir zur Kenntnis nahmen.

Was unsere staatliche Subvention betrifft, so erlauben wir uns Sie aufzuklären, dass dieselbe M 10.- pro geflogenen Kilometer für Flüge unter 300 km & M 11.- pro geflogenen Kilometer für Flüge über 300 km beträgt, dies betrifft ehemalige, jetzt zum Zivil-Luftverkehr adaptierte Kriegsflugzeuge. Der in Ihrem gesch. Schreiben angeführte Kilometerbetrag von M 20.- wird nur dann bezahlt, wenn für die geflogene Strecke moderne Verkehrsflugzeuge verwendet werden.

Wie wir Ihnen in unserem letzten Briefe schon mitzuteilen die Ehre hatten, hat sich unser Reichspostministerium an Ihre Postbehörden gewandt und hoffen wir zuversichtlich, dass auch in der Schweiz ähnliche Subventionsverfügungen getroffen werden wie in allen anderen Ländern. Diese Tatsache wird uns sodann in die erfreuliche Lage versetzen, unsere geplanten Interessengemeinschaften erspriesslichen Erfolgen zuzuführen.

Die Mitteilung über die Weiterführung der Linie nach Spanien durch die Gesellschaft «Aero-Transport» interessiert uns sehr. Wir teilen Ihnen unsererseits mit, dass wir beabsichtigen wenn möglich noch im Laufe des heurigen Sommers die Linie München-Prag als Anschluss an die Linie Lindau-München regelmässig zu befliegen. Über die sonstigen Anschlüsse von München aus bemerken wir einstweilen nur, dass der «Deutsche Luftloyd», Berlin, ebenfalls ab März die Luftstrecke München-Nürnberg-Magdeburg-Berlin regelmässig befliegen wird.

Betreffs der Anschlüsse nach Österreich speziell Wien können wir Ihnen erst Positives berichten, wenn das Bauverbot für moderne Flugzeuge seitens der Entente aufgehoben wird, was im Monat August erfolgen dürfte, da das Verlassen der deutschen Grenzen durch ehemalige Kriegsflugzeuge untersagt ist. Dies wäre dann auch der Zeitpunkt an welchem wir die vorerwähnte Luftverkehrsstrecke München-Prag eröffnen werden.

Wir werden uns erlauben Sie rechtzeitig über das genaue Datum der Eröffnung unseres Betriebes zu informieren und würden wir uns ausserordentlich freuen, wenn Sie sich dann per Wasserflugzeug nach Lindau begeben würden. Desgleichen können Sie versichert sein, dass wir Sie über Flugpassagiere, die in die Schweiz wollen, verständigen werden und danken wir Ihnen für die Übersendung Ihrer Tarife.

Zu dem schönen Erfolg Ihres Genfer-Piloten, auf dem so schwierigen Gelände, beglückwünschen wir Sie bestens.

In Erwartung Ihrer ferneren Ideen-Austausches zeichnen wir

Mit vorzüglicher Hochachtung

**Bayerischer Luft-Lloyd, Sitz München** (sig. R. Grimschitz.)

---

**8. Februar 1921 Aktenvermerk betreffend die Besprechung untenstehendes Luftverkehrs-Projektes bei der Eidg. Oberpostdirektion (Oberstlt. Oftinger, Ing. Gsell)**

1. Der angenommene Flugplan und die Beschränkung der Luftstrecke auf Prag-Lyon werden als zweckmässig befunden.
2. Das Prinzip, dass die von den Postverwaltungen an die Luftverkehrs-Unternehmungen zu zahlenden Summen mindestens die reinen Betriebskosten decken sollen u. Abschreibungen u. Rendite durch die Einnahmen der Luftverk. Gesellschaften aus dem, ihnen nach Massgabe der verbleibenden Nutzlast gestatteten Passagierverkehr, gedeckt werden müssen, wird angenommen.

3. Die Oberpostdirektion bemerkt, dass der Postverkehr via Schweiz zwischen Polen, Tschechoslowakei, Deutschland und Südfrankreich zur Zeit nicht sehr bedeutend und gegen die Vorkrisen- u. Vorkriegszeit sehr zurückgegangen ist. Ein Streckengeld von auch nur 1 Fr/km würde für die Schweizer Post bei täglichem Verkehr in beiden Richtungen (620 Fr) einen Verlustpreis bedeuten der zwei bis drei Monate getragen werden könnte. Wenn in dieser Zeit die Steigerung der Möglichkeiten eine Steigerung des Bedürfnisses und damit der Frequenz bis zur Rendite für die Post nicht erbeuge, müsste der Betreib eingestellt werden.
4. Ein Pendelverkehr (nur in einer Richtung täglich) müsste das postalische Interesse mindern, wenn auch nicht ausschliessen, da immer noch 24 Std. auf der ganzen Strecke gewonnen würden. Wenn die Frequenz jedes Fluges bei 2-tägigem Verkehr in jeder Richtung sich trotz dieses geringeren Zeitgewinnes beinahe verdoppelt, sei eine entsprechende Erhöhung des Kilometergeldes nicht ausgeschlossen. Das Prinzip, dass nach wenigen Monaten Verlustbetrieb die Sache sich zahlen solle, bleibe dabei unangetastet.
5. Die Oberpostdirektion ersucht das Luftamt seinerseits die Offerte der Luftfahrt-Unternehmungen auf Grund der besprochenen Flugpläne einzuziehen; zu den weiteren Verhandlungen mit den ausländischen Postdirektionen möchte sie diese Grundlagen beilegen können.

**Zürich, 9. Februar 1921.**

**An das Eidg. Luftamt, Bern.**

Wir gestatten uns, Sie in der Korrespondenz mit den ausländischen Luftverkehrsunternehmen betr. Flugpostlinien auf dem Laufenden zu halten und überweisen Ihnen aus diesem Grunde in Kopie den letzten Brief vom 5. ds. Des «Bayerischen Luft-Lloyd». Es würde uns freuen, wenn über die Angelegenheit betr. Flugpost in der Schweiz bald ein Entscheid gefällt würde, da es sonst zu spät wäre, um für diesen Sommer noch eine Flugpostlinie organisieren zu können.  
Hochachtungsvoll

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

1 Kopie.

**Bern, den 11. Februar 1921.  
Subventionen.**

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

In Beantwortung Ihrer erneuten Eingabe betreffend Subvention der Zivilaviatik vom 24. Januar a.c. beehren wir uns, Ihnen nach nochmaliger Prüfung der Angelegenheit unseren Standpunkt im Nachfolgenden näher auszuführen.

Die Bedeutung des zivilen Flugwesens zeichnet sich heute in zwei Richtungen ab: als Reserve der Militäraviatik und als Verkehrsmittel. Wenn es einerseits unbestritten ist, dass das Flugzeug seinen militärischen Wert bewiesen hat, wenn der Wert des Zivilflugwesens als Ergänzung des Flugwesens der Armee in die Augen springt, so muss andererseits gesagt werden, dass der Verkehrswert des Flugzeuges heute nur für bestimmte Verhältnisse praktisch ausprobiert ist.

Daraus geht vorerst hervor, dass trotz der gegenwärtigen ungünstigen Finanzlage des Bundes eine Unterstützung der Zivilaviatik aus militärischen Interessen zweifellos verantwortet werden kann. Doch müssen wir es selbstverständlich dem eidg. Militärdepartement überlassen, den militärischen Wert des Zivilflugwesens einzuschätzen und daraus Schlüsse zu ziehen auf die ihm von diesem Gesichtspunkte aus zu gewährende Unterstützung. Immerhin werden wir nicht verfehlen in dieser Sache mit dem eidg. Militärdepartement in empfehlendem Sinne in Verbindung zu treten.

Was die Verwendung des Flugzeuges als Verkehrsmittel anbetrifft, stehen wir erst im Versuchsstadium. Es ist wohl ohne weiteres klar, dass die kleine Schweiz mit ihren beschränkten Mitteln solche Luftverkehrsversuche nicht in grossem Massstabe vornehmen kann. Wir könnten es nicht verantworten, jedem Luftverkehr, der von privater Seite organisiert wird, kurzweg Subventionen zuzuführen, sondern müssen uns vorerst darauf beschränken einen ersten Versuch, der sich unter besonders geeigneten Verhältnissen abwickeln kann, zu unterstützen.

Wie Ihnen das Luftamt am 1. Dezember verflossenen Jahres bereits mitgeteilt hat, anerkennt unser Departement durchaus die Notwendigkeit, unsere nationale Zivilaviatik nach Möglichkeit am zukünftigen internationalen Luftverkehr teilnehmen zu lassen und wir glauben der Sache am besten zu dienen, wenn wir einen internationalen Nachrichtendienst durch die Schweiz organisieren helfen, der auch unserem Lande grosse verkehrspolitische Vorteile bringt.

Das Luftamt hat Ihnen bereits Kenntnis gegeben davon, dass unsere Oberpostdirektion mit einer Reihe von fremden Postverwaltungen Beziehungen angeknüpft hat zwecks Organisation einer auf grossen Distanzen arbeitenden internationalen Flugpostlinie, deren Teilstück über Schweizergebiet einer Schweizer Unternehmung (event. mehreren Unternehmungen zusammen) gegen angemessene Entschädigung zu übertragen wäre.

Wir wiederholen Ihnen, dass unser Departement durchaus gewillt ist, eine solche Flugpostlinie zu fördern und dadurch der schweiz. Zivilaviatik einen regelmässigen Verdienst zuzuführen, sofern der angedeutete Versuch gelingt.

Über den Zeitpunkt, in dem diese Unterstützung eintreten kann, lässt sich allerdings heute noch nichts bestimmen. Wir müssen zu unserem Bedauern konstatieren, dass in letzter Zeit eine starke Verkehrsabnahme eingesetzt hat, deren Ursache nicht etwa im Mangel an Verkehrsmitteln, sondern in einem allgemeinen Stocken des Geschäftsganges liegt. Die ökonomische Lage wie die politische Situation ist nun keineswegs so, dass in allernächster Zeit mit einer Besserung dieser Verhältnisse gerechnet werden kann. Sie werden aber mit uns einig gehen, dass ein erster Versuch im internationalen Luftverkehr nicht in eine Periode fallen darf, die eine ausnahmsweise schlechte Verkehrsfrequenz aufweist, wenn nicht das Flugzeug bei uns als Verkehrsmittel für lange Zeit zum Voraus diskreditiert werden soll.

Die eidg. Oberpostdirektion und das eidg. Luftamt werden dessen ungeachtet die Vorbereitungen für einen ersten Versuch im internationalen Flugpostverkehr fortsetzen, um im geeigneten Momente rasch an dessen Verwirklichung herantreten zu können.

Zusammenfassend beantworten wir Ihr Subventionsgesuch also dahin, dass wir bereit sind, einen praktischen Versuch des internationalen Luftverkehrs durch unser Land zu unterstützen, wenn derselbe unter nutzbringenden Verhältnissen vorgenommen werden kann, und dass wir das Luftamt angewiesen haben, über die Details dieses Versuchs mit den Schweiz. Luftverkehrsunternehmungen unverzüglich in Verbindung zu treten.

**Eidgenössisches Eisenbahndepartement: (sig. Dr. Haab,)**

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

**An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.**

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

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

Beilagen: 2

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

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

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

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

1 Beilage.

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**(Beilage vom 15.II.1921)**

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

Voraussetzung für den vorliegenden Plan war:

In flugtechn. Beziehung: Ausschluss der Nachtflüge.

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

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

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

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

Der Flugplan ist hierbei folgender:

<b>Nachtschnellzug</b>		15 h 30	ab Warschau	08 h 30	an Prag (am Folgetag)	
<b>Flugzeug</b>						
	Etappe I	295 km	08 h 40	ab Prag	11 h 30	an München
	Etappe II	160 km	11 h 40	ab München	13 h 10	an Lindau*
			* Wegen Ententeverbot bei Benützung einer deutschen Reederei für München–Schweiz vorderhand nicht zu umgehende Zwischenlandung. Flugtechnisch wäre die Etappe München–Zürich vorzuziehen.			
	Etappe III	90 km	13 h 20	ab Lindau	14 h 10	an Zürich
	Etappe IV	220 km	14 h 20	ab Zürich	16 h 10	an Genf
bei Unmögl.d.Fluges weiter mit Schnellzug			15 h 00	ab Zürich	21 h 30	an Genf
	Etappe V	115 km	16 h 25	ab Genf	17 h 30	an Lyon
bei Unmögl.d.Fluges weiter mit Schnellzug			18 h 30	ab Genf	23 h 10	an Lyon
<b>Nachtschnellzug</b>			17 h 50	ab Lyon	19 h 00	an Barcelona (am Folgetag)
<b>Schnellzug</b>			09 h 10	ab Barcelona	12 h 30	an Lyon (am Folgetag)
<b>Flugzeug</b>			12 h 45	ab Lyon	13 h 40	an Genf
			13 h 55	ab Genf	15 h 40	an Zürich (Dübendorf)
			15 h 50	ab Zürich	16 h 40	an Lindau
			16 h 50	ab Lindau	18 h 00	an München
bei Unmögl.d.Fluges weiter mit Schnellzug			18 h 50	ab Lindau	23 h 20	an München
			18 h 10	ab München	20 h 30	an Prag
<b>Nachtschnellzug</b>			20 h 50	ab Prag	16 h 20	an Warschau (am Folgetag)

Vorteile dieses Flugplans:

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

#### Nachteile dieses Flugplans:

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

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

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

Für den Pendelverkehr würde die halbe Anzahl genügen.

---

**Zürich, den 16. Februar 1921.**

**An das Eidg. Luftamt, Bern.**

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

Hochachtungsvoll

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

---

**16 avril 1921**

**Feuille d'Avis de Lausanne**

**La poste aérienne.**

Une conférence internationale pour l'aviation convoquée par l'Allemagne vient de se terminer à Lindau. En plus des représentants du Reich, les gouvernements bavarois et badois étaient aussi représentés. De son côté, la Suisse l'était par le major Isler, de l'Office fédéral de l'aviation ; par M. Vaucher, inspecteur à la direction générale des postes, et par un expert juridique en la personne du Dr Schneeli, de Zurich. De par le traité de paix de Versailles, l'Allemagne se trouve empêchée de pénétrer sur territoire étranger avec ses lignes postales aériennes. Ses délégués ont déclaré à la conférence qu'elle centraliserait à Constance tout le trafic postal aérien d'Allemagne, Maintenant déjà arrive sans cette localité la ligne aérienne de Berlin, de Stuttgart et de Munich. Sous peu, une nouvelle ligne postale Francfort – Constance sera ouverte. L'Allemagne a demandé à la Suisse de faire un service postal aérien entre Constance et Zurich, de manière à ce que les courriers allemands à destination de l'Italie, de la France, de l'Espagne et du Maroc, puissent être acheminés par les grands express qui partent de Zurich.

Les représentants de la poste à cette conférence ont tenu une séance particulière pour examiner tout le problème et, après un premier échange de vues, sont arrivés à la conclusion qu'il y avait dans le projet allemand un exemple de rapidité de transport qui peut être réalisé. Pendant ce temps, les autres délégués examinaient l'organisation de lignes aériennes au point de vue technique, juridique et commercial.

Les délégués suisses ont annoncé à la conférence qu'à cause des moyens financiers très restreints, la Suisse ne pouvait pas encore établir un réseau aérien international, mais qu'elle étudiera sérieusement la combinaison que demande l'Allemagne, faute de mieux, de relier Constance à Zurich par un service aérien auquel on joindrait un service automobile rapide au cas d'empêchement de circuler par la voie des airs. Le conseiller fédéral Haab est d'accord pour continuer les pourparlers et a donné des instructions dans ce sens à la direction générale des postes ainsi qu'à l'Office fédéral aérien. (R.P.)

---

**Berne, le 17 février 1921.**

**A la Direction générale des Postes, Berne.**

**Votre 1100.6.**

Monsieur le Directeur,

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

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

Annexes: 5.

**Office aérien fédéral (J)**

---

**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 weiteren 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 Pferdekräfte starken Motor getrieben wird und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 Kilometer erreicht, zu Passagierflügen im Innern der Schweiz Verwendung.



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

**An die Generalstabsabteilung, 1. Sektion, Bern.**

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

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

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**Bern, den 10. März 1921.**  
**Flugpostverbindungen.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Der Oberpostdirektor: (gez. Furrer.)**

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

**Zürich, den 24. März 1921.**

**An das Eidg. Luftamt, Bern.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In Erwartung Ihrer geschätzten Rückäusserung zeichnen wir hochachtungsvoll:

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

Zürich, den 5. April 1921.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

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

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

Hochachtungsvoll

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

Zürich, den 16. April 1921

Herrn Major i/G Isler, Eidg. Luftamt, Bern

Sehr geehrter Herr Major,

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

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

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

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

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

Hochachtungsvoll

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

Bern, den 27. April 1921.

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

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

Am zweckmässigsten für den herwärtigen Dienst wäre folgender Flugplan:

8.30 ab Zürich an 14.15  
9.50 an Konstanz ab 12.55

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

Wir gestatten uns diesfalls auf die beiliegende Zusammenstellung hinzuweisen.

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

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

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

Der Oberpostdirektor:

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

Bern, den 27. April 1921.

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

Beilage ad 1100.43

event.

12.22	dép.	Barcelone	arr.	19.05	10.35	
20.25	dép.	Cerbère	arr.	09.12	20.40	
00.17	arr.	Narbonne	dép.	03.03	16.50	
-----						
18.44	dép.	Bordeaux	arr.	10.57	21.40	
23.37	dép.	Toulouse	arr.	04.38	16.24	
02.07	arr.	Narbonne	dép.	01.24	13.28	
-----						
02.27	dép.	Narbonne	arr.	01.01	13.18	
04.40	dép.	Cette (Sète)	arr.	22.39	11.25	
-----						
23.40	dép.	Nizza	arr.	00.26	10.35	
08.05	dép.	Marseille	arr.	18.59	04.50	
14.55	dép.	Lyon	dép.	11.55	23.35	arr. 23.17
18.55	arr.	Genève	dép.	04.00	18.30	
00.30	dép.	Genève	arr.	21.30	17.40	
07.25	an	Zürich	ab	15.05	11.50	
-----						
<b>08.30</b>	<b>ab</b>	<b>Zürich</b>	<b>an</b>	<b>14.15</b>	<b>11.20</b>	
-----						
08.00*	08.20**	ab Rom	an	18.50		
16.50	20.00**)	ab Genua	an	05.30*)	08.55**)	
12.15.	17.40**)	ab Venezia	an	06.25		
	00.05	ab Milano	an	22.45		
	08.00	an Zürich	ab	15.00		
-----						
14.40	ab	St. Moritz	an	22.35		
18.20	ab	Chur	an	18.43		
22.32	an	Zürich	ab	14.36		
-----						
<b>08.30</b>	<b>ab</b>	<b>Zürich</b>	<b>an</b>	<b>14.15</b>		
-----						
* = via Bologna			*) = nur an Sonntagen			
** = via Pisa – Genua			**) = nur an Werktagen			

Berne, le 29 avril 1921.

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

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

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

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

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

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

**Office aérien fédéral (J)**

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

**An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.**

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

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

Beilage: Telegramm 8364/724 zurück.

**Eidgenössisches Luftamt:**

**Berlin, 7.5.1921 Telegramm**

**Oberpostdirektion Bern**

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

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

**Berlin W 66, den 9. Mai 1921.**

**An die Schweizerische Ober-Postdirektion in Bern.**

**Auf das gefällige Schreiben vom 27. April, Nr. 1100.43.**

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

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

1) für Postkarten 40 Pf.,

2) für Briefe 40 Pf. für je 20 g,

3) für Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben und Mischsendungen 1 Mk für je 50 g.

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

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

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

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

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

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

A) Wetterdienst.

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

B) Fernsprechmeldedienst bei Notlandungen von Flugzeugen.

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

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

**Der Reichspostminister I. A. (Stenger)**

---

**Bern, den 12. Mai 1921.**

**An das Eidg. Luftamt, Bern.**

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

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

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

---

**Berlin W 66, den 14. Mai 1921.**

**An die schweizerische Oberpostdirektion, Bern.**

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

08.30	ab Zürich	an 11.20
09.00	an Konstanz	ab 10.00

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

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

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

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

Dadurch werden in Stuttgart erreicht:

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

Welche Anschlüsse nach der Fahrplangestaltung vom 1. Juni ab in München zu erreichen sein werden, bedarf noch näherer Prüfung. Die Abteilung VII (München) des Reichspostministeriums ist ersucht worden, Ihnen hierüber weitere Mitteilung zu machen.

Für baldige Nachricht, ob Sie meinen Flugplanvorschlägen zustimmen, wäre ich dankbar.

**Der Reichspostminister I A (sig. Stenger)**

---

**Bern, den 18. Mai 1921.**

**An das Eidg. Luftamt, Bern.**

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

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

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

Berne, le 20 mai 1921.

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

Monsieur,

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

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

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

Office aérien fédéral (J)

Berlin NW.7., den 21. Mai 1921

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

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

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

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

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

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

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

Aufgabe der Aero-Union ist:

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

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

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

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

Aero-Union Aktiengesellschaft (sig. Kann.)

Zürich, den 1. Juni 1921.

Titl. Eidg. Luftamt, Bern.

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

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

Beilage: 1 Kopie.

Hochachtungsvoll

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

Bern, den 3. Juni 1921.

An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.

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

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

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

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

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

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

1 Beilage.

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**Bern, den 11. Juni 1921.**

**An das Eidg. Luftamt, Bern.**

**Flugpost.**

Wir bekennen uns zum Empfang Ihres geschätzten Schreibens vom 3. dieses Mts. und beehren uns, Sie zu benachrichtigen, dass wir von Ihrer Erklärung, es sei Ihnen unter den obwaltenden Umständen nicht möglich, die Eröffnung der geplanten Fluglinie Zürich–Konstanz zu beantragen, Vermerkung nehmen. In der Tat wären die Anschlussverhältnisse, wie solche sich nach den Mitteilungen der deutschen Postbehörden gestaltet hätten, im Vergleich zu den Schnellzugsverbindungen Berlin– und München–Zürich derart mangelhaft, dass mit einer erspriesslichen Benützung dieser Beförderungsart für Postzwecke nicht gerechnet werden kann. Bei dieser Sachlage nehmen wir keinen Anstand, auch unsererseits auf eine weitere Verfolgung der Angelegenheit auf Grund des vorhandenen Anschlussplanes für die Strecke Zürich–Konstanz zu verzichten. Aus Ihren Ausführungen ergibt sich hingegen, dass von deutscher Seite eine Einladung an die „Ad Astra“ ergangen ist, letztere möchte die Linie Zürich–Stuttgart betreiben im unmittelbaren Anschluss an eine direkte Linie Stuttgart–Berlin. Gestützt darauf stellen Sie folgende Anträge:

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

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

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

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

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

Einer gefl. Rückäusserung sehen wir gerne entgegen.

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

**Bern, den 16. Juni 1921.**

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

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

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

In Erwartung Ihrer geschätzten Nachrichten

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

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

**Bern, den 16. Juni 1921.**

**An die Schweizerische Oberpostdirektion, Bern.**

**Flugpost – ad 1100.64 v. 11.6.21.**

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

Sobald die Verhandlungen dieser Gesellschaft mit der Aero-Union Akt. Ges. Berlin NW 7 ein greifbares Resultat ergeben haben, werden wir uns gestatten, wieder an die Schweizerische Oberpostdirektion heranzutreten. Allerdings dürfte die von Ihnen mitgeteilte Unmöglichkeit der Gewährung einer Entschädigung nach den Flugkilometern das Zustandekommen der Luftverbindung

sehr in Frage stellen, da die integrale Gewährung des Ertrages der Zuschlagstaxen allein bei der gegenwärtigen Krise einen ungenügenden Gegenwert zum Risiko einer derartigen Linie bildet. Vielmehr müsste gerade der Staat für die erste Zeit das Bestehen derartiger, das Geschäftsleben immerhin fördernder, Schnellverbindungen durch Gewährung eines nicht von der Frequenz abhängigen Beitrages ermöglichen; mit der Gewöhnung des Publikums steigt dann die Rendite, sodass die Beiträge nur für die Einführungszeit in Frage kommen. So erlaubte z. B. die Entwicklung in den Vereinigten Staaten den vollkommenen Abbau der Flugpostzuschläge neben gleichzeitigen Ersparnissen der Postverwaltung. Das Luftamt hofft daher auf Ihre Unterstützung seines Bestrebens, derartige Zuwendungen im nächstjährigen Budget zu ermöglichen.

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**Bern, 8. Juli 1921**  
**Vom Luftverkehr.**

**Berner Tagblatt**

Dem Vernehmen nach scheint der Anschluss der Schweiz an das internationale Flugnetz demnächst praktische Gestalt anzunehmen, indem eine französische Gesellschaft die Linie Paris–Lausanne in Betrieb zu nehmen gedenkt. Damit wäre auch der Moment gekommen, um Zürich über Lausanne mit Genf auf dem Luftwege wieder zu verbinden. Schwierig und für die nächste Zeit wohl ausgeschlossen ist die Verbindung mit den in Konstanz einlaufenden deutschen Linien von München–Stuttgart usw. Dies einmal wegen der bis jetzt ungenügenden Vorschläge in postalischer Hinsicht, zur Hauptsache aber wegen der Schwierigkeiten, die die Alliierten den Deutschen machen und die auch die Verbindung Frankfurt–Basel vereitelt haben.

Die Ad-Astra-Gesellschaft ist nun in der Lage, ganz ausgezeichnet bewährtes Material in Betrieb zu stellen, nämlich je zwei Dornier und Junkerseindecker ähnlicher Konstruktion, deren Führer sich über gute Qualifikation ausgewiesen haben. Diese Flugzeuge sind richtige Verkehrsmaschinen und bieten für den Luftreisenden ausgesuchte Bequemlichkeit in heimelig ausgestatteten Kabinen.

(Nachdem die Entente den Luftverkehr Frankfurt a. M.–Basel kurzerhand verboten hat, wird es sich fragen, ob wir uns einen solchen Paris–Lausanne ohne weiteres von den Franzosen aufoktroyieren lassen. Schliesslich haben wir zu bestimmen, welche fremden Linien in der Schweiz einlaufen dürfen, und nicht Paris. Red).

**Bern, den 3. Oktober 1921.**

**Ad Astra-Aéro, Zürich.**

**Subventionen 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 besondern Fall zur Prämierung stellt.

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

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

**An die eidg. Oberpostdirektion, Bern.**

Durch Zuschrift vom 7. ds. ersuchen Sie uns um Vorschläge betr. Flugposttaxen, Transitgebühren und deren Verrechnungsart, in Bestätigung Ihrer ersten Anfrage vom 30. August.

Nachdem im Voranschlag pro 1922 ein Posten von Fr. 30'000.– als Beitragsleistung für eventuelle Flugpostlinien aufgenommen war, – ein festes Flugpostprojekt konnte zur Zeit nicht ins Auge gefasst werden – waren wir der Ansicht, dass eine weitere Behandlung der Angelegenheit erst erfolgen könne, wenn ein neues Projekt auftauche, dem der budgetierte Betrag gegebenenfalls zuzuweisen wäre. Wir hoffen Sie damit einverstanden, dass auch heute die Festlegung solcher Details verfrüht wäre. Immerhin werden wir Ihnen über die ausländischen Flugposterfahrungen 1922 baldmöglichst Bericht erstatten.

**Eidgenössisches Luftamt, i.V. Gsell**

**Zürich, den 31. Dezember 1921.**

**Tit. Eidg. Luftamt, z.H. von Herrn Ing. Rob. Gsell, Bern.**

Sehr geehrter Herr Gsell !

Ich übermache Ihnen hiermit die versprochene Zeichnung des neuen Vickers achtplätzigigen Doppeldeckers, sowie sämtliche Daten die ich über diese Maschine erhalten habe. Ich hoffe sehr, dass diese Angaben genügen werden, um Ihnen zu ermöglichen, diesen, eventuell interessanten Typ in Ihre Aufstellung betr. Wirtschaftlichkeit der Flugzeuge aufzunehmen.

Ich bitte Sie, mir gelegentlich diese Akten nach Gebrauch zurücksenden zu wollen. Ich danke Ihnen hiermit noch bestens für Ihren letzten, so freundlichen Empfang auf Ihrem Bureau in Bern und zeichne

Hochachtend

**Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G. (H. Pillichody.)**

Beilagen erwähnt.

P.S. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir noch einige Exemplare z.H. der Ad Astra des mir übergebenen Fragebogens zusenden könnten. Wir möchten gerne solche Bogen selbst ausfüllen, und sehen inwiefern unsere Gesellschaft die gestellten Bedingungen erfüllen kann.

**Bern, den 5. Januar 1922.**

**An die Ad Astra-Aéro, Zürich, Seefeldstrasse 19.**

In der Anlage übersenden wir Ihnen die, uns seinerzeit von Herrn Pillichody freundlichst überlassenen Akten über das neue Vickers-Verkehrsflugzeug zurück (1 Zeichnung, 1 Zahlentafel).

Wir haben die Zahlen in unsere Tabellenzusammenstellung aufgenommen und das Flugzeug auch im Vergleichsdiagramm der Verkehrsflugzeuge, für welches Sie sich interessierten, dargestellt.

2 Anlagen

**Eidgenössisches Luftamt (i.V. Gs.)**



Zürich, den 6. Jan. 1922  
Betr. Luftverkehr.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Unsere Gesellschaft befindet sich seit längerer Zeit in Verbindung mit der Firma Junkers A.G. zwecks Gründung einer Luft-Strecke Wien–Genf, über München–Zürich. Wenn wir die ganze in Betracht kommende Strecke in der Berechnung berücksichtigen, geschah dies lediglich deshalb, weil bekannter Weise die Rentabilität erst mit einer einigermaßen grossen Entfernung möglich wird.

Das Endziel unserer Gesellschaft war und ist immer noch der **Luftverkehr**. Wir haben schon öfters Versuche unternommen, internationale Verbindungs-Strecken herzustellen. Jedoch die enormen Schwierigkeiten hauptsächlich finanzieller Art, haben uns stets gezwungen das Projekt fallen zu lassen, oder aufzuschieben. Diese Schwierigkeiten entstehen, und werden durch zwei Gründe stets aufrecht erhalten : erstens durch unsere hohe Valuta und zweitens durch die hohen Subventionen die den ausländischen Unternehmen gewährt werden. Jede Besprechung, jedes Zusammenarbeiten wird dadurch beinahe verunmöglicht.

Mit heutiger Post übermacht uns die Firma Junkers A.G. die von ihr aufgestellte Rentabilitätsrechnung für die mit uns gemeinsam zu betreibende Strecke. Sollten Sie Interesse daran haben, wären wir gerne bereit Ihnen eine Kopie davon zu unterbreiten. Wir möchten aber nicht verfehlen, Ihnen die von Junkers gedachte Kapital-Zusammenstellung zu unterbreiten, mit der höflichen Bitte uns Ihre diesbezügliche Meinung mitteilen zu wollen.

-«Das Kapital der A.G. wird 750'000.- Schweizer Franken betragen, deren Aufbringung folgendermassen gedacht ist :

Vom bayrischen Luftloyd in Sachwerten eingebracht :	150'000.-
Von der Firma Junkers in Sachwerten eingebracht :	150'000.-
Ideelle Bewertung des eingebrachten Subventionsrechtes (Bayrischer Luftloyd)	100'000.-
Von der Ad Astra A.G. eingebracht (Sachw.) :	150'000.-
Noch einzubringen :	<u>200'000.-</u>
	<u>Sa : 750'000.-</u>

Im nachfolgenden ist lediglich die Rentabilität des geplanten Luftverkehrs errechnet... »

Wir bestätigen Ihr Schreiben vom 5. ds. und danken bestens für die zurückgesandten Beilagen (1 Zeichnung, 1 Zahlentafel).

Wir gestatten uns in Beilage, Ihnen eine Kopie eines Schreibens an unseren Herrn Pillichody, zu senden, in der Annahme dass, falls etwas in dieser Richtung in der Schweiz möglich wäre, Sie in erster Linie fähig sind, diese Sache auf den rechten Weg zu bringen.

Hochachtend : **Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Zürich**

Beilage : erwähnt.

H. Pillichody. ppa W. Altherr

Zürich, den 7. Januar 1922.

Herrn Robert Gsell, Ingenieur beim Eidg. Luftamt. Bern, Eigerplatz 8.

Sehr geehrter Herr Gsell,

Gestützt auf unsere letzte mündliche Besprechung anlässlich meines Besuches auf dem Luftamt in Bern, erlaube ich mir Ihnen das ganze Junkers-Luftverkehr-Projekt zu unterbreiten, mit der Bitte dieses prüfen zu wollen. Wenn ich auf privatem Weg an Sie gelange, geschieht dies nur deshalb, weil ich Ihre Erfahrung auf diesem Gebiete wohl kenne. Ich möchte Sie ersuchen, mir einerseits die finanziellen Möglichkeiten, wie sie im Projekt vorliegen, kritisieren zu wollen; dann auch die vorgeschlagene Kapitalzusammensetzung.

Ich selbst gehe mit der Kapitalaufstellung nicht einig. Der Bayerische Luftloyd besitzt doch sicher nicht einen Sachwert von Fr. 150.000.-, und einen Ideellen von Fr. 100.000.- nur wegen der Einführung des Subventionsrechtes! Total wird also – nach Junkers – dieses Unternehmen mit Fr. 250.000.- eingesetzt! Unsere Firma, trotz der Luftbildabteilung, figuriert dagegen nur mit Fr. 150.000.-. Mit dieser letzten Einschätzung bin ich einverstanden, die vom deutschen Unternehmen ist aber proportional unstreitbar zu hoch. Leider wird es momentan auch unmöglich sein die Fr. 200.000.- in bar aufzubringen.

Meinem Gefühl nach ist die Rentabilitätsberechnung der zu fliegenden Linien im grossen Ganzen richtig aufgestellt. Da ich aber diesbezüglich keine Erfahrung besitze, bin ich nur in der Lage, die Zahlen rein nach Gefühl zu schätzen. Ich wäre Ihnen deshalb sehr zu Dank verpflichtet, wenn Sie mir hierüber einige Aufschlüsse geben würden.

Unter den ergänzenden Bemerkungen sind die Bruttoeinnahmen der Luftbildabteilung und des lokalen Flugverkehrs zu tief eingesetzt, sodass auch hier eine günstigere Abrechnung zu erwarten ist.

Es wäre sehr zu begrüssen, wenn der regelmässige Luftverkehr endlich einmal auch in die Schweiz eindringen würde, und unsere Behörden aus ihrem Passivismus aufwecken könnte. Die grosse Schwierigkeit wird aber die Geldbeschaffenheit sein. Vielleicht können Sie mir auch da mit einem guten Rate aus der Klemme helfen.

Ich danke Ihnen sehr zum Voraus für Ihre Mühe, und erlaube mir Ihre Antwort in möglichst kurzer Zeit zu erwarten, da unsere Generalversammlung noch diesen Monat stattfinden soll.

Mit meinen besten Grüssen verbleibe ich stets Ihr ergebener

(H. Pillichody.)

Beilagen: 2 Kopien.

Berlin SW 11, den 4. Jan. 1922.

COPIE.

An die Ad Astra Aéro Luftverkehrs A.-G., Zürich.

In der Anlage überreichen wir Ihnen eine Vollmachtserklärung für die Herren Dr. Kaumann und Erhard Milch, die mit der Vertretung des zur Zeit abwesenden Herrn Direktors Sachsenberg betraut worden sind. Die Unterschriftsprobe von Herrn Erhard Milch, der zur Zeit verreist ist, wird sogleich nach seinem Eintreffen nachgereicht werden.

Wir gestatten uns des Weiteren die von uns aufgestellte Rentabilitätsrechnung für die mit Ihnen gemeinsam zu betreibenden Strecken zu übersenden mit der ergebenden Bitte, die Berechnung prüfen zu wollen, und uns Ihre Stellungnahme wissen zu lassen. – Wir bemerken noch dazu, dass es uns notwendig erschien, die gesamte momentan in Betracht kommende Strecke von Wien bis Genf über München–Zürich in Rechnung zu stellen, da zweifellos das Bedürfnis einer Flugverbindung grade auf den genannten Strecken besonders lebhaft ist und sich bekannterweise die Rentabilität überhaupt erst ergibt mit einigermaßen grossen Entfernung.

Wir haben uns auch rein aus den Gesichtspunkten heraus, dass der Bayerische Luftloyd zur Zeit Träger der für uns in Süd-deutschland in Frage kommenden Konzessionen und Subventionen ist, dazu entschlossen, diesen als Gesellschafter mit hinein zu fingieren, ohne allerdings dadurch eine Bindung nach der einen oder anderen Seite vorgesehen zu haben oder eingefangen zu sein und unsere Bewegungsfreiheit verloren zu haben.

Wir sind intensiv damit beschäftigt, beim Reichsluftamt eine baldige Klärung der Konzessions- und Subventionsfrage zu erreichen uns werden Sie über die wichtigen Abschnitte dieser Verhandlungen auf dem Laufenden halten.

Wir bitten um Ihre gefällige möglichst baldige Stellungnahme zu der beigefügten Berechnung. Wir werden voraussichtlich im Anschluss an Ihre Antwort einen oder zwei unserer Herren zur weiteren persönlichen Rücksprache nach Zürich entsenden.

Dasselbe Schreiben ist an Herrn Oberst Schwarzenbach und Herrn Jenny Dinner gegangen.

Wir zeichnen mit dem Ausdruck unserer vorzüglichsten Hochachtung (sig. Junkers-Werke)

Copie.

**Rentabilitätsberechnung für die Luftverkehrsstrecke  
WIEN – MÜNCHEN – ZÜRICH – GENÈVE.**

Der geplante Luftverkehr wird von einer A.G. betrieben, die zugleich noch folgende Betriebe unterhalten wird:

Eine Fliegerschule in München,  
einen örtlichen u. Sportluftverkehr auf den Schweizer u. ober-Bayrischen Seen,  
eine Luftbildabteilung

Weitere Unternehmungen sind geplant u. werden im Laufe der Zeit je nach den Umständen aufgenommen werden.

Das Kapital der A.G. wird 750.000.- Schweizer Franken betragen, deren Aufbringung folgendermassen gedacht ist:

Vom Bayerischen Luftloyd in Sachwerten eingebracht	150.000.-
Von der Firma Junkers in Sachwerten eingebracht	150.000.-
Ideelle Bewertung des eingebrachten Subventionsrechtes	100.000.-
Von der Schweizer Gesellschaft eingebracht (Sachw.)	150.000.-
Noch bar einzubringen	200.000.-
	<u>Sa. Fr. 750.000.-</u>

Im Nachfolgenden ist lediglich die Rentabilität des geplanten Luftverkehrs errechnet. Es sind daher nur dasjenige Flugzeugmaterial – 7 moderne Limousinenflugzeuge – u. das fliegende Personal zu Grunde gelegt, die ausschliesslich in diesem Dienst Verwendung finden. Die Flugsaison soll vom 1. März bis 1. November dauern, doch sind für diesen Zeitraum nur 200 Flugtage angesetzt. Die Kosten der Bodenorganisation in München u. Zürich werden von den andern Betriebszweigen getragen, die Kosten der Flugstation Wien u. Genf sind dagegen voll in Rechnung gesetzt, und ausserdem ist dem Luftverkehr der Aufwand für die Direktion der gesamten A.G. in Rechnung gestellt, des Weiteren wurde derselbe mit den auf Fr. 10.000.- veranschlagten Gründungskosten, sowie einem Anfangsbetriebskapital von Fr. 50.000.- belastet.

Das im Luftverkehr investierte Kapital setzt sich demnach wie folgt zusammen:

1. 7 Junkers-Limousinen m. Motor à Fr. 50.000.-	350.000.-
2. 7 Reservemotoren u. 7 Satzergänzungssteile à Fr. 10.000.-	70.000.-
3. Gründungskosten	10.000.-
4. Anfangsbetriebskapital	50.000.-
	<u>Sa. Fr. 480.000.-</u>

I. Laufende Ausgaben für den Luftverkehr auf 1 Jahr berechnet.

a) <u>in Schweizer Fr.</u>	
1. Gehälter u. Löhne	81.600.-
2. Versicherungen	8.000.-
3. Luftkasko	42.000.-
4. Verbrauch an Motorsatzteilen	7.000.-
5. Unkosten Flugplatz Genf	8.000.-
6. Abschreibung (25% der Flugzeugzellen)	70.000.-
	<u>Sa. Fr. 216.600.-</u>

b) <u>in Reichsmark.</u>	
1. Gehälter und Löhne	642.000.- Mk.
2. Versicherung	80.000.-
3. Betriebsstoffe	1.390.000.-
4. Vertretung in Berlin (3% der Subvention)	200.000.-
5. Miete u. Herrichtung eines Zwischenlandungsplatzes in Ober-Ammergau	100.000.-
6. Aussenlandespesen (monatlich 10.000.-)	80.000.-
7. Tagelder für Piloten u. Mechaniker (monatlich 10.000.-)	80.000.-
8. Representations u. Reisespesen	200.000.-
9. Telephon- u. Telegrammgebühren	80.000.-
10. Platzmiete in Wien	80.000.-
11. Reklame	300.000.-
12. Unvorhergesehenes	100.000.-
	<u>Sa. Mk. 3.332.000.-</u>

II. Laufende Einnahmen auf 1 Jahr berechnet.

1. Aus dem Passagierverkehr	228.000.- Fr.
2. Aus der Postbeförderung (Subvention)	6.560.000.- Mk.

III. Gewinnrechnung.

Ausgaben:	Fr. 216.600.-	Mk. 3.332.000.-
Einnahmen:	Fr. 228.000.-	Mk. 6.560.000.-
Gewinn:	<u>Fr. 11.400.-</u>	<u>Mk. 3.228.000.-</u>

Erläuterungen zu I – III

- Zu I a) 1. 2 Piloten (zugleich der Vertreter der Firma  
in Zürich u. Leiter der Luftbilderabt.) à Fr. 1200.- monatl. = 28.800.-  
2 Piloten à Fr. 1.000.- monatl. = 24.000.-  
2 Monteure à Fr. 600.- monatl. = 14.400.-  
3 Hilfsmonteure à Fr. 400.- monatl. = 14.400.-  
Sa. Fr. = 81.600.-
- Zu I a) 2. Versicherung von 4 Piloten (Leben, Unfall, Haftpflicht) für 8 Flugmonate
- Zu I a) 3. Die Prämie beträgt 12% des versicherten Wertes.
- Zu I a) 4. 10% des Wertes der Motore werden erfahrungsgemäss im Jahre für Motorüberholungen und Reparaturen verbraucht.
- Zu I a) 5. Unkosten der Station Genf für Platzmiete u. dergl. angenommener Satz.
- Zu I b) 1. 1 Direktor 6000.- Mk. monatl. 6.000.-  
2 Prokuristen à 4000.- Mk. monatl. 8.000.-  
1 techn. Leiter 4000.- Mk. monatl. 4.000.-  
1 techn. Hilfsarb. 1000.- Mk. monatl. 1.000.-  
1 Buchhalter 3000.- Mk. monatl. 3.000.-  
2 Schreibdamen à 1000.- Mk. monatl. 2'000.-  
Sa. 24.000.- x 12 = 288.000.- Mk  
5 Piloten à 5000.- Mk monatlich (Flugmonate) 25.000.- x 8 = 200.000.- Mk  
5 Piloten à 2000.- Mk monatlich (Stillliegezeit) 10.000.- x 4 = 40.000.- Mk  
Flugplatz Wien  
1 Vertreter d. Firma 3000.- monatl. = 3.000.-  
1 Schreibkraft 500.- monatl. = 500.-  
2 Monteure à 2000.- monatl. = 4.000.-  
2 Hilfsmonteure à 1000.- monatl. = 2.000.-  
Sa.: = 9.500.- x 12 = 114.000.- Mk  
insgesamt = 642.000.- Mk
- zu 1 b) 2. Lebens-, Unfall- u. Haftpflichtversicherungen für 5 Piloten nach den derzeitigen Prämiensätzen.
- Zu 1 b) 3. Es ist eine Durchschnittsstundengeschwindigkeit von 125 km. angenommen. Der Verbrauch pro Flugstunde beträgt 40 kg. Benzol u. 2 kg. Öl. Ganze Strecke 820 km x 2 = 1.640 x 200 Flugtage ergibt 328.000 Flugkm. = 2.624 Flugstd.  
2,624 x 40 = 104.960 kg. Benzol à 12 Mk. = 1.259.520.-  
2,624 x 2 = 5.258 kg Öl à 25 Mk. = 131.200.-  
Sa. Mk. = 1.390.720.-
- Zu 1 b) 4. Subvention = 6.560.000.- (s. II.2) davon 3% = 196.000.- Mk
- Zu 1 b) 5 – I b) II. Erfahrungssätze, gewonnen im Lloyd-Ostflug Luftverkehr Berlin–Riga vom Januar bis Oktober 1921.
- Zu II – I. Da der Luftverkehr offiziell unter dem Namen der Schweizer Gesellschaft geht, werden die Preise für die Flugkarten nach Franken berechnet, Die Entfernungen u. Preise für die einzelnen Strecken sind folgende:  
Wien–München 320 km = 120 Fr.  
München–Zürich 250 km = 95 Fr.  
Zürich–Genf 250 km = 95 Fr.
- Während der Zeit der Festspiele in Oberammergau ist täglich hin u. zurück eine Zwischenlandung dort vorgesehen – gerechnet wird mit 50 Spieltagen -. Der Flugpreis von München nach Oberammergau beträgt Fr. 50.- u. von Zürich nach Oberammergau Fr. 90.-.
- Es ist angenommen, dass an 200 Flugtagen das Flugzeug mit je 1 Fluggast auf der ganzen Strecke besetzt ist, u. dass die Hälfte aller Flugtage ein 2. Fluggast die Strecke durchfliegt. Für die 50 angenommenen Spieltage in Oberammergau ist mit weiteren 3 Fluggästen von den Stationen München und Zürich aus hin u. zurück gerechnet, Dann ergibt sich:
- |   |   |                 |   |                        |
|---|---|-----------------|---|------------------------|
| an 200 Flugtagen 1 Fluggast hin u. zurück | = | 310 x 2 x 200   | = | 124.000                |
| an 100 Flugtagen 1 Fluggast hin u. zurück | = | Hälfte wie oben | = | 62.000                 |
| an 50 Flugtagen 3 (München–Oberammergau)  | = | 150 x 2 x 50    | = | 15.000                 |
| an 50 Flugtagen 3 (Zürich–Oberammergau)   | = | 270 x 2 x 50    | = | <u>27.000</u>          |
|   |   |                 |   | <u>Sa. Fr. 228.000</u> |
- Die angenommene Zahl der Fluggäste entspricht ungefähr der Hälfte derjenigen, die wir nach den vorjährigen Erfahrungen des Lloyd-Ostfluges berechtigt wären anzunehmen. Tatsächlich ist mit einer weit höheren Inanspruchnahme der Flugzeuge durch das Publikum zu rechnen, da die Linie Wien–München–Zürich–Genf im Vergleich zu der Strecke Berlin–Danzig–Königsberg–Kowno–Riga an u. für sich wichtigere Fremdenverkehrspunkte verbindet u. dabei eine unvergleichlich schlechtere Eisenbahnverbindung aufweist. Zu berücksichtigen ist ferner, dass die Münchner Gewerbeschau im kommenden Jahre, nach unseren vergleichweisen Erfahrungen mit der Königsbergmesse u. der Rigaischen Ausstellung grösste Nachfrage nach Flugplatzkarten verspricht. Die Ergebnisse aus dem geplanten Verkehr nach Oberammergau an den dortigen Spieltagen sind gleichfalls äusserst niedrig angesetzt.
- Zu II – 2. Über die Höhe der von der deutschen Reichspost, bezugsweise dem Reichsluftamt im kommenden Jahre zu zahlenden Km-Subvention für die Beförderung der Post schweben zur Zeit Verhandlungen auf der Basis von 25 Mk. pro Km. In unserer Berechnung sind Mk. 20.- eingesetzt worden. 820 Flugkm. x 2 x 200 Flugtage à 20 Mk = Mk. 6.560.000.-
- Zu III. Die erforderliche Abschreibung von 25
- % der Flugzeugzellen erscheint bereits in den laufenden Ausgaben zu I a) 3.

Einige ergänzende Bemerkungen.

1. Die Bruttoeinnahmen (Junkers schreibt: Reineinnahmen) aus dem zu organisierenden örtlichen Luftverkehr sind den vorjährigen Erfahrungen u. Berechnungen der Ad Astra mit monatlich Fr. 8.000.- insgesamt für 8 Flugmonate mit Fr. 64.000.- anzunehmen.
2. Die Bruttoeinnahmen (Junkers: Reineinnahmen) der Luftbildabteilung sind auf monatlich mindestens Fr. 2.000.- insgesamt mit Fr. 16.000.- zu veranschlagen.
3. Ausserordentlichen Erfolg verspricht die Fliegerschule in München. Bereits jetzt liegen schon annähernd 100 diesbezügliche Anfragen aus dem In- und Auslande vor. Die Kalkulation dieses Betriebszweiges wird z. Zt. bearbeitet, u. den Interessenten baldigst zugänglich gemacht werden.

Bern, den 11. Januar 1922. Eigerplatz 8.

Herrn H. Pillichody, Ad Astra-Aéro. Zürich, Seefeldstrasse 19.

Sehr geehrter Herr Pillichody

Ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 7. Januar mit Kopie des Anerbietens der Junkerswerke und der Rentabilitätsrechnung dieser Firma betreffend eine Luftlinie Wien-München-Zürich-Genf mit Gelegenheitsverkehr nach Oberammergau. Ich habe die Rechnung mit Interesse durchgenommen und möchte Ihnen meine Ansicht privat mitteilen, da auch Ihre Anfrage privater Natur war:

Auch ich erachte die Rechnung als im grossen Ganzen richtig angelegt, die Bewertung des Bayr. Luftloyd jedoch als zu hoch. Nach dem, was ich gelegentlich einer September-Luftreise mit dem Luftloyd von Konstanz nach München und zurück gesehen habe, verfügt er nur über vier alte Rumpler C 1 (offene Flugz. Für 2 Passagiere mit 150 PS Benz). Anders ist es, wenn Junkers unterdessen dafür gesorgt hat, dass der Lloyd Junkerslimousinen besitzt. Nach dem Betriebsplan sollen ja nur diese für den geplanten Luftverkehr dienen, alle anderen Flugzeuge sind ja dann keine Sachwerte – dies trifft sowohl für Sie als auch den Luftloyd zu. Die Kapitalaufstellung hängt also in ihrer Richtigkeit allein davon ab, wieviele Junkerslimousinen oder dazu brauchbare Motore die einzelnen Gesellschaften haben und das Bild ändert sich, wenn es z. B. hiesse:

Luftloyd	2 Junkerslimousinen	100'000 Frk
	Übrige Sachwerte	50'000 Frk
Junkerswerke	3 Junkerslimousinen	150'000 Frk
Ad Astra	1 Junkerslimousine	50'000 Frk
	Übrige Sachwerte	100'000 Frk

Die Bewertung (ideell) des Subventionsrechtes des Luftloyd mit 100'000 Frk ist vielleicht nicht übertrieben, wenn man bedenkt, dass die Subvention 6'560'000 Mark/Jahr = über 200'000 Frk beträgt und nur diese Subvention die Sache möglich macht. Ausländische Subventionen dieser Höhe und auch für die Schweizer Strecken geltend führen leider unbedingt zu einem Strohmannstum der Schweizer Luftverkehrsunternehmungen, wenn wir ihnen nicht etwas Ähnliches entgegensetzen können, wozu wenig Aussicht besteht. Ich hoffe, dass wir mit Hülfe der eingesandten Berechnung an zuständiger Stelle und im richtigen psychologischen Moment diese, von uns schon lange angedeutete, Gefahr beweisen können. Die Möglichkeit des Zwangs zur Benützung von Schweizer Piloten und hier immatrikulierten Flugzeugen auf Schweizer Teilstrecken, bezw. einer proportionalen Verwendung auf ausländischen Strecken (zur Kompensation) bedeutet eben doch nur einen teilweisen Ausgleich der Gefahren.

Wenn nun die Bewertung der Einzelgesellschaften für die Gründung wie gesagt noch nicht klar ist, weil daraus nicht hervorgeht wie viele geeignete Flugzeuge (Junkerslimousinen) jedes Unternehmen einbringt, so ist die Rentabilitätsrechnung wesentlich durchsichtiger. Einzelne Fehler sind aber auch hier unterlaufen und zwar:

Zu I a) 4: Laut Erläuterung Blatt 3 beträgt der Posten 10% des Wertes der Motore, auf Blatt 1 sind aber 7 Flugzeuge mit 7 Reservemotoren eingesetzt, zu je 10'000 Frk, also  $14 \times 10'000 = 140'000$  Frk, 10% davon sind also 14'000 nicht 7'000 Frk.

Zu I b) 3: Es ist vorausgesetzt, dass alle Betriebsstoffe in Deutschland zu Marktpreisen gefasst werden aber zu bezweifeln, ob dies praktisch durchführbar ist (Schweizer Strecke hin und zurück über 600 km). Auch ist meines Wissens Benzol in Deutschland zwar zu 12 Mk/kg zu haben, jedoch nur in zugeteilten unzureichenden Mengen, also zu bezweifeln, dass genügend Benzol zu diesem Preise auch für die Schweizer Strecke erhältlich ist.

In der Berechnung der Betriebsstoffkosten ist auch (siehe Blatt 3) der Verbrauch von München – Oberammergau und Zürich – Oberammergau nicht eingesetzt, wohl aber in der Berechnung der Einnahmen aus Passagierverkehr auf diesen Strecken (siehe „zu II 1 Blatt 4“).

Zu I a) 6 und zu „III Blatt 4“: Die Abschreibung von 25% der Flugzeugzellen genügt nicht bei der starken Ausnützung des fliegenden Materials: Laut „zu I b) 3“ Blatt 3 sind (dabei sind die Flüge nach Oberammergau vergessen) jährlich 2624 Flugstunden gerechnet, also – da nur 7 Flugzeuge vorhanden sind – 375 Flugstunden/Jahr und Flugzeug. Bei 25% Amortisation der Zellen müsste also eine Zelle 1400 Flugstunden aushalten, was sicher nicht der Fall ist.

Allein dieser Posten (70'000 Frk mehr im Jahr) bei Annahme von selbst 700 Flugstunden bis zur völligen Amortisation der Zelle) würde den Frankengewinn von 11'400 in einen Frankenverlust von 58'600 verwandeln. Statt einem Gewinn von Frk 11'400 und Mark 3'228'000 ergäbe sich:

	Gerechnet:		Unter Annahme von 700 Std / Zelle = 50% Zellenamortisation:
Reingewinn	Frk 11'400		Frk minus 58'600
	Mark 3'228'000 = Frk 207'500		<u>207'500</u>
	Frk 218'900		148'900

davon gingen noch ab Frk 7'000 (siehe zu I a) 4 meine Einwände) und die Betriebsstoffkosten für die Flüge nach Oberammergau bezw. das was die Betriebsstoffe bei teilweisem Einkauf in der Schweiz kosten würden.

Immerhin dürfte, unter Voraussetzung der Subvention von 20 Mk/km auch auf der Schweizer und Österreich. Strecke, sich zu den angegebenen Sätzen auch unter Berücksichtigung meiner Einwände eine Rendite errechnen.

Ich hoffe, Ihnen mit diesen Angaben gedient zu haben und verbleibe mit

besten Wünschen Ihr:  
(Gs.)

Bern, den 26. Januar 1922.

An die Ad Astra-Aéro, Zürich.

Wir verdanken Ihre Orientierungen vom 6. ds. Monats betreffend Luftverkehr und speziell betreffend Ihre Verhandlungen mit der Firma Junkers. Da das Ausland verschiedene Luftverkehrsprojekte über Schweizergelände studiert, wird es vorteilhaft sein, wenn wir über die Absichten der schweiz. Unternehmungen immer rechtzeitig informiert werden.

In Bezug auf die Anfrage von Herrn Graffenried (Schönenwerd) können wir keine Auskunft geben. Gleitboote wurden unseres Wissens in der Schweiz bisher nicht gebaut. Wir orientieren Herrn Graffenried direkt.

Eidgenössisches Luftamt (J)

(16. März 1922.)

2ter Jahresbericht der „Ad Astra-Aéro“

Schweizerische Luftverkehrsgesellschaft A.G., Zürich

-----

Das vergangene Jahr stand im Zeichen der allgemeinen akuten Wirtschaftskrise, die sich leider auch für unsere Gesellschaft in mehr wie einem Sinne nachteilig auswirkte. Erstens einmal gestaltete sich das Fliegen mit Flugzeugen einer Gesellschaft, die nicht durch staatliche Subvention unterstützt wird, zu einem so teuren Vergnügen, dass sich die Interessenten in Zeiten allgemeiner Depression nicht allzu zahlreich einstellen, sodann ist mit der allgemeinen Entwertung auch eine solche der Flugzeuge, namentlich der Vorfriedenstypen, wie wir sie zum grössten Teil besitzen, eingetreten, die weit über das hinausgeht, was wir anlässlich unserer letztjährigen Bewertung glaubten annehmen zu dürfen. Dieser Umstand zwingt uns auch dieses Jahr an unserem Flugpark Abschreibungen vorzunehmen, die dessen Wert in Einklang mit den heutigen Marktpreisen bringen, Abschreibungen im Betrage von über Fr. 130'000.- an Flugzeugen und Ersatzmotoren allein, wodurch natürlich unsere Bilanz eine so grosse Verschlechterung erfährt, dass wir gezwungen sind an eine Rekonstruktion heranzutreten, um eine gerichtliche Liquidation unseres Unternehmens vermeiden zu können. Über diese vom Verwaltungsrate vorgeschlagene und den Herren Aktionären anlässlich der Generalversammlung zur Abstimmung zu unterbreitende Rekonstruktion wird ein Vertreter der Schweizerischen Revisionsgesellschaft der Generalversammlung besonderen Bericht erstatten. Erfreulich bleibt allein die Tatsache, dass sich die Betriebsmittel der Gesellschaft im abgelaufenen Jahre nicht nur nicht vermindert, sondern in bescheidenem Umfange eine Besserung erfahren haben, die denn auch mitbestimmend war für die Verwaltung, nicht schon früher die Aktionäre zu einer ausserordentlichen Generalversammlung einzuberufen. Es ist dies im Einklang mit dem Beschluss der letztjährigen Generalversammlung, eine ausserordentliche Generalversammlung nur im Falle einer Verschlechterung der finanziellen Lage der Gesellschaft einzuberufen.

Für die Führung der Geschäfte war die Direktion und die Verwaltung von dem Bestreben geleitet auf allen Gebieten den Umständen entsprechende Sparmassnahmen eintreten zu lassen und nichts zu unternehmen, was die Lage noch kritischer gestalten konnte. Neuanschaffungen auf eigene Rechnung wurden keine gemacht; der Abbau im Personalbestand und in ständigen Flugplätzen im Laufe des Sommers und Herbstes durchgeführt, sodass heute an Flugplätzen nur noch Zürich und Dübendorf in Betrieb sind. Das Personal der Gesellschaft, das sowohl die Flugabteilung wie die Luftbildabteilung bewältigt, besteht zurzeit aus 2 Piloten, 3 Mechanikern und dem unerlässlichen Bureaupersonal. Es sind aber Vorkehrungen getroffen, dass wir im kommenden Jahre bei Bedarf ohne weiteres Piloten und Personal zur Wiederinbetriebsetzung von anderen Stationen zur Verfügung haben.

Im Laufe des vergangenen Jahres sind leider der Präsident der Gesellschaft und der Direktor zurückgetreten; wir möchten nicht verfehlen den beiden Herren an dieser Stelle für ihre ausserordentlich rege Mitarbeit unseren Dank auszusprechen.

Flugtätigkeit.

In 2254 Flügen wurden 4027 Passagiere ohne den geringsten Unfall befördert. Die Frequenz an den Stationen selbst, d.h. im Zürichhorn, Dübendorf und Genf, war jedoch sehr gering, dafür aber liess der Zuspruch an den Fremdenkurorten, wie Davos, St. Moritz, Luzern und Interlaken nichts zu wünschen übrig. Hauptsächlich die zwei während des vergangenen Sommers in unseren Diensten gestandenen, mietweise übernommenen Junkersflugzeuge wurden von den fremden Gästen mit Vorliebe benützt, da deren luxuriös ausgestattete Cabinen Gesellschaften bis zu vier Personen bequem Platz boten.

Vom überaus schönen Wetter begünstigt konnten vom März bis Oktober über 30 Flugmeetings im ganzen Lande durchgeführt werden, die von der Bevölkerung stets gerne und zahlreich besucht wurden. Mit diesen Meetings soll nicht nur das Interesse für die nationale Aviatik in allen Volksschichten wachgerufen, sondern auch die Tatsache allen, auch den Behörden, vor Augen geführt werden, dass das heutige Flugzeug den Anspruch erheben darf, als rasches und sicheres Beförderungsmittel betrachtet zu werden.

Luftbildabteilung.

Diese Abteilung hat sich im laufenden Jahre weiter entwickelt und war mit Aufträgen gut versehen. Das finanzielle Ergebnis dieser Abteilung, das sich infolge noch nicht vollständig durchgeführter Trennung der Buchhaltung nicht zahlenmässig genau aus der Bilanz feststellen lässt, hat immerhin das allgemeine Betriebsergebnis in günstigem Sinne beeinflusst. Es ist jedoch nicht ausser Acht zu lassen, dass die Flugbildabteilung ohne Flugbetrieb mit den nötigen Maschinen, Piloten und Personal nicht rational betrieben werden kann und dass somit die beiden Abteilungen in gegenseitiger Wechselwirkung stehen und nicht vollständig voneinander getrennt werden können. Immerhin ist die Direktion beauftragt in Zukunft soweit möglich getrennte Buchhaltung zu führen.

Es wurden für Fr. 40'000.- Aufträge für Fabrikaufnahmen entgegengenommen und ausgeführt und gegen 180'000 Ansichtskarten und Photographien abgesetzt.

Die Negativsammlung, die in den Hoch- & Volksschulen immer mehr für Studienzwecke und Anschauungsunterricht Verwendung findet, wurde um ca. 1000 Aufnahme aus allen Gegenden der Schweiz ergäntzt.

Betriebsergebnis.

Über das Betriebsergebnis, das mit einem Verlustsaldo ohne Abschreibungen von Fr. 408'757.54 (gegenüber Fr. 426'364.21 im Vorjahr) abschliesst, gibt den Aktionären die zugestellte Bilanz mit der beiliegenden „Erläuterung“ Aufschluss und wir glauben im Bericht von weiteren Erklärungen Umgang nehmen zu können. Es darf vielleicht auf die Tatsache hingewiesen werden, dass während das eigentlich gute Betriebsergebnis des letzten Jahres ohne Rücksicht auf Amortisation ein Defizit von Fr. 157'000.- ergab, das Geschäftsjahr 1921 mit einem kleinen Betriebsüberschuss von ca. Fr. 36'000.- abschliesst.

Aussichten für das laufende Jahr.

Es ist natürlich ausserordentlich schwierig über die Aussichten für das laufende Jahr irgendetwas Positives voraus sagen zu können. Das in unseren Statuten festgelegte Endziel, die Schweizerische Civil-Aviatik zu fördern und mit der Zeit einen regel-

mässigen Luftverkehr mit Anschluss an das zum Teil bestehende, zum Teil projektierte europäische Luftverkehrsnetz zu verwirklichen, haben wir stets vor Augen, sind uns aber der ausserordentlichen Schwierigkeiten, die sich uns entgegen stellen, bewusst. Vergleichen wir unsere eigene Lage mit derjenigen analoger Gesellschaften in Amerika, England und unseren Nachbarstaaten, so drängt sich einem willkürlich die Frage auf, ob es die Zeit, Mühe und Opfer wert sei, den Versuch zur Erreichung des gesteckten Zieles überhaupt zu machen. Während im Auslande bei ohnehin günstigeren Terrainverhältnissen von Staats wegen Flugplätze mit allen erdenklichen Einrichtungen, wie meteorologische Stationen, drahtlose Telegraphie, Signalisationen, Leuchttürme etc. den Civilgesellschaften zur freien Verfügung gestellt werden, während sie von Staats wegen Subventionen für geflogene Km auf regelmässig betriebenen Linien erhalten, die ihnen die Existenz sozusagen ohne Passagier-Einnahmen ermöglichen, sollen wir hier unter ungünstigeren Verhältnissen dasselbe aus eigener Kraft, mit eigenen Mitteln und ohne nennenswerte staatliche Hilfe erreichen können. Gewiss ist nicht zu leugnen, dass unsere Behörden uns stets mit Interesse und moralischer Unterstützung im Bereiche des Möglichen begegnen; leider aber werden in unserem Staatshaushalte vom Volke die Mittel, auch für die allernotwendigsten Ausgaben, in überaus beschränkter Masse bewilligt, namentlich da, wo es sich um Ausgaben handelt, denen absolute Notwendigkeit nicht ohne weiteres ziffermässig festzustellen ist, oder die nicht einer bestimmten Klasse oder Partei zugutekommen. Es ist also zunächst nicht damit zu rechnen, dass wir von unserem Staate auf wesentliche finanzielle Unterstützung unserer Bestrebungen hoffen können und wenn wir, dessen ungeachtet, die Flinte nicht ins Korn werfen, verdanken wir das dem Umstande, dass unsere Nachbarstaaten, die aus Gründen die hier nicht näher zu untersuchen sind, in jüngster Zeit reges Interesse an der Durchführung von internationalen Luftlinien über unser Gebiet zeigen. Aus Unterhandlungen, die wir sowohl mit französischen wie deutschen Gesellschaften gepflogen haben, ergibt sich, dass diese Staaten die Absicht haben, sei es durch Unterstützung eigener Unternehmen oder auch unter gewissen Bedingungen durch finanzielle Unterstützung von Schweizer Gesellschaften, den Betrieb dieser Luftlinien zu verwirklichen, und hier ist es, wo wir auf den Beistand unserer eigenen Regierung sollten bauen können in dem Sinne, dass sie keiner ausländischen Gesellschaft die Conzession erteilen über Schweizer Gebiet zu fliegen, es sei denn, dass dies in Verbindung mit einer Schweizer Gesellschaft geschehe. Andererseits kann unsere Landesbehörde diesen Standpunkt nur einnehmen, wenn sie ihrerseits die Gewissheit hat, dass eine leistungsfähige, seriöse Schweizer Gesellschaft Gewähr dafür bietet, dass ein solches Zusammenwirken mit dem Auslande zum Vorteil des schweizerischen Luftverkehrs und der schweizerischen Civil-Aviatik verwirklicht werden kann und wir betrachten es als unsere Pflicht und unsere Aufgabe bei der Verwirklichung eines solchen Programms, das uns auch mit relativ bescheidenen Kapitalien im Bereiche der Möglichkeit zu liegen scheint, mitzuhelfen. Es liegt uns u. A. ein Projekt vor zur regelmässigen Betreibung einer Luftlinie von Genf nach Fürth b/Nürnberg, mit Anschluss daselbst an die grosse Fluglinie Paris–Strassburg–Warschau, das mit einer Kapitalbeteiligung unsererseits von 150/200'000.- verwirklicht werden könnte, wobei die Linie über Schweizergebiet durch Schweizer Piloten mit Schweizer Flugzeugen (bezw. Flugzeugen im Besitz von Schweizern) geflogen würde. Die Subvention für die Schweizer Strecke würde dabei vom ausländischen Staat gleich bemessen wie die Subvention im eigenen Lande und zwar in diesem Falle, weil es sich um ein deutsches Projekt handelt, mit 20 Mk. per geflogenem Km. Auch französischerseits liegen einige Projekte vor, immerhin mit der Einschränkung, dass, um der französischen Subvention, die wesentlich höher wäre, teilhaft zu werden, mit Flugzeugen französischer Konstruktion geflogen werden müsste und mehr wie die Hälfte des Aufsichtsrates der allerdings schweizerisch bleibenden Gesellschaft Franzosen zu sein hätten. Deutscherseits werden in dieser Hinsicht keine Bedingungen gestellt. Der Verwaltungsrat der „Ad Astra“ hat weder zu dem einen noch zu dem andern Projekt definitiv Stellung genommen, erachtet es aber im Interesse nicht nur der eigenen Gesellschaft, sondern der ganzen schweizerischen Civil-Aviatik, dieser Entwicklungsmöglichkeit seine grösste Aufmerksamkeit zu schenken. Es liegt in der Natur der Sache, dass die bezügl. Unterhandlungen lange Zeit erfordern und es muss alles wohl erwogen werden, bevor über Projekte von derartiger Tragweite irgendwelche Beschlüsse gefasst werden können. Inzwischen wird die „Ad Astra“ ihre bisherige Tätigkeit in bescheidenem Rahmen weiterführen. Es stehen ihr für die in nächster Zeit durchzuführenden 10 Flugmeetings 5 vollständig revidierte und betriebssichere und 3 neue Flugzeuge, wovon 1 Akrobatik-Flugzeug, zur Verfügung. Die Aufträge für weitere Aufnahmen von Fabriketablissemmenten beginnen bei der Luftbild-Abteilung wieder einzulaufen und wir hoffen somit den Betrieb, wenn auch in kleinerem Umfange, ohne weitere Verluste aufrechterhalten zu können.

Der Verwaltungsrat richtet heute, trotz dem unerfreulichen Ergebnis der Tätigkeit der „Ad Astra“ seit ihres Bestehens, aber im Moment, wo das Unternehmen auf eine gesunde Basis gestellt wird, an die anwesenden Aktionäre die Bitte, auch in Zukunft der guten Sache ihr Interesse zu bewahren und gegebenenfalls mitzuwirken, um das begonnene Werk weiter zu fördern und einer besseren und interessanteren Zukunft entgegenzuführen.

Zum Schluss möchten wir der Versammlung noch zur Kenntnis bringen, dass unser verehrtes Verwaltungsrats-Mitglied Herr Jenny-Dinner, unserer Gesellschaft, vorbehältlich der Genehmigung des Rekonstruktionsplanes unserer Gesellschaft, 3 moderne Flugzeuge kostenlos zur Verfügung stellt. Wir glauben im Sinne der Aktionär-Versammlung zu handeln, wenn wir Herrn Jenny-Dinner für diesen neuen Beweis seines uneigennütigen Interesses an unserer Sache unseren besten Dank aussprechen. (Datum ?)

---

Dessau, den 29. März 1922.

An das Eidgenössische Eisenbahndepartement, Luftamt, Bern/Schweiz.

Wir beabsichtigen, in Gemeinschaft mit einer noch zu gründenden schweizerischen Gesellschaft einen regelmässigen Luftverkehr Nürnberg über Stuttgart–Konstanz mit Anschluss nach München und weiter nach Zürich–Genf mit modernen sechssitzigen Junkers-Verkehrs-Flugzeugen aufzunehmen, und zwar ist die Durchführung desselben von Genf bis Stuttgart durch Schweizer Piloten in Aussicht genommen.

Wir bitten daher unter Hinweis darauf, dass unsere Regierung uns bereits ihre volle Unterstützung zugesagt hat, auch um Ihre Genehmigung, diesen Verkehr aufnehmen zu dürfen und fragen an, ob uns von Seiten der schweizerischen Behörden eine finanzielle Unterstützung gewährt wird. Von der Deutschen Regierung ist uns eine solche zugesagt worden.

Die geplante Linie hat in Fürth durch den Luftverkehr Rumppler unmittelbar Anschluss nach Berlin; von Berlin aus wiederum durch uns Anschluss nach Stettin, Danzig, Königsberg, Kowno, Riga und voraussichtlich auch noch weiter nach Moskau. Ausserdem wird von uns voraussichtlich noch von Stuttgart der Anschluss nach Frankfurt am Main, Amsterdam, Rotterdam durchgeführt werden.

Ihrer Entscheidung mit grossem Interesse entgegensehend, wären wir Ihnen dankbar, wenn Sie dieselbe möglichst umgehend treffen würden, da wir beabsichtigen, den Verkehr, wenn möglich, schon Anfang Mai aufzunehmen, und zeichnen

mit vorzüglicher Hochachtung

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

Bern, 20.IV.22.

An die Ad Astra-Aéro. Zürich.

Luftverkehrslinie Nürnberg–Zürich–Genf.

Unter Bezugnahme auf unsere Besprechungen vom 13. ds. bestätigen wir Ihnen, dass wir die Organisation einer schweiz. Luftverkehrslinie Nürnberg–Zürich–Genf (mit fakultativem Halt in Lausanne) als im Interesse unseres Landes liegend anerkennen und im Rahmen der uns zur Verfügung stehenden Mittel zu unterstützen bereit sind.

Wir haben die Oberpostdirektion ersucht, hierfür den Betrag von frs. 30'000.- in 5 Monatsraten zur Verfügung zu stellen (nur für Sommerbetrieb) & das Postalische mit der deutschen Postverwaltung baldmöglichst zu regeln.

Das Luftamt würde der Ad Astra für die Anschaffung von Junkersmaschinen 3 Flugzeugprämien von frs. 6'000.- = 18'000.- ausrichten, zahlbar nach Immatrikulation der betr. Flugzeuge.

Die Generalstabs-Abt. haben wir eingeladen, Ihnen Erleichterungen in der Benützung von Platz, Hangar & drahtloser Telegraphie zu gewähren, wie es von Seite der Stadt Lausanne gegenüber der Cie des Grands Express geschehen ist, und Ihnen bei der Anstellung tüchtiger Militärpiloten an die Hand zu gehen.

Oberzolldirektion und Fremdenpolizei wurden gebeten, eine möglichst rationelle Kontrolle, unter Vermeidung von Zeitverlust vorzubereiten.

Wir haben ferner persönlich die Regierungen von Zürich & Genf sowie die Stadtbehörden von Zürich & Lausanne orientiert & Unterstützung der Sache empfohlen.

Ferner ersuchten wir das deutsche Luftamt um offizielle Stellungnahme betr. Konzessionsbedingungen, Subvention & Organisation der Anschlüsse ab Nürnberg nach Berlin–Stettin–Königsberg–Riga & nach Holland, und die Direction de l'Aéronautique in Paris um Stellungnahme in Bezug auf den projektierten Anschluss ab Genf nach Lyon–Marseille–Toulouse–Rabat.

Wir glauben damit den Boden für die Unternehmung vorbereitet zu haben. Es ist natürlich Ihre Sache, gegenüber den verschiedenen Instanzen um die von Ihnen gewünschte Unterstützung mit schriftlicher Eingabe einzukommen.

Im Einverständnis mit dem Chef des Eisenbahndepartements versichern wir Sie unserer Unterstützung in Ihren Bestrebungen für die Schaffung einer grossen internationalen Luftverkehrslinie durch die Schweiz & hoffen, dass es Ihnen gelingen werde, das Projekt baldmöglichst zu verwirklichen.

Eidg. Luftamt: (J)

Bern, den 21. April 1922.

An das Reichsverkehrsministerium, Abtlg. Luftverkehr, Berlin.

Luftverkehrslinie Nürnberg–Zürich–Genf.

Die schweizerische Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra-Aero, Zürich, meldet uns das Projekt einer Luftverkehrslinie Nürnberg–Zürich–Genf an, die unter Beteiligung der Junkerswerke im Monat Mai zu eröffnen sei, mit Anschluss ab Nürnberg über Berlin nach Stettin–Königsberg–Riga und andererseits nach Holland.

Die Eidgenossenschaft wäre eventuell bereit, die Linie Nürnberg–Genf zu subventionieren und die nötigen Schritte einzuleiten, um ab Genf die Fortsetzung der Linie nach Südfrankreich, mit Anschluss nach Spanien und Marokko, zu veranlassen.

Bevor wir der kompetenten Bundesbehörde Anträge unterbreiten, beehren wir uns, Sie um Auskunft über Ihre Stellungnahme zu genanntem Projekt zu bitten, besonders in Bezug auf Konzessionsbedingungen, Subventionierung von deutscher Seite und Regelung der Anschlüsse.

Ihrer gütigen Aufschlusserteilung sehen wir mit Vergnügen entgegen und zeichnen mit vorzüglicher Hochachtung.

Eidgenössisches Luftamt (J)

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. (...)

Zürich, den 25. April 1922.

An das Eidg. Luftamt, Bern.

Wir verdanken Ihnen bestens Ihr Schreiben vom 20. ds. und sind sehr erfreut, konstatieren zu dürfen, wie weit Sie uns den Boden vorbereitet haben. Zweck unserer Zeilen ist, Ihnen offiziell mitzuteilen, dass der Verwaltungsrat der Ad Astra-Aéro A.-G. am 19. ds. einstimmig beschlossen hat, das Grundkapital von Fr. 140'000.- auf Fr. 400'000.- zu erhöhen, durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Aktien im Betrage von Fr. 25.- nom. Die Aktien sind bereits vollständig liberiert und die neue Gesellschaft stellt sich vorläufig wie folgt:

Anteil Junkers:

Zwei Flugzeuge J 13	Fr. 100'000.-
Anteil an zwei weitere Flugzeug J 13	Fr. 30'000.-
Ersatzteile (die noch näher zu bezeichnen sind)	Fr. 20'000.-
Für die geleisteten Vorarbeiten und das Mitbringen der Erfahrungen im Luftverkehr	Fr. 50'000.-

Anteil Ad Astra:

Sachwert	Fr. 140'000.-
In bar zu leisten (für die Restzahlung der zwei letzten J 13)	Fr. 60'000.-
	<u>Fr. 400'000.-</u>

Der Restbetrag von Fr. 10'000.- (letzter Anteil für J 13 Flugzeuge) soll durch die Betriebseinnahmen getilgt werden. Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung den Wunsch geäußert, dass die Firma Junkers uns gestatten soll, mit französischen Linien in Verbindung zu treten und weiter, dass die ausgelieferten Aktien im Portefeuille der Junkers-Werke bleiben sollen. Es ist selbstverständlich, falls der Luftverkehr sich auf dieser Strecke entwickeln sollte, dass dann neues Kapital notwendig ist. Wir sind davon überzeugt, dass es die Deutschen nicht aufbringen werden, so dass auch das Kapital bald wieder zum grössten Teil in Schweizerhänden sein wird.

Wir sind sehr erfreut darüber, dass nun endlich die schweizerische National-Aviatik in ein anderes Fahrwasser geraten ist und dadurch einer schönen, entwicklungsfähigen Zukunft entgegensehen kann. Wir müssen gestehen, dass es nicht zuletzt den Arbeiten des Eidgen. Luftamtes zu verdanken ist, dass die Ad Astra gewagt hat, diesen Schritt zu tun. Unser Verwaltungsrat hat sich nur dann überzeugen lassen, als die Subventionsfrage von Seiten des Staates geregelt war.

Wir haben vom Kt. Genf sowie von der Stadt Zürich auch schon Unterstützung gefunden. Der Kanton Genf stellt uns den Flugplatz mit sämtlichen Einrichtungen unentgeltlich zur Verfügung und wird sofort einen neuen Kredit verlangen, zur Erstellung des Mastes für drahtlose Telegraphie & Telephonie. Die Stadt Zürich stellt uns einen Beitrag von Fr. 25'000.- zur Verfügung und bekommt als Gegenwert den Hangar Zürichhorn und die obligatorische Landung in Zürich (Dübendorf).

Sobald sämtliche Formalitäten, die noch zwischen der Gruppe Junkers und der alten Ad Astra bestehen, erledigt, sobald die Schwierigkeiten politischer Art überschritten und die notwendigen technischen Vorarbeiten beendet, soll der Betrieb mit 4 Junkers Eindecker Typ J 13 aufgenommen werden.

Wir möchten noch hinzufügen, dass wir sehr gerne in Zukunft bereit sein werden, für das Luftamt stets einen freien Platz zur Verfügung zu stellen, insofern es sich um amtliche Reisen handelt. In solch einem Falle wird eine Landung in Bern vorgesehen, dies aber erst dann, wenn die Flugplatzverhältnisse es absolut gefahrlos gestatten.

Hochachtungsvoll:

**Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.** (H. Pillichody.)

PS. In Bestätigung unseres heutigen Telefongesprächs mit Herrn Major Isler gestatten wir uns noch hinzuzufügen, dass wir es sehr begrüßen würden, wenn uns das Luftamt einige Schemas für die Anbringung der Abzeichen an Zivil-Flugzeugen zur Verfügung stellen könnte.

---

**Bern, den 9. Mai 1922.**

**An den Herrn Flugplatzkommandanten, Schiphol (Fürth ?)**

Das Eidgenössische Luftamt bestätigt hiermit seine heutigen Telegramme, aufgegeben 9 Uhr 30, des Inhalts: «Schweizer Flugzeuge CH 91 bis 94 Junkerstyp für Überführung Holland-Nürnberg-Schweiz ermächtigt mit Piloten der Firma Junkers oder Schweizerpiloten Pillichody Schär Leuenberger. Erteilung definitiver Verkehrsbewilligung erfolgt nach Kontrolle nach Ankunft in Schweiz. Eidgenössisches Luftamt.»

Dieses Telegramm bezweckt Ihnen mitzuteilen, dass von unserer Seite gegen die Überführung der Flugzeuge und die vorher nötigen Probeflüge nichts einzuwenden ist, trotzdem die definitive Schweizer Verkehrsbewilligung noch nicht vorliegt – weil diese eben erst die Kontrolle nach Eintreffen auf Schweizerboden voraussetzt.

**Eidgenössisches Luftamt** (i.V. Gsell)

---

**10. Mai 1922 AERO-REVUE Nr. 3 – Seite 38**

**Ad Astra-Aéro, Schweizerische Luftverkehrs A.-G.**

Trotz den schweren finanziellen Misserfolgen der ersten Betriebsjahre, die bekanntlich dazu führten, dass das Gesellschaftskapital von Fr. 600.000.- auf Fr. 30.000.- abgeschrieben werden musste, lässt sich die Leitung der „Ad Astra“ nicht entmutigen.

Es ist z. Zeit berechnete Aussicht vorhanden, dass sich die Gesellschaft neu finanzieren kann, um alsdann den Betrieb der Luftlinie Nürnberg-Zürich-Genf zu übernehmen.

Zu diesem Zwecke soll das Aktienkapital auf Franken 400.000.- erhöht werden.

Das eidgenössische Luftamt unterstützt den Gedanken dieser Rekonstruktion, weil dadurch die nationale Aviatik gefördert wird und diese weniger Gefahr läuft, von ausländischen Unternehmungen erdrückt zu werden. Es lagen bereits schon mehrere ausländische Konzessionsgesuche für diese Linie vor, die, wenn es gelingt, die „Ad Astra“ wieder auf solide Füße zu stellen, gegenstandslos werden.

Das Verdienst für die neuerdings an den Tag gelegte Initiative gebührt dem Präsidenten der Gesellschaft, Herr Oberstleut. Edwin Schwarzenbach in Zürich, der zusammen mit dem grossen Förderer der schweizerischen Aviatik, Herr Jenny-Dinner in Mollis, die nötigen Mittel aufzubringen wusste.

Möge diesem ersten, dem schweizerisch-internationalen Luftverkehr dienenden Flugunternehmen ein guter Stern leuchten. **M.**

---

**Berlin W8, den 11. Mai 1922**

**An das Eidgenössische Eisenbahndepartement, Luftamt, Bern / Schweiz**

**Zum Schreiben vom 21.4.1922.**

Das Zustandekommen eines regelmässigen Luftverkehrs zwischen Deutschland und der Schweiz begrüße ich sehr und bin gern bereit, das für die Durchführung der Flüge in Frage kommende deutsche Unternehmen, die Junkerswerke A.G., Abteilung Luftverkehr, mit Reichsmitteln nach den für Deutschland geltenden Richtlinien, die aus der Anlage ersichtlich sind, vorläufig nach Massgabe der verfügbaren Mittel zu unterstützen. Ob diese Mittel im kommenden Haushaltsjahre wieder in Ansatz gebracht werden können, lässt sich zur Zeit noch nicht übersehen.

Die Unterstützung der Junkerswerke mit Reichsmitteln würde sich dann auf die Strecke Genf – Fürth i/Bay. (Nürnberg) erstrecken. Ich habe die Junkerswerke gebeten, mir möglichst bald den Nachweis zu führen, dass sie über die erforderliche Zahl von Flugzeugen, Flugzeugführern und Monteuren verfügen und dass die anderen Bedingungen, die für ihre Unterstützung in Frage kommen, erfüllt sind.

Ich habe obige Firma ferner gebeten, mir einen im Einvernehmen mit der Astra-Gesellschaft entworfenen Flugplan vorzulegen, den ich Ihnen zur Stellungnahme zugehen lassen werde.

Ich hoffe, dass, wenn die Junkerswerke die vorerwähnten Bedingungen bald erfüllen, noch im Mai, spätestens Anfang Juni der regelmässige Verkehr zwischen Fürth und Genf aufgenommen werden kann.

**Der Reichverkehrsminister** (Gromerz ?)



**Anlagen zu Schreiben vom 11. Mai 1922:**

**Berlin W.8., den 26. Januar 1922.**

**L. Nr. 80 065/22 J.**

**Verteiler :**

- Deutsche Luftfahrt-Unternehmen (22 Unternehmen)**
- Verband Deutscher Luftfahrzeug-Industrieller, Berlin W 35.**  
(Luftverkehrskonvention)
- Reichspostministerium, Berlin W 66.**

Im Rechnungsjahr 1922 regelt sich die Gewährung der Reichsbeihilfe an dem regelmässigen öffentlichen Verkehr dienende Luftverkehrsunternehmungen nach anliegenden Richtlinien.

Für Einrichtung und Betrieb von Luftverkehrslinien ist nach § 12 der Verordnung vom 7. Dezember 1918 meine Genehmigung erforderlich. Soll Einrichtung und Betrieb von Gewährung einer Reichsbeihilfe abhängig gemacht werden, so können Anträge auf deren Gewährung mit dem Antrag auf Genehmigung verbunden werden. Anträge sind, soweit sie nicht bereits vorliegen, möglichst umgehend, spätestens bis zum 10. Februar d. Js. hier vorzulegen, damit sie im Zusammenhang miteinander geprüft werden können. Bei später beabsichtigter Einrichtung von Linien sind die Anträge mindestens 4 Wochen vor geplanter Eröffnung zu stellen. Wegen der Anträge betreffend Postbeförderung vergl. Abs. 4.

Sachlich ist zu beachten :

1. Das Unternehmen muss für je 100 km Flugstrecke über mindestens 1 Flugzeug, 1 Flugzeugführer und 1 Monteur verfügen. Ausserdem müssen 50 % Flugzeugreserve vorhanden sein.
2. Das Unternehmen ist verpflichtet, sobald es die allgemeinen Verhältnisse gestatten, für je drei im regelmässigen Verkehr befindliche ehemalige Heeresflugzeuge mindestens ein neuzeitliches Flugzeug zu beschaffen und in den Verkehr einzustellen. Was unter einem neuzeitlichen Verkehrsflugzeug zu verstehen ist, behalte ich mir vor zu entscheiden.
3. Eine genehmigte Linie darf erst 14 Tage nach Anzeige an mich eingestellt werden. Das Unternehmen ist jedoch für ein vorzeitiges Einstellen nicht verantwortlich, wenn die Einstellung aus Gründen erfolgt, die es nicht zu vertreten hat. Eine Änderung in den anliegenden Richtlinien oder ihrer Handhabung werde ich in der Regel gleichfalls erst 14 Tage nach Bekanntgabe eintreten lassen.
4. Nach den Bestimmungen des Haushalts hat das Unternehmen Post bis zu 100 kg unentgeltlich zu befördern. Nähere Bestimmungen hierüber und gegebenenfalls über weitere Beförderung von Post werden von dem Herrn Reichspostminister getroffen. Anträge sind bei ihm möglichst frühzeitig einzureichen.

Ich habe davon Kenntnis genommen, dass die Konvention der Luftverkehrsgesellschaften mir 6 Dauerfreikarten mit Gültigkeit für alle genehmigten Linien zu dienstlichem Gebrauch zur Verfügung gestellt hat. Ich gehe davon aus, dass die nicht der Konvention angehörenden Unternehmen in gleicher Weise je 2 Karten zu meiner Verfügung stellen werden. Die Benutzung der Karten wird regelmässig spätestens an dem dem Flug vorangehenden Tag bis 3 Uhr nachmittags beim Unternehmen oder seiner Agentur angemeldet werden.

Ich behalte mir vor, über die Führung von Kennzeichen an Flugzeugen bis zur Eröffnung des Luftverkehrs Bestimmung zu treffen.

**Der Reichverkehrsminister (Gromerz ?)**

**Anlage zu L. Nr. 80 065/22 J.**

**Richtlinien  
über die Gewährung der Reichsbeihilfe an dem regelmässigen  
öffentlichen Verkehr dienende Luftverkehrsunternehmen  
für das Rechnungsjahr 1922.**  
-----

1. Im Haushaltsentwurf des Reichsverkehrsministeriums – Abteilung für Luft und Kraftfahrwesen – für das Rechnungsjahr 1922 sind unter Kap. XI<sup>2</sup> Tit. 3 der einmaligen Ausgaben Mittel für Reichsbeihilfen zur Unterstützung von Luftverkehrsunternehmen zum Ansatz gebracht.

Es wird beabsichtigt, diese Beihilfen unter folgenden Voraussetzungen zu gewähren :

Die Luftverkehrunternehmen müssen sich verpflichten :

- a. einen regelmässigen öffentlich genehmigten Luftverkehr auszuführen,
- b. den im Anschluss an die Genehmigung des Unternehmens selbst oder nachträglich genehmigten Flugplan innezuhalten.
2. Die Beihilfe beträgt in der Regel bei einer genehmigten Luftverkehrsstrecke bis zu 500 km 15 M, darüber hinaus 20 M. Die Zusammenfassung mehrerer Strecken bleibt dem Reichsverkehrsministerium vorbehalten.
3. Die Entfernung der einzelnen Strecken wird von Ortsmitte zu Ortsmitte in der Luftlinie gemessen. Zu jeder Gesamtstrecke werden 30 km, ferner für jede planmässige Zwischenlandung 15 km zugeschlagen. Das Unternehmen ist dabei verpflichtet, die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck sowie der Post vom Stadttinnern zum Flughafen und zurück in einem Kraftwagen unentgeltlich auszuführen.
4. Ein Unternehmen, das bisher noch nicht im regelmässigen öffentlichen Verkehr geflogen ist, kann erst Beihilfe erhalten, nachdem es im ganzen 20'000 Kilometer flugplanmässig zurückgelegt hat. Für die davon im regelmässigen öffentlichen Dienst zurückgelegten Kilometer kann die Beihilfe nachträglich gezahlt werden.
5. Voraussetzung für die volle Auszahlung der Beihilfe ist eine durchschnittliche monatliche Regelmässigkeit von 80 % auf den genehmigten Strecken. Die Beihilfe verringert sich um je 10% für eine um je volle 5 % geringere Regelmässigkeit.
6. Die Unternehmen sind verpflichtet, über Einnahmen und Ausgaben auf genehmigten Strecken jederzeit Auskunft zu gewähren.
7. Ein Rechtsanspruch auf die Reichsbeihilfe besteht nicht.

**12. V. 22. Telegramm von Bern.**

**Ingenieur Gsell im Zug an 19 Uhr 16, Arth-Goldau (Ausrufen bezahlt)**

*Laut Mitteilung Ad Astra hat Pillichody mit Schaer und Leuenberger heute morgen beim Hinflug bei München capotiert. Eintreffen neuer Junkersflugzeuge vor Montag kaum möglich.*

**Eidgenössisches Luftamt**

Berlin W 66, den 12. Mai 1922.

An die Schweizerische Oberpostdirektion in Bern.

Der Schweizerischen Oberpostdirektion beehre ich mich mitzuteilen, dass zwischen der Luftverkehrsgesellschaft Ad Astra-Aero, Zürich, und der Junkers-Flugzeugwerke A.G., Berlin, soweit ich unterrichtet bin, Verhandlungen darüber schweben, den Flugdienst Genf-Zürich-Nürnberg in Betriebsgemeinschaft aufzunehmen. Der Flugplan soll so eingerichtet werden, dass die Flugzeuge etwa 6,30 V von Genf abfliegen, Zürich 8,45 – 9,15 berühren und ohne weitere Landung Nürnberg etwa 11,45 V erreichen, wo Anschluss an die Flüge nach Leipzig-Berlin gewonnen wird. Der Rückflug würde um 12,30 in Nürnberg beginnen und in Genf etwa um 6,0 enden. Die deutsche Gesellschaft wird für ihre Flüge Subvention beziehen und übernimmt dafür die Verpflichtung, aus der Vergütung, die sie von der schweizerischen Gesellschaft für die Beförderung schweizerisch. Post nach Deutschland zu erhalten hätte, 20 M für jedes kg an die Reichspost abzuführen. Eine unmittelbare Abrechnung zwischen unseren Verwaltungen über Flugvergütungen würde sich demnach erübrigen, soweit der Verkehr auf der Strecke Genf-Nürnberg und auf anschliessenden Fluglinien in Deutschland, Danzig und Memel in Frage kommt, weil jedes Land mit seiner Fluggesellschaft abrechnet. Was die Transitflugbeförderung betrifft, so bin ich durch neuere Vereinbarungen mit anderen Postverwaltungen und durch die Bestimmung des Artikels 5, Absatz 2, des Vertrags von Madrid leider daran gebunden, 3 Goldfrank für jedes kg Transitbriefpost zu erheben. In Betracht kämen vorläufig für Schweizer Flugpost die Anschlüsse an die Flüge Berlin-Hamburg-Kopenhagen, ab Berlin 6 V., an Kopenhagen (voraussichtlich vom 16. Mai an) 11 V. und an die Flüge Königsberg (Pr.)-Memel-Riga, ab Königsberg (Pr.) 3 mal wöchentlich 9.30 V., an Riga 1,15 N. (Beförderung von Berlin nach Königsberg (Pr.) mit D Zug); Zeitgewinn durch die Flugpostbeförderung nach Kopenhagen genau 8 Stunden, nach Riga über 18 Stunden. Über einen Fluganschluss Nürnberg-Prag-Warschau ist mir noch nichts bekannt geworden.

Sobald auch von der Schweiz aus eine Flugbeförderung deutscher Post nach dritten Ländern möglich wäre, bin ich unter der Voraussetzung, dass der Verkehr in beiden Richtungen ungefähr den gleichen Umfang hätte, gern damit einverstanden, dass unsere Länder auch Flugvergütungen für Transitpost einander nicht in Rechnung stellen.

In Deutschland sind zur Flugpostbeförderung nach dem Ausland gewöhnliche und eingeschriebene Briefsendungen aller Art, im Verkehr mit Dänemark, Lettland und Litauen auch Zeitungen (Sendungen mit der Anschrift bestimmter Empfänger und einem Inhalt von mindestens je 10 Stück einer Zeitungsnummer) zugelassen. An Flugzuschlägen werden erhoben für Postkarten und für je 20 g Briefe: 40 Pf., für Drucksachen, Geschäftspapiere, Warenproben für je 50 g: 1 M. Über die Zeitungen darf ich mir weitere Mitteilungen ergebenst vorbehalten.

Da ich annehme, dass der geplante Flugdienst in nächster Zeit zustande kommen wird, so wäre ich für baldige Antwort auf meine Ausführungen in der Vergütungsfrage dankbar.

Die Abteilung VII des Reichspostministeriums in München hat bei Abfassung dieses Schreibens mitgewirkt.

Der Reichspostminister. i. A. gez. Klaus (?)

14. 5. 22. Telegramm von Nürnberg.

Luftamt Bern

probeweise aufnahme des luftverkehrs ab 15 mai regelmässige ab 1 juni stop eintreffen erster maschine wird gedrahtet = pillichody.

22.5.22. An die Eidg. Oberpostdirektion, Postinspektorat, Bern. z. gefl. Kenntnisnahme & Verbleib.

**Ergebnis der Sitzung vom 22. Mai 1922 in Zürich (Büro Fa. Schwarzenbach & Co.)  
betreffend die  
Luftlinie Genf-Dübendorf-Nürnberg-(Berlin)**

\*\*\*\*\*

Teilnehmer: Postbehörden: Herr Vaucher, Postkursinspektor.  
Herr Rüd, Kreispostdirektor (Zürich).  
Luftamt: Herr Gsell (in Vertretung v. H. Maj. Isler – z. Zt. Mil.dienst).  
Ad Astra-Aéro: Herr Oberst Schwarzenbach, Verwaltungsratspräsident.  
Herr Jenny-Dinner, Finanziell beteiligt.  
Herr Pillichody ) Geschäftsführer.  
Herr Mittelholzer )  
Junkers-Konzern: Herr Dir. Milch (Betriebsleiter Junkers-Ostflug)

Dauer: 14 Uhr bis 17 Uhr 40.

Finanzierung: Die Luftlinie wird von der Ad Astra-Aéro, Zürich betrieben. Das Kapital der Ad Astra wurde durch Abstempelung der Aktien im Frühling 1922 von 600'000 auf 30'000 Frk. Herabgesetzt, um eine Verzinsung zu ermöglichen. Kurz nachher musste es durch Konversion von Darlehen in Vorzugsaktien wieder auf 140'000 Frk. erhöht werden. Zur Gründung der Luftlinie wurde es durch Ausgabe weiterer Aktien (Einzahlung Frk. 60'000, davon 40'000 Herr Jenny-Dinner und 20'000 Oberst Schwarzenbach) auf Frk. 200'000 gebracht.

Zur Gründung der Luftlinie treten die Junkerswerke mit Frk. 200'000 in die Ad Astra-Aéro ein, ihre Beteiligung erfolgt durch Übergabe von Sachwerten (2 von 4 Flugzeugen, Anteil am dritten Flugzeug, Reserveteile).

Das Aktienkapital der sanierten Ad Astra beträgt also Frk. 400'000, halb und halb verteilt unter die deutschen und Schweizer Teilhaber.

Der Verwaltungsrat besteht aus 9 Mitgliedern, davon (incl. des Präsidenten) 5 Schweizern, 5 Deutschen.

Fahrplan: Die Strecke Genf-Dübendorf-Nürnberg wird täglich ausser Sonntag in beiden Richtungen befliegen. Der Fahrplan ist entsprechend den Wünschen der Schweizer Postverwaltung neu festgesetzt. Die Anschlusslinie (Rumpler-Luftverkehr) Fürth (Nürnberg)-Leipzig-Berlin nimmt den Betrieb auch erst zum 1. Juni auf. Sie hat ihren Fahrplan dem der Schweizer Linie anzupassen; laut Mitteilung des Junkersvertreters hat das Reichsluftamt zugesagt den Rumplerluftverkehr hierzu zu zwingen, wenn der Schweizer Fahrplan erlaube, um 17 Uhr in Berlin anzukommen.

Genf	ab	8 Uhr 00	(Cointrin)	an	17 Uhr 00
Zürich	an	9 Uhr 45	(Dübendorf)	ab	15 Uhr 15
Zürich	ab	10 Uhr 15	(Dübendorf)	an	14 Uhr 45
Nürnberg	an	12 Uhr 30	(Fürth)	ab	12 Uhr 30
(Anschluss nach Berlin mit Ankunft 17 Uhr möglich)			(Anschluss von Berlin bei Abgang 8 Uhr möglich)		

Taxen	Genf – Zürich oder umgekehrt	Schw. Frk.	110.-	pro Passagier	
	Zürich – Nürnberg	Schw. Frk.	125.-	do )	Valuta erfordert
	Nürnberg – Zürich	Schw. Frk.	85.-	do )	Verschiedenheit.

- Betriebsplan:
- a) Flugzeuge: Es werden 4 neue sechssitzige Junkers-Metallflugzeuge (Limousinen) beschafft, trotzdem nur jeweils 2 gleichzeitig im Betrieb sind. Jedes Flugzeug hat einen Reservemotor. CH 91 – 94  
 Als weitere Reserven stehen 4 LVG Flugzeuge der Ad Astra (offene Flugzeuge für 2 Passagiere) zur Verfügung.
- b) Personal: Piloten: Leuenberger, Schär, Pillichody (Reserve) = Schweizer  
 Frantz, Jüterbock, Tödheide (Reserve) = Deutsche  
 Mechaniker: 1 Chefmonteur mit 2 Bordmonteuren, Station Fürth. (Deutsche)  
 1 Chefmonteur mit 2 Bordmonteuren, Station Genf (Schweizer, Chefmonteur Rubens-Deutscher).  
 1 Chefmonteur mit 2 Gehülfen Zürich (Schweizer)  
 Administration: 1 Geschäftsführer, 2 Hülfskräfte Zürich (Schweizer)  
 1 Geschäftsführer in Fürth (Deutscher)
- c) Flugzeugbenützung: CH 91, 92 stationiert in Genf.  
 CH 93, 94 stationiert in Fürth.  
 4 LVG (zweite Reserve) Station Dübendorf.
- |             |                          |                          |
|-------------|--------------------------|--------------------------|
| Montag:     | CH 93 fliegt Fürth–Genf, | CH 91 fliegt Genf–Fürth. |
| Dienstag:   | CH 91 fliegt do.         | CH 93 fliegt do.         |
| Mittwoch:   | CH 94 fliegt do.         | CH 92 fliegt do.         |
| Donnerstag: | CH 92 fliegt do.         | CH 94 fliegt do.         |
| Freitag:    | CH 93 fliegt do.         | CH 91 fliegt do.         |
| Samstag:    | CH 91 fliegt do.         | CH 93 fliegt do.         |

Auf diese Weise hat das deutsche Personal die Ruhetage in Fürth, das Schweizer Personal in Genf (es kann also für Meetings und Photozwecke der Ad Astra ev. ausgenützt werden).

So hat ferner jedes Flugzeug nach 2 Tagen Betrieb 2-3 Tage Zeit für Instandsetzung. (Sonntags kein Flugbetrieb, dadurch ist nötige Personalsparnis möglich).

d) Betriebsstofforganisation: Benzol wird gefasst im Verhältnis 20'000 : 16'000 kg in Deutschland und Schweiz. Flugzeuge fliegen mit vollen Tanks in Fürth ab und sind in Genf nicht leergeflogen. In Genf wird nur soweit nachgetankt, als bis Nürnberg unter Einrechnung der Umwegsmöglichkeit nötig ist.

Bei starker Belastung kann in Dübendorf nachgetankt werden, Öl wird nur in Nürnberg getankt, Behälter ausreichend für Hin- und Rückflug, in Genf und Dübendorf Reserve-Öllager.

e) Zubringerdienst: Agenturen sind: für Genf: Natural Le Coultre, für Zürich: Gebr. Kuoni (Schweiz ausser Genf).

Die Agenturen erhalten 5 Frk/Reisenden. Sie organisieren den Verkehr Stadt–Flugplatz per Auto und erheben dafür besondere Taxe. Die Post wird diesen Autos mitgegeben, um Kosten zu sparen.

Rentabilitätsrechnung: Unter Einsetzung von Schweizer Subvention:

3 x 6'000 Frk Anschaffungsprämie Luftamt = 18'000  
 30'000 Subvention Schw. Post (Gleichzeitig Entgelt für Postbeförderung)  
 200 Frk Pilot/Monat für 9 Monate (Piloten auch während der Zeit wo Fluglinie ausser Dienst benützt = 10'800  
 Total Schweizer Subventionen: 58'800  
 Unter Einsetzung der deutschen Subvention:  
 Mk. 20/Flugkm. (110 Tage x 580 km x 2 ret. x 20 Subv.) = 2'552'000 Mk.

Verlust bei Annahme 30 % Besetzung:

Es ergibt sich bei Annahme von durchschnittl. 1 ½ Passagieren pro Flug ein Defizit von 22'790 Frk plus 271'700 Mk.

Gewinn bei Annahme 100% Besetzung:

Bei Annahme von stets vollen Flugzeugen (5 Passag.) würde sich mit den Subventionen ein Reingewinn von 129'600 und ohne die Subventionen von 19'800 Frk. ergeben. Diese Annahme ist aber unmöglich.

Gewinn bei Annahme 30 % Besetzung und Zusatzsubvention Stadt & Kt, Genf & Zch.:

Bei Annahme der schon bewilligten Subventionen und des Eingangs einiger von Kanton und Stadt Genf bzw. Zürich als möglich in Aussicht gestellte Zuwendungen, sowie von durchschnittlich 1 ½ Passagieren ergäbe sich ein Reingewinn von Frk 2'210 plus Mk 328'000.

Postalisches:

- 1) Mit dem Fahrplan sind unsere Postvertreter einverstanden, er ist postalisch für Genf–Berlin nicht günstig, wohl aber für Zürich–Berlin und die Gegenrichtung.
- 2) Der Anregung einer Eilbestellung a priori aller Flugpostbriefe (nötigenfalls unter Erhöhung des Flugzuschlages) kann die Post nicht zustimmen. Die Erhöhung müsste derart ausfallen, dass die Frequenz seitens an der Verschnellerung nicht interessierter (Philatelisten) litte. Dagegen will die Postbehörde bei Veröffentlichungen darauf aufmerksam machen, dass Eilporto beizufügen ist, wenn der Brief in Genf oder Berlin gleichen Abends noch ausgetragen werden soll.
- 3) Der Anregung, auch Pakete zuzulassen, will die Post Folge geben und den Dienst auf möglichst kurz nach 1. Juni einrichten. Es soll die dreifache Taxe (Eilpakete) genommen werden; die Post wird der Fluggesellschaft hierfür ev. einen Teil ihrer Mehreinnahmen vergüten. Pakete über 5 kg (kein Postregal) darf die Gesellschaft gegen noch zu bestimmenden Tarif zur Beförderung annehmen.

4) Flugpostmarke: Herr Kreispostdirektor Rüd und Dir. Milch halten die Schaffung einer neuen schönen Flugpostmarke für ausserordentlich wichtig. Nach den Erfahrungen des Junkerskonzerns ist die Einnahme aus Philatelistensendungen oft grösser als alle anderen (in Deutschland Millionenbeträge-Mark), aber sehr von den Marken abhängig, ein Überdruck ist nicht dasselbe.

5) Der Vertragsentwurf der Oberpostdirektion mit der Ad Astra wird punktweise besprochen, er findet nur vereinzelte Korrekturen. (Zusatz wegen Paketbeförderung. Organisation des Zubringerdienstes zu und von Flugplätzen durch die Gesellschaft bezw. Agenturen Lloyd, Kuoni & Natural le Coultre wird auf Postmitnahme ausgedehnt. Aufgenommen wird ein Passus „Wird der Flugbetrieb aus anderen Gründen als der Witterungs- ungunst oder durch Verschulden der Gesellschaft zeitweise eingestellt, erfolgt eine Kürzung der Postsubvention pro rata temporis.“

6) Dir. Milch erwähnt, dass Meldungen des Flugbetriebes (Telephon oder Telegraph) in Deutschland gratis sind und als „Staatsgespräch“ vorgehen. Besonders letzteres sei für geordneten Flugbetrieb wichtig; Herr Vaucher sagt Prüfung der Ausdehnungsmöglichkeit für die Schweiz zu.

#### **Zolldienst:**

Die Postsendungen gehen ohne besondere Organisation zu den betreffenden Zollämtern. Die Verzollung des Passagiergepäcks kann in Dübendorf der Startbeamte vornehmen, da er schon zollamtliche Kompetenzen hat. Die Oberzolldirektion ist einverstanden, dass in schwierigeren Fällen ein Beamter der Flugplatzdirektion die Reisenden im Auto zur Kontrolle zum Zollamt Zürich-Hbf. begleitet. Analoges ist für Genf-Cointrin eingeleitet, bis ein Platzchef vom Kanton ernannt wird, der dann auch zollamtliche Befugnisse erhalte. Die Oberzolldirektion hat daher auf Teilnahme an der Konferenz verzichtet.

#### **Eidgenössisches Luftamt**

Abschrift für Eidg. Oberpostdirektion, Postkursinspektorat, Bern.

**Bern, den 22. Mai 1922.**

**An das Reichsverkehrsministerium, Abteilung Luftverkehr. Berlin.**

#### **Luftlinie Genf-Nürnberg.**

Das Eidgen. Luftamt beehrt sich, dem Reichsverkehrsministerium mitzuteilen, dass gelegentlich einer in Zürich am 20. Mai stattgefundenen Konferenz zwischen Vertretern der Schweiz. Oberpostdirektion, des Eidg. Luftamtes, des Junkers-Konzerns und der Ad Astra-Aéro der Fahrplan wie folgt festgelegt wurde:

Genf (Cointrin)	ab	8 Uhr 00	an	17 Uhr 00	täglich ausser sonntags.
Zürich (Dübendorf)	an	9 Uhr 45	ab	15 Uhr 15	
Zürich (Dübendorf)	ab	10 Uhr 15	an	14 Uhr 45	
Nürnberg (Fürth)	an	12 Uhr 30	ab	12 Uhr 30	

Dieser Flugplan war seitens der interessierten Firmen (Junkers & Ad Astra) vorgelegt. Seitens des Vertreters des Junkers-Konzerns wurde bemerkt, dass der Rumpler-Luftverkehr seinen Anschluss im Einverständnis mit der Abteilung Luftverkehr des Reichsverkehrsministeriums an diese Zeiten anpassen wolle und sich die Forderung der Reichspost darauf beschränke, eine Ankunftsöglichkeit in Berlin um 5 Uhr abends zu wahren.

Wir benützen die Gelegenheit zu bestätigen, dass die Ad Astra-Aéro über folgende Reserveflugzeuge verfügt, die nötigenfalls einspringen können:

2 Stk. L.V.G. C V (offen für 2 Passagiere, 200 PS Benz)	CH 2 & CH 5
2 Stk. L.V.G. C VI (offen für 2 Passagiere, 200 PS Benz)	CH 75 & CH 76.

Wegen der Wegnahmemöglichkeit auf Grund einer Ententeforderung im Momente des Eintreffens auf deutschem Gebiete haben wir für alle Flugzeuge deutscher Herkunft in einem anderen Schreiben heutigen Datums angefragt. Wir beehren uns hiermit auf die Wichtigkeit dieser Flugzeuge als Reserve für die neue Luftlinie besonders hinzuweisen.

Als Piloten sind 3 deutsche und 3 Schweizer Herren in Aussicht genommen (je einer als Reserve über die Zahl der Flugzeuge hinaus, die selbst schon mit 100% Reserve angenommen sind). Die 3 Schweizer Herren sind langjährige Militärflieger und erhalten als solche ohne weiteres die Schweizer Führerbewilligung für gewerbsmässigen Verkehr. Die drei Schweizer Piloten sind die Herren: Henry Pillichody, geb. 24. März 1893 in Yverdon. Alfred Leuenberger, geb. 16. Januar 1894 in Trachselwald. Hans Schär, geb. 18. Januar 1896 in Inkwil.

Das Eidg. Luftamt hofft, dass die vier Flugzeuge – welche die Schweizer Bezeichnung CH 91 bis 94 tragen werden – wie versprochen vor Ende Mai hier eintreffen, sodass der Luftverkehr am 1. Juni aufgenommen werden kann.

Das Amt ist überzeugt, dass etwaige Schwierigkeiten jeweils durch Zusammenwirken mit den deutschen Behörden in gutem Einverständnis behoben werden können; es wird Ihre diesbezüglichen Anregungen stets mit Interesse entgegennehmen.

**Eidg. Luftamt i.V. Gsell**

**An die Eidg. Oberpostdirektion, Postkursinspektorat, Bern.**

Für gefl. Kenntnisnahme und Verbleib.

**25. Mai 1922 AERO-REVUE Nr. 4 – Seite 57 + 58**

#### **Le service aérien Genève-Zurich-Nuremberg. Par Ernest Naef.**

L'initiative de cette ligne aérienne revient à la société Ad Astra-Aéro, de Zurich et à son directeur M. H. Pillichody, chef-pilote. Dans le courant du mois de mai, les limousines Junkers, à six places, seront amenés en Suisse; ces appareils sont munis d'un moteur B.M.W. d'une force de 185 HP; leur envergure est de 17 mètres et leur largeur de 9 mètres 59. Le poids à vide de ce monoplane atteint 1'030 kg; les passagers sont installés dans une cabine fermée, située derrière la place du pilote. L'appareil est entièrement métallique et sa vitesse est de moyenne de 150 km à l'heure. Cet avion est très connu aux Etats-Unis sous le nom de „Larsen“ et il détient le record de durée et celui de hauteur.

Le parcours a une longueur d'environ 500 kilomètres; entre Zurich et Furth, aérodrome de Nuremberg, les avions atterriront à Stuttgart. La Compagnie Franco-Roumaine, qui assure le service Paris-Varsovie, fera sans doute une escale à l'aéroport de Furth; ainsi un passager partant de Genève le matin, arriverait l'après-midi à Varsovie; il n'aurait qu'à changer d'avion à Nuremberg.

Les trois aviateurs engagés pour ce service sont Pillichody, Schaer et Leuenberger, tous trois aviateurs militaires. La question des subventions a été heureusement solutionnée: pour 1922, l'Allemagne a accordé 6,5 millions de marks, les postes suisses 30,000 francs (en se réservant le droit d'utiliser une charge de 50 kilos par voyage pour la poste aérienne), l'Office aérien fédéral 18,000 francs; les pilotes recevront également une prime de 4 à 500 francs par mois, sauf erreur.

Berne, ne possédant pas d'aérodrome proprement dit, ne pourra être prise en considération dans l'horaire des stations secondaires. A part la correspondance sur Varsovie, il sera possible de relier Nuremberg à Leipzig–Berlin, grâce au service de la société Rumpler. De même, toutes les lignes partant de Furth dans la direction de l'Allemagne du Nord, de la Suède, de la Finlande, seront reliées au tronçon suisse et pourront alors être en communication avec la future ligne Genève–Lyon–Bordeaux.

L'effort de M. Pillichody, pour relier cette entreprise au réseau international, est à soutenir et nous espérons vivement qu'il sera couronné de succès. ...

La Suisse voit s'ouvrir les services Genève–Nuremberg, Paris–Lausanne (avec prolongation probable sur Milan); le service Genève–Lyon par une société française est à l'étude. Il prolongerait la ligne traversant le continent du nord-est au sud-ouest.

---

**Berlin, 27.V.1922 14 Uhr 27      Telegramm      Oberpostdirektion Bern, Herr Dr. Furrer, Zähringerstr. 4**

telegramm vom 24. vorm. eins a 2039 a. verpflichtungen verkehrsgesellschaft gegenüber reichsluftamt erfuehlt. Flugpostverkehr genf–nuernberg kann vom 1. Juni ab aufgenommen werden. 1 a a. reichspostministerium,

---

**Berlin, 30.V.1922      17.30 Uhr      Telegramm      Oberpostdirektion Bern**

ihr telegramm vom 29. deutsche postdienststellen wegen aufnahme flugpostverkehrs nuernberg–genf ab ersten juni angewiesen. Postaemter berlin c 2, leipzig, stuttgart fertigen flugpostkschl auf zuerich, genf. wegen kartenschlusswechsels mit nuernberg muenchen wird abteilung muenchen reichspostministeriums erforderliches verabreden, bitten auf stuttgart, berlin c 2 und leipzig flugpostkartenschlusse fertigen lassen. auf stuttgart auch sendungen fuer ganz wuerttemberg. auf leipzig nur gewoehnliche sendungen, auch fuer ganz sachsen und thueringen. auf berlin alle in die sonstigen kartenschlusse nicht aufzunehmenden sendungen leiten. Bitten anweisung schweizerischen ...

---

**30. 5. 1922.      Telegramm      Eidgenössisches Luftamt Bern**

in anwesenheit reichsverkehrsministeriums am donnerstag 1. - juni im reichspostministerium abteilung muenchen zimmer 370 3. stock abends 7 uhr besprechnung ueber luftverkehrslinie genf – fuerth – berlin lade zur sitzung ergebnst ein bayer handelsministerium vertretum meinel no 12594

---

**München, den 30. Mai 1922.      An das Eidgenössische Luftamt, Bern.**  
**Betreff : Luftverkehrsangelegenheiten.**

In Bestätigung meines Telegramms vom 30. Mai «In Anwesenheit Reichsverkehrsministeriums am Donnerstag 1. Juni im Reichspostministerium Abteilung München Zimmer 370, 3 Stock Abends 7 Uhr Besprechung über Luftverkehrslinie Genf–Fürth–Berlin. Lade zur Sitzung ergebnst ein. Bayerisches Handelsministerium.» gestatte ich mir mitzuteilen :

Über die Inbetriebnahme der Luftverkehrslinie Genf–Konstanz–Fürth–Nürnberg–Berlin findet in Anwesenheit des Leiters der Abteilung für Luft- und Kraftfahrwesen des Reichsverkehrsministeriums Berlin, Herrn Ministerialdirektors Bredow, am 1. Juni 1922 um 7 Uhr Nachmittags im Reichspostministerium Abteilung München Zimmer 370, 3. Stock eine Besprechung der Behörden mit den an diesem Verkehr interessierten Luftverkehrsunternehmen statt. Ich gestatte mir das Eidgenössische Luftamt von diesen Verhandlungen in Kenntnis zu setzen und erlaube mir zur Teilnahme an der Sitzung ergebnst einzuladen.

**Freistaat Bayern. Staatsministerium für Handel, Industrie u, Gewerbe, I.V. Meinel**

---

**Dessau, den 31. Mai 1922      An das Eidgenössische Luftamt, Bern / Schweiz.**  
**Exmatrikulation CH 66.**

In Beantwortung Ihres Geehrten vom 22. ds. Mts., das uns von der Ad Astra Aéro, 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 ergebnst, 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. (...)**

---

**1. VI. 22.      Notiz      (zu Antrag Post vom 23. V. geklebt.)**

Auf Veranlassung des Herrn Departementschefs wurden bei Herrn Rüd, Postkreisinspektor, Herrn Pillichody, Direktor der Ad Astra & Herrn Ing. Gsell, die an der Sitzung in Zürich auch anwesend waren, Erhebungen über die Äusserungen des Herrn Schwarzenbach angestellt. Es ergibt sich daraus, dass dieselben in vorliegendem Bericht nicht genau wiedergegeben sind. Von «Drohungen» resp. «Ultimatum» war nicht die Rede. Herr Schwarzenbach brauchte den Ausdruck, dass das Luftamt die Ad Astra dazu «encouragiert» habe, die Sache zu finanzieren, & sprach von «Befürchtungen», die auftraten im Hinblick darauf, dass ev. fremde Unternehmungen der schweiz. Aviatik den Platz streitig machen könnten.

Auf Anordnung des Herrn Departementschefs zu den betr. Akten.

**Eidg. Luftamt : (J)**

Telegramm u. Einladungsbrief erhalten. Leider verhindert. Erbitte Bericht über Resultat. Luftamt : Isler

---

**1. Juni 1922.**

**Linienöffnung Genf–Zürich–Nürnberg.  
Erinnerungen von Henri Pillichody an diesen Erstflug (fünfzig Jahre später).**

„Am 1. Juni 1922 startete ich in Genf, genau um 0700 Uhr bei günstigem Flugwetter und praktischer Windstille, die Wolken-decke lag auf zirka 1500 Meter. Die Wetterangaben aus Zürich-Dübendorf lauteten ähnlich. Mit einer Reisegeschwindigkeit von 110 bis 120 km/Stunde flog ich Richtung Lausanne über den Genfersee, dann Richtung Bern, Olten, Aarau nach Dübendorf, also in grossen Zügen der Eisenbahnlinie folgend. Die Orientierung erfolgte anhand einer Karte, die ich mit einem Gummiband an einem Oberschenkel befestigt hatte. Punkt 0900 Uhr setzte das Flugzeug auf dem Flugplatz Dübendorf auf. Dort erwartete mich Kreispostdirektor Emil Rüd von der PTT Zürich höchst persönlich und überreichte mir das „Post-Couvert“ mit den Sendungen für Nürnberg. Einige Freunde befanden sich ebenfalls auf dem Flugplatz, so Walter Mittelholzer und Pilot Schaer, welcher dann ebenfalls diese Linie beflog. Um 0915 Uhr pünktlich ging es weiter, vorerst nach Konstanz, dann entlang der Bahnlinie Friedrichshafen – Ulm. In Ulm eine Neuorientierung nach dem Kompass, um auf dem angegebenen Kurs weiter zu fliegen. Nürnberg, die malerische, mauerbewehrte mittelalterliche Stadt war leicht zu erkennen. Um 1145 Uhr erblickte ich kurz darauf Fürth und hielt nach einem Windsack Ausschau. Zu jener Zeit waren Flugplätze lediglich mehr oder weniger gut geebnete Wiesen, das Zentrum der Landfläche war meist mittels weisser Kreise gekennzeichnet. In Fürth wurde ich von Vertretern der Rumpler Luftverkehrs AG und der Deutschen Post begrüsst. Ob mir für den Rückflug auch Post mitgegeben wurde, kann ich mich nicht mehr erinnern. Das Wetter für den Rückflug war noch freundlicher: Sonne bis Zürich und hierauf nur leicht bedeckt bis in die Westschweiz. Ich verliess Fürth um 1400 Uhr und flog dieselbe Strecke zurück nach Zürich, wo ich um 1645 Uhr landete. Es waren jetzt mehr Leute am Flugplatz als am Morgen. Zur letzten Etappe verliess ich Dübendorf um 1700 Uhr und erreichte um 1900 Uhr wohlbehalten Genf-Cointrin, wo mich einige Journalisten empfingen.“

---

**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)**

---

**Bern, den 9. Juni 1922.****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)

**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 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)**

**10. Juni 1922 AERO-REVUE Nr. 5 – Seiten 74 + 75**

**La ligne Genève–Nuremberg**

Dans notre dernier numéro, nous donnions quelques détails sur la ligne Genève–Zurich–Nuremberg qui était sur le point de s'ouvrir.

Depuis lors les pourparlers entre les administrations postales, allemandes et suisses, les autorités aériennes et les compagnies intéressées se sont poursuivis avec activité et ont abouti à une conférence qui s'est tenue le 22 mai à Zurich.

A cette séance assistaient le représentant de la Cie. Junkers, M. Milch, chef d'exploitation, les délégués de la Ad Astra, MM. Schwarzenbach, Jenny-Dinner (deux Mécènes de l'aviation suisse), Pillichody et Mittelholzer, directeurs de la société, deux

représentants des Postes fédérales : MM. Vaucher, de Berne, et Rud, de Zurich. Enfin, M. Gsell, expert technique de l'office aérien, remplaçant le major Isler, en service militaire,

Il fut décidé que le capital de l'Ad Astra qui, de 600,000 qu'il était précédemment, avait été ramené à 140,000, serait porté à 200,000 frs.

La Société Junkers apporte de son côté un capital égal, soit 200,000 frs., à la Société Ad Astra, sous forme de fourniture de deux appareils et d'autres garanties. Le capital de l'Ad Astra est ainsi porté à 400,000 frs., moitié allemand, moitié suisse. Le Conseil d'administration, composé de huit membres et d'un président, sera également germano-suisse, le président étant Suisse.

Contrairement à ce que laissaient prévoir les premiers pourparlers, le service sera assuré non pas uniquement par des aviateurs suisses, mais alternativement par des pilotes de l'un et l'autre pays. Ce n'est évidemment pas tout à fait ce qu'espéraient les promoteurs de l'aviation nationale suisse.

L'entreprise dispose de 4 limousines métalliques Junkers, à 6 places, mais deux seules seront régulièrement en service, les deux autres, ainsi que 4 biplans LVG de l'Ad Astra, serviront de réserve.

Le personnel sera composé de trois pilotes suisses (Schaer, Leuenberger et Pillichody – ce dernier en réserve) et de trois allemands (Frantz, Juterbeck et Toedheide, réserve). Les monteurs et mécaniciens de Nuremberg et de Genève seront allemands, ceux de Zurich seront suisses. Il y aura un directeur suisse à Zurich, un allemand à Nuremberg.

Le parcours Genève–Dubendorf–Nuremberg (aérodrome de Furth) sera effectué chaque jour – dimanches exceptés – dans chaque direction.

De Nuremberg à Berlin. Le service sera fait dès le 1er juin par la Compagnie Rumppler.

Voici l'horaire établi dans cette première réunion :

Genève (Cointrin)	dép.	7.15 heures	Arr.	17.15 heures
Dubendorf	arr.	9.00 heures	dép.	15.30 heures
Dubendorf	dép.	9.30 heures	arr.	15.00 heures
Nuremberg (Furth)	arr.	12.00 heures	dép.	12.30 heures
Berlin	arr.	15.55 heures	dép.	8.00 heures
Le tarif sera le suivant:	Genève – Zurich ou vice-versa	Frs. 110.-	(francs suisses)	
	Zurich – Nuremberg	Frs. 125.-		
	Nuremberg – Zurich	Frs. 85.-	La différence provient du change.	

Le service sera organisé de manière que les pilotes suisses aient leur jour de repos à Genève et les Allemands à Nuremberg.

On compte sur 58,000 frs. de subventions suisses (de l'Office aérien, des Postes fédérales et de primes aux pilotes) et sur Mk. 2,552,000 de subventions allemandes.

Les agents de la nouvelle ligne sont, à Genève, MM. Natural, Le Coultre & Cie., à Zurich, MM. Kuoni frères. A Nuremberg, le Norddeutscher Lloyd.

Genève ne restera pas longtemps tête de ligne. Car la Compagnie française des Messageries aériennes a déjà demandé une concession pour la ligne Genève–Lyon qui viendrait rejoindre la ligne Paris–Lyon–Marseille–Toulouse–Rabat.

Il semblait qu'après cette réunion tout était bien et dûment réglé et que l'on pourrait commencer à très bref délai. Mais il semble, au moment où nous écrivons ces lignes, que de nouvelles difficultés surgissent et que la poste allemande ne ratifie pas les assurances données, en ce qui concerne l'horaire, par le représentant de la Cie. Junkers,

## Bern, den 28. Juni 1922. Luftlinie Genf–Fürth.

## An den schweizerischen Luftverkehr Ad Astra-Aero, Zürich. Uraniastrasse 22

Nachdem der erste Betriebsmonat der Luftlinie Genf–Nürnberg nahezu abgelaufen ist, geziemt es sich, über die gesammelten Erfahrungen zu beraten zwecks tunlichster Beseitigung der dem Flugdienst noch anhaftenden Mängel.

Auf Grund der vorliegenden Berichte wären die Betriebsergebnisse hinsichtlich der technischen Ausführung nicht unbefriedigend. Nach Überwindung der Anfangsschwierigkeiten in bezug auf die Gestaltung des Flugplans in den ersten zwölf Tagen verkehren die Flugzeuge nunmehr mit ziemlicher Regelmässigkeit.

Der Personenverkehr und der Postverkehr dagegen erweisen sich als äusserst flau.

I. Was die Personenfrequenz anbelangt so können wir hier feststellen, dass unsere Besorgnisse wegen der überstürzten Inbetriebsetzung der Linie leider begründet waren. Der Eröffnung hätte eine längere Propaganda- und Probezeit vorausgehen sollen, um zu verhüten, dass das Vertrauen zum neuen Verkehrsmittel wegen Unregelmässigkeiten und Unsicherheiten von vornherein in Frage gestellt werde, ganz abgesehen von den Valuta- und sonstigen Schwierigkeiten. Überdies scheint von Anbeginn an der Nachrichtendienst zwischen den Flugplätzen vollständig versagt zu haben. Wenn Personen in Cointrin landen, sollte es nicht vorkommen, dass der Flugplatz von der Ankunft keine Kenntnis hat und kein Beförderungsmittel zur Stelle ist um die Fahrgäste nach Genf zu verbringen. Bei der grossen Entfernung des Flugfeldes ist die Sicherstellung einer richtigen Verbindung unbedingt notwendig. Kommen Verspätungen der Flugzeuge ab Dübendorf vor, so erfolgt keinerlei Meldung über die mutmassliche Ankunftszeit in Genf. Von ganz besonderer Wichtigkeit aber ist die Bekanntmachung durch Anschlag eines richtigen Flugplanes mit genauer Angabe der Abfahrt und Ankunft in Genf und Zürich. Wir erklären uns bereit, solche Plakate in den Schalterräumen der wichtigeren Poststellen an geeignetem Platz anschlagen zu lassen. So wie die Sache nun geregelt ist, erweckt es den Anschein, als ob die Ad Astra sich auf ihre Agenten Natural-Lecoultre & Cie in Genf und Kuoni in Zürich verlassen würde und umgekehrt letztere auf die Ad Astra. Zu allem dem ist der Fahrpreis für den einfachen Flug Genf–Zürich oder umgekehrt ohne die Kosten für die Fahrt zum Flugfeld und zurück mit Fr. 110.- zu hoch angesetzt.

II. In bezug auf den Postdienst ist vorab zu bemerken, dass bis jetzt selbst die bescheidensten Erwartungen unerfüllt geblieben sind. Immerhin ist zu gewärtigen, dass nach und nach doch eine Belebung des Postverkehrs einsetzen dürfte, sobald die auf 1. Juli anberaumten Neuerungen zur Auswirkung kommen. Vom genannten Zeitpunkt an wird auf Grund einer Vereinbarung mit der deutschen Reichspost der Flugdienst Genf–Zürich–Nürnberg auch Postpakete bis zum Gewicht von 5 kg. befördern. Sodann tritt vom gleichen Tag an der Austausch von Briefschaften auf dem Luftweg nach Russland und den Nordstaaten in Wirksamkeit. Es steht zu hoffen, dass der Verkehr sich hernach in aufsteigender Kurve bewegen mag. Eine postalische Mitteilung hierüber wird nächstens in der Presse erscheinen.



Den Briefkartenschlüssen nach und aus Nürnberg, München, Stuttgart, Leipzig und Berlin werden seit einiger Zeit bei jedem Flug Zettel mitgegeben, welche von der Empfangsstelle mit genauer Angabe der Ankunftszeit der Post versehen, an das absendende Postamt zurückgesandt werden müssen. Das Ergebnis dieses Meldedienstes gedenken wir von Zeit zu Zeit durch die Presse bekannt zu geben.

Bei diesem Anlasse möchten wir Sie bitten, das Flugpersonal mit genauen Weisungen zu versehen, damit Fehlleitungen der Postsachen, wie solche am 19. dies vorgekommen sind, sich nicht wiederholen, weil solche Vorkommnisse eben dazu angetan sind, beim Publikum Misstrauen zu pflanzen inbezug auf die Zuverlässigkeit des Luftverkehrs.

Zum Schluss bringen wir Ihnen in Erinnerung, dass das Übereinkommen zwischen unserer Verwaltung und Ihrer Unternehmung noch nicht perfekt ist. Da Ihre Zustimmung zum Entwurf noch aussteht, hätten wir noch folgende Ergänzungen vorzuschlagen.

1) Bei Nichtbeachtung der Vertragsbestimmungen durch das Fliegerpersonal (z.B. Postregal und Postgeheimnis) sollte der Post das Recht eingeräumt werden, Ausschluss des fehlbaren Personals vom Flugpostdienst zu verlangen.

2) Es schiene angezeigt, wenn beide Postverwaltungen, also die schweizerische und die deutsche, ungefähr gleichartige Verträge abschliessen. Wir gestatten uns deshalb, Sie höflich anzufragen, ob Sie uns Ihren mit der deutschen Postverwaltung vereinbarten Vertrag vorübergehend zur Einsichtnahme überlassen könnten.

3) In unserem Vertrag wird auch über die Art der Erledigung allfälliger Streitigkeiten etwas gesagt sein müssen. Zweckmässig erschiene unseres Erachtens ein Schiedsgericht mit dem Gerichtspräsidenten III in Bern.

4) Gemäss Vertragsentwurf ist vorgesehen, dass die Beförderung der Postsendungen zwischen dem Flugfeld und den Poststellen in Zürich und Genf von Ihrer Gesellschaft besorgt werde.

Bisher ist aber die Post durch Angestellte unserer Verwaltung vermittelt worden. Wir behalten uns vor, die daherigen Kosten von unserer vertraglichen Zahlung in Abzug zu bringen.

Ihrer gefälligen Rückäusserung sehen wir gerne entgegen.

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

An das eidg. Luftamt, Bern.  
zur gefälligen Kenntnisnahme.

---

**10. Juli 1922    AERO-REVUE Nr. 7 – Seite 95    Mitteilungen der Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Zürich  
Flugpostlinie Genf – Zürich – Nürnberg.**

Am 1. Juni a. c. begann infolge Vereinbarung zwischen der Schweiz. Postverwaltung und der Luftverkehrs-Gesellschaft Ad Astra-Aéro in Zürich ein werktäglicher Passagierverkehr mit Postbeförderung von Genf nach Nürnberg und zurück in unmittelbarem Anschluss an eine andere Luftverbindung nach und von Berlin mit jeweiliger Landung in Zürich-Dübendorf. (Genf ab 7 Uhr 15, Dübendorf ab 9 Uhr 30, Nürnberg an 12 Uhr, Berlin an 16 Uhr, Berlin ab 8 Uhr, Nürnberg ab 12 Uhr 30, Dübendorf ab 15 Uhr 30, Genf an 17 Uhr 15).

Die Fahrpreise sind: Dübendorf–Nürnberg Fr. 125.- und retour Fr. 85.-, Dübendorf–Genf Fr. 110.-.

Die Verbindung zwischen dem Flugfeld Dübendorf und Zürich-Hauptbahnhof wird durch einen Automobildienst hergestellt. Die Generalvertretung des Passagierdienstes wurde dem Reisebureau Kuoni, Bahnhofplatz Zürich übertragen, doch werden Platzbestellungen auch in allen übrigen Reisebureaux der Schweiz entgegengenommen.

**Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G., Zürich.**

---

**Zürich, den 5. August 1922.**

**An die Oberpostdirektion, Bern.**

**Flugpostverkehr Genf–Zürich–Nürnberg**

Beigeschlossen übermitteln wir Ihnen die vom Postbureau Zürich 3 Bahnhof erstellte Statistik über den Luftpostverkehr zwischen Zürich und Nürnberg, München, Stuttgart, Leipzig und Berlin, bzw. zwischen Zürich und Genf im abgelaufenen Monat Juli.

Wie Sie der beiliegenden Aufstellung zu entnehmen belieben, wurden im Monat Juli insgesamt 271 Korrespondenzen mit der Flugpost Richtung Nürnberg versandt, 73 für Russland, 1 für Litauen und 5 für Lettland bestimmte Korrespondenzen mitgerechnet. Der Empfang belief sich auf total 405 Korrespondenzen. Der Verkehr zwischen Zürich und Genf ist ein äusserst bescheidener (12 Korrespondenzen im Versand).

In der Richtung Zürich–Nürnberg wurde der Flug an 5 Tagen nicht ausgeführt. Laut den vorliegenden Empfangsbestätigungen sind die Kartenschlüsse 11 mal erst andern Tages in Berlin eingetroffen, auch die Verbindungen mit München, Stuttgart und Leipzig wurden einige Male erst am folgenden Tage hergestellt. Wie wir bereits in unserm Schreiben 215.43.102 vom 5. VIII hervorgehoben haben, sind diese Verzögerungen in der Hauptsache auf Anschlussbrüche in Nürnberg zurückzuführen, deren Ursachen uns aber nicht bekannt sind.

Der Paketpostverkehr ist bis anhin gleich Null geblieben; im Monat Juli wurde ein einziges Paket von Bern Kirchenfeld nach Berlin per Flugpost befördert (am 24. VII).

**Die Kreispostdirektion: (E. Rüd)**

---

**Zürich, den 12. August 1922.**

**An die Schweizerische Oberpostdirektion, Bern.**

**No.868.157. Luftlinie Genf–Fürth.**

Wir bestätigen den Empfang Ihres Geehrten vom 25. pto. und müssen gestehen, dass wir etwas erstaunt sind über den Standpunkt, den Sie gegenüber dem einzurichtenden Wetter-Meldedienst einnehmen. Dieser letztere ist nicht nur dringend erforderlich, sondern heutzutage fast das einzige Mittel, welches die Durchführung von regelmässigen Flügen auf grössere Strecken gestattet. Wir bedauern sehr, dass wir in der Schweiz stets noch mit solchen Schwierigkeiten zu kämpfen haben, denn ohne engstes Zusammenarbeiten und Entgegenkommen in jeder Beziehung werden wir unsern Platz im zukünftigen Luftverkehr kaum behaupten können. Wir erachten es als überflüssig, Sie noch einmal auf die Vorteile wirtschaftspolitischer Natur, sowie auf die reine Prestige-Frage aufmerksam zu machen. Einzig müssen wir Ihnen mitteilen, dass, wenn wir jetzt nicht die grössten Anstrengungen machen, den schweiz. Luftverkehr aufrecht zu erhalten, wir ihn später nur sehr schwer und mit bedeutend grösserem Geldaufwand frisch ins Leben rufen können.

Zurückkommend auf unser Schreiben vom 17. Juli a.c. möchten wir Sie ersuchen, § 5 des Vertrags-Vorentwurfes folgendermassen abzuändern: „Die Beförderung der Postsendungen zwischen den Sammelstellen Genf 1 und Zürich 3 und den Flugplätzen besorgt die betreffende Poststelle.“

Wie Sie aus unserm letzten Schreiben ersehen konnten, ist es uns leider nicht geglückt, einen Zubringerdienst zusammen mit unsern Agenturen und einer Taxameter-Gesellschaft herzustellen. Um Ihnen möglichst entgegenzukommen, sind wir bereit, Ihnen für Genf und Zürich eine Strecke von 20 Km. von der total zu subventionierenden Flugstrecke abzuziehen. Wir ersuchen Sie, § 15. lig. 4 folgendermassen zu ergänzen : „... die ganze Betriebszeit 1922 und die ganze Betriebsstrecke, zahlbar Ende Monats mit Frk. ...“

Es soll dem Vertrag ein § 18 zugefügt werden über die Art der Erledigung allfälliger Streitigkeiten. Wir gehen mit Ihnen einig, dass ein Schiedsgericht mit dem Gerichts-Präsidenten 3 in Bern ernannt wird.

Wir übermachen Ihnen zwei graphische Aufstellungen über den Luftverkehr Genf–Zürich–Nürnberg, aus denen Sie ersehen wollen, dass in technischer Hinsicht eine absolut gute Leistung erzielt worden ist, die eine bedeutend grössere Regelmässigkeit aufweist als diejenige aller andern Linien während demselben Zeitraum. Wir hoffen, dass auch Sie nunmehr mit etwas mehr Zuversicht und Vertrauen der Zukunft der Aviatik entgegen sehen wollen.

Hochachtungsvoll:

Beilagen erwähnt.

**Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.** (H. Pillichody, Mittelholzer)

**Bern, den 14. August 1922.**

**An die Eidg. Oberpostdirektion. Postkursinspektorat. Bern**

**Ausfall auf Luftlinie Genf–Nürnberg.**

Wir erhielten durch Ihre Vermittlung zur Kenntnisnahme eine Mitteilung der Postdirektion Genf betreffend den Ausfall des Fluges Genf–Dübendorf am 9. August.

Nach unseren Erkundigungen bei der Ad Astra ist dieser Ausfall dadurch zu erklären, dass das Flugzeug Nürnberg – Genf vom 8. August wegen Unsichtigkeit bzw. Gewitter nicht bis Genf gelangte, Die Reservemaschine war dadurch ausgefallen, dass bei ihr einige Tage vorher ein Kurbelwellenbruch vorgekommen war. Dieser erfolgte beim Abflug in Genf und führte zu einer Notlandung ohne Beschädigung auf dem Flugplatze Cointrin.

Der Ausfall ist also einer Kombination zweier ungünstiger Ereignisse zuzuschreiben; glücklicherweise wiederholen sich derartige Kombinationen nicht allzu häufig.

**Eidgenössisches Luftamt (i.V. Gs)**

Anlage : 1 Meldung der Postdirektion Genf vom 9.8.22 zurück.

**Zürich, den 30. Aug. 1922.**

**Schweiz. Oberpostdirektion, Bern.**

In der Beilage übermachen wir Ihnen 2 Protokolle der Besprechung vom 26. Aug. 22 auf der Kreispostdirektion in Zürich mit der höfl. Bitte, uns ein Exemplar mit der Unterschrift von Herrn Vaucher versehen wieder zustellen zu wollen.

Ihrer Zusendung sehen wir gerne entgegen und zeichnen, stets gerne zu Ihren Diensten

mit vorzüglicher Hochachtung:

Beilage: 2 Protokolle

**Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.** (Mittelholzer; H. Pillichody)

**Protokoll der Besprechung vom 26. August 1922 auf der Kreispostdirektion Zürich.**

Anwesend: Die Herren Vaucher, Kursinspektor der Schweiz. Postverwaltung, Rüd, Kreispostdirektor Zürich, Isler, Direktor des Eidg. Luftamtes, Bern, und Pillichody, Geschäftsleiter der Ad Astra Zürich.

Den Vorsitz der Sitzung führt Herr Vaucher, Das Protokoll wird von Herrn Pillichody aufgenommen. Beginn der Sitzung 10 Uhr 15.

---000---

Herr Vaucher eröffnet die Sitzung und begrüsst, dass endlich eine Versammlung zu Stande gekommen ist, um die verschiedenen Unklarheiten, die noch zwischen der Postverwaltung einerseits und der Ad Astra A.G. andererseits herrschen, begleichen zu können.

Er bedauert, dass die Postverwaltung öfters angegriffen wurde, namentlich durch die Presse, mit dem Vorwurf, dass für die Entwicklung der Luftpost in der Schweiz nichts getan worden ist.

Herr Vaucher referiert über die Anstrengungen, die von der Postverwaltung den ganzen Sommer hindurch gemacht worden sind, um mit den französischen Luftverkehrslinien den Anschluss zu finden. Leider sind diese Anstrengungen nur in beschränktem Masse geglückt. Weiter hat die Postverwaltung dafür gesorgt, dass sämtliche Kursbücher, die auf allen Schweizerischen Poststellen liegen, die Luftpostverbindungen enthalten. Mit diesen Äusserungen weist Herr Vaucher die Vorwürfe der Presse zurück.

Die Post sei sich, durch das in diesem Jahr erzielte Resultat bewusst, dass der regelmässige Luftverkehr sich behaupten werde und einer erfreulichen Entwicklung entgegen strebe. Die kleinen Unregelmässigkeiten, die im fahrplanmässigen Betrieb vorgekommen sind, deuten allerdings auf noch notwendige technische Verbesserungen hin, zeigen aber ebenso deutlich, dass wenn der technische Ausbau einer Luftlinie, namentlich die dazu gehörige Bodenorganisation ausgeführt sind, das moderne Flugzeug von den Witterungsverhältnissen kaum mehr abhängig sein wird.

Herr Vaucher möchte hierüber weiteren Aufschluss haben und im Besondern in welchem Vertragsverhältnis die Ad Astra zu den Junkers-Werken steht.

Herr Pillichody schildert die Entstehung, Inbetriebnahme und die Durchführung der Luftpostlinie Genf–Nürnberg, die nur auf Grund der Anschlusslinie Nürnberg–Berlin beschlossen wurde. Die Junkers-Gruppe habe stets garantiert, dass die Verbindung zwischen Genf und Berlin regelmässig erfolgen werde, dass Junkers, Abteilung Luftverkehr für dieses Unternehmen die unumgängliche Propaganda und Reklame übernehmen wolle und zuletzt, dass Sie sich verpflichte, diese Strecke technisch mit Material so auszurüsten, dass der Betrieb in jeder Beziehung verantwortet werden könne. Leider sind diese 3 Hauptfaktoren nicht, oder nur zum Teil erfüllt worden: Der Anschluss in Fürth war äusserst mangelhaft, die Materiallieferungen haben zu spät begonnen und zögern sich noch bis zum heutigen Tag hinaus. Propaganda und Reklame ist von der Propagandastelle der Junkerswerke nicht erfolgt. Diese Differenzen und einige weitere Schwierigkeiten haben den Verwaltungsrat veranlasst, an der, am 16. ds. stattgefunden

denen Verwaltungsratssitzung den Antrag der Generalversammlung zu stellen, die Genehmigung der erforderlichen Kapitalerhöhung für diesen neuen Betriebszweig der Ad Astra nicht anzuerkennen.

Wir stehen vor der vielleicht einzig dastehenden Tatsache, dass eine Gesellschaft, die vor 3 ½ Monaten ihren Betrieb aufgenommen hat, noch nicht gegründet ist. Die Ad Astra besteht also noch wie bis anhin mit einem, auf Fr. 140'000.- reduzierten Aktienkapital.

Herr Mayor Isler äussert sich über den Standpunkt des Luftamtes für das kommende Jahr 1923. Trotzdem in der Entwicklung des Zivillugwesens, namentlich in der Konstruktion der Verkehrsflugzeuge eine gewisse Stagnation vorhanden ist, wird sich in Zukunft der Luftverkehr für Post- und Passagiertransporte doch behaupten und nach und nach ein Netz über ganz Europa und weitere Länder spannen. Wahrscheinlich wird das Luftverkehrsnetz nicht ein engmaschiges sein, sodass der Anschluss der Schweiz an den europäischen Luftverkehr nicht länger verzögert werden darf.

Das Luftamt erachtet es als äusserst wichtig, eine durchgehende Luftlinie in der Schweiz zu besitzen und zu unterstützen. Vorschläge für eine Regelmässigkeitsprämie sind bereits den zuständigen Behörden vorgelegt worden und haben Aussicht, angenommen zu werden. Diese Regelmässigkeitsprämie soll für eine Unternehmung, die die Luftlinie betreibt, eine Verkleinerung der Betriebskosten bedeuten.

Als Hauptanschluss müsse Genf unbedingt ausgebaut werden, schon nur deshalb, weil der Völkerbundssitz sich in dieser Stadt befinde.

Nach diesen Äusserungen bespricht Herr Vaucher den Vertragsentwurf zwischen der Oberpostdirektion und der Ad Astra. Er hebt die Bereitwilligkeit von Seiten der Postverwaltung hervor, die Luftpostlinie nach Möglichkeit zu unterstützen. Sie ist sich dessen bewusst, dass wenn sie länger ihr Interesse der Neuorganisation verweigert, die Kritik der Rückständigkeit nicht ausfallen wird. Als Verkehrsanstalt legt die Post den grössten Wert auf das Bestehen einer gut organisierten, mit günstigen Anschlüssen an das Ausland ausgerüsteten Luftlinie.

Herr Vaucher ersucht die Direktion der Ad Astra, rechtzeitig ihre Projekte in Bern einzureichen, auf dass sämtliche Verwaltungen, die mit der Luftlinie in Verbindung stehen, alles für den Betrieb bereit machen können. Diese Massnahme ist unbedingt notwendig, wenn der Betrieb im nächsten Jahr vollständig in Ordnung sein soll.

Herr Rüd bedauert sehr, dass seitens der Post nicht noch mehr gemacht worden ist, um die Sache zu popularisieren. Er erinnert, wie viel Mühe und Arbeit es gekostet hat, endlich die Oberpostdirektion davon zu überzeugen, dass eine Luftpost ohne Luftpostmarken nicht möglich sei. Trotz wiederholtem Ablehnen für diese Neuanschaffung, hat es Herr Rüd verstanden, die Oberpostdirektion in Bern von der Wichtigkeit, Notwendigkeit und Zweckmässigkeit einer solchen Briefmarke zu überzeugen. Es ist nur zu bedauern, dass diese erst dann herauskommen wird, wenn der Betrieb auf die Wintermonate eingestellt werden muss.

Herr Dir. Rüd ist davon überzeugt, dass diese neuen Briefmarken eine sehr grosse Reklame für den Luftverkehr sein wird, durch sie wird die Luftpostlinie bis ins kleinste Bergdorf bekannt. Jetzt, nach 3-monatlichem Betrieb, sind noch kaum 10 % von der Bevölkerung, die etwas von der Luftpostlinie wissen. Die Aufrechterhaltung der einen Linie soll gesichert werden, was nach Herrn Dir. Rüd, mit nicht zu grossen Auslagen seitens der Postverwaltung möglich sein sollte.

Das Flugzeug ist ein Transportmittel der Zukunft und es ist Schuldigkeit und Pflicht der staatlichen Verwaltungen, dieses zu entwickeln. Von Seiten der Ad Astra, des Luftamtes und der Post sollen die grössten Anstrengungen gemacht werden, um der Luftpostlinie ein weiteres Gedeihen zu ermöglichen. Herr Vaucher glaubt ebenfalls, eine Entwicklung des regelmässigen Luftverkehrs darin erblicken zu können, dass die Postsendungen, namentlich auf der Strecke Casablanca–Toulouse im Laufe dieses Jahres eine sehr langsame, aber doch nach und nach festzustellende Zunahme aufweisen. Dieselbe Tatsache ist auf den französischen Strecken und selbst auf der Linie Genf–Nürnberg zu konstatieren.

Herr Vaucher schreitet zu der Behandlung des Vertrages zwischen der Oberpostdirektion und der Ad Astra und eröffnet die Diskussion über die, von der Ad Astra verlangten Abänderungen.

In zuvorkommender Weise sind die, von der Ad Astra gewünschten Abänderungen, Vermittlung der Postsendungen durch Postboten zulasten der Post zwischen Zürich–Dübendorf und Genf–Cointrin, angenommen worden, sodass nun die gegenseitigen Verpflichtungen gemäss diesem Abkommen in Kraft treten können. Zum Schluss stellt Herr Dir. Rüd die Frage, ob in Zukunft der Luftverkehr auch an den Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden soll. Namentlich für die Post würde diese Betriebsergänzung von sehr grossem Interesse sein. Herr Pillichody begründet die Stilllegung des Verkehrs am Sonntag während diesem ersten Betriebsjahr dadurch, dass erhebliche Sparmassnahmen notwendig waren, und dass ein Werktagbetrieb mit einem bedeutend kleineren Personal als ein alltäglicher Betrieb zu bewältigen sei.

Herr Vaucher dankt den Anwesenden und gibt seiner Freude kund, dass nun endlich einmal durch diese Aussprache die gegenseitige Lage zwischen Post und Luftverkehrsgesellschaft vollständig geklärt ist.

Schluss der Sitzung 12 Uhr.

**Der Vorsitzende:**

**Der Protokollführer:**

H. Pillichody.

(15. Sept. 1922)

## FLUGVERBINDUNGEN DER SCHWEIZ MIT DEM AUSLAND

### Flugpläne – Tarife – Luftverkehrsgesellschaften

#### I. GENF – ZÜRICH – NÜRNBERG

Täglich, ausgenommen Sonntage.

7.15	ab	GENF – Cointrin	an	17.15
9.00	an		ab	15.30
		ZÜRICH – Dübendorf		
9.30	ab		an	15.00
12.00	an	NÜRNBERG – Fürth	ab	12.30

Tarif:	Passagiere –	Genf – Zürich oder umgekehrt	Fr. 110.-
		Zürich – Nürnberg	Fr. 125.-
		Nürnberg – Zürich (wegen der Valuta)	Fr. 85.-

Post – Briefsachen bis zum Höchstgewicht von 500 gr. können mit dem Vermerk „Per Flug-post“ oder „Par Avion“ mit einer Übertaxe von Fr. 0.25 bis 250 gr. und Fr. 0.40 von 250–500 gr. spediert werden.

Zollabfertigung der Passagiere auf den Flugplätzen Dübendorf und Cointrin. Autodienst zwischen Dübendorf–Zürich und Cointrin–Genf & umgekehrt.

Der Flugdienst wird von der Schweiz. Luftverkehrs A.G. „Ad Astra – Aéro“ in Zürich besorgt.

Anmeldungen: GENF: Natural-Le Coultre, Speditionsfirma  
ZÜRICH: Kuoni & Co., Speditionsfirma  
NÜRNBERG: Norddeutscher Lloyd.

Flugzeuge: „Junkers“ – Metall-Eindecker, 185 PS. mit komfortabler, geschlossener Kabine für 5 Passagiere.

**Der regelmässige Postluftverkehr wurde auf obiger Linie über die Winterszeit am 15. Sept. eingestellt.**

---

**Zürich, den 26. September 1922.**

**An die Oberpostdirektion, Bern**

**Luftpost Nürnberg – Genf.**

Antwort auf Nr. 868.222 vom 15. IX. 22.

Mit Telegramm vom 13. September ist bekannt gegeben worden, dass die Flugpost Genf–Nürnberg–Genf dieses Jahr letztmals am 15. September verkehre. Mit randvermerktem Schreiben erklärte aber das Reichspostministerium in Berlin, dass die Flüge Nürnberg–Genf in Deutschland bis zur Verkehrseinstellung auch weiterhin zur Postbeförderung benützt werden. Tatsächlich sind die Kartenschlüsse aus Deutschland auch seit dem 16. September hier noch eingetroffen und zwar in der Regel mit der Bahn vermutlich ab Konstanz. Je nach Eingang erfolgt die Umleitung durch die Briefversandstelle oder durch das Postbureau Zürich 3 B'Hof. In letzterem Falle erhalten die Korrespondenzen, welche noch regelmässig den Klebezettel „mit Luftpost“ tragen, den Flugpoststempelabdruck.

In der anliegenden Zuschrift macht nun das Postbureau Zürich 3 Bahnhof auf die Ungleichheiten, die durch den Fortbestand des Flugdienstes in der einen Richtung entstanden sind, aufmerksam. Diese Stelle hält mit uns dafür, dass man ordnungshalber die Abfertigung der Flugpostkartenschlüsse Deutschland–Schweiz ebenfalls einstellen sollte. Eventuell wären die betr. Kartenschlüsse an das Postamt Konstanz zu fertigen, wo Umspedition und Weiterleitung der Flugpostsendungen für die Schweiz erfolgen könnte.

Wir erlauben uns Ihnen die Angelegenheit zur gefl. Prüfung und weitem Veranlassung vorzulegen.

**Die Kreispostdirektion: (E. Rüd)**

---

**Zürich, den 9. Oktober 1922.**

**An die Oberpostdirektion Bern.**

**Flugpostverkehr Genf–Zürich–Nürnberg**

Im Anschlusse übermitteln wir Ihnen die vom Postbureau Zürich 3 Bahnhof erstellte Statistik über den Flugpostverkehr zwischen Zürich und Nürnberg im Monat September.

Demnach wurden in der Richtung Nürnberg versandt: 164 Korrespondenzen im Gewicht von kg 4,138 darunter 31 Korrespondenzen nach Russland, 6 nach Litauen und 4 nach Lettland. Der Empfang belief sich auf total 775 Korrespondenzen. Der Versand nach Genf verzeigt in der Zeit vom 1. – 15. Sept., wo noch geflogen wurde 113 Korrespondenzen.

Aus dem anliegenden Schlussbericht des Postbureau Zürich 3 Bahnhof belieben Sie gefl. zu entnehmen, dass der Luftpostverkehr weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist.

Der Grund ist wohl darin zu suchen, dass für rasche Beförderung der Flugpostsendungen auf dem Luftwege keine Gewähr geboten werden kann. Während des ganzen Monats September ist der Flug Nürnberg–Zürich nur etwa 10 mal und in umgekehrter Richtung vom 1. – 15. September 6 mal ausgeführt worden. Es ist daher begreiflich, dass die anfänglich von gewissen Geschäften namentlich vom Schweiz. Bankverein zur Beförderung mit der Luftpost aufgegebenen Korrespondenzen in letzter Zeit ausgeblieben sind. Bei Nachfragen durch die Flugpoststelle Zürich 3 Bahnhof, ob geflogen werde oder nicht, konnte die Fluggesellschaft in der Regel keine richtige Auskunft geben.

Man war also vielfach im Zweifel, ob die Postsachen bei ungünstiger Witterung mit der Flugpost spediert werden konnten oder nicht.

Es ist allerdings zugegeben, dass die Witterung während des ganzen Sommers für das Fliegen recht ungünstig war.

Gestützt auf die diesjährigen Erfahrungen wird man sich auf nächste Flugperiode mit dem Meldedienst etwas besser einrichten müssen, damit die Flugpoststellen, falls der Postflug nicht ausgeführt wird, die Sendungen ohne Verzögerungen auf dem ordentlichen Wege weiterbefördern können.

**Die Kreispostdirektion: (E. Rüd)**

---

**Berlin W 66, den 17. Oktober 1922.**

**An die Schweizerische Oberpostdirektion in Bern.**

**Betreff: Verzögerungen im Flugpostverkehr Zürich–Berlin.**

Der Schweizerischen Oberpostdirektion beehre ich mich nachstehend das Ergebnis der Untersuchung mitzuteilen, die wegen der zur Sprache gebrachten Verzögerung von Flugpostsendungen aus Zürich nach Berlin geführt worden ist.

zu 1). Am 14. Juli endete die Flugpostbeförderung für die Schweizer Post in Leipzig, weil hier der Anschluss an das Flugzeug nach Berlin nicht erreicht wurde. Bei der Überführung zur Bahnpost wurde der Kartenschluss aus Zürich versehentlich im Postkasten des Flugzeugs belassen, wo er leider erst am 21. Juli entdeckt worden ist. Der bei den beteiligten Postdienststellen in der Angelegenheit entstandene Schriftwechsel ist vom Postamt in Berlin C 2 am 12. September der Kreispostdirektion Aarau übermittelt worden.

zu 2). Die Schweizer Flugpostkartenschlüsse nach Berlin vom 11. Juli sind wegen einer Unregelmässigkeit im Flugdienst der Bahnpost übergeben worden und am 12. Juli früh beim Postamt Berlin C 2 eingegangen. Die Mitteldeutsche Kreditbank erhält ihre Sendungen durch Schliessfach. Die Sendungen werden eine Stunde nach dem Eingang zur Abholung bereitgestellt. Die Abholungszeiten sind dem Postamt bei diesem Verfahren nicht bekannt. Da der Briefumschlag fehlt, war nicht festzustellen, ob die Bank den Brief, eine gewöhnliche Sendung, tatsächlich erst am 13. Juli empfangen hat oder ob nicht nur ein Versehen bei der Ausfertigung der dem Absender zugegangenen Empfangsbestätigung vorliegt.

zu 3) und 6). Am 12. Juli ist der Flug Fürth/Nürnberg–Leipzig wegen Regens unterblieben. Wegen der verspäteten Aushändigung der Sendung zu 3) wäre eine Aufklärung nur möglich, wenn der Briefumschlag vorläge oder sonstige zweckdienliche Angaben gemacht werden könnten. Der Brief zu 6) an die Deutsche Bank ist am 13. Juli etwa 10.30 vorm. planmässig zur Abholung bereitgestellt worden. Um diese Zeit holt die Bank ihre Sendungen zum vorletzten Male und um 1 N. zum letzten Male ab. Die zuletzt abgeholt Briefe werden erst am nächsten Tage bei der Bank bearbeitet. Hieraus erklärt sich vielleicht die Angabe, dass der Brief erst am 14. Juli eingegangen sei.

Zu 4). Am 6. Juli ist das Flugzeug von Fürth/Nürnberg nach Leipzig wegen Gewitters mit sechsstündiger Verspätung abgeflogen. Es unterliegt noch weiterer Feststellung, weshalb die Flugpostkartenschlüsse, statt am 7. Juli früh, erst nachmittags um 5.25 N in Berlin C 2 eingegangen sind.

zu 5). Am 7. Juli ist der Flug von Fürth/Nürnberg nach Leipzig wegen Gewitters unterblieben. Eine Verzögerung der Flugpost im Postbetrieb liegt deshalb nicht vor.

zu 7). Die Sendung musste planmässig am 29. Juni früh beim Bestellpostamt eingehen und zur Abholung bereitgestellt werden. Die Bank für Handel und Industrie holt in der Zeit von 7 V bis 3 N viermal ihre Sendungen ab. Auf welche Umstände der verspätete Empfang zurückzuführen ist und ob die Post daran überhaupt ein Verschulden trifft, hat nicht festgestellt werden können.

Bei der Aushändigung der beiden am 14. Juli 11-12 V in Berlin C 2 eingegangenen Briefe an die Deutsche Bank und die Preussische Staatsbank ist im Postbetrieb keine Verzögerung entstanden. Die Sendungen konnten am 14. Juli den Bestellpostämtern planmässig zugehen, nachdem die Banken an jenem Tage bereits zum letzten Male abgeholt hatten. Die Banken erhielten deshalb ihre Sendungen erst am folgenden Tage vormittags.

Abgesehen von den Fällen zu 1) und 4), die noch weiterer Klärung bedürfen, scheint es mir, dass die beklagten Verzögerungen, soweit sie nicht durch Unregelmässigkeiten im Flugbetrieb hervorgerufen sind, mit den besonderen Verkehrsmethoden der Banken zusammenhängen. Auf dem Flugplatz Fürth/Nürnberg waren wegen zuverlässigen Austausches der Flugposten zwischen den einzelnen Linien alle Vorkehrungen getroffen. Bei Anschlussverfehlungen wurden die Flugpostkartenschlüsse sogleich zum Flugpostamt Fürth gebracht und mit der nächsten Gelegenheit fast regelmässig schon mit Zug D 169 über Saalfeld, nicht erst mit Zug D 105, weiterbefördert.

Ich hoffe, dass sich bei der Wiederaufnahme des Flugpostverkehrs zwischen unseren Ländern die Schwierigkeiten, die sich in diesem Jahre ergeben haben und im Wesentlichen wohl auf das noch nicht ganz befriedigende Zusammenarbeiten der verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften zurückzuführen waren, überwinden lassen werden, soweit dies bei der Eigenart des Flugbetriebs möglich ist. Schliesslich darf ich bemerken, dass es sich für die Absender immer empfehlen wird, bei ihren Flugpostsendungen, auf deren beschleunigte Abtragung sie Wert legen, die Eilbestellung zu verlangen und so die Vorteile, die mit der schnellen Flugpostbeförderung zu erreichen sind, zu sichern und zu vermehren.

**Der Reichspostminister. I. A. (Klaus)**

**25. Oktober 1922**

**AERO-REVUE Nr. 13 – Seiten 154 + 155**

**Ce qu'est le voyage Zurich–Genève en avion par mauvais temps.** par V. Goldenberg.

Aimablement invité par M. Pillichody, le très compétent directeur de l'Ad Astra je me rendis à Dubendorf afin de prendre place dans la limousine Junkers qui, en deux heures devait me conduire à Genève. Le temps incertain dans la matinée changea brusquement, le ciel nuageux du côté de l'Allemagne laissait prévoir que l'avion n'arriverait pas. La pluie se mit à tomber. Malgré les intempéries, vers 4.20 h un point apparut à l'horizon et grossit rapidement ; c'était le Junkers. Quelques minutes après, à 5 h exactement, l'avion repartait dans la direction de Genève m'emmenant comme seul passager.

En deux mots décrivons le Junkers : l'appareil, entièrement métallique, est un monoplane à ailes épaisses nullement haubanées. La membrure des tubes de duralumin ondulées afin de ne pas vibrer.

Le moteur, un BMW développe à 1450 tr. Une puissance de 200 H.P. Il est assez lourd, mais très économique, et surtout très sûr. La cabine confortable peut contenir 5 passagers. Au contraire de ce que l'on pourrait croire à première vue le champ visuel n'est guère gêné par l'aile inférieure fixée en porte à faux à la base du fuselage.

L'équipage, un pilote et son mécanicien, se trouve entre le moteur et la cabine. Une importante mesure de sécurité à signaler : l'avion est à double commande. Ainsi une indisposition du pilote n'amènera pas une catastrophe comme cela est arrivé il n'y a pas bien longtemps à une berline Spad-Herbemont des Grands Express Aériens, et dont les victimes furent le pilote Morin et ses deux passagers. Une lucarne permet aux passagers d'examiner à loisir les mouvements du pilote et les instruments de bord.

Voyons le voyage : je suis assis dans un des sièges du fond ; mes bagages (une bonne vingtaine de kg) sont à mes côtés. Par la fenêtre j'admire le paysage : après un large virage à gauche nous laissons Dubendorf derrière nous ; sur la piste j'ai pu remarquer le cercle blanc qui indique aux élèves pilotes la place dans laquelle ils doivent atterrir pour réussir les épreuves du brevet civil. Nous survolons Zurich à 500 m d'altitude au-dessus de notre point de départ. Le pilote, Toedheide, un ancien pilote de chasse, conduit le Junkers avec beaucoup de maîtrise ; il réduit le gaz afin d'économiser le combustible et le matériel ; le moteur ne tourne plus qu'à 1200 tr. Nous faisons du 130 à l'heure par rapport au vent et montons légèrement. L'avion gêné par un vent violent et irrégulier tanguait et roulait fortement.

Quel avantage a le Junkers d'être fortement chargé au m3 ! Un avion portant moins ne pourrait voler par temps pareil ; j'ouvre la fenêtre : aucun courant d'air désagréable ne traverse la cabine. Le soleil perce enfin les nuages et la vue se dégage peu à peu, mais pas pour longtemps malheureusement.

Nous laissons la ligne Baden–Olten à notre droite et piquons droit sur Berne. La contrée sous nous est boisée et peu propice à un atterrissage. Malgré les très grandes qualités de planeur du Junkers il serait imprudent de voler bas. Le ronronnement du moteur est rassurant. Durant tout le parcours pas un raté, pas une défaillance ne laissèrent prévoir que l'on serait obligé de se poser sur un terrain de fortune. Et même si cela devait arriver trop de faits ont montré les qualités en quelque sorte „terrestres“ de notre avion pour qu'un accident de personnes soit à redouter ; c'est Zimmermann qui au cours d'un atterrissage fit trop vite freiner son appareil en le posant sur une aile dont l'extrémité laboura le sol. L'aile ne fut pas arrachée mais sa partie extérieure seulement un peu voilée ; des mécaniciens la redressèrent à coup de marteau et, quelques minutes après l'accident l'avion était prêt à repartir. J'aimerais bien connaître l'avion en bois capable d'une telle performance. Autre fait : au cours de son entraînement un pilote suisse de grande valeur fut surpris par une panne à quelques kilomètres au sud de Munich ; il dut se poser sur un terrain abominable et capota. Un autre avion aurait été complètement détruit ; le Junkers eut son hélice brisée et la partie supérieure du fuselage qui était venue en contact brusquement avec le sol cabossée ; le lendemain, une équipe d'hommes retournait l'appareil à nouveau qui partit

après que l'on eût changé l'hélice. Un avion métallique forme un bloc compact, vibrant à peine. Pendant le vol, on aime à penser à la membrure qui, sous le recouvrement, supporte notre masse de toutes ses fibres tendues.

Mais revenons à notre voyage : il est 5 h 25. Toujours gênés par le vent contraire dont la vitesse est d'au moins 40 km/h nous avançons lentement. Au sud, donc à notre gauche, dans le lointain un lac entouré de hautes montagnes : le lac de Lucerne. Un quart d'heure après nous laissons, toujours sur notre gauche le lac de Sempach. Nous sommes maintenant à 1000 m et bien que nous avançons lentement le vent qui souffle régulièrement ne fait pas tanguer l'appareil. Un merveilleux paysage se déroule sous nous ; le pilote qui a parcouru le voyage maintes fois vole sans carte. A notre droite et loin devant nous apparaît peu à peu le lac de Neuchâtel. Nous passons Burgdorf et la Grande Emme. Soleure est sur notre droite, devant le Jura. Un quart d'heure après nous sommes sur Berne. Il m'est possible de suivre le cours de l'Aar depuis le lac de Thoun jusqu'à Berne et depuis Berne jusqu'au lac de Biene.

Nous ne piquons pas sur Fribourg mais nous suivons le lac de Morat : la contrée y est moins accidentée. Quelle différence de paysage avec la France ! Dans notre pays ce ne sont que vertes prairies sur lesquelles de très nombreuses tâches foncées apparaissent : les forêts ; en France, au contraire, un avion qui vole de Paris à Londres ne survole que des champs plats, aux formes régulières. La campagne anglaise est encore différente : vue d'en haut elle ressemble à un jeu de puzzle ! Les champs sont de forme irrégulière et nettement séparés par des fourrés épais formant, vus d'en haut, les lignes sombres.

6 h 30. Au sud du confluent de l'Aar et de la Sarine. L'extrémité du lac de Neuchâtel est invisible ; il y pleut certainement. Mais l'orage, poussé par le vent ne tarde pas à nous envelopper. L'eau ruisselle dans les rigoles de duralumin de l'aile. Le pilote accélère notre marche. L'orage est heureusement vite traversé, et nous le laissons loin derrière nous. Yverdon, la „grande ville du nord“ est très nettement visible, mais ce sont maintenant les Alpes qui disparaissent dans la brume. Passons Avenches, puis Echallens.

7 h 20. Lausanne jusqu'alors cachée par le Mont Jorat apparaît sur notre gauche. Nous coupons le lac bordé de verts vignobles et à 7 h 35 nous sommes sur Yvoire. Les remous et les trous d'air ne nous lâchent pas. Depuis Hermance nous piquons sur Cointrin : l'extrémité du lac de Genève est merveilleuse : Genève sur notre gauche ; le lac très bleu sous nous ; l'immensité du grand lac à notre droite.

L'atterrissage me réserva une impression particulière. Par suite du vent contraire faible au sol et de notre vitesse augmentée du fait de la descente, nous nous trouvions déjà à proximité de Cointrin lorsque je ne croyais me trouver qu'au-dessus du Grand Saconnex. Nous volions très bas, en rase-motte et je pensais déjà à un atterrissage de campagne tout près du but, lorsque subitement une rangée de petits drapeaux rouges défilèrent sous mes yeux. Nous étions sur le terrain de Cointrin et touchions terre à l'heure. Le chronomètre du bord marquait 7 h 40.

Ainsi, nous avons effectué, malgré le vent contraire et la pluie, en 2 h 40 min. le trajet Zurich–Genève, alors que par beau temps l'avion ne prend que 2 h ; l'express en met sept. Et combien peu confortable paraît le voyage en chemin de fer en comparaison de parcours aérien.

Il est regrettable de remarquer que le public s'intéresse toutefois peu au mode de transport aérien. Pourquoi ? L'avion est maintenant tout aussi sûr que le train. Par tous les temps la ligne Nuremberg–Genève a fonctionné. Avec une régularité absolue et cela depuis plus de quatre mois. Un passager qui aujourd'hui quitte Genève à 7 h du matin sera à Zurich à 9 h. Il en repartira vers 9 h 30 et sera avant midi à Nuremberg. De là l'avion repart à 12 h 30 ; atterrit normalement à 3 h à Dubendorf pour en repartir à 3 h 30 et atteindre Genève à 5 h 30. Le voyage retour se fait ordinairement avec un certain retard, du fait qu'à Nuremberg le Junkers attend l'arrivée de l'avion Berlin–Nuremberg toujours un peu en retard. A Nuremberg, le voyageur aérien peut se diriger à peu près dans n'importe quelle direction : Berlin, puis Hambourg ou Moscou par Koenigsberg, ou bien Strasbourg, Paris. Cette ligne continue vers Prague, Varsovie ou la Roumanie.

Le Goliath effectuée avec une irrégularité déplorable le trajet Paris–Lausanne. Je sais que des pourparlers ont eu lieu entre la ville de Lausanne et l'Ad Astra, pour que le parcours Genève–Zurich et retour soit agrémenté d'une escale à Lausanne. N'oublions pas que la ville de Lausanne accorde un subside de 50,000 frs. par an aux Grands Express Aériens qui consentent à exploiter la ligne aérienne Lausanne–Paris. Un subside pareil a été refusé à l'Ad Astra. C'est curieux comme l'aviation civile suisse est peu encouragée !

Le prix du voyage Zurich–Genève était de 110 frs. Pour décider nombre de personnes qui ne volent pas parce que c'est trop cher, une prime a été établie : toute personne qui amène un passager payant touche, comme commission, un billet gratuit. Cela abaisse le prix du voyage à 55 frs. par personne pourvu que les passagers soient au moins deux. Le prix devient dérisoire ! Deux heures de vol pour 55 frs. C'est à peu près le prix du voyage en première classe avec l'express.

Combien regrettable est cette inertie de la foule ! Préférer s'enfermer durant 7 h. dans un wagon alors que l'on peut jouir des charmes d'un voyage aérien.

Manquant de passagers, faiblement soutenue pécuniaire par la poste, qui a compris l'avantage du transport des lettres par avion, cette entreprise si intéressante qu'est une ligne de transport aérien à travers la Suisse risque de disparaître ... et du même coup le fond de notre aviation civile.

---

**Bern. den 16. November 1922.  
Landungsplatz Konstanz.**

**An das Reichs-Verkehrsministerium, Amt für Luft- und Kraftfahrwesen,  
Berlin. Wilhelmstrasse.**

Herr Ministerialdirektor,

Das Eidg. Luftamt hat soeben die Auswertung des statistischen Materials über den diesjährigen Betrieb der Luftlinie Genf–Zürich–Fürth beendet. Auf Grund der gemachten Erfahrungen hat nun das Amt vorgesehen, die Subvention dieser Linie für das Jahr 1923 ausschliesslich in Form einer Regelmässigkeitsprämie zu entrichten und nur Flüge zu werten, bei denen das Endziel mit nicht über einer Stunde Verspätung erreicht wird. (Ausgenommen sind Verspätungen infolge Abwartens der Anschlüsse wobei als höchste Wartezeit 1 Stunde vorgeschlagen wird.)

Bei Durchsicht der Flugzeiten dieser Linie im Jahre 1922 zeigt sich nun, dass der zeitweise eingeführte Zwischenhalt in Konstanz manche Verspätung verursacht hat, Die vorgesehene Viertelstunde Aufenthalt wurde fast stets überschritten; häufig kamen Aufenthalte über 1 und 2 Stunden heraus oder aber das Flugzeug gelangte überhaupt nur bis Konstanz. Die Ursache dieser Verspätungen und Ausfälle war dabei meist die mangelhafte Beschaffenheit des Fluggeländes von Petershausen (Konstanz). Die Startlänge ist, durch einen Graben begrenzt, so gering, dass die Flugzeuge oft mehrmals zum Starte ansetzen mussten oder aber bei starker Besetzung bzw. besonders aufgeweichtem Gelände überhaupt nicht wegkamen.

Dass dabei an Unfällen der Flugzeuge dieser Linie lediglich ein Rad- und Fahrgestellstrebenbruch vorkamen ist nur den günstigen Zufällen zuzuschreiben. Ein Junkersflugzeug einer andern Linie wurde bei einem erzwungenen Start in Konstanz sehr stark beschädigt, da es nach dem erzwungenen Hochreissen über den besagten Graben auch noch über die sehr hohen Pappeln hochgezogen werden musste und infolgedessen hinter diesen einfach durchfiel. Das Eidg. Luftamt wäre Ihnen für baldige verbindliche Mitteilung, wann mit einem einwandfreien Zustand des Konstanzer Fluggeländes gerechnet werden kann, sehr verbunden. Nach dem eingangs gesagten hängt die Frage der Schweizer Subvention indirekt mit dem Zustande des Konstanzer Platzes zusammen und es braucht wohl nicht betont zu werden, dass unser Amt nicht in der Lage ist, eine Luftlinie zu unterstützen, bei welcher fahrplanmässig ein Zwischenhalt erfolgt, der die Passagiere ernstlich gefährdet.

Das Eidg. Luftamt hofft Ihrer baldigen Nachricht über den Wert, welchen Ihr Amt auf den Zwischenhalt Konstanz legt und über den sicher zu erwartenden Zustand dieses Platzes entgegensehen zu können.

Genehmigen Sie, Herr Ministerialdirektor, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

**A la Direction Générale des Postes:**

Pour prendre connaissance. **Office aérien fédéral 16.11.22 (Jsler)**

**Zürich, den 30. November 1922.**

**An die Schweizerische Oberpostdirektion, Bern.**

**Vergütung im Flugpost-Verkehr Genf-Nürnberg.**

Wir bestätigen Ihr Schreiben vom 25. ds. und sind leider nicht in der Lage, Ihnen die gewünschte Antwort zukommen zu lassen, weil wir auf unser Schreiben vom 29. August a.c. an die Junkers-Flugzeugwerke, Abteilung Luftverkehr Berlin in dieser Beziehung ohne Rückäusserung geblieben sind. Wir gehen mit Ihrer Auffassung einig, dass die deutsche Reichspost diese Portovergütung unbedingt fallen lassen und Vereinbarungen mit Ihnen treffen sollte, die auf Gegenseitigkeit und Entgegenkommen ruhen.

Wir erneuern heute unsere Anfrage an das Junkers-Flugzeugwerk, Abteilung Luftverkehr mit dem Ersuch, diese Angelegenheit dringend an Hand nehmen zu wollen und die gewünschte Erledigung beizuführen. Wir gestatten uns, Ihnen den Rat zu erteilen, sich direkt mit dem deutschen Reichspostministerium in Verbindung zu setzen und dieses zu ersuchen, eine Fühlung mit dem Junkers-Werk, Abteilung Luftverkehr, Berlin direkt aufnehmen zu wollen.

In der Beilage senden wir Ihnen ein Schreiben an die Eidgenössische Oberzolldirektion zur Kenntnis und hoffen sehr, dass Sie mit uns darin einig gehen, dass jede Behörde und jede Amtsstelle ihr Möglichstes beitragen sollten, den Luftverkehr mit allen Mittel zu fördern. Die Entwicklung der Aviatik hat noch grosse Hindernisse zu beseitigen und verlangt deshalb ein geschlossenes Vorgehen aller, die an ihrer Entwicklung Interesse haben.

Wir hoffen, anlässlich der Besprechung in Bern, die das Eidg. Luftamt zur Festlegung der Grundlagen für den nächstjährigen Betrieb vorsieht, mit Ihnen die wichtigsten Fragen, die uns beide interessieren zu behandeln.

Mit vorzüglicher Hochachtung

**Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.**

(Mittelholzer, H. Pillichody)

Beilage: Kopie des Schreibens vom 30. ds. an die Oberzolldirektion.

Geht an: Eidg. Luftamt Bern.; Junkers-Flugzeugwerk A.-G., Abteilung Luftverkehr, Berlin.

**Zürich, den 30. November 1922.**

**An die Eidg. Oberzolldirektion, Bern.**

**Betr. Verzollung der Verkehrsflugzeuge.**

Anlässlich der Überweisung an das Schweiz. Hauptzollamt Zürich des Eingangszolls für zwei Streckenflugzeuge CH 91 und CH 93 gestatten wir uns, Ihnen den Bundesratsbeschluss vom 2. Juni a.c. in Erinnerung zu bringen. Die Junkersmaschinen, heutzutage zu den besten Verkehrsflugzeugen gehörend, können im Mobilmachungsfalle der Armee sehr grosse Dienste leisten, indem sie leicht in kriegstüchtige Flugzeuge umgewandelt werden können. Auch ohne Konstruktionsabänderungen sind diese Maschinen mindestens so verwendbar wie der Sablatnig-Hochdecker, der vor kurzem von unserer Armeeverwaltung übernommen worden ist. Der Hauptvorteil des Junkers-Eindeckers besteht darin, dass er völlig aus Metall hergestellt wird, was ihm die denkbar beste Wetterbeständigkeit verleiht und für seine Lebensdauer nicht unwesentlich beiträgt.

Wir ersuchen Sie, gestützt auf diese Äusserungen, nochmals unsere Bitte gütigst einer Prüfung unterziehen zu wollen und, wie Sie seinerzeit für die beiden, am 2. März a.c. eingeführten Flugzeuge verfügt hatten, die Zollreduktion auch für die vier Flugzeuge, die auf der Strecke Genf-Nürnberg verwendet werden, zu gewähren.

Wir erlauben uns ebenfalls, Sie daran zu erinnern, dass die Entstehung der ersten schweizerischen Luftverkehrslinie einer Gruppe von Gönnern der Aviatik zu verdanken ist. Auch die Bundesbehörden haben an Hand der bescheidenen Beiträge bewiesen, dass sie der Entwicklung der schweizerischen Verkehrs-Aviatik ihre wohlwollende Aufmerksamkeit schenken.

Sie werden sicher mit uns einig gehen, dass es auf alle Fälle als unlogisch erscheinen muss, wenn der einen Staatskasse diejenigen Mittel, die von einer Anderen in Form von Subventionen ausgingen, wieder zufließen.

**Betr. Brennstoff.** Die Betriebserfahrungen der Luftverkehrslinie Genf-Nürnberg lassen deutlich erkennen, dass das Flugzeug als zukünftiges Schnell-Verkehrsmittel für Post und Passagiere seine Verwendung finden wird. Eine Rentabilität lässt sich für die nächsten Betriebsjahre noch nicht feststellen. Die Entwicklung des internationalen Luftverkehrsnetzes bedarf noch der Unterstützung des Staates. Aus diesen Gründen gestatten wir uns, Ihre Aufmerksamkeit auf folgenden Punkt zu lenken:

Die Brennstoffauslagen gehören zu den grössten Ausgabenposten des Luftverkehrs. Eine grosse Entlastung könnte dadurch erzielt werden, dass entweder der Brennstoff in Form einer Sachleistung durch den Staat dem Unternehmen, welches den Luftverkehr bewältigt, zugestellt würde, oder wenigstens dass die Zollrückvergütung ihre Anwendung findet. Wir haben dem Eidg. Luftamt die Unterlagen unseres Brennstoffverbrauchs übermittleit, mit der Bitte, mit Ihnen diese Angelegenheit prüfen zu wollen.

Ihre Rückäusserungen mit Interesse gewärtigend, zeichnen wir

Mit vorzüglicher Hochachtung

(P.)

Kopie an: Eidg. Luftamt, Bern; Oberpostdirektion, Bern.

Zürich, den 1. Dezember 1922.  
Betr. Subventionen 1922.

An die Schweizerische Oberpostdirektion, Bern.

Wir sind jetzt damit beschäftigt, die Organisation für den Nächstjährigen Betrieb der schweizerischen Luftverkehrslinie an Hand zu nehmen. Unser Herr Pillichody war in Berlin, um die Anschluss- und Fahrplanfragen auf der Strecke Genf–Zürich–Nürnberg ev. München zu besprechen, um unter allen Umständen den Anschluss nach Berlin zu gewährleisten. Die genaue Stellungnahme der deutschen Gruppe ist von den Subventionsbedingungen des Reiches abhängig. Festgestellt ist aber, dass in technischer Hinsicht alles getan wird, um die Regelmässigkeit des Luftverkehrs zu heben; es sollen sogenannte Stationslager angelegt werden, deren Bestand an Hand der gemachten Erfahrungen aufgestellt worden ist, um die Flugzeuge stets flugbereit zu halten.

Die Einführung dieser Lager ist nur mit grossen finanziellen Opfern möglich. Trotzdem schreiten wir vor diesen Ausgaben nicht zurück, in der Überzeugung, dass sie im Interesse der Entwicklung des Luftverkehrs liegen. Ein neuer Ersatz-Motor, neue Reserve-Propeller u.s.w. sollen angeschafft werden. Wir wollen nichts unterlassen, um die technische Bereitschaft des Unternehmens auf eine Stufe der Vollkommenheit zu bringen. Erst wenn eine Fluglinie über genügendes Material verfügt, wird es möglich sein, an die Regelmässigkeit und Betriebssicherheit höhere Anforderungen zu stellen.

Die obersten Bundesbehörden haben uns bewiesen, dass sie ein Interesse an der Weiter-Entwicklung einer Luftlinie durch die Längs-Richtung der Schweiz haben und haben für diesen Zweck eine bescheidene Beihilfe vorgesehen. Diese Mittel genühten aber nur knapp zur Bestreitung der Betriebskosten während den Sommer-Monaten, reichen aber bei weitem nicht aus, die Kosten der Stilllegezeit auch nur im geringsten zu decken, geschweige denn an den unumgänglichen Anschaffungskosten ihren Teil beizutragen. Eine neue Kapitalerhöhung zur Beschaffung der notwendigen Barmittel kann nicht mehr umgangen werden. Wenn aber unsere Gönner sich immer wieder bereit erklären, weitere Zuschüsse zu leisten, um eine nationale Sache unserem Lande zu erhalten, geschieht dies in der Hoffnung, eine tatkräftige Mitwirkung des Bundes und der Kantone herbeizuführen.

Gestützt auf unsere Ausführungen gestatten wir uns, mit folgender Bitte an Sie zu gelangen: Bei Durchsicht unserer Bücher stellen wir fest, dass wir die Entschädigung für die von uns übernommene Postbeförderung in zwei Raten erhalten haben, die einen Gesamtbetrag von Fr. 18'480.- aufweisen als Zahlung der Postflüge vom 1. Juni – 16. Sept. a.c. Laut unserem Vertrag, den wir Ihnen am 12. August a.c. zustellten, haften Sie für einen Teil des Betriebsdefizits und zwar mit einem maximalen Betrag von Fr. 1000.- per Monat.

Wir ersuchen Sie nun, in Anbetracht der grossen Opfer, die wir für die Einführung des Luftverkehrs in die Schweiz aufgebracht haben, des kostspieligen Betriebes des ersten Versuchsjahres, der weiteren finanziellen Auslagen, die für den Ausbau der Luftstrecke nahelegen, uns wie folgt wohlwollend unterstützen zu wollen: Der Oberpostdirektion stand eine Summe von ca. Fr. 30'000.- zur Unterstützung des schweizerischen Luftverkehrs zur Verfügung. Fr. 18'480.- sind als Zahlungen uns überwiesen worden. Der Restbetrag von Fr. 11'520.- soll unserer Gesellschaft als Teilnahme an das Betriebs-Defizit zuerkannt werden.

Wir sind davon überzeugt, dass Sie die Lage des Schweizerischen Luftverkehrs genau kennen und geben unserer Hoffnung Ausdruck, dass Sie unserer Eingabe die Lösung geben werden, die die Weitsichtigkeit Ihres Departements erneut bestätigt.

Mit vorzüglicher Hochachtung:

**Ad Astra-Aéro, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.**  
(H. Pillichody, Mittelholzer).

Geht an:

Eidg. Luftamt.  
Verwaltungsrats-Präsident der Ad Astra.

---

15. Dezember 1922.

**Geschäfts-Bericht der Ad-Astra-Aero, Schweizerische Luftverkehrs A.-G., Zürich  
für das Geschäftsjahr 1922**

Das am 31. ds. ablaufende Geschäftsjahr der Ad-Astra zeichnet sich durch eine gewaltige Ausdehnung des Geschäftsbetriebes aus. Während bisher der Gesellschaft die Aufgabe zufiel, Civil-Aviatik in der Schweiz zu betreiben, wandte sie sich im Jahre 1922 dem eigentlichen Luftverkehr, d.h. dem regelmässigen Luftpostdienst zu. Unter Mitwirkung der Junkers-Flugzeugwerk A.-G., Dessau wurde eine Luftpostlinie von Genf über Zürich nach Nürnberg/Fürth eingerichtet. Die Eröffnung fand am 1. Juni ds. Js. statt; bis zum 30. September wurde auf dieser Strecke ein ziemlich regelmässiger Luftverkehr betrieben. Leider wurde der Erfolg durch die Ungunst der Witterungsverhältnisse stark beeinflusst. Die Neuheit der Einrichtung und die anfangs sehr ungünstige Anschlussverbindung in Fürth trug dazu bei, dass der Personenverkehr nicht in dem erwarteten Umfange stattfand. Sodann ist bei Beurteilung des Geschäftsergebnisses der ungeheure Sturz der deutschen Mark zu berücksichtigen. Während man im Mai ds. Js., als man zur Gründung der neuen Luftverkehrslinie schritt, für Mk. 100.- Fr. 2.- erhielt, ist das Verhältnis heute leider 100 : 0,06. Die s. Zt. auf Mk. 2.500.000.- berechneten deutschen Subventionen sanken daher von dem damaligen Gegenwert von Fr. 50.000.- auf die geringe Summe von Fr. 1.500.--.

Die heute vorliegende auf den 1. ds. aufgestellte Zwischenbilanz der Gesellschaft weist daher nach Vornahme ordentlicher Abschreibungen in Höhe von Fr. 76.220.- einen Jahresverlust von Fr. 174.028,29 aus. (Anlage 1). Wie aus der Verlust- und Gewinnrechnung hervorgeht (Anlage 2), ergeben sich die Verluste im Einzelnen wie folgt: aus dem allgemeinen Flugbetrieb Fr. 31.071,36, aus dem Luftverkehr Fr. 108.438,55 (davon Abschr. Fr. 70.000.-), aus dem Photobetrieb Fr. 12.620.-, aus Verwaltungskosten Fr. 16.194,98, wozu noch Fr. 5.703,40 Abschreibungen für zweifelhafte und uneinbringliche Forderungen kommen.

Zur Prüfung der Frage, wie dieser erhebliche Kapitalverlust ausgeglichen werden kann, dient die als Anlage 3 beigefügte Vermögensübersicht. In dieser wurden Gebrauchs-, Liquidations- und Bilanzwerte einander gegenübergestellt. Naturgemäss ist der Verlust bei einer Liquidation der Gesellschaft am erheblichsten. Andererseits wird – falls nicht eine gründliche Sanierung stattfindet – die Gesellschaft wohl noch in absehbarer Zeit zuschussbedürftig bleiben. Eine genaue Aufstellung über die Rentabilität im kommenden Betriebsjahr wird noch aufgestellt. Nach überschlägiger Berechnung wird sich der Fehlbetrag aus dem Fehlbetrag aus dem Luftverkehr in den 5 Betriebsmonaten auf Fr. 30.000.- belaufen, wobei die Schweizer Subventionen von Staat und Post mit Fr. 68.000.- eingesetzt und deutsche Subventionen nicht gerechnet wurden. Diese sollen die in Deutschland entstehenden Kosten decken. – Ebenso wurden keine Abschreibungen eingesetzt. Zu genanntem Betrag kommen dann noch die Kosten für den Betriebsunterhalt in den «stillen» Monaten.

Eine Übersicht über die deutschen Einnahmen und Ausgaben liess sich leider wegen Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit noch nicht schaffen. Sie folgt nach. An dt. Reichssubventionen wurden Mk. 2.750.000.- gezahlt. Die Mark-Aufwendungen beliefen sich auf Mk. 1.360.000.-, sodass hier ein Überschuss erzielt wurde.



Aus der letzten Anlage geht endlich der Kapitalbedarf der Gesellschaft bis zum 30.6.23 hervor. Bis zur Wiederaufnahme des Luftverkehrs am 1. Mai 1923 werden gebraucht: zur Abtragung von Schulden Fr. 97.900.-, für Betriebsunterhaltung Fr. 7.100.-, zusammen Fr. 105.000.-. Weitere Fr. 95.000.- werden als Betriebskapital für die ersten beiden Verkehrsmonate gebraucht, sodass insgesamt Fr. 200.000.- zu beschaffen sind. Davon sind Fr. 19.800.- gedeckt durch Barmittel, Fr. 19.800.- durch zu erwartende Eingänge, sodass rd. Fr. 165.000.- neu zu beschaffen sind.

Über die Aussichten im kommenden Geschäftsjahr lässt sich z. Zt. noch nichts bestimmtes sagen.-

Zürich, den 15. Dezember 1922.

Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.  
ppa R. Müller H. Pillichody

**Zwischen-Bilanz  
der Ad-Astra-Aero, Schweizerische Luftverkehr Akt.-Ges., Zürich  
am 1. Dezember 1922.**

<u>Vermögenswerte :</u>			
Kasse	Fr.	904,11	
Postcheck	Fr.	2.841,93	
Bank	Fr.	11.746,40	
<u>Barmittel</u>			Fr. 15.492,44
Debitoren	Fr.	17.622,40	
Abzügl. uneinbringl. Forderungen	Fr.	5.703,40	
Aussenstände			Fr. 11.919.—
Hangars	Fr.	12.000.--	
- Abschreibg	Fr.	1.200.--	Fr. 10.800.—
Flugzeuge & Motore	Fr.	210.000.—	
	Fr.	28.520.—	
	Fr.	238.520.—	
- Abschreibg.	Fr.	63.520.--	Fr. 175.000.—
Ersatzmaterial, Werkz.	Fr.	25.000.—	
	Fr.	1.700.--	Fr. 26.700.--
Betriebsstoffe			Fr. 600.—
Werkst. Einrichtung	Fr.	2.000.—	
- Abschreibg.	Fr.	200.--	Fr. 1.800.—
Büro-Einrichtung	Fr.	3.000.—	
- Abschreibg.	Fr.	300.--	Fr. 2.700.—
Photoapparate, Instr.	Fr.	10.500.—	
- Abschreibg.	Fr.	1.000.--	Fr. 9.500.—
Photomaterial			Fr. 2.300.—
Photoerzeugnisse			Fr. 20.500.—
<u>Sachwerte</u>			Fr. 249.900.—
<u>Organisation</u>	Fr.	50.000.—	
- Abschreibg.	Fr.	10.000.--	Fr. 40.000.—
<u>Verlust</u>			Fr. 317.311,44
			Fr. 174.028,29
			Fr. 491.339,73
Verpflichtungen			
<u>Aktien-Kapital</u>			Fr. 400.000.---
<u>Darlehen</u> (Obligationen)			Fr. 15.000.—
Creditoren	Fr.	1113,10	
Creditoren Schulden	Fr.	3251,30	
Jfa, Dessau für Liefereg	Fr.	46.975,33	
aus Einbring.	Fr.	10.000.—	Fr. 56975,33
Schwarzenbach Darlehen			Fr. 10.000.—
Rückstellung für nicht erf. Schulden	Fr.	5.000.--	Fr. 76.339,73
Buchgläubiger			Fr. 491.339,73

Zürich, den 15. Dezember 1922.

Ad Astra-Aero, Schweiz. Luftverkehrs A.-G.  
ppa R. Müller H. Pillichody

Zürich, den 22. Dezember 1922.

**Protokoll de 22ten Verwaltungsratssitzung der**

**AD ASTRA-AERO, Schweizerische Luftverkehrs A.-G. (Avion Tourisme S.A.)**

abgehalten Dienstag und Mittwoch den 19. und 20. Dezember 1922 bei Herrn Edwin Schwarzenbach, Bahnhofstrasse 12, Zürich.

Anwesend: Die Herren Verwaltungsräte Edwin Schwarzenbach, Rechtsanwalt Wirth, Dir. Schleissing, H. Sachsenberg und Messner.

Die Geschäftsführer: Dir. G. Sachsenberg, Herr Müller, Herr H. Pillichody und W. Mittelholzer.

Herr Ing. Gsell auf Wunsch der Herren aus Dessau.

Entschuldigt: Die Herren Jenny-Dinner, Michel, Duval und Prof. Junkers schriftlich vertreten durch die Herren Schwarzenbach bzw. Dir. Schleissing.

Den Vorsitz führt Herr Edw. Schwarzenbach, das Protokoll Herr W. Mittelholzer.

Der Vorsitzende begrüsst die Anwesenden und eröffnet die Sitzung um 15 Uhr 20.

#### Protokoll No.21 vom 16. September 22.

Herr W. Mittelholzer liest das Protokoll der 21sten Verwaltungsratssitzung vom 16. September 1922 vor. Der Vorsitzende konstatiert, dass die Beschlüsse betreff der Zusammensetzung und der Kompetenzverteilung der Geschäftsführung nicht in Tat umgesetzt worden sind und wünscht, dass die Gesellschaft rechtsverbindlich durch je zwei der nachgenannten Herren vertreten wird:

- 1./ Für die Geschäftsführung der Linie soll zeichnen: Herr H. Pillichody mit Herrn Dir. G. Sachsenberg.
- 2./ Für die internen deutschen Angelegenheiten Herr Dir. G. Sachsenberg mit Herrn Müller.
- 3./ Für die internen Schweizer-Angelegenheiten Herr H. Pillichody und W. Mittelholzer
- 4./ Für die Photoabteilung Herr W. Mittelholzer.

Die Unterschriften der Herren G. Sachsenberg und Müller sind in das Handelsregister einzutragen.

Herr Rechtsanwalt Wirth hatte sich bereit erklärt, mit der Geschäftsführung das Projekt eines Regulativs auszuarbeiten, sobald Herr Müller aus Dessau den kaufmännischen Teil der Gesellschaft geklärt hätte.

Nach diesen Ergänzungen wird das Protokoll genehmigt.

#### Material-Einbringungen.

Herr Edw. Schwarzenbach bedauert, dass ein reibungsloses Zusammenarbeiten zwischen der Gruppe Junkers und der «Alten Ad Astra» stets durch bestehende Differenzen und Meinungsverschiedenheiten gehemmt wurde. Namentlich sei seine Auffassung in Übereinstimmung mit derjenigen der Geschäftsführung bezüglich der Materialeinbringung im Betrag von Fr. 20'000.- stets die gewesen: Die Jfa hätte sich verpflichtet, die technische Ausrüstung der Linie derart vorzunehmen, dass in dieser Einbringung mindestens der Materialbedarf des ersten Betriebsjahres enthalten sei. Die Auseinandersetzung mit Herrn Gretz sollte einmal Klarheit schaffen und die Grundlage des einzubringenden Materials festlegen. Der Vorsitzende betont ausdrücklich, dass Herr Gretz im Besitze einer gesetzlich gültigen Vollmacht gewesen sei. Herr Rechtsanwalt Wirth, an Hand des Aktenstückes, konstatiert, es handle sich hier um eine Vollmacht ohne Kompetenzeinschränkungen.

Forderungen der Jfa für geliefertes Material.

Herr Edw. Schwarzenbach glaubt, die Forderung der Jfa für Materiallieferungen im Betrage von Fr. 25'555.- über die Fr. 20'000.- Einbringung hinaus stehe im Widerspruch zu den Abmachungen. Herr Dir. Schleissing bemerkt dazu, die Richtigstellung dieser Rechnung, nach Tilgung von Fehlbeträgen insgesamt von ca. Fr. 7'000.- sei erfolgt, der streitige Betrag reduziere sich demgemäss auf rund Fr. 17'000.-. Endlich sei die Jfa nicht abgeneigt, das noch vorhandene Material zu den in der Faktura eingesetzten Preisen zurückzunehmen. Die Herren Müller und Pillichody glauben, den nichtverbrauchten Materialbestand auf Fr. 12-15'000.- einschätzen zu dürfen, sodass die Forderung der Jfa letzten Endes noch zwei bis fünf tausend (Fr. 2'000.- bis 5'000.-) betragen würde. Dazu bemerkt Herr Dir. G. Sachsenberg, der Mehrverbrauch an Material im Jahre 1922 über die Fr. 20'000.- Einbringung hinaus, überschreite nicht die Summe von Fr. 1'000.-, er basiert sich dabei auf die Zusammenstellung seiner technischen Leitung in Berlin.

#### Restzahlung der J 13 im Betrage von Fr. 10'000.- und Anleihen.

Herr Edw. Schwarzenbach, bezüglich der Fr. 10'000.- Restzahlung für die gelieferten J 13 bemerkt, dass sämtliche Herren der «Alten Ad Astra» stets der Auffassung waren, diese Summe sei aus den Betriebsüberschüssen, bevor aber eine Dividende der Aktien in Frage käme, zu begleichen. Dir. Messner betont, die Gründung der Gesellschaft hätte lediglich unter diesem Vorbehalt stattgefunden, um nicht von Anfang an das neue Unternehmen mit einer Schuld zu belasten.

Herr Rechtsanwalt Wirth vertritt die Ansicht, dass auch hier die Vollmacht des Herrn Gretz vollständige Genüge leiste, die Angelegenheit als erledigt zu betrachten.

Herr Dir. G. Sachsenberg macht den Vorschlag, die Lösung des streitigen Punktes durch Anwendung des gleichen Verfahrens bei den beiden Anleihen Jfa und Schwarzenbach herbeizuführen. Herr Schwarzenbach gewährte der Gesellschaft einen Vorschuss von Fr. 20'000.- nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung, dass diese Schuld durch die einlaufenden Subventionen zu tilgen sei, und zwar bis spätestens August 1922. Diese Anleihe ist infolge dessen als Subventionsvorschuss anzusehen und geniesst eine Vorzugsstellung gegenüber der Forderung der Jfa.

Herr Dir. H. Sachsenberg hebt hervor, dass sowohl die gehaltenen Besprechungen wie die Korrespondenz einwandfrei den Willen der Jfa bekunden, noch im laufenden Jahre die Ausbezahlung dieser Schuld zu bewirken. Ohne des katastrophalen Marktkurses wäre eine Begleichung dieser Forderung durch die deutsche Subvention ein leichtes gewesen: Dir. Schleissing schliesst die ergebnislose Diskussion mit der Bemerkung, die Jfa würde sich bereit erklären, diesen Betrag der Ad Astra in irgendeiner Form stehen zu lassen.

#### B.M.W. Motoren.

Der Vorsitzende erachtet die Fakturierung der von der Jfa eingebrachten B.M.W. Motoren als viel zu hoch. Herr Pillichody ist der gleichen Meinung und teilt mit, solche Motoren seien noch für einen Betrag von Fr. 3'000.- ca. zu haben, laut einer Offerte aus Strassburg.

Herr Dir. H. Sachsenberg erklärt, die Jfa sei gerne bereit, die von ihr eingebrachten Motoren für einen der Abnutzung (Betriebsstundenzahl) angemessenen Preis zurückzunehmen, der unter allen Umständen höher zu stehen käme wie der Ankaufspreis von Fr. 3'000.-. Die Differenz soll der Ad Astra gutgeschrieben werden bzw. in bar ausgehändigt werden. Herr Dir. Schleissing geht noch weiter und ist der Auffassung, dass die Motoren für diesen Preis, sollten sie nur noch als Ausschlachtmaterial (Ersatzteile) in Betracht kommen, der Jfa für diese gekauften Motoren keine Gewähr übernehmen.

Herr Pillichody wird beauftragt, mit einem sachverständigen Monteur die Motoren in Strassburg zu besichtigen. Die Jfa erklärt sich bereit, die Reisespesen zu tragen.

#### Material-Stationslager.

Herr Gsell erkundigt sich ob die technische Ausrüstung der Linie durch sog. Stationslager für das nächste Betriebsjahr gewährleistet sei und in welcher Form. Dir. H. Sachsenberg sieht für jede Station ein Materiallager mit einem bestimmten Sollbestand. Diese Lager, aus denen der Materialbedarf der Strecken gedeckt werden soll, verbleiben Eigentum der Jfa, die somit Kapital investiert und nicht unwesentliche Risiken auf sich nimmt.

### Finanzlage (allgemeine Betrachtungen).

Der Vorsitzende stellt anhand des von Herrn Müller aufgestellten Finanzplans fest, der Kapitalbedarf der Gesellschaft betrage vom 1. Dezember 1922 bis 30. Juni 1923 die Summe von Fr. 172'000.-, wenn die Jfa ihre Forderung von rund Fr. 40'000.- aufrecht erhält. Laut Äusserungen von Herrn Dir. Schleissing ist die Jfa bereit, in der Materiallieferungsfrage grössere Entgegenkommen an den Tag zu legen. Herr Dir. G. Sachsenberg ist der Ansicht, dass in Anbetracht des Umstandes, auf den deutschen Linien werde der Flugbetrieb schon am 1. April 1923 eröffnet, die Rentabilitätsberechnungen äusserst pessimistisch aufgestellt worden sei. Die deutsche Subvention von Mark 1000 per Kilometer sei am Anfang der Betriebsperiode bezw. auf den 1. April 23 fällig. Diese würde für die Strecke Genf-München (500 Km.) bei Annahme von 150 Flugtagen Mark 150 Millionen betragen, oder Fr. 150'000.- bei einem Markkurs von 1 : 1000. Herr G. Sachsenberg teilt weiter mit, der Luftverkehr beabsichtige diese Subvention am Beginne der Flugperiode in Sachwerten (Brennstoffe) anzulegen.

Herr Schwarzenbach bemerkt, die Höhe des Wertes der deutschen Subvention liesse sich heute auch nicht nur annähernd feststellen und konstatiert, dass der Verlust der Ad Astra Fr. 224'000.- betrage, unter Einrechnung des Postens «Einbringungen» mit null.

Herr Dir. Schleissing ist der Ansicht, dieser Einbringungsposten könne nicht als Verlust gebucht werden, auch sei der Betrag von Fr. 30'000.- für Kaskoversicherung weit übertrieben. Die erforderliche Summe für die Sanierung der Gesellschaft betrage demgemäss allerhöchstens Fr. 100'000.-.

Der Vorsitzende fragt an, ob die Jfa bereit sei, an der Sanierung der Ad Astra mit Barleistungen teilzunehmen. Sachleistungen kämen in der Lage, in der sich die Gesellschaft befinde, nicht in Betracht. Herr Dir. Schleissing betont, die Jfa sei durchaus nicht abgeneigt, an der Kapitalerhöhung mitzumachen, fordere aber, dass mit den Sparmassnahmen unverzüglich begonnen werde (Entlassung von überflüssigem Personal, Versetzung der Flieger und Monteure nach Deutschland, usw.). In welcher Form die Jfa ihren Teil einbringe, sei schliesslich gleichgültig, ob in bar, in Verrechnung der Forderungen oder in neuen Materialeinbringungen. Herr Schwarzenbach möchte feststellen, dass Materialeinbringungen nur zum Selbstkostenpreis in Betracht kämen, da es sich sonst nicht um eine Einbringung handeln würde, zu übernehmen, sodass mit einer Person per Flugstrecke sicher gerechnet werden dürfe.

Bezüglich des gemessenen Betriebsverlustes lenkt Herr Ing. Gsell die Aufmerksamkeit der Anwesenden auf den Umstand, dass in allen Rentabilitätsberechnungen stets die Passagiereinnahmen eine grosse Rolle gespielt haben, dass aber gerade diese unter allen Erwartungen klein gewesen seien (Mangel an jeglicher Reklame). Die schweizerische Post ist nicht abgeneigt, für das nächste Jahr den Passagedienst zu übernehmen, sodass mit einer Person per Flugstrecke sicher gerechnet werden dürfe. Herr G. Sachsenberg stimmt diesen Äusserungen zu, umso mehr als er von der Verlegung der Strecke nach München, mit Anschluss nach Wien Bukarest eine bedeutend bessere Passagierfrequenz erwartet.

Dem gegenüber betont Herr Edw. Schwarzenbach der monatliche Verlust des ersten Betriebsjahres betrage Fr. 35'000.-, ein Defizit, das nur mit einer Frequenz von 12 Passagieren per Tag und auf der ganzen Strecke wettgemacht werden könnte, was auch die optimistischen Voraussetzungen nie annehmen werden. Er benützt die Gelegenheit den Artikel 657 des Schweiz. O.R. in Erinnerung zu bringen, wonach bei einem Verlust von mehr als der Hälfte des Aktienkapitals die Gesellschaft gezwungen ist, an ihre Aktionäre zu gelangen, um die Liquidation oder neue Betriebsmittel aufzunehmen.

Herr Dir. H. Sachsenberg ist davon überzeugt, dass die Sanierung der Finanzlage nicht einmal Fr. 100'000.- bedürfe, sodass die Jfa davon abstrahieren könne, sich mit Barmitteln zu beteiligen. Guthaben von Fr. 35'000.- sind vorhanden, können also in irgendeiner Form verrechnet werden.

Herr Dir. Schleissing möchte nun vor allem wissen, aus welchen Posten sich der Verlust der Ad Astra in diesem Jahre zusammensetzt und konstatiert, dass der interne Luftverkehr ein Defizit von Fr. 31'000.- aufweist, der Luftverkehr ein solches von Fr. 130'000.-, worin allerdings Abschreibungen im Betrage von Fr. 70'000.- figurieren. Er wünscht, dass die Folgerungen gezogen werden, d.h. die internen Meetings, soweit sie sich nicht selber tragen, sollen aufgehoben werden. Die Wassermaschinen mit hinten liegendem Propeller sollen aus dem Betrieb herausgezogen werden, und wenn irgend möglich veräussert werden. Die allgemeinen Verwaltungskosten würden durch die Betriebsgemeinschaft aller an dem Luftverkehr beteiligten Gesellschaften wesentlich geringer, sodass mit Annahme einer Subvention von Mark 1000 per geflogenen Kilometer die Existenzfrage des Luftverkehrs in finanzieller Hinsicht gesichert werden könnte. Dem gegenüber glaubt Herr Schwarzenbach, dass ohne Zuschuss von Privatmitteln der Verkehr nicht aufrecht zu erhalten sei.

Herr Dir. G. Sachsenberg kommt dabei auf die Werkstatt in Zürich zu sprechen, die er als absolute Luxuseinrichtung betrachtet. Die Herren Mittelholzer, Pillichody und Ing. Gsell vertreten den entgegengesetzten Standpunkt und sind der Ansicht, dass nur dank dieser Werkstatt in Zukunft die Reparatur- und Revisionskosten der Motore für den internen Flugbetrieb, namentlich aber für die photographische Abteilung erspart werden können.

### Flugplan, Streckenführung.

An Hand einer Europakarte mit eingezeichneten Luftlinien, wie sie der Junkersche-Luftverkehr für das Betriebsjahr 1023 vorsieht, erläutert Dir. G. Sachsenberg die Richtlinien, die diesem Flugplan als Grundlage gedient haben. In erster Linie sollen alle nationalen Strecken verschwinden, der Luftverkehr muss sich weitere Ziele stecken und kann sich nur auf einer internationalen Basis entwickeln. Die langen Strecken, wie z.B. Lissabon-Petersburg über Spanien-Frankreich-Schweiz-Deutschland-Polen-Baltische Staaten, sollen in Tagesabschnitte (Flugzeug) und Nachtabschnitte (Eisenbahn) unterteilt werden, damit eine rationelle Zeitausnutzung gewährleistet wird.

Alle vorgesehenen Luftlinien führen von der Peripherie des deutschen Reiches nach Nord-Osten, Osten, den Balkanstaaten und nach Westen (Schweiz, Süd-Frankreich, Portugal). Der Flugplan ist unter Berücksichtigung aller Interessen entworfen worden und Dir. G. Sachsenberg glaubt, annehmen zu dürfen, dass allen Wünschen der am Luftverkehr beteiligten Staaten Rechnung getragen worden sei.

Herr Ing. Gsell konstatiert, dass der neue Flugplan postalisch für die Schweiz weit ungünstiger ausgefallen ist, als der diesjährige. Das Hauptinteresse der Schweizerpost liege an einer direkten Verbindung mit Berlin und dadurch an derjenigen der Skandinavischen-, Dänischen- und Baltischen Staaten. Er bezweifelt, dass die Oberpostdirektion sowie das Eidg. Luftamt Interesse daran haben werden, eine Subvention dem Luftverkehr auszubezahlen, wenn die nationalen schweizerischen Interessen so wenig Berücksichtigung finden. Unter keinen Umständen ist daran zu denken, dass die Subvention für sechs an Stelle der vorgesehenen fünf Monate in Betracht kommt, denn die Budgets der verschiedenen Departemente sind festgelegt und können nicht abgeändert werden, schon gar nicht nach oben. Das schweizerische Luftamt habe einen sogenannten Kompromiss-Flugplan ausgearbeitet, der seiner Ansicht nach viel objektiver die Interessen der beteiligten Länder vertritt, als derjenige von Dir. G. Sachsenberg.

Herr Edw. Schwarzenbach bedauert sehr, dass die Ad Astra vor der Festlegung des Flugplans nicht begrüsst worden sei und muss konstatieren, dass leider die Gruppe Junkers-Luftverkehr immer wieder nur ihre Interessen und Ziele verfolgt und die anderen am Luftverkehr beteiligten Unternehmen einfach vor ein „fait accompli“ stellt. Dieses Vorgehen entspricht in keiner Weise den Abmachungen die dem gemeinsamen Betrieb vorausgingen, sondern deutet immer mehr auf die Abhängigkeit des schweizerischen Unternehmens gegenüber der Gruppe Junkers.

Herr G. Sachsenberg entgegnet, dass die Flugstrecken lediglich unter Berücksichtigung der deutschen Subventionsfrage hätten festgelegt werden müssen. Das deutsche Reichsluftamt verfüge nur über eine Summe von 1,5 Milliarden Papiermark für das Jahr 1923. Um die staatliche Unterstützung für jede Linie möglichst günstig und ausgiebig zu gestalten, sind die Flugkilometer soweit wie nur angängig reduziert worden. Weitere Gründe, die Flugstrecken weit in das Ausland zu führen, sind darin zu suchen:

- a.) Für die deutsche Industrie eine wirksame Reklame zu gestalten,
- b.) und in die Oelgebiete des nahen Osten einzudringen, um billigen Brennstoff für den Luftverkehr gewinnen zu können.

Herr Ing. Gsell bemerkt, dass das letzterwähnte Argument für die Schweiz nur dass einen Vorteil biete, wenn die Ad Astra in die von Junkers angestrebte Betriebsgemeinschaft eintrete. Er betont nochmals, die Schweiz habe am neuen Flugplan wirklich nur Nachteile und beharrt auf seinem Standpunkt, die Strecke München–Berlin müsse durchgeführt werden.

Herr G. Sachsenberg wirft Herrn Gsell vor, die vorhandenen Vorschläge, wie sie für das nächste Jahr vorliegen, vom rein schweizerischen Standpunkte aus also einseitig zu betrachten. Er erklärt sich aber bereit, den Flugplan nochmals einer gründlichen Prüfung unterziehen zu wollen.

Herr Edw. Schwarzenbach anerkennt durchaus, dass die Vorschläge für den neuen Flugplan gründlich durchdacht seien, könne aber nicht davon abgehen, dass die der Schweiz in diesem Flugplane gebotenen Vorteile nur äusserst gering sind. Er gibt erneut seinem Bedauern Ausdruck, dass die Ad Astra nie rechtzeitig um Rat angegangen werde.

Herr Ing. Gsell wird den Flugplan des Junkerschen Luftverkehrs mit demjenigen des Eidg. Luftamtes vergleichen, die Vor- und Nachteile abwägen, und ein objektives Urteil darüber fällen. Die definitive Stellungnahme der schweizerischen obersten Behörden wird voraussichtlich auf den sachgemässen Befund beider Vorlagen abstellen.

#### Photoabteilung und Flugzeuge Janny-Dinner.

Die Luftbild-Abteilung soll und kann sich selbst tragen. Sie soll nach Möglichkeit entlastet werden. Herr Dir. H. Sachsenberg macht den Vorschlag an Herrn Jenny-Dinner zu gelangen, um zu erwirken, dass die Unterhaltungskosten seiner beiden Flugzeuge von ihm übernommen werden. Für die Benützung der Maschinen soll eine entsprechende Pauschalsumme per Flugstunde Herrn Jenny-Dinner bezahlt werden. Die übrigen Flugzeuge sollen veräussert werden. Dem gegenüber äussert Herr Pillichody, dass die Photo-Abteilung, falls sie sich programmässig entwickle, die beiden anderen L.V.G.-Flugzeuge (von denen zur Zeit nur eines flugklar steht) sehr wohl gebrauchen könne, und dass er es nicht für klug erachte diese Flugzeuge zu veräussern. Schlussfolgerungen.

Herr Dir. Schleissing schlägt vor, dass Herr Pillichody für einige Zeit nach Deutschland komme, um mit der Berliner-Direktion eingehend sämtliche Fragen für die neue Sanierung der Gesellschaft auszuarbeiten. Grundsätzlich ist die Jfa bereit, Barmittel in Form von Brennstoffen und dergleichen, gegen Verrechnung eventueller Forderungen, einzubringen. Es sei ebenfalls nicht notwendig, dass von Anfang an das ganze notwendige Kapital einbezahlt werde, sondern immer nur so viel als gerade gebraucht wird.

Herr Dir. G. Sachsenberg vertritt die Ansicht, dass bei einer Reorganisation die Zusammenlegung des Aktienkapitals in Betracht gezogen werden müsse. Der Verwaltungsrat beschliesst, dass Herr Pillichody spätestens am 15. Januar nach Berlin verreisen soll, um zu Händen des Verwaltungsrates bis spätestens 15. Februar verschiedene Vorschläge betr. dem nächstjährigen Luftverkehr mit der Berliner Direktion zusammen auszuarbeiten (unter Berücksichtigung der Betriebsgemeinschaft, oder der unabhängigen Ad Astra).

Herr Ing. Gsell wünscht, sobald wie möglich im Besitze dieser Vorschläge zu sein, damit unbedingt diese in der stattfindenden Konferenz zwischen dem schweizerischen und deutschen Luftamte, sowie der beiden Postverwaltungen und am Luftverkehr interessierten Gesellschaften als Grundlage dienen können.

Herr W. Mittelholzer schlägt den Eintritt der Ad Astra als Mitglied der deutschen Handelskammer vor, was vom Verwaltungsrat einstimmig genehmigt wird.

Der Vorsitzende schliesst um 11 Uhr 50 (Mittwoch) die Sitzung unter Verdankung der Mitarbeit sämtlicher anwesenden Herren Verwaltungsräte und Geschäftsführer.

#### Bemerkungen.

Am 20. Dezember sind anwesend: Sämtliche Herren vom Vortage mit Ausnahme der Herren Dir. Messner, vertreten durch Herrn Edw. Schwarzenbach, und Herr Rechtsanwalt Dr. Wirth.

#### Der Protokollführer:

(für W. Mittelholzer: H. Pillichody)

#### Der Verwaltungsratspräsident:

---

**Berlin S.W. 11, 8. Januar 1923.**

**Herrn Major Isler, Eidgenössisches Luftamt, Bern.**

Sehr geehrter Herr Major!

Unter höfl. Bezugnahme auf die verschiedenen Besprechungen, die unser Herr Direktor Sachsenberg mit Ihnen hatte, erlauben wir uns, Ihnen in der Anlage eine Denkschrift über die Subventionierung des Luftverkehrs für dieses Jahr nebst einem bis ins einzelne ausgearbeiteten Fahrplan für die durch die Schweiz gehende Verkehrsstrecke ergebenst zu übersenden.

Mit dem Ausdruck der vorzüglichen Hochachtung!

**Junkers-Werke, Abteilung Luftverkehr Berlin. (...)**

---

**Berlin, den 26. II. 23. Kopie.**  
**Betrifft: Luftverkehr 1923.**

**An die Ad Astra Aero, A.-G., Schweizerische Luftverkehrsgesellschaft, Zürich**

Wir teilen Ihnen mit, dass nach den letzten Verhandlungen mit dem Reichsverkehrsministerium und dem Parlament nunmehr als Subvention für den regelmässigen Luftverkehr seitens des Deutschen Reiches 1 kg. Benzin für jeden geflogenen Kilometer bezw. der Gegenwert in barem Gelde hierfür gezahlt wird.

Des weiteren ist mit dem deutschen Reichsverkehrsministerium klargestellt, dass ein Luftverkehr auf der Strecke Genf–Berlin über München aus rein technischen Gründen nicht möglich und daher vom Luftverkehrsprogramm für 1923 abzusetzen ist. Das Reichsverkehrsministerium hat sich, nach dem bekanntlich eine andere Stellungnahme seitens dieser Behörde vorgelegen hatte, davon überzeugt, dass die Strecke bedeutend zu lang ist, um im regelmässigen Verkehr an einem Tage zurückgelegt werden zu können.

Das Einzige, was in Frage kommen könnte, ist, dass unabhängig von der Linie Genf–München ein besonderer Dienst auf der Strecke München–Berlin ohne Anschluss an die Genfer-Strecke, sondern morgens ab München bezw. Berlin eingerichtet wird; aber auch das ist noch ausserordentlich fraglich, zumal das Reichsverkehrsministerium sich unserer Ansicht angeschlossen hat, dass diese Strecke aus allgemeinen wirtschaftlichen Gesichtspunkten heute ohne Bedeutung ist.

Nachdem diese Klärung eingetreten ist, ersuchen wir ergebenst um Ihre umgehende Mitteilung, wie sich das Eidgenössische Luftamt seinerseits zu der Frage des regelmässigen Luftverkehrs stellt und ob und in welcher Höhe die Subventionierung der schweizerischen Luftverkehrsgesellschaft durch die Eidgenössischen Behörden sichergestellt ist.

Da nur noch einige Wochen bis zur evtl. Aufnahme des Verkehrs zur Verfügung stehen und noch wichtige organisatorische Arbeiten zu erledigen sind, bitten wir, uns diese Antwort bis zum 7. März d. Jhrs. zu übermitteln. Wir müssen bis zu diesem Termin prinzipielle Klarheit haben um disponieren zu können.

In den nächsten Tagen, evtl. mit morgiger Post, geht Ihnen der fertiggestellte Entwurf zu einem Statut einer Betriebsgemeinschaft zu Ihrer gefl. Kenntnisnahme und Prüfung zu.

Hochachtungsvoll

**Junkers-Werke, Abteilung Luftverkehr, Berlin.** (sig.)

**Berlin S.W 11, 8. März 23.**

**An das Eidgenössische Luftamt, Bern / Schweiz.**

Wir bestätigen unseren wie folgt lautenden Telegrammwechsel:

„Vor Unterhandlungen betr. Subvention an neue Flugpost muss definitive Abrechnung Adastra Junkers letzten Jahres von uns geprüft sein.“

„Sämtliche Abrechnungsunterlagen Adastra sechsten übersandt.“

Wir glauben annehmen zu dürfen, dass die endgültigen Abrechnungen dem Eidgenössischen Luftamt ehestens von der Ad Astra Aero A.-G., Zürich, vorgelegt werden, evtl. stellen wir anheim, dieserhalb bei genannter Gesellschaft vorstellig zu werden.

Hochachtungsvoll !

**Junkers-Werke, Abteilung Luftverkehr Berlin.** (sig.)

**31. Mai 1923**

**Kapitalmutationen der Ad Astra-Aéro**

(laut Telephonmeldung Pillichody an Gsell am 31.5.23.)

Gründungskapital	<u>600'000 Frk.</u>		
Nach erster Kapitalreduktion:	<u>150'000 Frk.</u>	(Aktien abgestempelt auf	30'000
		Obligationen konvertiert auf	110'000
		Obligationen geblieben	<u>10'000</u>
			150'000
		Obligationen gestrichen	(10'000)
Nach Kapitalerhöhung durch Eintritt der Junkerswerke mit Material:			
bisher:	150'000		<u>400'000 Frk.</u>
Neues Material	<u>250'000</u>		
	400'000		
Nach Kapitalreduktion vom Mai 1923:			200'000 Frk.
Dabei bestehen noch Forderungen der Gläubiger:			
Junkerswerke	50'000 Frk	Sollen stehen bleiben. Junkers verlangt Tilgung von 19'000 bis Ende 1923, widrigenfalls Junkersanteil an Ad Astra erhöht würde, (10'000 früheres Bardarlehen. 15'000 Bardarlehen vom Mai 1923.)	
Oberst Schwarzenbach	25'000 Frk.		
Es stehen heute (1. Juni 1923) zu Buch:			
4 Stk. Junkers-Limousinen		160'000 (also 25% abgeschrieben).	
Sämtliche andere Land- & Wasserflugz.		10'000 (also 60% abgeschrieben).	
Sämtliche Hangars		6'000	
Alles Übrige		24'000	

**Luftamt, 29. Nov. 23.**

**An den Chef des Eisenbahndepartements.**

Die Regelmässigkeitsprämien für die Flugpost Genf–München wurden im September bereits aufgebraucht. Es konnten pro Sept. nur noch Frs. 6'900.- ausbezahlt werden statt der nach Reglement verdienten Summe von Frs. 7'125.-

Nachdem dann die O.P.D. die Zustimmung zur Fortsetzung der Flugpost im Oktober gegeben, haben Sie sich bereit erklärt, statt der fehlenden Regelmässigkeitsprämien pro Okt. die noch nicht ausgerichtete Anschaffungsprämie für die vierte Junkersmaschine der Ad Astra-Aero auszahlen zu lassen, im Betrage von Frs. 5'000.- = Saldo des hiefür vorgesehenen, aus dem Jahre 1922 überschriebenen Budgetbetrages.

(Der budgetierte Betrag von Frs. 15'000.- für Anschaffungsprämien pro 1923 wurde noch nicht angetastet und wird auf 1924 überschrieben werden müssen, da die in Betracht kommenden Flugzeuge wahrscheinlich erst nach Neujahr abgenommen werden können).

Ich bitte um Unterzeichnung nachfolgender Anweisung.

**Eidg. Luftamt: Isler**

**Anweisung Frs. 5'000.-**

Anschaffungsprämie für das vierte Junkersflugzeug der Ad Astra-Aero, Zürich,  
an den Präsidenten des Verwaltungsrates der Ad Astra-Aero, Herrn E. Schwarzenbach, Bahnhofstr. 12, Zürich.

**Der Chef des Eidg. Eisenbahndepartements:** (Hb)

*An das Sekretariat des Eisenb. Dept. Mit der Bitte, die Auszahlung zu veranlassen. 3. Dez. 23.* **Eidgenössisches Luftamt**, Isler

---

**Bern, den 4. Dezember 1923.** **Herrn E. Schwarzenbach, Präsident des Verwaltungsrates der Ad Astra-Aéro, Zürich.**  
**Anschaffungsprämie.** **Bahnhofstrasse 12.**

Wir beehren uns. Ihnen mitzuteilen, dass der Chef des Eisenbahndepartements die Ausrichtung einer Anschaffungsprämie von Fr. 5000.- für das vierte Junkersflugzeug der Ad Astra-Aéro verfügt hat, nachdem die 4 Junkersmaschinen nun 2 Sommerbetriebsperioden der Flugpost mit Erfolg durchgehalten haben.

Wir erwarten, dass das prämierte Material weiterhin unserem Lande dienen werde und soweit dies mit dem Betrieb und den Revisionsnotwendigkeiten vereinbar ist, in der Schweiz stationiert sei.

Wir haben den Betrag von Fr. 5000.- an Ihre Adresse angewiesen, in der Meinung, dass auch dieser – gleich wie die Regelmässigkeitsprämien – nicht auf Rechnung der internat. Betriebsgemeinschaft verwendet werden dürfe.

Mit vorzüglicher Hochachtung

**Eidgenössisches Luftamt (J)**

---

**Bemerkungen:**

Die Transkription von Dokumenten und Korrespondenz des Eidgenössischen Luftamts und der Schweizerischen Oberzolldirektion mit der Ad Astra-Aero u.a.m. sowie den ausländischen Postverwaltungen über die im Jahre 1922 eröffnete Flugpostverbindung von Genf via Zürich nach Nürnberg/Fürth erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Der Beitrag „**Mit deutscher Hilfe gestartet – Ad Astra-Aero, Linie Genf–Zürich–Nürnberg**“ der SkyPast-Artikelserie „**100 Jahre Luftverkehr**“ ist in SkyNews.ch – Das aktuelle Magazin der Schweizer Luftfahrt, Nr. 7, Juli 2022, Seiten 53-55, erschienen.

2022.06.30 – [www.HistAero.ch](http://www.HistAero.ch)